



**CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC
SUR LE GRAND CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE TOULOUSE**

L'URISMIP considère qu'il est nécessaire de remédier au sous-équipement en infrastructures de transports dont souffre la région. Nous avons donc reçu avec intérêt le dossier qui est présenté au Débat Public sur un Grand Contournement Autoroutier de Toulouse.

Nous devons cependant formuler des remarques ou des réserves sur certains aspects du projet:

En ce qui concerne le trafic de transit on voit que l'effet diminue avec l'éloignement de Toulouse et que l'effet est dans tous les cas limité aussi bien sur l'engorgement chronique du périphérique toulousain que sur les temps de trajet. Cet aspect ne doit donc pas être un critère de choix dominant.

Il ne faut pas non plus étudier la pertinence de cette infrastructure par rapport au désengorgement de l'agglomération toulousaine ; le dossier montre bien de toutes façons que l'effet sera limité, et en tout état de cause, qu'il y ait ou non grand contournement, il faut impérativement développer les transports collectifs, si insuffisants aujourd'hui ; le grand contournement n'est pas une alternative à ce nécessaire développement. Il convient d'ailleurs sur cet aspect d'assurer cohérence entre urbanisme et moyens de transports collectifs.

C'est donc bien à notre sens sur le troisième objectif, à savoir l'aménagement du territoire, que les choix doivent se faire. A cet égard le dossier présenté au débat public présente plusieurs lacunes, et des études restent nécessaires pour finaliser le choix d'un tracé :

Tout spécialement, il est prévu que cette grande infrastructure doit être mise en service à l'horizon 2020, mais nous constatons que l'étude présentée dans le dossier du débat public exclut explicitement la prise en compte d'autres grandes infrastructures éventuellement susceptibles d'être implantées sur le territoire régional, à savoir notamment une nouvelle plateforme aéroportuaire, le contournement ferroviaire de l'agglomération toulousaine, la ligne LGV Toulouse-Narbonne, une nouvelle liaison ferroviaire trans-pyrénéenne. Seules sont évoquées des relations possibles avec la future gare LGV de Montauban et l'intérêt que

présenteraient les familles Est pour l'extension de la zone d'influence de l'aéroport de Carcassonne.

Nous considérons qu'une vision prospective globale et cohérente des infrastructures de transport de demain est une nécessité pour effectuer des choix raisonnés et pertinents dans un cadre d'aménagement durable du territoire régional. Nous considérons qu'il y a nécessité d'intégrer une telle vision à long terme dans le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire, et dans une éventuelle Directive Territoriale d'Aménagement de Midi-Pyrénées recommandée entre autres par le Conseil Economique et Social Régional.

Comme souvent dans les dossiers complexes, c'est avec des informations insuffisantes, ou même contradictoires, qu'il est demandé de prendre position sur ce dossier. Avec les remarques ci-dessus nous sommes pour notre part favorables à une telle infrastructure qui réponde aux besoins d'équipement et d'aménagement du territoire.