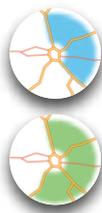


Les enjeux environnementaux

Le milieu physique et naturel

Pour chaque famille d'hypothèses, le projet de contournement devra prendre en compte des enjeux environnementaux différents selon les territoires concernés (Est, Ouest, Sud) et sa situation (proche ou éloignée de l'agglomération). La mise en parallèle de ces enjeux par famille souligne la forte sensibilité écologique de deux milieux traversés : le réseau hydrographique de la Garonne, du Tarn et de l'Ariège, d'une part, les massifs forestiers, espaces boisés et prairies classés en raison de leur intérêt pour la flore et la faune, d'autre part.



■ À l'Est

Cette partie du territoire, concernée par les familles « Est seul » et « Est + Sud » se situe entre l'A 62 et l'A 61.

Territoire proche

Le relief ne constitue pas une contrainte forte pour le projet. Par contre, il devra prendre en compte les zones inondables de plusieurs des affluents en rive droite de la Garonne. La plus sensible serait celle de la vallée du Girou en limite nord-est du territoire concerné. Par ailleurs, les enjeux écologiques sont peu nombreux et ponctuels. Ils concernent la forêt de Buzet et les pelouses calcicoles du Lauragais qui comprennent des espèces végétales remarquables.

Territoire éloigné

Ce territoire est marqué par un relief soutenu de coteaux de la rive droite du Tarn, mais également les réseaux hydrographiques du Tarn et de la rive droite de la Garonne. Le projet devra donc prendre en compte l'obligation de franchir les zones inondables du Tarn, de traverser celles du Girou et de l'Hers.

Les enjeux écologiques se concentrent sur :

- les vallées du Tarn et de l'Agout classées en site Natura 2000, et les habitats prioritaires que constituent les forêts alluviales,
- 2 ZNIEFF* forestières de plus de 500 ha (forêt de Giroussens / bois des Costes, des Graves...),
- les collines du Graulhétois, habitat naturel d'espèces protégées d'oiseaux,
- un secteur du Lauragais de grand intérêt botanique compris entre Villefranche-de-Lauragais et Labastide-d'Anjou au Sud, Bourg-Saint-Bernard et Cadix au Nord. On y trouve de nombreuses espèces végétales protégées, en voie d'extinction, très rares ou rares.

➤ Ce qu'il faut savoir

Si le contournement devait se faire, le tracé choisi devra être le plus respectueux de l'environnement

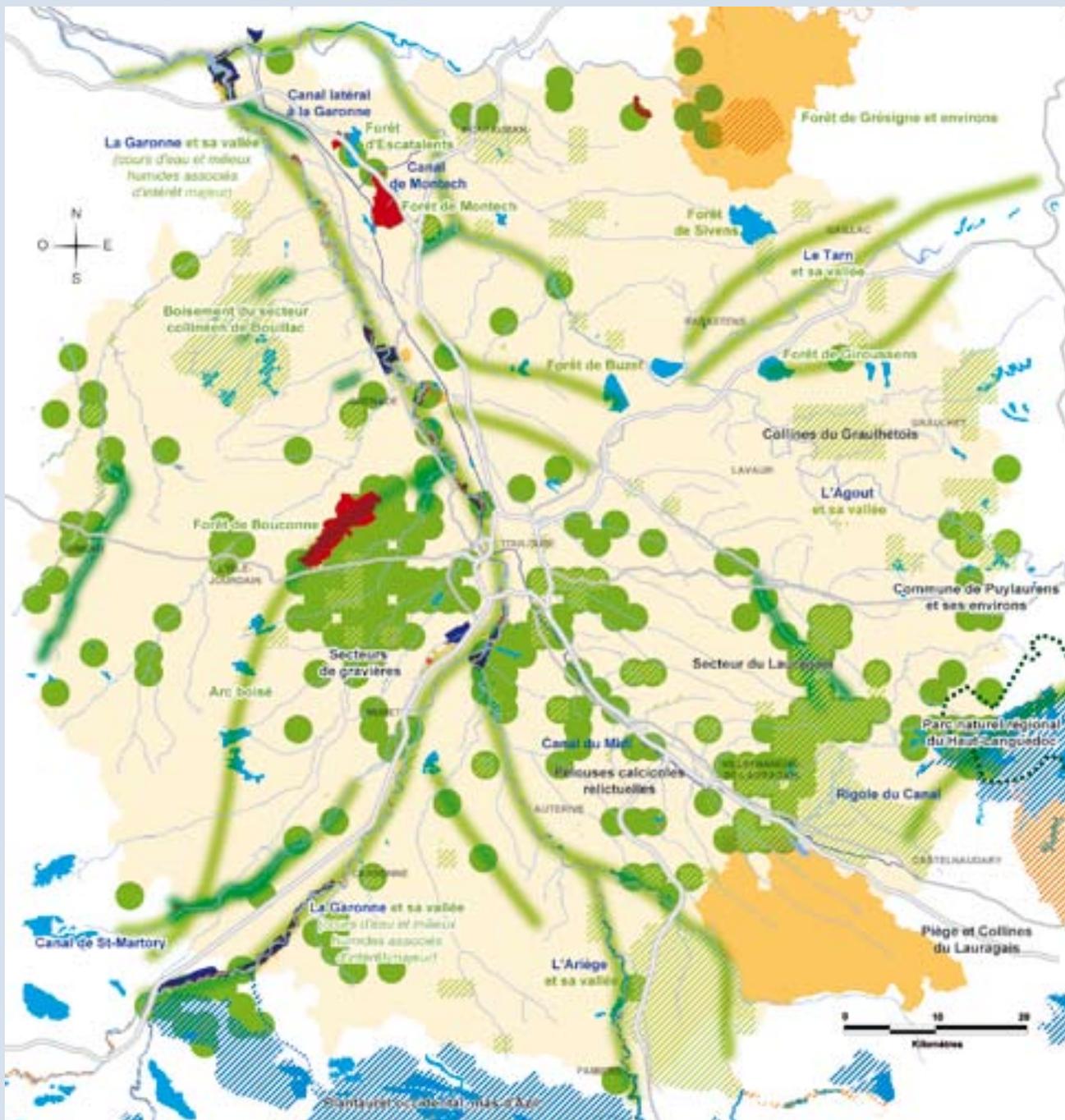
La connaissance des enjeux environnementaux permet de concevoir des infrastructures qui minimisent les nuisances et préservent les milieux sensibles. La réglementation oblige les maîtres d'ouvrage à supprimer, réduire voire compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé.

Dans certains cas, le tracé ne peut éviter des secteurs « remarquables ». Des mesures environnementales sont alors proposées à la concertation. Elles sont de deux types :

- **Les mesures d'insertion ou de réduction d'impact** qui peuvent être :
 - « constructives » par exemple un ouvrage de franchissement assurant la transparence hydraulique et écologique de l'infrastructure,
 - « d'accompagnement » (ouvrages ou plantations connexes), par exemple des protections acoustiques, des plantations paysagères...
- **Les mesures compensatoires** qui assurent une compensation de l'impact irréversible occasionné par le projet sur l'espace ou l'unité économique concerné, par exemple acquisition de bâti sur l'emprise du projet, transplantation d'espèces sur un milieu équivalent avant travaux.



Carte des enjeux du milieu naturel



Protections officielles

- Site d'Importance Communautaire (Natura 2000)
- Zones de Protection Spéciales (Natura 2000)
- Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope
- Réserve Naturelle Régionale
- Forêt de protection (en cours de classement)
- Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux

Inventaires officiels

- Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique de type I
- Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique de type II

Autres zonages

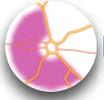
- Parc Naturel Régional du Haut-Languedoc

Données naturalistes

- Centroïde des mailles comportant des espèces végétales protégées
- Linéaires d'intérêt écologique
- Sites d'intérêt écologique
- Corridors écologiques

- Réseau routier
- Aire d'étude
- Canaux et cours d'eau

Pour les zones inondables et captages d'eau potable, voir carte page 8 - Réalisation : INGEROP



■ À l'Ouest

Cette partie du territoire concernée par la famille « Ouest + Sud » se situe entre l'A 62 et l'A 64.

Territoire proche

Le relief ne constitue pas une contrainte forte pour le projet. Cependant, sur son parcours, plusieurs secteurs présentent une certaine sensibilité : zones inondables de la Garonne, franchissement et côtoiement de ses principaux affluents tels l'Aussonnelle, le Touch, la Save et la Louge. Le contournement devrait également prendre en compte la présence du canal du Midi et du canal de Saint-Martory au sud-ouest de Toulouse.

Les enjeux écologiques se concentrent sur :

- la vallée de la Garonne traversant le Nord des territoires concernés et classée en site Natura 2000 (SIC et ZPS) et en APPB joint à la présence d'habitats prioritaires (forêts alluviales),
- 3 secteurs de gravières classés en ZPS (dont un au centre du territoire),
- la forêt de Bouconne qui occupe pratiquement toute la largeur du territoire, ainsi qu'un habitat pour la Cistude d'Europe, tortue protégée au titre de la directive « Habitats ».

Territoire éloigné

On y retrouve les mêmes sensibilités que sur le territoire proche : zones inondables de la Garonne, franchissement de ses principaux affluents, présence du canal du Midi et du canal de Saint-Martory.

Les enjeux écologiques se concentrent sur :

- les sites classés Natura 2000 et en APPB de la vallée de la Garonne,
- le sud de la forêt d'Agre, en bordure nord du territoire,
- les collines autour de Bouillac où l'on note la présence de 5 massifs forestiers classés en ZNIEFF et de deux ruisseaux à Écrevisse à pattes blanches, espèce protégée en voie de raréfaction au titre de la directive « Habitats »,
- la vallée de la Save à L'Isle-Jourdain,
- l'arc boisé localisé à l'ouest de Saint-Lys et de Rieumes traversant le territoire sur toute sa largeur. Il comprend des massifs inventoriés en partie de ZNIEFF et constituant un corridor écologique.



■ Au Sud

Cette partie du territoire, concernée par les familles « Ouest + Sud » et « Est + Sud » se situe entre l'A 64 et l'A 61.

Territoire proche

Le territoire est marqué par un relief assez soutenu de coteaux entre l'Ariège et le canal du Midi qui constitue sa limite Est. Il comporte par ailleurs, des zones inondables importantes, parfois en territoire urbanisé, situées sur le cours de l'Ariège et de la Garonne.

Les enjeux écologiques se concentrent sur :

- les vallées et coteaux de la Garonne, de l'Ariège et de l'Hers classées en site Natura 2000 (SIC* et ZPS* par endroits) et en APPB* joint à la présence d'habitats prioritaires (forêts alluviales),
- les coteaux de l'Ariège au nord de Venerque et de la Garonne au sud de Muret inventoriés en ZNIEFF*,
- une ZNIEFF longeant la limite Sud du territoire.

Territoire éloigné

Le territoire est caractérisé par un paysage de coteaux au relief encore plus soutenu entre l'Ariège et le canal du Midi à l'est. Les zones inondables y sont également plus nombreuses. À celles de la Garonne et de l'Ariège s'ajoutent en effet celles de nombreux affluents : la Lèze, l'Aïse et le Grand Hers, en particulier.

Les enjeux écologiques se concentrent sur :

- des sites classés Natura 2000* et en APBB se trouvant également plus en amont des vallées et coteaux de la Garonne, de l'Ariège et de l'Hers,
- de façon ponctuelle, des sites Natura 2000 présentant un intérêt botanique remarquable ainsi que des pelouses calcicoles dans le sud du Lauragais, autour de Saint-Sulpice sur Lèze, Auterive et Nailloux.

➤ Les questions que l'on peut se poser

Quelles difficultés d'ordre géologique et géotechnique pour le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse ?

Le territoire ne comporte pas de contrainte forte qui conduirait à privilégier l'une des trois familles d'un point de vue géotechnique. Les points suivants devront être traités plus attentivement :

Plaine de la Garonne de l'Ariège et Tarn Agout :

- Possibilité de gravières remblayées.
- Talus pour les accès en rive droite du Tarn, de l'Ariège et de la Garonne.

Affluents du Girou, de l'Hers et de la Save :

- Des sols compressibles peuvent être rencontrés.

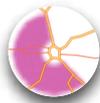
Coteaux molassiques :

- Des terrassements importants.
- Des sols évolutifs à comportement final argileux.
- Des talus importants avec des arrivées d'eaux dans les lentilles sableuses.

Les grandes options d'éloignement présentent des contextes très voisins d'un point de vue géologique. Elles ne se différencient pas vraiment de ce point de vue.

Le milieu humain

La comparaison des différentes familles en regard des enjeux du milieu humain et du cadre de vie fait ressortir deux grandes constantes : l'insertion délicate par endroit d'un projet de contournement dans le territoire proche ; une insertion plus facile dans le territoire éloigné... mais qui devra prendre en compte la sensibilité du patrimoine et des sites classés.



■ À l'Ouest

Cette partie du territoire concernée par la famille « Ouest + Sud » se situe entre l'A 62 et l'A 64.

Territoire proche

Le nombre des zones d'habitat aggloméré et la densité de l'habitat diffus marquent la quasi-totalité du territoire. De ce fait, l'insertion d'un contournement y serait très difficile.

Les principaux « points durs » sont localisés :

- le long de la vallée de la Garonne, entre la Garonne et l'A 62, sur les communes de Pompignan, Saint-Jory, Castelnau d'Estrétefonds, Grenade,
- le long des grandes infrastructures routières : RN 20 avec les communes de Merville et de Grenade ; RN 124 avec les bourgs de Léguevin et de Pujaudran ; RD 632 avec les villes de Fonsorbes et de Saint-Lys ; l'A 64 avec la commune de Labastidette.

Sur le reste du territoire, l'habitat est globalement plus diffus. On note toutefois quelques secteurs plus denses autour des petits bourgs de Montaigut-sur-Save, Lévigac et le long des principaux affluents de la Garonne.

Le patrimoine historique et paysager est principalement localisé dans le vallon de la Save, les terrasses et la vallée de la Garonne et la vallée du Touch.

Territoire éloigné

Les secteurs d'habitat dense représentent presque un quart du territoire concerné.

Les sites les plus habités se localisent :

- le long de la vallée de la Garonne au nord de Toulouse et notamment de Montech à Grisolles,
- le long de la RN 124 à l'ouest dans le secteur de L'Isle-Jourdain,
- le long de l'A 64.

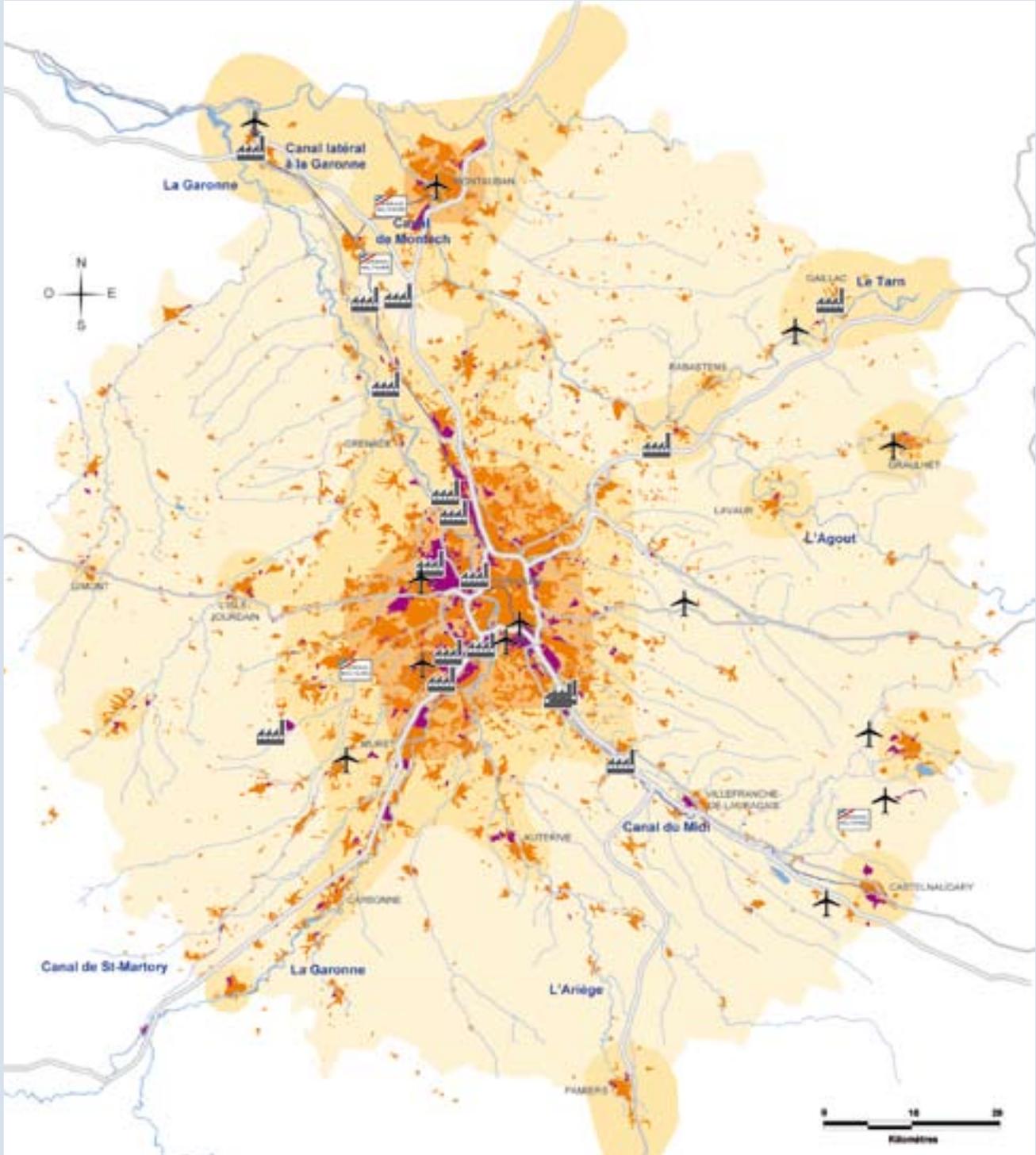
Le reste du territoire présente une distribution plus lâche des sites de peuplement.

Ici, le patrimoine est riche d'une quarantaine de monuments historiques, établis pour la plupart le long des vallées de la Garonne et de ses affluents.

Les sites paysagers les plus remarquables sont le lac de Saint-Cricq et Verdun-sur-Garonne pour son patrimoine architectural, urbain et paysager protégé ainsi que le vallon de la Save, et les talus des terrasses et la ripisylve de la Garonne.



Carte des enjeux du milieu humain



- Réseau routier
- Canaux et cours d'eau
- Zones d'urbanisation actuelles et futures des documents d'urbanisme
- Zones d'activités actuelles et futures des documents d'urbanisme
- Zones de densité de surface bâtie faible
- Zones de densité de surface bâtie moyenne
- Zones de densité de surface bâtie forte
- ✈ Aéroport / Aérodromes
- Etablissement industriel classé SEVESO
- Terrain militaire

Réalisation : INGEROP



■ À l'Est

Cette partie du territoire, concernée par les familles « Est seul » et « Est + Sud » se situe entre l'A 62 et l'A 61.



Territoire proche

Plus du tiers du territoire concerné comporte des « points durs » où l'insertion d'un contournement s'avérerait délicate. Il s'agit soit de zones d'habitat aggloméré, soit de secteurs où la densité de l'habitat diffus est marquée.

Les zones les plus sensibles sont localisées :

- le long de la vallée de la Garonne,
- au nord-est de l'agglomération toulousaine de Saint-Sauveur à Fronton,
- le long des vallées du Girou et de l'Hers
- le long de l'A 68 dans le secteur de Montastruc-la-Conseillère

Plein Est, entre Beaupuy et Escalquens, les premières collines du Lauragais s'avèrent très contraintes notamment à l'approche de Toulouse, où la densité de l'habitat existant ainsi que les perspectives de développement sont fortes.

L'ensemble des territoires est riche d'une trentaine de monuments historiques, dont le château de Tarabel, site inscrit. La vallée du Girou abrite une dizaine de monuments dans un contexte paysager remarquable.

Territoire éloigné

Les zones d'habitat dense représentent moins d'un quart du territoire

Elles sont essentiellement localisées :

- entre l'A 62 et la vallée du Tarn sur les communes de Fronton, Labastide-Saint-Pierre et Villemur-sur-Tarn,
- de Saint-Sulpice à Lisle-sur-Tarn le long de l'A 68 et sur la commune de Villefranche-de-Lauragais le long de l'A 61,
- autour de Lavaur.

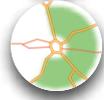
Le reste du territoire est constitué d'habitat globalement diffus. Il s'organise en petits bourgs et hameaux.

Les enjeux patrimoniaux (monument et sites) et paysagers sont principalement localisés au niveau des vallées du Tarn, de l'Agout, du Girou, de l'Hers et sur les coteaux qui les surplombent, ainsi qu'au sein des paysages agro-sylvestres de l'Albigeois-Castrais.



■ Au Sud

Cette partie du territoire, concernée par les familles « Ouest + Sud » et « Est + Sud » se situe entre l'A 64 et l'A 61.



Territoire proche

L'insertion d'un contournement dans ce territoire peut être qualifiée de très délicate. En effet la densité de l'habitat diffus résidentiel y est particulièrement marquée.

Les principaux « points durs » sont localisés :

- le long des vallées de la Garonne, de la Lèze (Labarthe et Lagardelle sur Lèze), de l'Ariège (Vernet, Vénéry),
- le long du canal du Midi avec les communes de Montgiscard et Ayguevives.
- sur les coteaux plus ou moins accidentés situés entre l'Ariège et le canal du Midi avec notamment Auzeville, Pompertuzat...

Au nombre d'une vingtaine, les monuments historiques occupent pour la plupart les vallées de la Garonne, de l'Ariège et de l'Hers. Les territoires comptent également au sein de leur patrimoine, le canal du Midi ainsi que des ambiances paysagères de qualité sur les secteurs de coteaux et le vallon de la Lèze.

Territoire éloigné

Les zones d'habitat dense représentent moins d'un quart du territoire concerné.

Ces zones se localisent :

- le long de la vallée de la Garonne, de Muret à Carbonne,
- le long de la vallée de l'Ariège dans le secteur d'Auterive.
- en limite Est, sur le secteur urbanisé de Villefranche-de-Lauragais le long de l'A 61.

Les autres secteurs, communes des coteaux du Volvestre et de l'Ariège, sont peu peuplés.

La majorité des monuments historiques se situe le long des vallées de la Garonne, de l'Ariège, de Hers et de leurs affluents. Les principaux enjeux paysagers se concentrent au niveau du franchissement du canal du Midi, des lignes de crêtes surplombant les vallées, du vallon de la Lèze et de la frange sud du Lauragais.

Un impact sonore limité

Tant en milieu urbain qu’interurbain, le bruit lié à la circulation routière est une source importante de nuisances pour les riverains des infrastructures de transport. La limitation de l’impact sonore est donc un enjeu fort pour tout projet de route nouvelle. En l’absence de tracé, il est bien sûr impossible d’évaluer précisément les nuisances potentielles d’un grand contournement autoroutier. Les études ont cependant permis de montrer que l’impact sonore sur les populations serait limité quelle que soit la famille.

■ Un impact sonore plus faible pour les options éloignées

Au stade actuel des études, aucun tracé n’est arrêté, et par conséquent les caractéristiques géométriques du projet et des milieux traversés (topographie, position des habitations riveraines) sont inconnues. Une étude détaillée des niveaux sonores est donc impossible. Il a donc été procédé à une estimation des populations pour lesquelles des protections phoniques pourraient être nécessaires à l’horizon 2020.

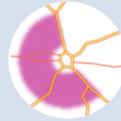
Évalué à partir des éléments démographiques à l’horizon 2020 et pour chaque famille de contournement et divers éloignements, le nombre de personnes susceptibles d’être exposées, avant protections phoniques à des émissions sonores supérieures au seuil réglementaire de jour de 60 dB(A) est au maximum de 6 000 (cas d’un contournement de famille Ouest + Sud à l’éloignement de 10 km).

➤ Les questions que l’on peut se poser

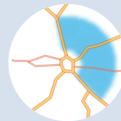
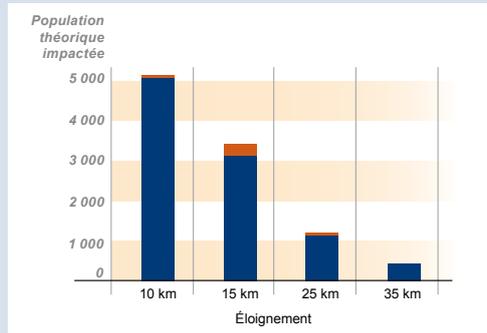
Quels sont les seuils réglementaires ?

Pour les infrastructures nouvelles, les seuils réglementaires dépendent de la nature des locaux impactés et du niveau sonore initial de la zone. Ils sont différents pour le jour et pour la nuit. A titre d’exemple, pour des logements, ce seuil est de 60 décibels - dB(A) - le jour et de 55 décibels - dB(A) - la nuit.

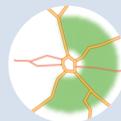
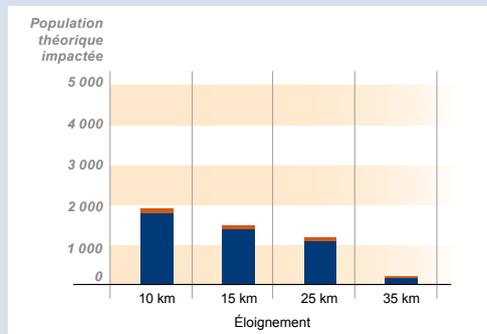
Estimation sommaire des populations théoriques susceptibles d’être concernées par un niveau de bruit de 60 dB(A) en 2020



Ouest + Sud



Est seul



Est + Sud



■ Nuit ■ Différence jour/nuit

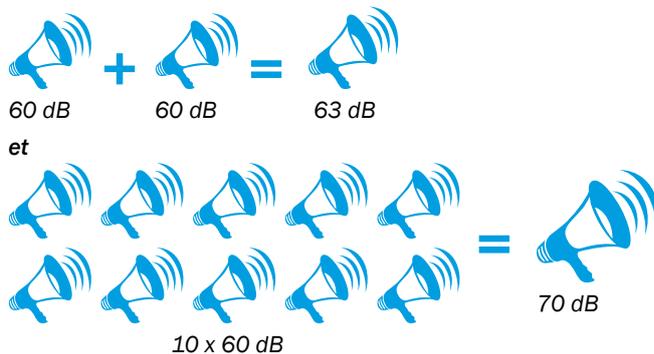
Source : CETE Sud-Ouest



➤ Ce qu'il faut savoir

Bruit : des règles de calcul peu habituelles

L'emploi d'une échelle logarithmique pour la représentation des niveaux de bruit conduit à des règles de calcul peu habituelles ; ainsi :



Il en résulte que :

- Un doublement du trafic entraîne, toutes choses égales par ailleurs, une augmentation du niveau sonore de 3 dB(A) ; de la même manière, une réduction de moitié du trafic fait baisser le niveau sonore de 3 dB(A).
- Reporter 10 000 véhicules/jour sur une voie qui en évacue 5 000 entraîne une augmentation du bruit de 5 dB(A), alors que dévier 10 000 véhicules par jour d'une voie qui en évacue 70 000 ne fait baisser le niveau de bruit que de 1 dB(A).

Par ailleurs, sur voie rapide, en circulation fluide et sur le plat, le niveau est augmenté de 1,5 dB(A) avec 10% de poids lourds et de 2,5 dB(A) avec 20% de poids lourds.

La sensibilité de l'oreille humaine

- Une variation de bruit d'1 dB(A) est à peine perceptible.
- Une variation de 3 dB(A) est perceptible.
- Une variation de 10 dB(A) correspond à une sensation de « deux fois plus fort ».

Le nombre de personnes susceptibles d'être concernées décroît assez vite avec l'éloignement : ainsi, plus l'infrastructure est proche, plus les investissements à réaliser en protections phoniques afin de ramener toute la population concernée en deçà des seuils réglementaires pourraient être importants.

C'est globalement à l'Est que la population concernée serait la moins importante (entre 200 personnes à 35 km du périphérique actuel et 2 000 personnes maximum à 10 km). À l'ouest, la variante proche est celle qui induit des nuisances sonores sur le maximum de populations, mais cet effet décroît très rapidement avec l'éloignement pour atteindre moins de 500 personnes à 35 km.

Globalement la famille Est apparaît donc, pour les options proches, potentiellement un peu moins pénalisante au plan sonore que la famille Est + Sud, et surtout que la famille Ouest. Pour les options éloignées, il n'existe pas de différence significative.

La population concernée par les seuils pour la période de nuit est de 5 à 8 % inférieure à celle concernée par la période de jour.

Il faut souligner que l'évaluation du nombre de personnes potentiellement concernées est un maximum théorique basé sur les densités moyennes des secteurs concernés ; la conception ultérieure d'un projet de grand contournement aurait bien sûr comme objectif fort la recherche d'un tracé touchant le moins de population possible en particulier en matière de bruit.

■ Une amélioration peu perceptible sur les abords du périphérique toulousain

Pour une infrastructure supportant un fort volume de trafic comme le périphérique, une diminution même importante de ce trafic n'a que peu d'impact sur le bruit perçu (cf. encadré). Un grand contournement autoroutier de Toulouse serait ainsi sans incidence significative sur le niveau de bruit perçu par la population aux abords du périphérique actuel, à l'horizon 2020.

Malgré les diminutions de trafic, les études montrent que, quelle que soit la famille considérée, la réduction du niveau sonore est inférieure à 1,5 dB(A) ; ce qui est en deçà du seuil de 2 dB(A), considéré comme significatif dans la réglementation, c'est à dire perceptible par le plus grand nombre.

Les effets sur la qualité de l'air à l'horizon 2020

La qualité de l'air constitue un enjeu vital pour l'homme et son environnement.

Le secteur des transports est responsable sur l'aire urbaine toulousaine de près de 50 % des émissions de dioxyde de carbone (CO₂), qui contribuent fortement à l'effet de serre, et d'une part importante de certains polluants.

Bien que cette approche soit délicate en l'absence de tracé, un bilan des émissions de CO₂ et des différents polluants sensibles pour la santé humaine a été réalisé pour les différentes familles du grand contournement autoroutier toulousain.

Ces études réalisées par l'ORAMIP* montrent un « bilan carbone » neutre à l'échelle métropolitaine et des effets positifs au voisinage du périphérique.

■ A l'horizon 2020, de fortes augmentations d'émission de CO₂

À l'échelle de l'aire métropolitaine, malgré tous les projets de meilleure maîtrise du développement urbain et de développement des transports en commun décrits au chapitre 3, l'augmentation prévisible du trafic à l'horizon 2020 devrait entraîner un accroissement sensible de la consommation énergétique et des émissions de CO₂ (de l'ordre de 33 %)

Par contre, une baisse généralisée des émissions des principaux polluants est prévisible grâce à l'amélioration des émissions des véhicules qui devrait plus que compenser l'augmentation globale de la consommation de carburant

■ Un bilan carbone neutre pour le grand contournement à l'échelle de l'aire métropolitaine

Les émissions globales de CO₂ à l'échelle de l'aire métropolitaine ont été évaluées pour les différentes familles du contournement.

L'effet des différentes options est dans certains cas très légèrement favorable mais reste globalement très limité par rapport à la situation de référence 2020 sans contournement que ce soit pour les émissions de CO₂ ou pour les principaux polluants.

■ Une réduction de la pollution à proximité du périphérique

Un grand contournement autoroutier capte une partie du trafic du périphérique et donc fluidifie celui-ci car il diminue le nombre de véhicules l'empruntant.

Alors que le périphérique est une des zones les plus polluées de l'agglomération, il en résulte une diminution très sensible des émissions de CO₂ sur cette infrastruc-

➤ Les questions que l'on peut se poser

Comment préserver les populations riveraines des nuisances potentielles (bruit, pollution) ?

Pour limiter le bruit et la pollution, on commence bien évidemment par rechercher, lors des études (préliminaires puis d'avant projet), un tracé dont le profil et la localisation respectent le plus possible les zones habitées.

En matière de bruit, la réglementation prévoit des niveaux sonores à ne pas dépasser par rapport à l'état initial. Pour cela, si nécessaire, on réalise des mesures acoustiques avant la construction de l'autoroute puis on définit des dispositifs de protection de type écran ou butte en terre, ou encore le renforcement de l'isolation des façades. Des mesures sont réalisées après la mise en service de l'autoroute pour vérifier l'efficacité de ces protections. Dans tous les cas, le maître d'ouvrage a une obligation de résultat.

Des mesures réglementaires existent aussi pour limiter la concentration et la diffusion dans l'atmosphère des polluants : plantation de haies fixant les poussières, limitation de vitesse... ces mesures s'ajoutent aux efforts des constructeurs automobiles pour réduire la consommation et les émissions polluantes.

Des progrès significatifs ont déjà été réalisés sur les moteurs de dernière génération, d'autres sont en cours : véhicules hybrides, biocarburants... Le développement de nouvelles technologies, par exemple le moteur à hydrogène, permet d'espérer d'autres améliorations significatives à l'horizon de la mise en service du grand contournement de Toulouse.

ture (jusqu'à 15 %) pour les familles Est les plus proches par rapport à la situation de référence 2020 sans contournement.

Ces effets positifs sont tout aussi importants pour les principaux polluants réglementés qui peuvent diminuer de 9 à 18 % selon les polluants, ce qui devrait se répercuter directement sur la qualité de l'air des populations environnantes.

Pour le CO₂ comme pour les polluants réglementés, cet effet se réduit cependant avec l'éloignement. Il est plus faible pour les familles Ouest.

■ Un impact neutre du grand contournement autoroutier toulousain sur son environnement proche

L'étude de l'impact potentiel d'un grand contournement autoroutier toulousain sur son environnement proche montre que, quelles que soient les familles, les émissions de polluants ne sont pas sensibles au-delà d'une centaine de mètres de celui-ci.

Des hypothèses fortes, les plus défavorables possibles pour la dispersion des polluants ont été retenues pour modéliser cet impact.

Les résultats de cette modélisation montrent également que tant pour les polluants gazeux que pour les polluants particulaires (et à condition de ne pas se trouver à proximité d'autres sources de pollution), les valeurs limites, les objectifs de qualité et les valeurs cibles sont respectés pour l'ensemble des options.

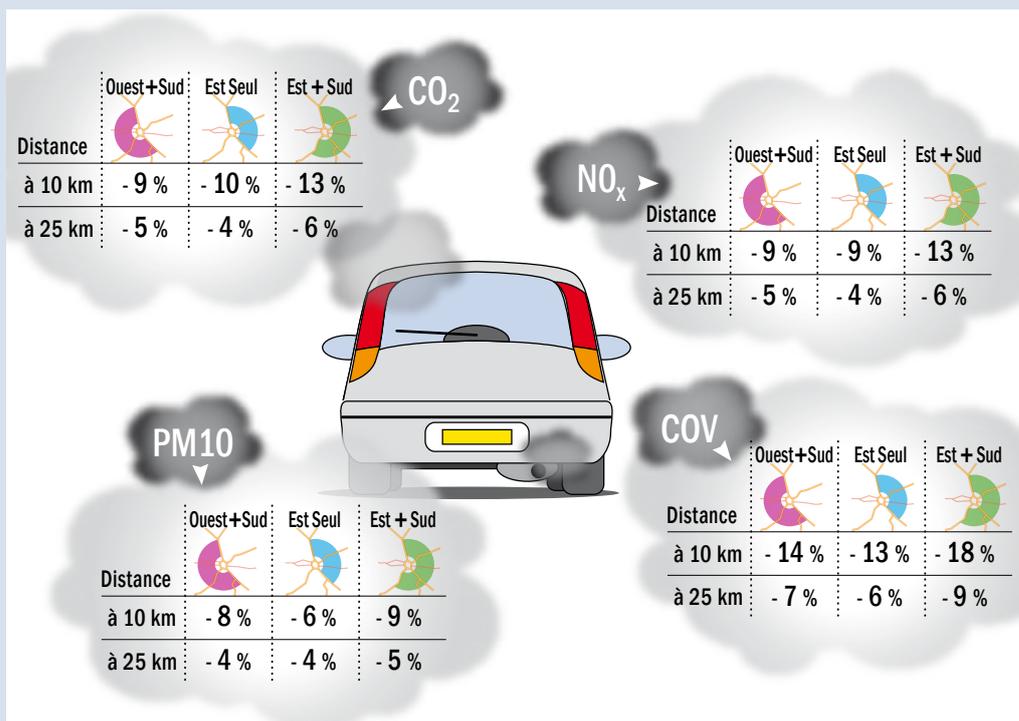
Seul l'objectif de qualité pour les poussières PM10 n'est pas respecté dans le cadre des options à 10 km du périphérique actuel. Cependant le dépassement est faible et dès que l'on se trouve à quelques dizaines de mètres les concentrations respectent l'objectif de qualité.

■ L'absence de risque sanitaire

Une étude des risques pour la santé a été menée pour caractériser l'impact du grand contournement autoroutier toulousain selon les options retenues. Elle montre globalement l'absence de risque sanitaire, à condition bien sûr que le grand contournement ne passe pas à proximité immédiate d'autres sources de pollution importantes. En particulier les concentrations de benzène émis surtout à faible vitesse seraient très faibles au voisinage du grand contournement.

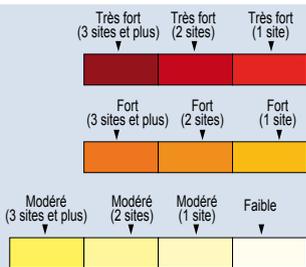
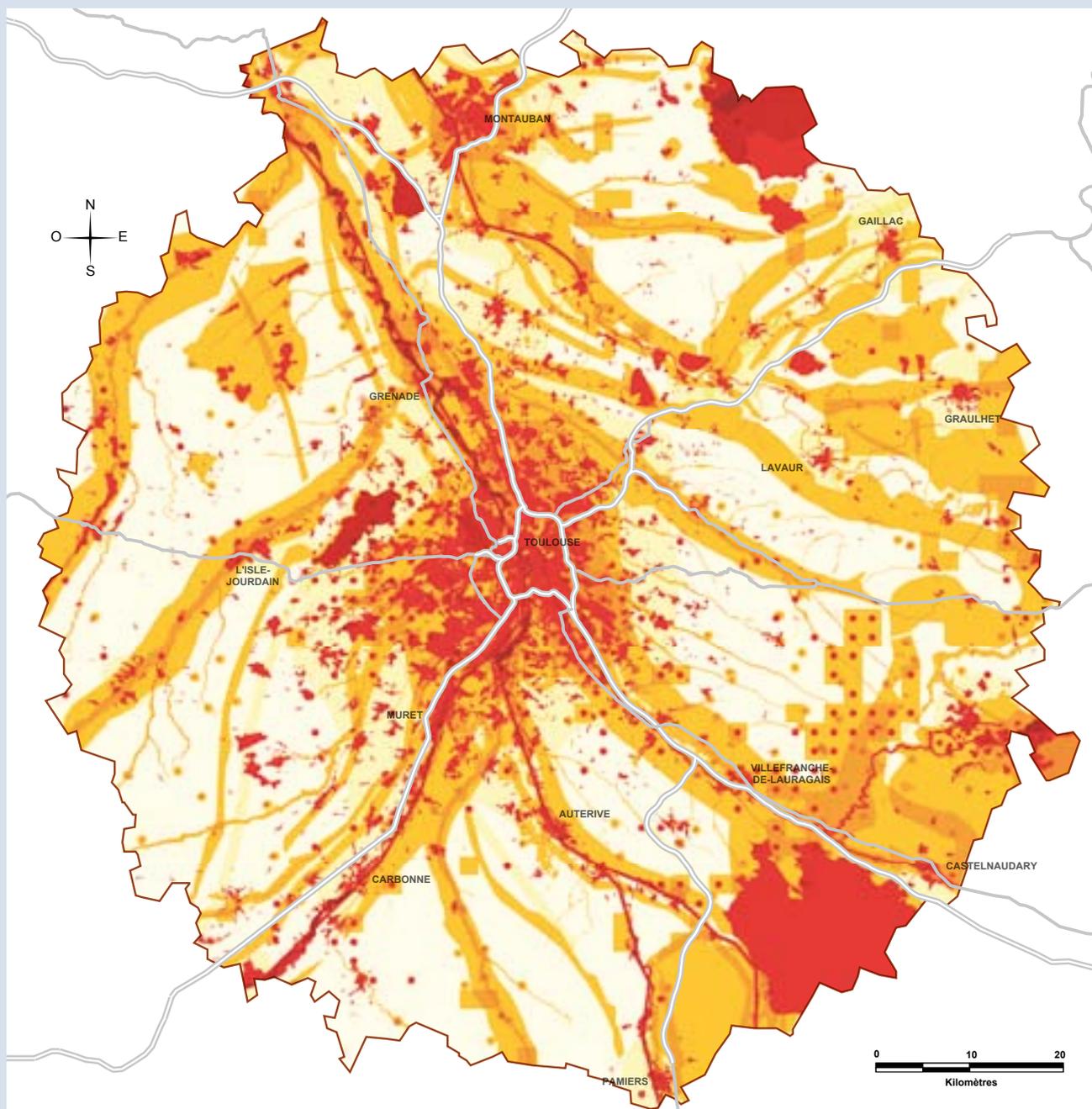
Seuls pourraient exister des risques liés au Chrome et PM10 mais dans une zone de quelques dizaines de mètres autour du grand contournement autoroutier toulousain.

Effets du grand contournement : diminution du CO₂ et des principaux polluants sur le périphérique toulousain par rapport à la situation de référence sans contournement en 2020



Source : ORAMIP

Carte de synthèse des sensibilités environnementales



Sensibilité très forte

Ces zones constituent des points durs où l'enjeu patrimonial et/ou social pour la collectivité est reconnu. Dans les secteurs concernés, le passage d'une infrastructure autoroutière est extrêmement délicat et générerait des mesures d'insertion et compensatoires de grande ampleur.

Sensibilité forte

Zones d'intérêt patrimonial ou social commun marqué ; le passage d'une infrastructure autoroutière dans ces secteurs est possible mais imposerait d'importantes mesures d'insertion ou compensatoires.

Sensibilité faible à modérée

Zones de valeur patrimoniale ou sociale locale, qui nécessiteraient la mise en place de mesures environnementales courantes.

Réalisation : INGEROP - Une sensibilité (de faible à très forte) a été affectée à chacun des enjeux environnementaux identifiés sur l'aire d'étude (au sein du milieu physique, naturel, humain ainsi que du paysage et du patrimoine culturel). Ces sensibilités ont été additionnées ; cette carte en est la synthèse.

La synthèse des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux concernent les cours d'eau et leurs vallées, cumulant les risques d'inondation et une valeur écologique exceptionnelle (sites Natura 2000), les forêts et arcs boisés ainsi que d'autres milieux naturels d'intérêt patrimonial majeur (collines du Lauragais et du Graulhérois), les secteurs d'habitat dense (centre urbain et hameaux), et enfin des structures ou identités paysagères particulièrement sensibles comme les vallons, coteaux et crêtes, sites et monuments patrimoniaux tels que le Canal du Midi.



■ Famille « Ouest + Sud »

Territoire proche

- secteurs de population dense dans le prolongement de l'agglomération toulousaine,
- franchissement obligatoire des vallées de la Garonne (à 2 reprises) et de l'Ariège,
- relief et paysages localement sensibles sur les coteaux et vallons,
- présence de la forêt de Bouconne (enjeu écologique et patrimonial) et du canal du Midi à préserver impérativement.

Territoire éloigné :

- franchissement des vallées de la Garonne (à 2 reprises) et de l'Ariège,
- relief et paysages localement sensibles sur les coteaux et vallons,
- présence du canal du Midi et du lac de Saint-Cricq, sites d'intérêt naturel et paysager.



■ Famille « Est »

Territoire proche

- concentration humaine importante à l'approche de Toulouse et plus particulièrement aux raccordements avec l'A 62 en limite Nord, l'A 68 dans la partie centrale et l'A 61 en limite Sud,
- présence de la forêt de Buzet, (enjeu écologique et patrimonial),
- paysages localement sensibles sur les crêtes et vallons.

Territoire éloigné :

- franchissement des vallées du Tarn et de l'Agoût,
- préservation de deux ZNIEFF forestières et du secteur du Lauragais,
- relief et paysages localement sensibles sur les coteaux et vallons.



■ Famille « Est + Sud »

Territoire proche

- secteurs de population dense dans le prolongement de l'agglomération toulousaine,
- franchissement des vallées de la Garonne et de l'Ariège,
- relief et paysages localement sensibles sur les coteaux et vallons
- présence de la forêt de Buzet et du canal du Midi, sites d'intérêt naturel et paysager.

Territoire éloigné :

- franchissement des vallées du Tarn, de l'Agoût, de la Garonne et de l'Ariège,
- préservation de deux ZNIEFF : forêt de Giroussens, collines de Graulhérois (intérêt ornithologique) et secteur du Lauragais (intérêt floristique),
- relief et paysages localement sensibles sur les coteaux et crêtes,
- présence du canal du Midi.

- Peu sensible
- Sensible
- Très sensible

Territoires

		Est		Sud		Ouest	
		Proche	Éloigné	Proche	Éloigné	Proche	Éloigné
Environnement physique et naturel	Milieu physique	Peu sensible	Sensible	Sensible	Sensible	Sensible	Sensible
	Milieu naturel	Peu sensible	Très sensible	Sensible	Très sensible	Très sensible	Sensible
Environnement humain	Habitat	Sensible	Peu sensible	Très sensible	Peu sensible	Très sensible	Peu sensible
Environnement paysager et patrimonial		Peu sensible	Sensible	Sensible	Sensible	Sensible	Sensible

Les enjeux agricoles et forestiers

Pour le territoire proche et quelle que soit la famille, les enjeux agricoles concernent essentiellement les céréales ainsi que certaines cultures maraichères très localisées. Au-delà, les points véritablement sensibles se concentrent sur les aires des vignobles AOC et AVDQS, les vergers du Tarn et de l'Agout, les massifs forestiers de Giroussens et de Bouconne.



■ À l'Ouest

Territoire proche

La pression urbaine s'applique fortement ici, y compris sur les cultures céréalières, largement majoritaires. Les enjeux les plus forts concernent les vignes de l'AOC Fronton en limite nord et la forêt de Bouconne, un des plus grands sites boisés à proximité de l'agglomération toulousaine.

D'autres enjeux sont représentés par les cultures maraichères dans le secteur de Saint-Jory, les territoires communaux en AOC Fronton et l'arc boisé qui prolonge le massif de la Bouconne.

Territoire éloigné

Les enjeux très forts y sont réduits. Ils concernent essentiellement les vignes d'AOC Fronton situées entre la Garonne et l'A 62, et la forêt domaniale d'Agre, en limite nord.

Les autres enjeux, de forts à modérés, sont :

- l'arc boisé à l'ouest de Saint-Lys et de Rieumes.
- les AVDQS Lavilledieu et Saint-Sardos dans le quart nord-est, et des vergers très localisés le long de la vallée de la Garonne.

► Ce qu'il faut savoir

Les opportunités de réaménagement foncier

Le réaménagement foncier permet de remédier à la gêne causée aux exploitations agricoles par la réalisation d'un ouvrage linéaire. Il est financé par le maître d'ouvrage dans le périmètre perturbé par son infrastructure.

La décision de réaménager ou non, ainsi que le choix du mode de réaménagement appartiennent à chaque Commission Communale d'Aménagement Foncier (CCAF), installée spécialement à cet effet, dès lors que l'ouvrage a été déclaré d'utilité publique.

La CCAF s'appuie sur une pré-étude d'aménagement foncier menée sous l'égide du Conseil général et sous le contrôle de la Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt (D.D.A.F.), en collaboration avec la Chambre d'Agriculture.

Dans ce cadre, on examine notamment les conditions de rétablissement des itinéraires agricoles et le maintien des réseaux d'irrigation et de drainage.



■ À l'Est

Territoire proche

Sur ces territoires, la pression urbaine très forte tend déjà à fragiliser les espaces agricoles. Les céréales représentent la culture la plus importante. Les principaux enjeux agricoles concernent les vignes et territoires communaux en Appellation d'Origine Contrôlée Fronton en limite Nord du territoire. Les enjeux sylvicoles sont représentés par la forêt de Buzet et les boisements des coteaux du Frontonnais situés dans son prolongement.



■ Au Sud

Territoire proche

Sur ces territoires, on retrouve des cultures céréalières, peu d'élevage et une pression urbaine très forte qui fragilise les espaces agricoles. Les enjeux sont donc très réduits. Ils ne concernent véritablement que les bois établis sur les rives de la vallée de la Garonne.

Territoire éloigné

Outre les cultures céréalières, également présentes sur ces territoires, les enjeux forts et très forts concernent également l'AOC Fronton ainsi que l'AOC Gaillac. Les autres enjeux forts sont la forêt de Giroussens, un des rares massifs de relative envergure au nord-est de Toulouse, et les vergers présents le long des vallées du Tarn et de l'Agout dans le secteur de Lavaur. D'autres productions d'AOC mais non viticoles, comme l'Ail Rose de Lautrec, classée en IGP, sont localisées dans cette zone.

Territoire éloigné

Là encore, les cultures céréalières dominent sans pour autant représenter une contrainte rédhibitoire pour le projet. Les seuls enjeux forts se limitent aux forêts très localisées établies sur les coteaux de l'Ariège et de la Garonne.

- Peu sensible
- Sensible
- Très sensible

		Est		Sud		Ouest	
		Proche	Éloigné	Proche	Éloigné	Proche	Éloigné
Agriculture et sylviculture	Viticulture	■	■	■	■	■	■
	Fruits et légumes	■	■	■	■	■	■
	Espaces équipés (en irrigation)	■	■	■	■	■	■
	Sylviculture et espaces boisés	■	■	■	■	■	■

Les effets sur l'organisation du territoire

L'organisation actuelle de l'Aire Métropolitaine laisse apparaître d'importantes disparités selon ses territoires. Les démarches engagées par l'Etat et les collectivités cherchent à mieux structurer le développement et à rééquilibrer l'organisation du territoire et des déplacements. Le projet de grand contournement devrait donc s'inscrire dans ces politiques de maîtrise et de rééquilibrage de l'urbanisation à l'horizon 2020. Les choix concernant sa localisation, le nombre et la position de ses échangeurs seraient donc décisifs.

Face aux difficultés actuelles de maîtrise du développement urbain, les collectivités publiques ont engagé plusieurs réflexions :

- L'Etat, dans le cadre d'une démarche prospective interministérielle* a identifié la meilleure organisation du territoire métropolitain comme enjeu essentiel d'aménagement durable de l'ensemble du territoire régional avec notamment comme objectifs :
 - de faciliter les relations entre les villes moyennes
 - d'accompagner les villes moyennes et les pôles intermédiaires dans leur rôle de polarisation du développement : accueil de nouvelles populations et de nouvelles activités et services.
- Ces enjeux sont également prioritaires dans le « projet métropolitain » en cours de construction par les élus des agglomérations concernées (Communautés d'agglomérations du Grand Toulouse, du Muretain, du Sicoval, d'Albi, de Montauban, de Castres-Mazamet et communautés de communes d'Auch, de Saint-Gaudens, de Pamiers, de Foix).
- Enfin, les élus de l'aire urbaine toulousaine ont adopté le projet décrit dans le chapitre 2 et certains territoires voisins s'engagent dans des SCOT, à coordonner avec la démarche de l'aire urbaine toulousaine.

C'est donc en particulier au regard des orientations que fixent ces démarches que peuvent être appréciés les rôles possibles d'un grand contournement dans l'aménagement du territoire métropolitain.

➤ Ce qu'il faut savoir

Grand contournement et démarche Interscot de l'aire urbaine toulousaine

Les différentes familles de contournement, leurs options proches ou éloignées peuvent contribuer au succès de la démarche Interscot. Il convient donc de les examiner au regard des 4 axes définis par la démarche :

Axes 1 & 2 : « assurer l'autonomie des territoires, intégrer les habitants et garantir l'accès à la ville pour tous »

- les options proches sont favorables au renforcement du pôle urbain. Au sud et à l'ouest, elles favorisent les centres secondaires du pôle urbain ainsi que les pôles d'équilibre de la couronne péri-urbaine,
- les options éloignées sont toutes intéressantes pour améliorer la desserte des pôles d'équilibre à condition qu'elles s'inscrivent dans une démarche cohérente de territoire (SCOT).

Axe 3 : « organiser les échanges dans l'aire urbaine »

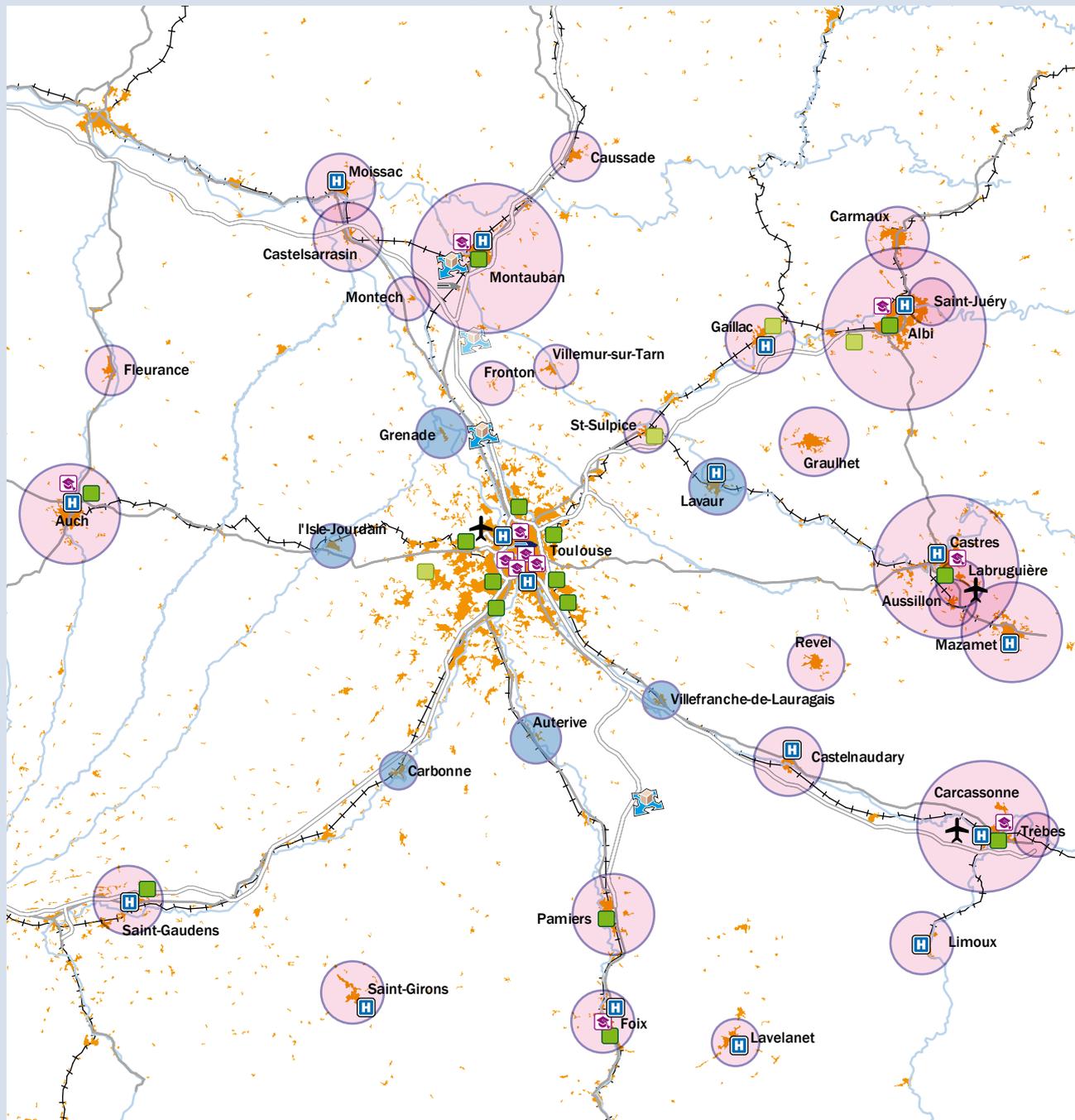
- les options proches tendraient à renforcer les pratiques intermodales pour les échanges avec le cœur de l'agglomération. La localisation des échangeurs pourrait être ciblée à proximité des gares TER et parcs-relais pour favoriser l'intermodalité.

Axe 4 : « préserver les espaces urbanisés, naturels et agricoles, l'eau, l'air et prévenir des risques majeurs »

Quelles que soient les options, les sensibilités les plus fortes concernent les zones viticoles, le maraîchage et le réseau des cours d'eaux.

La capacité des pôles d'équilibre de la démarche aire urbaine à capter et à organiser dans leur bassin de vie une part importante du développement urbain futur est l'une des conditions de la réussite du projet de l'aire urbaine. Ces pôles d'équilibre présentent déjà un certain niveau de service mais leur développement futur repose sur la mixité des fonctions logement/activités/services à densifier et diversifier ; cela suppose la mise en œuvre d'un ensemble de politiques publiques opérationnelles permettant d'attirer emplois et habitants et d'organiser leur arrivée. L'amélioration de leur accessibilité et de leur desserte par tous les modes paraît un des moyens à mettre en œuvre.

Réseau de villes et équipements métropolitains

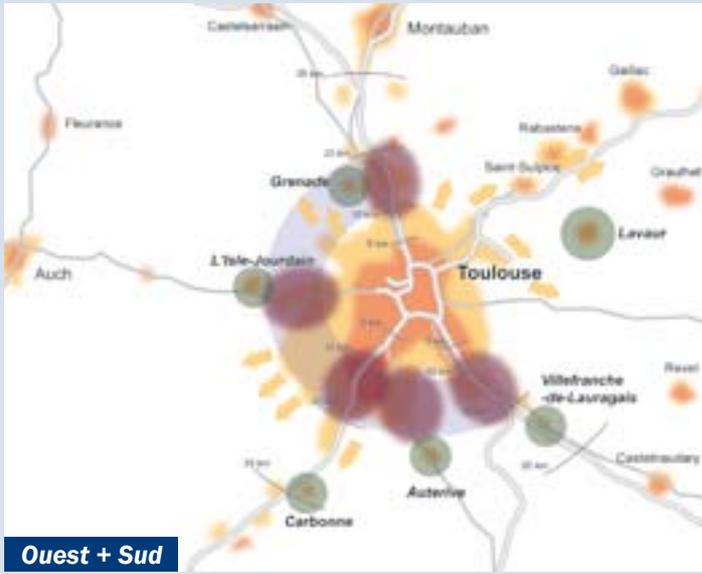


Communes de plus de 5 000 habitants hors agglomération toulousaine*

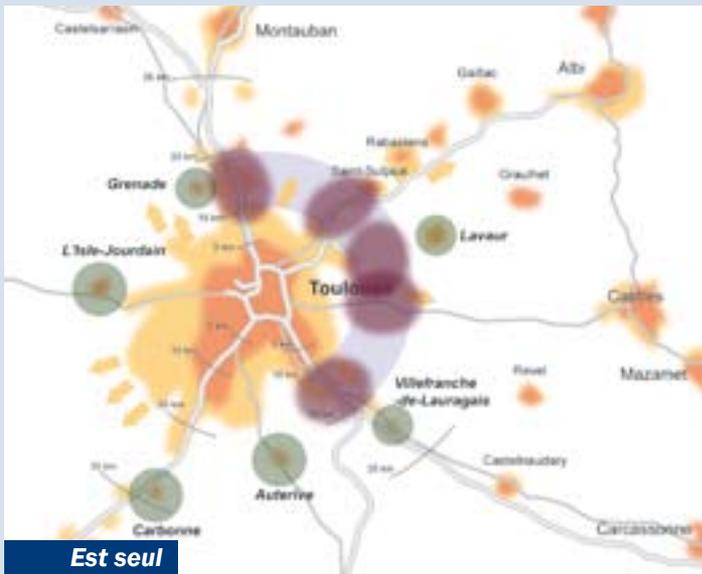
— Autoroutes	— 50 000 habitants	✈ Aéroport	■ Principaux pôles d'activités ou de commerces
— Routes nationales	— 25 000 habitants	🚆 Gare TGV de Toulouse-Matabiau	■ Principaux pôles d'activités ou de commerces en projet
— Rivières	— 10 000 habitants	🚆 Gare TGV en projet	🏥 Centre hospitalier
+++ Voies ferrées	— 5 000 habitants	🏭 Pôle logistique	🎓 Universités et grandes écoles
0 5 10 Kilomètres	— 0	● Pôle d'équilibre de la démarche aire urbaine	

* Enquête annuel de recensement 2004/2008 (en cours)

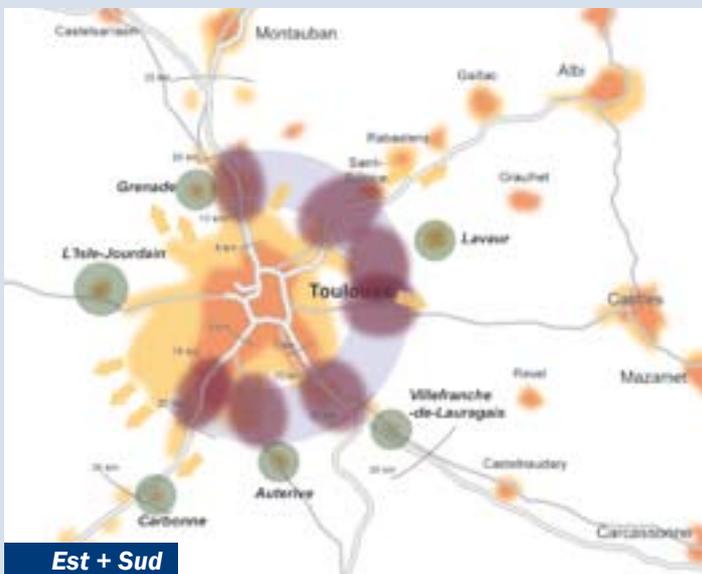
Les effets sur le territoire dans le cas d'un contournement à 15 km



Ouest + Sud



Est seul



Est + Sud

- Autoroute
 - Grand contournement
 - Voie rapide
 - Route nationale
 - Pôle urbain
 - Couronne péri-urbaine
 - Extension péri-urbaine (habitat prédominant)
 - "Pôle d'équilibre" de la démarche aire urbaine mixité des fonctions : habitat, activités, équipements
 - Zone d'attractivité liée au grand contournement (échangeur) mixité des fonctions : habitat, activités, équipements
- 35 km
 20 km
 10 km
 5 km
 Distance par rapport au périphérique actuel

Source : Setec Organisation



► Ce qu'il faut savoir

Nouvelle infrastructure routière : quel impact sur l'aménagement du territoire ?

Une infrastructure est un outil de développement et d'aménagement au service d'un projet de territoire. Le positionnement des échangeurs est capital à cet égard. On observe que l'effet majeur se situe dans un rayon de 10 minutes autour de l'échangeur.

Sans maîtrise du développement, la zone située entre 1 et 4 minutes attire en priorité les activités économiques. Celle située en 4 et 10 minutes attire les habitations. Cette « convoitise » sur les territoires situés à proximité des échangeurs doit donc mobiliser toute l'attention des autorités locales.

Des instruments efficaces de planification s'imposent pour anticiper le développement, garder la maîtrise du foncier et organiser l'espace.

■ Un outil possible au service de la structuration du développement de l'aire urbaine

Pour évaluer les effets d'un grand contournement sur le territoire et le développement des pôles d'équilibre, trois éléments ont été examinés :

- la distance de cette nouvelle infrastructure par rapport au périphérique actuel,
- les différentes familles de scénarios et leur localisation,
- le nombre et la localisation des échangeurs.

Les options proches sont à la fois favorables au pôle urbain toulousain et aux pôles d'équilibre du développement urbain

- Les options proches du périphérique (moins de 20 km) seraient bénéfiques au pôle urbain toulousain. Elles amélioreraient l'accessibilité à ses grands équipements, universités, aéroport. Elles favoriseraient également la desserte des pôles d'équilibre.
- Les options les plus proches des pôles d'équilibre stimuleraient le développement autour de bassins de vie comme ceux de Carbonne, Lavaur, l'Isle-Jourdain, Villefranche.

Un grand contournement pourrait donc contribuer à mieux structurer l'expansion urbaine. Il permettrait de réduire la dépendance de la seconde couronne toulousaine vis-à-vis du pôle urbain tout en favorisant la constitution des « bassins de vie ».

Les effets en fonction des familles

Les différentes familles d'hypothèses « Est », « Est + Sud », « Ouest + Sud », induisent des conséquences différentes selon le maillage urbain existant de l'aire urbaine ou en limite de celle-ci :

- à l'ouest, le territoire présente une armature urbaine lâche et des espaces largement « mités » par des constructions récentes. Ce contexte rend difficile la constitution de pôles d'équilibre, à l'exception de Grenade et de l'Isle-Jourdain.
- à l'est, Fronton, Villemur-sur-Tarn, Saint-Sulpice, Lavaur, Caraman, Villefranche-de-Lauragais mais aussi au-delà, Gaillac, Graulhet, Revel et Castelnaudary offrirait le plus fort potentiel pour maîtriser et structurer le développement urbain.
- au sud, les pôles d'équilibre de Carbone et Auterive et le réseau de bourgs en expansion que constituent Montesquieu Volvestre, Cintegabelle ou Nailloux sont bien reliés à l'agglomération toulousaine mais bénéficieraient pleinement d'une amélioration de leur maillage transversal par un grand contournement autoroutier.

➤ **Les questions que l'on peut se poser**

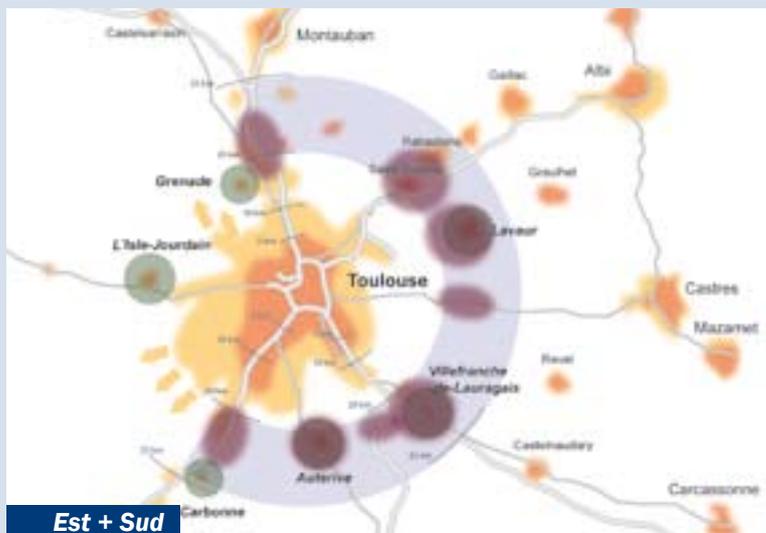
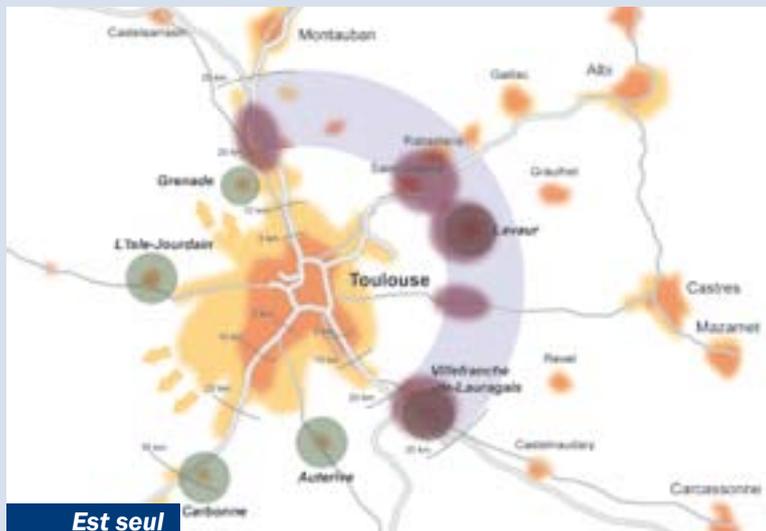
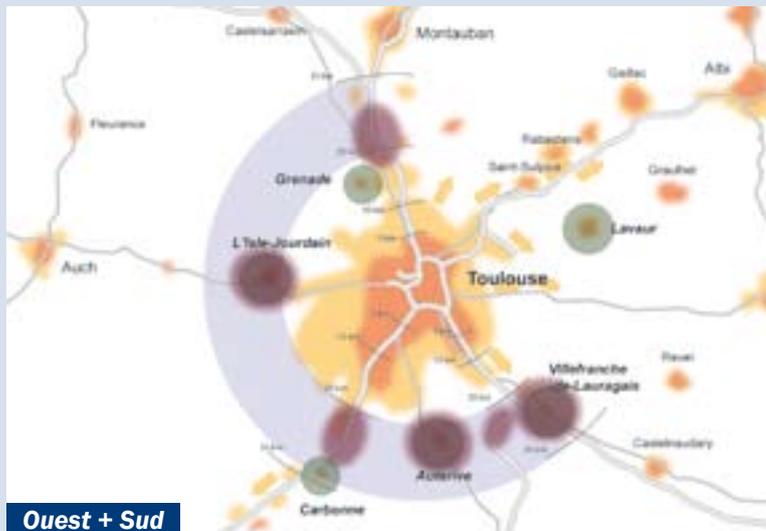
Le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse peut-il contribuer à limiter l'étalement urbain ?

En 2020, l'aire métropolitaine pourrait compter 370 000 habitants de plus qu'en 1999.

Cette augmentation entraînera une inévitable extension de l'urbanisation avec une consommation d'espace de l'ordre de 300 km² si l'on continue sur le mode de développement actuel. Dans ce contexte, le Grand Contournement pourrait aider à fixer le développement autour des pôles d'équilibre bien desservis.

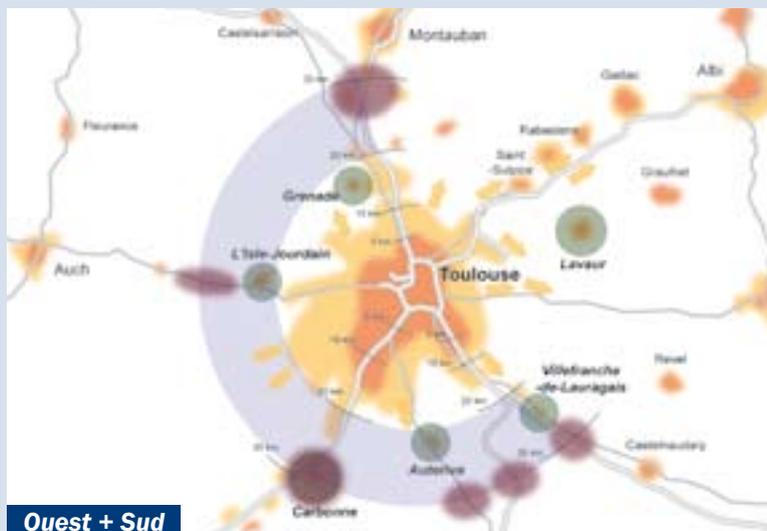
Cet objectif sera d'autant mieux rempli que ce projet d'infrastructure s'inscrit dans un projet de territoire organisant le développement urbain (SCOT, PLU...) de façon cohérente.

...dans le cas d'un contournement à 25 km

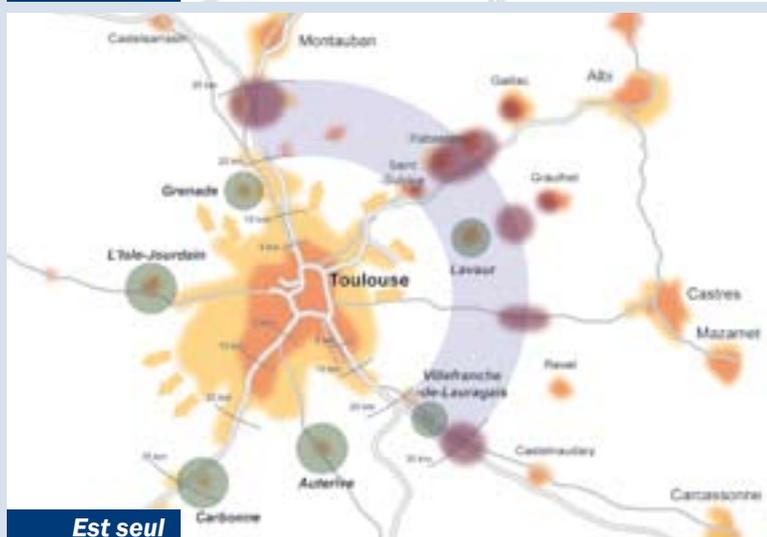


Source : Setec Organisation

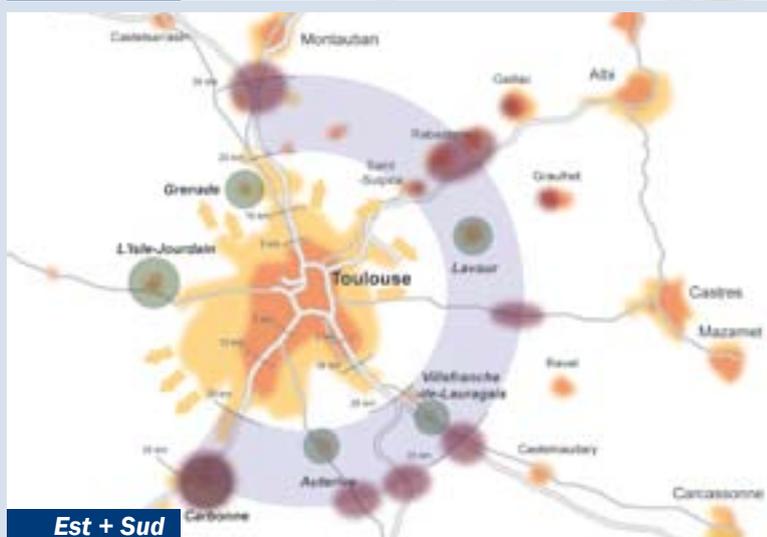
...dans le cas d'un contournement à 35 km



Ouest + Sud



Est seul



Est + Sud

- "Pôle d'équilibre" de la démarche aire urbaine mixité des fonctions : habitat, activités, équipements
- Zone d'attractivité liée au grand contournement (échangeur) mixité des fonctions : habitat, activités, équipements

Distance par rapport au périphérique actuel

- 35 km
- 20 km
- 10 km
- 5 km

Les effets en fonction du nombre et de la localisation des échangeurs

L'installation de nouvelles populations et de nouvelles activités se réalise toujours à proximité des points d'accès. Maîtriser l'urbanisation diffuse implique donc de limiter le nombre des échangeurs et de les situer à proximité immédiate des pôles d'équilibre à développer afin de canaliser le développement péri-urbain.

Des effets potentiels positifs pour les villes moyennes et les départements voisins

Maillons forts de l'Aire Métropolitaine, les villes moyennes devront elles aussi bénéficier d'une part significative de la croissance démographique et économique attendue à l'horizon 2020. L'amélioration de leur accessibilité, de nouvelles possibilités de coopération mutuelle et de liens intermodaux renforcés avec la métropole constituent de ce fait des enjeux essentiels.

Villes moyennes : coopérations renforcées et dessertes améliorées

Proches ou éloignées, toutes les options de grand contournement apporteront une amélioration notable de l'accessibilité aux villes moyennes. Il faut noter cependant que les options les plus éloignées pourraient favoriser tant les connexions des villes moyennes entre elles que l'accessibilité à l'agglomération toulousaine.

Le grand contournement autoroutier de Toulouse pourrait ainsi permettre :

- la mise en place d'une organisation multipolaire de l'aire métropolitaine favorisant les coopérations entre territoires,
- des déplacements entre les villes moyennes plus sûrs et non soumis aux aléas du périurbain toulousain,
- un rééquilibrage du développement de l'urbanisation au-delà de l'aire urbaine toulousaine.

Un grand contournement pourrait ainsi favoriser les coopérations émergentes entre les villes moyennes.

La maîtrise du développement urbain autour d'un éventuel grand contournement nécessiterait cependant que ces territoires se dotent de documents de planification stratégique aboutis (SCOT).

Famille « Ouest + Sud » : une meilleure accessibilité

Le contournement pourrait améliorer sensiblement l'accessibilité de l'est gersois et du nord de l'Ariège. Cependant, en dehors d'Auch et de l'Isle-Jourdain pour le Gers, Foix et Pamiers pour l'Ariège, cette partie du territoire ne compte aucune ville petite ou moyenne susceptible de bénéficier d'une réelle amélioration de son accessibilité. L'irrigation du territoire et l'effet structurant du contournement y seraient donc plus limités. Le potentiel de développement serait circonscrit à deux espaces :

- l'est du Gers, et en particulier les territoires situés autour de l'Isle-Jourdain. Couplé avec la mise en service de la 2 x 2 voies entre Auch et Toulouse, le contournement pourrait contribuer au développement de l'est gersois (porté par la CCI et les collectivités locales), en augmentant sensiblement l'attractivité économique du territoire.
- le nord de l'Ariège et en particulier les territoires autour de Mazères.

Familles « Est » : des effets structurants significatifs

Les options de contournement passant à l'Est seraient très favorables aux agglomérations de Montauban, Albi, Castres, Mazamet et Carcassonne. Ces villes moyennes sont dotées en effet d'un riche tissu économique et d'équipements stratégiques : antennes universitaires, École des Mines d'Albi, Technopole Castres-Mazamet, centre de recherche et laboratoires Pierre Fabre, aéroport de Carcassonne Pays Cathare... De plus, le potentiel de développement futur s'appuie sur un certain nombre de projets structurants déjà programmés ou envisagés :

- gare TGV de Montauban,
- zone logistique de Montbartier,
- zone de développement des Portes du Tarn le long de l'axe Toulouse-Albi comprenant bureaux, commerces, logistique.



➤ Les questions que l'on peut se poser

Comment les territoires de l'aire métropolitaine pourraient-ils mieux profiter du dynamisme de la métropole régionale ?

La mise en service d'une autoroute peut engendrer plusieurs types d'effets. Elle peut renforcer le rôle d'une ville au sein de son territoire. Elle peut mettre en réseau plusieurs villes. Elle peut modifier les relations de dépendance entre les villes.

Dans le cadre du Grand Contournement Autoroutier de Toulouse, la nouvelle infrastructure pourrait remplir plusieurs fonctions favorables aux territoires de la périphérie :

- compléter les maillages routiers existants et les liaisons périphérie-agglomération avec un axe qui les relie entre eux,
- favoriser l'émergence des bassins de vie offrant activités, équipements, services et habitat,
- encourager les coopérations périphériques entre villes moyennes dans de nombreux domaines encore à définir.

Les effets sur la compétitivité et l'attractivité du territoire

L'image de la métropole toulousaine, en France comme à l'étranger, s'appuie sur le dynamisme de son économie, mais aussi sur son patrimoine naturel et culturel, et plus globalement sur la qualité de vie. Des atouts que le grand contournement autoroutier peut contribuer à valoriser à condition de s'inscrire harmonieusement dans le territoire concerné.

■ Servir les ambitions européennes

Pour Toulouse et plus globalement son aire métropolitaine, les grands enjeux sont aujourd'hui de conjuguer la compétitivité et l'attractivité indispensables à son image de métropole européenne. Pour cela, elle se doit d'offrir une bonne accessibilité tant aux personnes qu'aux marchandises.

À l'heure actuelle, les secteurs stratégiques pour le développement économique se concentrent à l'ouest et au sud de la ville. Leur accès est fortement conditionné par une certaine faiblesse de l'offre de transports en commun et par la saturation chronique du périphérique. Cette situation est particulièrement cruciale pour le pôle aéronautique et ses deux centres névralgiques, Colomiers et Blagnac.

D'ici 2020, les perspectives d'améliorations ne concernent que deux secteurs : celui de Rangueil, Labège-Innopole qui bénéficiera d'une desserte par métro, et Aéroconstellation qui sera desservi par un tramway en site propre.

Un grand contournement permettrait d'améliorer certaines dessertes :

- les familles « Ouest » amélioreraient l'accès au pôle aéronautique et contribueraient au projet de développement économique de l'est gersois,
- les familles « Est » et « Est + Sud » participeraient au rééquilibrage des activités économiques tout en confortant les pôles de Labège et Balma,
- les options proches favoriseraient les échanges avec le reste de l'aire métropolitaine et ses futurs secteurs de développement : Muret, Montgiscard.



■ Renforcer la position de carrefour économique et logistique

À la croisée des axes Atlantique ↔ Méditerranée, Piémont ↔ Basque/Méditerranée et limitrophe de l'Espagne, l'agglomération toulousaine occupe une position centrale dans le grand sud-ouest qui se traduit par le développement de plates-formes logistiques importantes entre Montauban et Toulouse, itinéraire commun de la majorité des flux de marchandises routier ou ferroviaire.

Les plates-formes de fret permettent de massifier les flux de marchandises et de les éclater vers leur destination finale après un éventuel conditionnement. Ainsi le choix de l'emplacement d'une plate-forme répond à des besoins d'accessibilité nationale voire internationale (à proximité de grands axes de communication). Les carrefours autoroutiers constituent des sites privilégiés pour les zones de fret.

Dans ce contexte, le contournement autoroutier de Toulouse pourrait avoir une influence importante sur les plates-formes existantes ou en projet. Les principales plates-formes de l'agglomération toulousaine se situent au nord de Toulouse (Marché d'Intérêt National, plates-forme de Sesquièrre, Fondreyre et Fenouillet, Eurocentre) exceptée la zone de Portet sur Garonne ; quelle que soit sa localisation, un contournement de Toulouse permettrait d'améliorer les temps d'acheminement vers les destinations lointaines, ainsi qu'une partie des destinations régionales. Dans l'option « contournement Est seul », la plate-forme de Portet sur Garonne, ainsi que les plates-formes situées au sud du territoire (Mazères, Tarbes) ne bénéficieraient pas des mêmes gains.



■ Prendre en compte les enjeux de l'agriculture

Plus le grand contournement autoroutier serait éloigné de Toulouse, plus importants seraient les enjeux pour les espaces agricoles :

- coupures au sein des territoires et des exploitations et cela, tout au long de leur traversée,
- spéculation foncière à proximité des échangeurs, au détriment des besoins de développement de certaines activités agricoles,
- urbanisation de territoires actuellement dédiés aux grandes cultures en plein champ.

A cet égard, c'est le secteur nord/nord-est qui apparaît comme le plus sensible. On y trouve en effet

de grandes cultures, des vignobles AOC (Fronton, Gaillac) ainsi que des productions fruitières dans la périphérie de Montauban. Ce secteur possède de plus de grands enjeux urbains avec le projet de LGV et de gare TGV à Montauban, les futures zones logistiques de Montbartier et des Portes du Tarn.



■ Améliorer l'accessibilité de certains territoires

La famille « Ouest + Sud » permettrait d'améliorer l'accès aux Pyrénées Centrales.

Les familles « Est » du contournement offrirait une meilleure accessibilité au Lauragais, au bassin de Castres-Mazamet depuis la Méditerranée et le nord de la région Midi-Pyrénées. Ce positionnement serait également très favorable à l'extension de la zone d'influence de l'aéroport de Carcassonne. Son rôle dans le développement du tourisme et de l'acquisition de résidences secondaires dans l'arrière-pays se traduit par une fréquentation en plein essor. Entre 1998 et 2006, elle est passée de 38 000 à 440 000 passagers.

■ Tourisme, des effets limités

Globalement, le contournement n'aurait que peu d'effet sur l'activité touristique du piémont pyrénéen, des contreforts du Massif Central ou du littoral méditerranéen. Il pourrait, par contre, jouer un rôle incitateur dans la découverte du patrimoine

architectural de villes comme Auch, Castres ou Albi. Il pourrait aussi valoriser les territoires traversés pour les personnes en transit (découverte des paysages et incitation au tourisme).

■ Préserver la qualité de vie

Toulouse et l'aire métropolitaine possèdent aujourd'hui une image très positive. Elle repose en grande partie sur la richesse de son patrimoine naturel et culturel, la force de ses traditions, la qualité de son climat, de son habitat. Cette qualité de vie, tant prisée de ses habitants, visiteurs et nouveaux résidents, est un atout majeur qu'il faudra préserver.

Pour cela, le projet de contournement nécessiterait une attention particulière dans sa conception, avec des mesures de protection spécifiques.

Les effets sur l'image de l'aire métropolitaine seront étroitement liés à la maîtrise du développement péri-urbain et à l'importance des mesures qui seront prises pour éviter le mitage du territoire.

➤ Les questions que l'on peut se poser

Quels sont les grands atouts de Toulouse pour conforter son attractivité économique ?

Outre sa situation géographique à mi-chemin entre Atlantique et Méditerranée, à une heure des Pyrénées, Toulouse appuie son attractivité sur :

- un important capital de compétences universitaires et privées avec 110 000 étudiants, 10 000 chercheurs travaillant dans 400 laboratoires. Ce capital ouvre aux industriels de fortes expertises dans toutes les disciplines de l'aéronautique et du spatial.
- d'importants développements en biotechnologies, électronique, chimie et santé issus de la recherche fondamentale toulousaine,
- la présence de deux pôles de compétitivité :
 - Aérospatiale Valley, labellisé « pôle mondial de compétitivité »,
 - Cancer-Bio-Santé,
 - Un troisième pôle est actuellement en gestation. Il portera sur les techniques agricoles et agroalimentaires.

L'évaluation socio économique du projet

« Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport donnant lieu à financement public, en totalité ou partiellement, sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération (...).

Les grands projets d'infrastructures et les grands projets technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports, relatifs notamment à l'environnement, à la sécurité et à la santé et permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes (...). »*

L'évaluation économique et sociale des projets d'infrastructure routière est établie en application de la circulaire du 24 mars 2004. Cependant si le bilan économique chiffré constitue un élément fondamental, l'évaluation de l'intérêt collectif d'un projet contient bien sûr d'autres éléments de clarification des choix publics quantitatifs et qualitatifs, portant notamment sur l'équité territoriale et sociale, sur les effets structurants des transports en matière de développement territorial ou sur les impacts sur la biodiversité et les paysages. L'évaluation socio économique du projet de grand contournement autoroutier de Toulouse apparaît comme positive pour la collectivité quelle que soient les options envisagées.

Tous les scénarios testés présentent des indicateurs de performance socio-économiques élevés, très largement supérieurs aux valeurs clés retenues par l'Etat pour considérer l'évaluation socio économique des projets comme intéressante pour la collectivité.

Les bilans actualisés des diverses familles testées sont ainsi tous largement positifs.

Les bilans actualisés par euro investi sont élevés et donc la capacité des diverses familles à résister à une contrainte accrue relative au financement global de l'économie est forte.

Les taux de rentabilité internes des diverses familles sont forts, de l'ordre de 50 % et rendent compte de la faiblesse du niveau de risque associé à leur réalisation. Leur valeur est très supérieure au taux d'actualisation national (4 %) et donc toute éventuelle décision de l'Etat visant à accroître le taux d'actualisation serait sans effet majeur sur les performances socio économiques des familles de projet.

L'évaluation socio économique ne se présente donc pas comme un critère discriminant, l'ensemble des familles présentant des taux de rentabilité socio économique favorables ; les options les plus proches de l'agglomération toulousaine (une dizaine de km), seront cependant pénalisées par les surcoûts liés aux acquisitions foncières.

Les options éloignées (de 20 à 35 km) dont les parcours sont 2 à 3 fois plus longs sont également moins intéressantes d'un point de vue du calcul socio économique. Pour la famille Est, la rentabilité socio économique est la plus importante pour des options à une quinzaine de kilomètres de distance du périphérique. Pour la famille ouest + sud, les performances baissent également au-delà d'une quinzaine de kilomètres du périphérique.

Enfin, il faut souligner que du point de vue socio économique, les gains de temps monétarisés sont sensiblement équivalents pour le trafic de transit et d'échange montrant tout l'intérêt du projet pour le territoire local.

➤ Les questions que l'on peut se poser

Qu'est ce que le bilan actualisé ?

Chacun d'entre nous se préoccupe d'apprécier a priori l'utilité d'un investissement qui implique une dépense immédiate avec des avantages en retour décalés dans le temps.

Dans le cas d'une infrastructure publique, route, autoroute ou ligne ferroviaire nouvelle par exemple, il s'agit de mettre en balance :

- le coût d'investissement ;
- les avantages (ou les inconvénients) que cet investissement pourrait apporter à la collectivité.

Précisément, à compter de sa mise en service, l'infrastructure génère chaque année :

- des coûts (comme l'entretien, l'exploitation de l'infrastructure, l'émission de gaz à effet de serre...);
- des avantages, que l'on cherche à traduire en gains monétaires, « surplus économiques » (tel que gains de temps, confort de conduite, vies épargnées par rapport à la situation sans projet).

Le bilan actualisé est la somme des avantages annuels moins les coûts annuels, actualisés sur la durée de vie du projet (50 ans en règle générale). Pour cela, on pondère chaque gain net annuel de la somme par un taux d'actualisation de 4 % traduisant les préférences de la collectivité entre le présent et le futur : un euro gagné aujourd'hui n'a pas la même valeur qu'un euro gagné demain.

A quoi sert ce bilan actualisé ?

C'est le principal indicateur chiffré de l'intérêt d'un projet pour la collectivité, il permet de comparer entre eux les scénarios possibles d'aménagement et permet ainsi de formuler les propositions soumises aux décideurs. D'un point de vue théorique, le meilleur scénario est celui qui maximise le bénéfice collectif. Mais d'un point de vue pratique, en tenant compte des effets non monétarisés significatifs ou de la faisabilité financière, le choix pourra porter sur un des scénarii dont le bénéfice collectif est positif.

Dans le cadre du bilan actualisé, on calcule notamment le taux de rentabilité interne du projet. Ce critère permet de mesurer le degré d'opportunité ainsi que le risque associé au projet, par analogie avec le taux de rentabilité. On peut faire l'analogie avec le taux de rentabilité financière des entreprises : mon projet industriel est rentable si son taux de rentabilité financière est supérieur au taux d'intérêt de mes emprunts !

*Extraits du décret 84-617 du 17 juillet 1984 pris en application de la loi d'orientation des transports intérieurs (loti) du 30 décembre 1982.

Le coût du projet et son financement

■ Le coût du projet

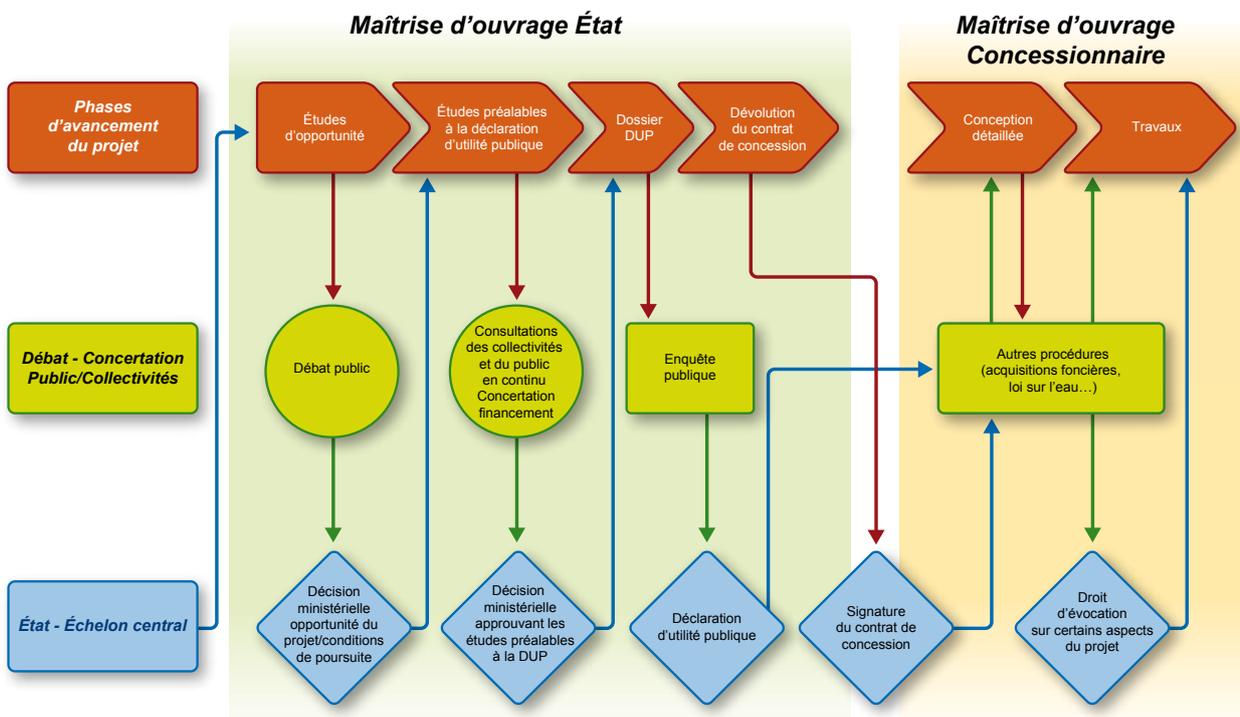
A ce stade d'avancement du dossier, aucun tracé n'est étudié ; l'approche des coûts du projet est donc délicate, elle doit aussi prendre en compte le large éventail des familles considérées en particulier en terme d'éloignement : linéaire plus important pour les options les plus éloignées mais contraintes urbaines plus fortes pour les options les plus proches de l'agglomération toulousaine (coûts fonciers plus élevés, contraintes liées à l'urbanisation péri urbaine plus grandes, etc.). Les estimations fournies doivent donc être considérées comme des ordres de grandeur à 20 % près.

Les coûts de la famille « Ouest + Sud » sont estimés entre 750 et 1 350 millions d'euros, les coûts de la famille Est seul entre 600 et 950 millions d'euros, les coûts de la famille « Est + Sud » entre 850 et 1 400 millions d'euros.

➤ Les questions que l'on peut se poser

Combien de temps pour réaliser un projet autoroutier comme le grand contournement autoroutier de Toulouse ?

Le schéma ci-dessous présente les grandes étapes d'un projet de ce type. 10 à 12 ans entre la fin du débat public et une éventuelle mise en service est un délai réaliste.



► Ce qu'il faut savoir

Le mécanisme de la concession

La délégation de service public constitue une forme connue de partenariat entre le secteur public et le secteur privé en matière autoroutière.

Dans le cadre des concessions autoroutières, l'État confie à un tiers le soin de concevoir, construire, financer, exploiter, entretenir et maintenir l'infrastructure. L'ouvrage est réalisé par le concessionnaire, maître d'ouvrage, la propriété étant transférée au concédant dès la mise en service de la section. En contrepartie, le concessionnaire est autorisé à percevoir des péages sur l'infrastructure qui lui permettent de couvrir ses dépenses de conception, de construction, d'exploitation et de financement.

Le recours à la concession répond essentiellement à deux objectifs :

- lever les contraintes budgétaires en faisant participer au financement de l'infrastructure l'usager qui souhaite privilégier l'utilisation d'une nouvelle infrastructure par rapport à celle d'un tracé alternatif gratuit mais moins optimisé,
- organiser le transfert de prérogatives de la puissance publique et des risques au concessionnaire, chargé d'assurer le service public concédé.

L'infrastructure concédée est ainsi construite et exploitée aux risques et périls du concessionnaire qui supporte donc, de manière certes encadrée, l'ensemble des risques liés à l'autoroute. Il ne peut en principe, sauf dans les cas particuliers de fait du prince, d'imprévision ou de force majeure, opposer au concédant aucun déséquilibre financier.

Dans les cas où le projet ne s'équilibre pas par lui-même, les autorités publiques sont conduites à verser une subvention d'investissement dont le niveau est déterminé par l'équilibre financier sur l'ensemble de la concession.

■ Le financement du projet

Les modalités de financement des infrastructures routières dépendent de la nature et du volume du trafic qu'elles supportent, de leur fonctionnalité et de leur localisation.

Dans le cas particulier, les niveaux de trafic attendus étant élevés et la traversée de l'agglomération toulousaine sur le réseau ASF par le périphérique Est étant déjà payante, si l'opportunité d'un grand contournement autoroutier était confirmée, celui-ci aurait vocation à être concédé ; ceci permettrait de mobiliser rapidement les ressources nécessaires à sa réalisation.

Dans le cadre d'une concession, ce sont les recettes de péage perçues par le concessionnaire qui assurent le financement de la construction et de l'entretien de l'infrastructure.

Dans les cas où une contribution publique d'équilibre serait nécessaire, elle devrait être prise en charge à parité entre l'Etat et les collectivités.

Les concessions autoroutières récentes ont peu ou pas fait appel à des subventions publiques.

	A 19 Artenay- Courtenay	A 65 Langon- Pau
Longueur (km)	100	150
Valeurs exprimées en euros valeur	juin-03	nov-05
Coût de construction (M EUR)	580	858
Subvention d'équilibre (%)	13,8 %	0 %
Coût du péage pour les voitures (cts d'euro HT)	7,1	9
Durée de la concession	65	55
Année de mise en service	2009	2011
Trafic (3 ans après la mise en service en véhicules/j)	~10 000	~10 000

Les niveaux de trafic prévisibles, sensiblement supérieurs aux valeurs des exemples ci-dessus, et les coûts estimés pour le grand contournement autoroutier de Toulouse montrent que l'on pourrait se situer dans cette tendance. Ce sont bien sûr les options les moins chères et qui captent le plus de trafic qui minimisent le besoin éventuel d'une subvention d'équilibre.

Conclusion générale

L'aire urbaine toulousaine bénéficie depuis plusieurs années d'une croissance démographique et économique considérable. Cette croissance s'accélère et s'étend aux départements limitrophes constituant désormais une vaste aire métropolitaine englobant les territoires de Toulouse jusqu'aux villes moyennes autour de la capitale régionale.

Cette dynamique est une chance pour le territoire et ses habitants si elle est maîtrisée et accompagnée. La « démarche Aire Urbaine », initiée par les collectivités territoriales, impulse d'ores et déjà cette volonté d'une meilleure maîtrise du développement urbain.

Or, malgré ce projet ambitieux et les efforts déjà déployés ou envisagés par les collectivités publiques en matière d'accroissement de l'offre en transport en commun, et plus globalement en faveur des modes alternatifs à la voiture, la situation en matière de déplacements s'annonce difficile à l'horizon 2020.

Le maître d'ouvrage a souhaité que ce dossier de débat permette au grand public, aux associations et à tous les acteurs locaux du territoire de se prononcer sur l'opportunité d'un projet de grand contournement autoroutier de Toulouse. Le débat sera notamment l'occasion de juger de la capacité du projet à structurer le réseau de voirie primaire de l'aire métropolitaine, à contribuer à l'aménagement du territoire régional, à développer l'autonomie des petites villes du péri urbain toulousain ou encore à s'inscrire dans une logique d'intermodalité.

Si l'opportunité est avérée, l'analyse exhaustive des principes de localisation (Ouest, Est, Est+ Sud) permettra à chacun de s'exprimer sur les atouts et les inconvénients des scénarii envisagés en fonction des spécificités des territoires traversés.

Ainsi, le débat apportera les éclairages nécessaires au maître d'ouvrage, que ce soit en terme d'opportunité, de pertinence des scénarii présentés et d'enjeux prioritaires pour les transports, l'aménagement de l'aire métropolitaine et le développement durable.

Les suites du débat public

■ Un compte rendu et un bilan du débat public

À la fin du débat public, le président de la CPDP dispose de 2 mois pour élaborer un compte rendu des débats à partir duquel le président de la CNDP dresse le bilan du débat public. Tous deux ne se prononcent pas sur le fond du projet mais portent une appréciation sur le déroulement du débat. Le compte rendu et le bilan seront joints au dossier d'enquête publique.

■ La décision du Ministre

La loi a fixé à trois mois à partir de la remise du bilan de la CNDP le délai dont dispose ensuite le maître d'ouvrage, en l'occurrence l'État, pour prendre une décision sur le principe et les conditions de la poursuite du projet. Cette décision sera publiée au Journal Officiel de la République Française.

À court terme

le temps du débat



À long terme

le temps de la réalisation éventuelle



■ La poursuite du projet... si l'opportunité est confirmée

Si l'opportunité du projet est confirmée, le maître d'ouvrage sera conduit à lancer les études et les concertations nécessaires à la recherche des différents tracés. Les échanges au cours du débat permettront d'apporter un éclairage sur l'élaboration des cahiers des charges des études ultérieures. La CNDP veillera à la bonne information du public tout au long de l'élaboration et de la réalisation du projet.

En effet, une des principales modifications aux textes antérieurs apportées par la loi du 27 février 2002 réside dans le fait que, désormais, la CNDP doit être associée aux phases suivantes en cas de poursuite du projet.

Des concertations locales seront organisées lors de la mise au point du fuseau à l'intérieur duquel s'inscrira le tracé définitif. Ensuite, une nouvelle phase d'information et de concertation aura lieu lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Tout au long des études pré-opérationnelles, le maître d'ouvrage informera le public de l'avancement des procédures et du projet. Ce n'est qu'à l'issue de ces procédures que sera arrêté le projet qui sera mis en chantier pour une mise en service programmée à l'horizon 2020.

Glossaire, sigles et acronymes

A

APPB : Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope.

AEP : Alimentation en Eau Potable.

Agenda 21 : il s'agit d'un programme d'actions pour le 21^{ème} siècle orienté vers le développement durable. Il a été adopté par les pays signataires de la Déclaration de Rio de Janeiro en juin 1992. Ses principales fonctions sont la lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale, la production de biens et de services durables, la protection de l'environnement. Il se décline en Agendas 21 locaux.

Aire urbaine : Ensemble des communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaillent dans le pôle urbain ou dans des communes attirées par celui-ci. L'aire urbaine de Toulouse est composée de 342 communes qui regroupent 964 800 habitants (recensement 1999).

Aire métropolitaine : ensemble du territoire constitué par l'aire urbaine toulousaine, les aires urbaines des villes moyennes en étoile à 1 heure de Toulouse et les territoires interstitiels.

AOC : Appellation d'Origine Contrôlée.

AVDQS : Appellation Vin De Qualité Supérieure.

B

BTP : Bâtiment et Travaux Publics.

BU : Boulevard Urbain.

BUN : Boulevard Urbain Nord.

C

CCAF : Commission Communale d'Aménagement Foncier.

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie.

CIADT : Comité Interministériel à l'Aménagement et au Développement du Territoire.

CNDP : Commission National du Débat Public.

CO₂ : dioxyde de carbone.

COV : Composés Organiques Volatiles (Gaz à effet de serre).

D

DDAF : Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt.

DDE : Direction Départementale de l'Équipement.

DRE : Direction Régionale de l'Équipement.

DUP : Déclaration d'Utilité Publique.

E

EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale.

ERATO : Exploitation des Rocades de l'Agglomération Toulousaine.

G

GIP : Groupement d'Intérêt Public.

I

ICG : Itinéraire à Grand Gabarit.

IGP : Indication Géographique Protégée. Attribuée aux produits spécifiques portant un nom géographique et liés à leur origine géographique, l'IGP permet la protection de ceux-ci dans toute l'Union Européenne.

INAO : Institut National de l'Origine et de la Qualité.

Intermodalité : L'intermodalité désigne l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement (transports collectifs, marche, covoiturage, vélos, rollers...).

L

LGV : Ligne à Grande Vitesse.

LMSE : Liaison multimodale Sud-Est : du terminus de la ligne B du métro à Ramonville vers St Orens.

LUBE : Liaison Urbaine de Balma Est.

M

MIN : Marché d'Intérêt National.

Molasses : Les molasses sont des matériaux argilo-calcaires qui proviennent de l'érosion de la chaîne montagneuse depuis des millions d'années.

Multimodalité : Elle désigne la combinaison de plusieurs modes de transports pour assurer d'un lieu à un autre le déplacement de biens ou de personnes.

N

Natura 2000 : zone de protection et de préservation de la biodiversité (pour les habitats naturels et les habitats d'espèces de la flore et de la faune sauvages).

NO_x : Oxydes d'azote.

O

Oléoprotéagineux : plantes, riches à la fois en protéines et en matières grasses.

ORAMIP : Observatoire Régional de l'Air en Midi-Pyrénées.

Ornithologie : science qui a pour objet l'étude des oiseaux.

P

PAC : Politique Agricole Commune.

PDMI : Programme de Développement de Modernisation d'itinéraire.

PDU : Plan de Déplacements Urbains (pour l'agglomération de Toulouse, approuvé le 12/06/2001 et actuellement en cours de révision).

Pelouse calcicoles : Les pelouses calcicoles sont des formations végétales qui aiment l'exposition au soleil, composées principalement de plantes herbacées vivaces formant un tapis plus ou moins continu, sur un sol calcaire. crayeux ou schisto-calcaire superficiel, sec et pauvre en éléments minéraux nutritifs.

PIB : Produit Intérieur Brut.

PL : Poids Lourd.

Plaine alluviale : La plaine alluviale (synonyme : lit majeur d'un cours d'eau) : surface topographique, à faible dénivelé, en fond de vallée. Elle est constituée par des alluvions (débris, matériaux) déposées lors de crues du cours d'eau. La plaine alluviale appartient à la zone inondable d'un cours d'eau.

PM10 : poussières fines en suspension d'un diamètre inférieur à 10 micromètres.

PNR : Parc Naturel Régional.

Pôle urbain : Ensemble de communes offrant au moins 5 000 emplois et 2 000 habitants où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres.

PRT : Plan Régional des Transports.

PTU : Périmètre des Transports Urbains (83 communes sur Toulouse). Aire de compétence de l'autorité organisatrice des transports urbains (Tisseo-SMTC pour Toulouse) sur laquelle est institué le versement transports.

R

RD : Route Départementale.

RN : Route Nationale.

RNR : Réserve naturelle régionale.

S

SAU : Surface Agricole Utile.

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale. Quatre SCOT entrent en phase d'élaboration sur le territoire de l'aire urbaine toulousaine.

SDAT : Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine (approuvé le 11/12/1998, révisé le 18/12/2000) porte sur 63 communes. Aux termes de la loi SRU, les SCOT se substitueront à ce document.

SETRA : Service d'Etudes Techniques des Routes et des Autoroutes.

SGGD : Système de Gestion Globale des Déplacements.

SIC : Site d'Importance Communautaire.

SICOVAL : Communauté d'Agglomération du Syndicat Intercommunal d'Aménagement et de développement des Coteaux de la Vallée de l'Hers, composée de 35 communes.

SMEAT : Syndicat Mixte d'Etudes de l'Agglomération Toulousaine (en charge du SCOT de l'agglomération toulousaine).

Sylviculture : elle a pour rôle de faire évoluer les forêts, en mettant à profit les facteurs écologiques et les potentialités naturelles, afin d'optimiser durablement les produits et les services que l'homme peut en attendre.

T

TER : Train Express Régional. Service assuré par la SNCF sous l'autorité du Conseil régional.

Tisséo SMTC : Syndicat Mixte des Transports en Commun (Tisseo-SMTC autorité organisatrice des transports sur le PTU de Toulouse). Il rassemble trois collectivités : Grand Toulouse, SICOVAL et un syndicat intercommunal de transport.

TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel.

V

VCSM : Voie du Canal Saint-Martory.

VL : Véhicule Léger.

Z

ZAC : Zone d'Aménagement Concerté.

ZICO : Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux.

ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique.

ZPPAUP : Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager.

ZPS : Zone de Protection Spéciale.

Les études

Études réalisées dans le cadre des études d'opportunité du grand contournement autoroutier de Toulouse

- **Étude des impacts d'aménagement du territoire et socio-économiques aux diverses échelles territoriales d'un grand contournement autoroutier de Toulouse** - Contribution au dossier support du maître d'ouvrage - SETEC - Mai 2007
- **Étude socio-économique et d'aménagement sur l'aire urbaine toulousaine** - AUAT - Mai 2007
- **Les enjeux environnementaux liés à un grand contournement autoroutier de Toulouse** - Milieu naturel, humain, paysage, agriculture - INGEROP-ECOSPHERE-OUTSIDE - Mai 2007
- **Les effets d'un grand contournement autoroutier de Toulouse sur la pollution de l'air et la santé** ORAMIP - Mai 2007
- **Les effets en matière de bruit et de pollution sonore d'un grand contournement autoroutier de Toulouse** - CETE du Sud-Ouest - LRPC de Bordeaux - Mai 2007
- **Les flux de transports de marchandises** - CETE du Sud-Ouest - Mai 2007
- **Comparaison Toulouse et autres agglomérations** - CETE du Sud-Ouest - Mai 2007
- **Études multimodales de déplacements** - Diagnostic et prospectives 2020 - Mai 2007
- **La faisabilité d'une mise à 2 x 4 voies du périphérique toulousain** - DIR Sud-Ouest - Mai 2007
- **L'utilisation du périphérique toulousain** - CETE du Sud-Ouest - Juillet 2007
- **Étude géotechnique** - CETE du Sud-Ouest - LRPC de Toulouse - Mai 2007
- **Projection de population à l'horizon 2020 sur l'aire métropolitaine toulousaine** - Direction Départementale de l'Équipement de la Haute-Garonne - Mars 2005

Études de cadrage générales

- **Charte interSCoT pour une cohérence territoriale de l'aire urbaine toulousaine, agence d'urbanisme et d'aménagement du territoire Toulouse** - aire urbaine - AUAT - Mars 2005
- **Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Toulousaine, Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération toulousaine (SMTC) et agence d'urbanisme et d'aménagement du territoire Toulouse** - aire urbaine - AUAT - Juin 2001
- **Démarche prospective transports 2050** - Éléments de réflexion - Conseil Général des Ponts et Chaussées - Mars 2006
- **La demande de transport en 2025** - Projection des tendances et des inflexions - Ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer - Janvier 2007
- **Midi-Pyrénées 2025** - Diagnostic régional prospectif - DRE Midi-Pyrénées - Janvier 2007

Pour en savoir plus

www.debatpublic-contournement-toulouse.org



Conception et réalisation : Francom

E-mail : francom@francom.fr

Crédit photos :

Airbus,

CNRS Photothèque/LAAS - DUMAS Patrick,

Comité Départemental du Tourisme du Tarn-et-Garonne,

Direction Générale de l'Aviation Civile,

DRE Midi-Pyrénées - Christian Gabolde,

LANDSAT 2000 : I&CLC2000 (IFEN),

La Dépêche du Midi,

Pierre Boillon,

Préfecture de région Midi-Pyrénées,

SNCF,

Tisséo SMTC (© Saada/Schneider),

Ville d'Albi - Michel Fabre,

Ville de Carcassonne.

Septembre 2007

Impression : FOT Imprimeurs

Toutes les encres et les vernis utilisés
sont certifiés d'origine végétale.
Les eaux de mouillage des machines,
les plaques, les produits de développement
et les chutes de papier sont recyclés.





Direction Régionale de l'Équipement Midi-Pyrénées

