

Préface

L'Etat attend du débat public qu'il l'éclaire dans ses choix

Les difficultés croissantes de circulation aux abords des principales métropoles régionales ont conduit le gouvernement à envisager des contournements autoroutiers dans le but d'éloigner du cœur des grandes agglomérations les véhicules dont ce n'est pas la destination.

Ces projets portés par l'Etat, responsable du réseau routier national, associés aux différentes initiatives des collectivités territoriales en matière de développement des transports collectifs et à une urbanisation mieux maîtrisée vont dans le sens des orientations de la politique nationale des transports visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Le CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire) du 13 décembre 2002 a décidé d'engager une réflexion sur le contournement de l'agglomération toulousaine. Cette décision a été confirmée par le CIADT du 18 décembre 2003.

A la demande du ministre des Transports, une première phase d'étude a été engagée en concertation avec les collectivités locales concernées réunies dans un « comité de concertation local » où étaient invités le Conseil régional de Midi-Pyrénées, le Conseil général de la Haute-Garonne, les Communautés d'agglomération du Grand Toulouse, du Sicoval et du Muretain, la Ville de Toulouse, l'Association départementale des Maires de France, la Chambre de commerce et d'industrie de Toulouse et la Chambre d'agriculture de la Haute-Garonne. Constatant l'importance des enjeux en matière d'aménagement du territoire, il a été décidé d'élargir cette concertation aux principaux responsables politiques et socioéconomiques des départements limitrophes (Conseils généraux de Tarn-et-Garonne, du Tarn, de l'Aude, de l'Ariège, du Gers, Communautés d'agglomérations ou de communes, Chambres consulaires...).

.../...

Une première phase d'étude des déplacements (tous modes confondus) a permis de prévoir une aggravation de la situation à l'horizon 2020 compte tenu de la croissance démographique attendue (+ 370 000 habitants entre 1999 et 2020). Cette perspective est apparue d'autant plus préoccupante que l'étude supposait que tous les projets d'infrastructures routières étaient réalisés, que la maîtrise de l'urbanisation était effective et que les choix publics en faveur des transports en commun conduisaient à des réalisations concrètes.

Sur la base de ce diagnostic et après consultation des membres du comité de concertation, le ministre en charge des Transports a décidé de saisir la Commission Nationale du Débat Public et d'engager dans cette perspective des études complémentaires pour préciser les enjeux et les impacts potentiels d'un grand contournement autoroutier de Toulouse sur l'environnement, le cadre de vie, les activités économiques.

Lors de sa réunion du 7 mars 2007, la Commission Nationale du Débat Public a décidé que le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse devait faire l'objet d'un débat public ; elle en a confié l'animation à une commission particulière et indépendante.

Ce débat public va permettre à tous de s'informer et de s'exprimer sur ce projet. Pour que chacun dispose d'un même niveau d'information, le Code de l'Environnement prévoit que le maître d'ouvrage présente dans un dossier les enjeux et les objectifs de son projet (européens, nationaux, régionaux, locaux), ses contraintes et impacts (notamment sur les trafics, l'activité économique, l'environnement), les différentes hypothèses envisagées, leurs variantes, incidences et coûts.

Ce dossier que vous avez entre les mains va donc servir de support au débat public qui s'engage. L'Etat souhaite qu'il soit ouvert et constructif ; ses services seront disponibles pour donner des précisions et à l'écoute pour recueillir les avis et les suggestions avec l'aide de la Commission Particulière du Débat Public.

L'Etat attend de ce débat public qu'il clarifie l'intérêt et l'opportunité du projet dans une approche multimodale afin d'éclairer la décision ultérieure du maître d'ouvrage de renoncer ou de poursuivre.

Dans cette dernière éventualité, les études ultérieures seront utilement éclairées par le contenu du débat public. Il permettra de déterminer l'hypothèse offrant les meilleures perspectives pour les transports et les déplacements, présentant les opportunités d'aménagement du territoire les plus favorables tout en répondant à la nécessaire préservation de l'environnement et du cadre de vie qui sont des atouts déterminants pour notre région.

Le Préfet de la région Midi-Pyrénées,
Préfet de la Haute-Garonne.

Sommaire

Préface	3
---------------	---

Chapitre

1



Le territoire	7
----------------------------	----------

Le contexte géographique et environnemental	8
Un très fort développement démographique et urbain	12
Une économie en cours de diversification	14
L'agriculture, autre pilier de l'économie locale	16
Conclusion	18

Chapitre

2



La situation des transports et des déplacements ..	19
---	-----------

Les grandes tendances à l'échelle nationale	20
Les flux de transports	25
Périphérique : l'anneau unique où se concentrent tous les trafics	32
Conclusion	38

Chapitre

3



Organisation du territoire et des déplacements : les solutions déjà décidées et la situation prévisible en 2020	39
--	-----------

Une meilleure maîtrise de développement urbain pour limiter les déplacements	40
L'amélioration des liaisons ferroviaires	42
Le développement des transports en commun départementaux	44
Le développement des transports en commun urbains	46
Les améliorations programmées des réseaux de voirie	50
Partenariat et innovations pour améliorer les conditions de déplacements ..	54
Les évolutions prévisibles à l'horizon 2020	56
Il faudrait faire encore plus... ..	62

.../...



Un projet de Grand Contournement Autoroutier de Toulouse ? 63

Les objectifs du projet	64
Les trois familles d'hypothèses soumises au débat	66
Les performances attendues d'un grand contournement autoroutier	70
Les effets sur le système de déplacements	74
Les enjeux environnementaux	78
Les enjeux agricoles et forestiers	90
Les effets sur l'organisation du territoire	92
Les effets sur la compétitivité et l'attractivité du territoire	99
L'évaluation socio-économique du projet	101
Le coût du projet et son financement	102

Conclusion générale 104

Les suites du débat	105
Glossaire, sigles et acronymes	106
Études	108

Le territoire de l'aire métropolitaine

