



Contribution du syndicat mixte du Scot du nord-toulousain au débat sur le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse

Emise par délibération du Comité syndical, en date du 3 décembre 2007

La justification d'une nouvelle infrastructure de type « grand contournement autoroutier de Toulouse » (GCAT) par les prévisions de trafic sur le périphérique Toulousain est erronée. L'impact du GCAT sur les flux empruntant le périphérique de Toulouse sera minime, et l'amélioration sera très provisoire. Le seul bénéficiaire du GCAT sera le trafic de transit.

Si le GCAT devait être réalisé, il ne pourrait s'inscrire que dans le cadre de l'aménagement du territoire et devrait, pour cela, intégrer les orientations choisies par les schémas de cohérence territoriales (Scot) de l'aire urbaine de Toulouse.

En premier lieu, le GCAT doit viser à un contournement complet de l'aire urbaine : le choix d'une solution Ouest, Est ou Est+Sud, ne peut qu'être une première étape vers une boucle intégrale. Aucun territoire de l'aire urbaine ne saurait être délaissé.

Ensuite, les Scots identifient des pôles d'équilibre et des pôles secondaires sur lesquels le développement sera focalisé. Le GCAT se doit de desservir ces pôles. Pour le Scot du Nord-Toulousain, les pôles concernés sont : Cadours, Fronton, Grenade, Montastruc, Villemur. Bien que ne faisant pas partie du Scot du Nord-Toulousain, le pôle de Saint-Sulpice en est suffisamment proche, et influe si significativement sur le territoire, qu'il se doit d'être intégré.

Si le GCAT dessert effectivement ces pôles, il confortera la structuration et le développement du territoire, et s'inscrira dans un contexte maîtrisé. Toute autre approche nuirait au territoire, voire même contribuerait à ruiner les efforts de structuration.

En accord avec les orientations choisies par les Scots, et notamment avec la volonté de déconcentrer l'activité vers les pôles et rééquilibrer ainsi le développement de l'aire urbaine, une solution trop proche de l'agglomération doit être écartée pour le GCAT. De plus, un GCAT proche (par exemple, par la vallée du Girou) n'aurait aucun intérêt pour le territoire et s'inscrirait dans un étalement continu de l'agglomération, accroissant directement la fragilité de la limite entre l'agglomération et le territoire à dominante rurale. Ce sont d'ailleurs les communes situées dans cette zone qui subissent d'ores et déjà la pression la plus intense.

Dans la même optique, le Scot du Nord-Toulousain demande à ce que le projet d'autoroute Toulouse-Castres soit abordé dans la perspective du GCAT : cette autoroute doit éventuellement tirer parti d'un projet de GCAT, elle ne saurait en constituer un maillon incontournable. Plus précisément, Toulouse-Castres est actuellement projetée par la vallée du Girou ; le Scot du Nord-Toulousain ne saurait accepter que ce projet soit une justification pour le choix du tracé du GCAT. Au contraire, la liaison Toulouse-Castres devrait tenir compte du tracé envisagé pour le GCAT.

Quant à la modalité envisagée pour la réalisation du GCAT, le Scot du Nord-Toulousain exprime ses craintes relatives à un financement et une gestion privés de l'infrastructure, la desserte des pôles pouvant alors être remise en question pour des raisons d'économie et de rentabilité.

Le Scot du Nord-Toulousain demande enfin à être étroitement associé aux travaux de définition du tracé du GCAT, dès lors qu'il traverserait son territoire ou qu'il en serait proche. Dans tous les cas, les orientations choisies par les Scots, notamment en matière d'habitat et de préservation des espaces naturels et ruraux, devront être respectées pour définir le GCAT.

Toute solution qui s'écarterait de ces orientations serait *de facto* caduque quant à l'aménagement du territoire.