

Pourquoi ?

GRAND CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE TOULOUSE

> Plus d'habitants, plus de déplacements

Midi-Pyrénées voit sa population croître deux fois plus vite que la moyenne nationale.

Capitale régionale particulièrement dynamique, l'agglomération toulousaine engendre un développement qui s'étend désormais jusqu'aux villes moyennes des départements environnants.

Cette urbanisation des territoires en périphérie de l'agglomération a pour conséquence une multiplication et un allongement des déplacements.

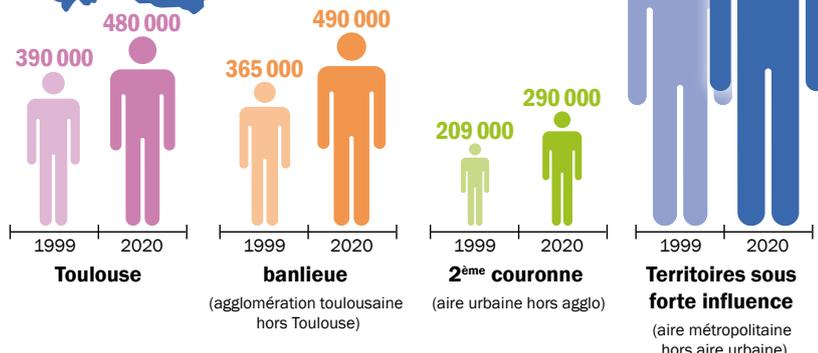


> Plus de déplacements, plus de bouchons sur le périphérique

En matière de transports, l'agglomération toulousaine est au cœur d'un réseau de routes, d'autoroutes et de voies ferrées organisé en étoile.

Le périphérique toulousain est l'anneau unique emprunté chaque jour par de nombreux toulousains et habitants des communes proches, mais aussi par ceux qui ne font que traverser notre région. Le trafic y est de plus en plus dense. Les vitesses moyennes de circulation ont déjà fortement baissé aux heures de pointe. De plus, le moindre incident provoque des bouchons qui bloquent littéralement tous les accès à l'agglomération. Ceci pénalise à la fois la vie locale et les usagers en transit.

370 000 nouveaux habitants
en 20 ans (1999-2020)



Total de la population
en 1999 : 1 741 000 habitants
en 2020 : 2 120 000 habitants

Faut-il envisager un contournement autoroutier de Toulouse ?

Les prévisions à l'horizon 2020 montrent que, pour tous les modes de transports, les trafics continueront d'augmenter.

Les efforts d'ores et déjà déployés par l'Etat et les collectivités locales en faveur des modes alternatifs à la route devraient se traduire par un ralentissement de la croissance des trafics automobiles.

La route devrait cependant rester le mode prédominant tant pour les voyageurs que pour les marchandises.



> Un ensemble d'actions engagées en faveur des différents modes de transports et d'un urbanisme maîtrisé

Face au développement important des transports et des déplacements, l'État et toutes les collectivités concernées se sont engagé dans une politique ambitieuse de développement des transports en commun : la Région avec le réseau des Trains Express Régionaux (T.E.R.), les Départements avec leurs réseaux d'autocars et avec une organisation très performante des transports scolaires, les collectivités de l'agglomération toulousaine avec le réseau Tisséo de transports urbains.

Les élus de l'aire urbaine toulousaine ont adopté un nouveau modèle de développement urbain qui devrait à terme contribuer à limiter les déplacements.

Les améliorations prévues du réseau de boulevards urbains multimodaux, une meilleure information multimodale des usagers, mais aussi des aménagements de pistes cyclables et de voies piétonnes pour les déplacements à courte distance complètent ce panel d'actions.

> Le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse soumis au débat public

Malgré les efforts considérables des collectivités, tout porte à croire que les projets engagés ne suffiront pas à faire face à la croissance attendue de la population et de ses besoins de déplacements.

L'État soumet donc au débat public la création d'un contournement autoroutier à péage.

Ce projet poursuit 3 objectifs : dissocier le trafic de transit du trafic local, décongestionner le périphérique toulousain et participer à la structuration du territoire régional.

Sans prétendre résoudre l'ensemble des difficultés de déplacements dans l'aire d'influence toulousaine qui nécessite la mise en œuvre d'un bouquet de solutions concernant tous les modes de transports, ce projet

pourrait capter l'essentiel des voitures et des camions qui traversent l'agglomération sans s'y arrêter et retirer ainsi du périphérique toulousain les trafics qui n'ont rien à y faire

Il devra respecter 2 conditions : s'inscrire dans une logique de développement durable et ne pas contribuer à l'étalement urbain.

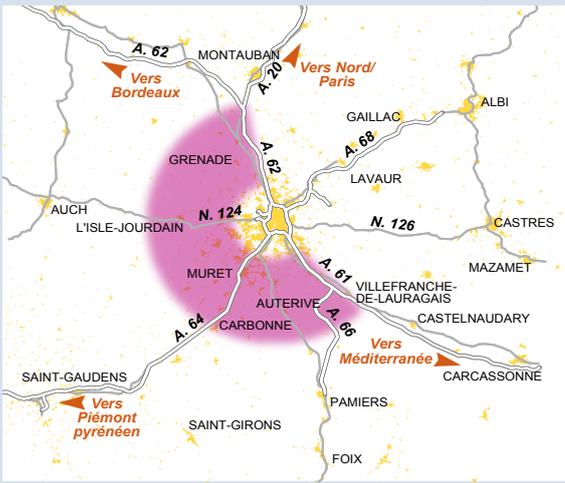
La construction d'une nouvelle voie autoroutière a été préférée à l'élargissement à 2 x 4 voies du périphérique actuel. Ce dernier aurait été non seulement très difficile à réaliser, mais aurait eu de plus des effets contestables : il aurait attiré encore plus de voitures sur le périphérique contrairement à la volonté de tous de développer les transports en commun pour les déplacements locaux.

Si Oui,

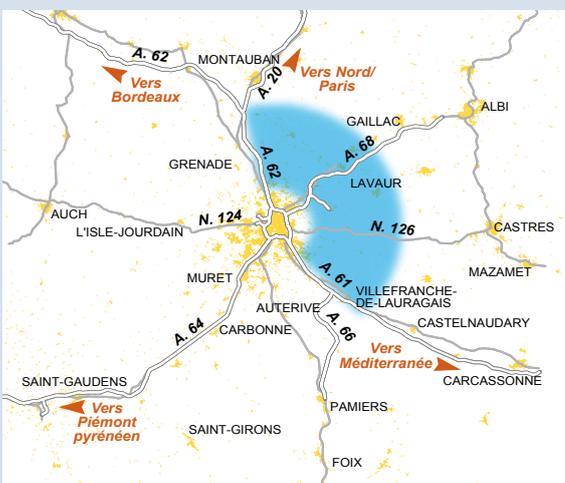
où ?

Trois familles d'hypothèses ont été examinées ; chacune pourrait s'inscrire dans des territoires plus ou moins proches du périphérique actuel, de l'ordre d'une dizaine de km (c'est-à-dire au-delà de la partie très dense de l'agglomération toulousaine) jusqu'à environ 35 km.

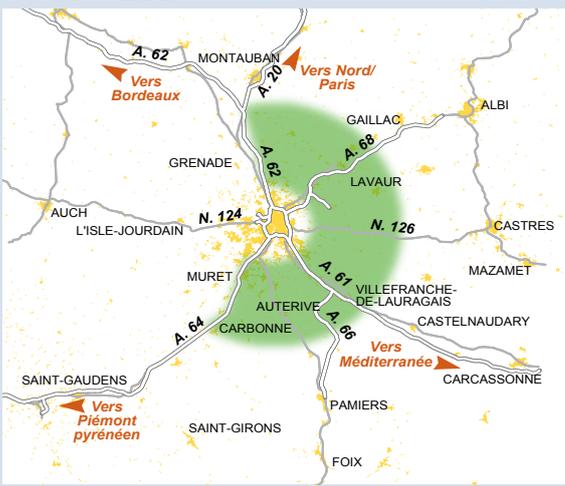
“Ouest + Sud”



“Est seul”



“Est + Sud”



quels sont les enjeux ?

La réflexion sur le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse doit être l'occasion d'évaluer ses effets potentiels sur les territoires concernés ; il s'agit d'en tirer le meilleur parti en matière d'aménagement et de développement durables tout en respectant l'environnement naturel et le cadre de vie des habitants, les paysages et les activités agricoles.

> Transports

Les reports de trafic sur le grand contournement laisseraient le périphérique à son usage essentiellement local. Cette nouvelle autoroute, outre le gain de temps et de sécurité routière pour les usagers, pourrait favoriser l'usage combiné « voiture-transport en commun ». Ces effets seraient plus ou moins significatifs selon les familles d'hypothèses et d'éloignement par rapport au périphérique.



> Aménagement et développement durables

Une meilleure accessibilité, un renforcement de sa position de carrefour économique et logistique permettraient de servir les ambitions de Toulouse à l'échelle européenne. Mais au-delà de la seule métropole régionale, c'est toute l'organisation du territoire régional, des départements et du réseau de villes petites et moyennes qui pourraient en bénéficier.



> Environnement et paysage



La création d'une nouvelle autoroute devra prendre en compte la préservation du patrimoine et de l'environnement naturel, le respect du cadre de vie, en évitant les zones habitées, les activités agricoles existantes et les forêts. Son insertion dans les paysages devra être particulièrement soignée étant donné les sites traversés (vallons, coteaux, Canal du Midi...).

Combien cela coûterait-il ?

A ce stade de débat public, aucun tracé n'est étudié ; il est donc très délicat d'avancer un coût tout au plus une estimation. La fourchette est donc très large : de 600 à 1 400 millions d'euros en fonction de l'hypothèse qui serait retenue et de son éloignement par rapport au périphérique.

Pourquoi un péage ?

Le recours au péage c'est-à-dire à un concessionnaire auquel l'État confierait le soin de construire, financer, exploiter et entretenir l'autoroute répond à l'objectif principal de faire financer l'infrastructure par les usagers ; cela permet en outre une mobilisation plus rapide des financements nécessaires et donc, au cas où l'opportunité serait confirmée, une réalisation plus rapide du projet.

A quoi va servir ce débat ?

L'État, maître d'ouvrage du projet, attend de ce débat public qu'il clarifie l'intérêt et l'opportunité du projet dans une approche intégrant tous les modes de transports et les enjeux d'aménagement durable du territoire. Il sera ainsi éclairé pour sa décision ultérieure de renoncer ou de poursuivre.

Dans cette dernière éventualité, d'autres études seraient engagées ; elles prendraient en considération le compte-rendu et le bilan du débat public qui seront réalisés par la Commission Particulière du Débat Public et par la Commission Nationale du Débat Public (voir ci-contre).

À tous les stades de ces études et jusqu'à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, de nouvelles concertations seraient engagées dans la continuité de l'esprit du débat public.

Informez-vous et donnez votre avis

Le débat public va permettre à tous de s'informer et de s'exprimer sur ce projet.

Un dossier a été spécialement réalisé pour que chacun dispose d'un même niveau d'information ; il présente les enjeux et les objectifs du projet, mais aussi ses contraintes et ses impacts sur les trafics, l'activité économique et l'environnement. Tous les effets du projet sont évalués en fonction des trois hypothèses envisagées et de leurs variantes proche ou éloignée.

> Tout savoir sur le projet

www.debatpublic-contournement-toulouse.org

Le dossier du maître d'ouvrage peut être directement téléchargé depuis le site de la CPDP ; il est aussi disponible sur demande à :

Commission Particulière du Débat Public
Contournement Autoroutier de Toulouse
8, esplanade Compans Caffarelli - Immeuble Atria
31000 TOULOUSE
Tél. : 05 62 30 51 06 • Fax : 05 62 30 50 00
E-mail : contact@debatpublic-contournement-toulouse.org

Les différentes étapes du projet

Débat public

De septembre à décembre 2007

Compte-rendu et bilan du débat public
(Février 2008)

Décision ministérielle sur les suites
à donner au projet (Mai 2008)

Si décision de poursuivre le projet

Etude préliminaire

Concertation puis décision ministérielle
(choix du fuseau de 1 000 m)

Etude d'avant-projet sommaire

Concertation puis décision ministérielle
(choix d'une bande de 300 m)

Enquête d'utilité publique

Déclaration d'utilité publique
(Décret du Premier Ministre après avis
du Conseil d'Etat)

Désignation concessionnaire
Etude détaillée
Procédure loi sur l'eau
Enquête parcellaire
Acquisitions foncières
Consultation des entreprises
TRAVAUX

Mise en service



Direction Régionale
de l'Équipement Midi-Pyrénées

De 4 à 7 ans

Environ 5 à 6 ans