

# DIAPORAMA ENVIRONNEMENT

*Philippe Grammont*



Je partirai d'un constat que beaucoup d'entre vous ont pu faire : le trafic est de plus en plus dense sur le périphérique toulousain, et les bouchons sont de plus en plus fréquents, notamment aux heures de pointe.

En effet le périphérique est l'anneau unique emprunté chaque jour par de nombreux toulousains et par les habitants des communes proches, mais aussi par ceux qui ne font que traverser l'agglomération et se retrouvent piégés dans les embouteillages

---



Au-delà de ses particularités, Toulouse n'est pourtant pas la seule métropole confrontée à ces problèmes de croissance du trafic routier.

Et les enjeux de développement durable et de lutte contre le réchauffement climatique ont conduit la France à favoriser un rééquilibrage entre les modes au détriment de la route.

Le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire de décembre 2003 traduit cette politique avec un programme d'investissement considérable en faveur du fer.

Ce même Comité a également retenu la mise à l'étude d'un certain nombre de contournements routiers dans des zones congestionnées afin d'améliorer la fluidité et l'environnement local ; le grand contournement autoroutier de Toulouse fait partie de ces projets.

---



Les études que nous avons réalisées et nous y reviendrons, montrent que les trafics augmentent et continueront d'augmenter avec la croissance démographique record que connaît la région et tout particulièrement l'aire urbaine toulousaine.

L'ampleur des difficultés prévisibles incite donc à poursuivre les efforts en jouant sur l'ensemble des leviers d'action aucun ne suffisant à lui seul à régler les difficultés.

C'est pourquoi l'État soumet au débat la création d'un contournement autoroutier à péage ; ce contournement pourrait capter l'essentiel des voitures et des camions qui traversent l'agglomération sans s'y arrêter et retirer ainsi du périphérique toulousain des trafics qui n'ont rien à y faire.



**• Les objectifs**

- Dissocier les trafics
- Décongestionner le périphérique
- Participer à l'aménagement du territoire

**• Les conditions**

- Respecter les grands enjeux environnementaux
- Ne pas favoriser l'étalement urbain

Le projet de Grand Contournement Autoroutier de Toulouse consisterait à créer une autoroute à 2x2 voies à péage.

Il poursuivrait 3 objectifs :

- dissocier les trafics de transit et d'échange du trafic local
- contribuer à décongestionner le périphérique et offrir une alternative en cas d'incident
- participer à l'aménagement et au rééquilibrage du territoire régional.

Le projet devrait bien sûr respecter les grands enjeux environnementaux en s'inscrivant dans une logique de développement durable du territoire.

Dans cet esprit, il ne devra pas contribuer à l'étalement urbain ; la maîtrise du développement urbain imposerait un nombre limité d'échangeurs, en cohérence avec la desserte des villes moyennes régionales et des petites villes autour de Toulouse.

Bien sûr, aujourd'hui, aucun tracé n'existe.

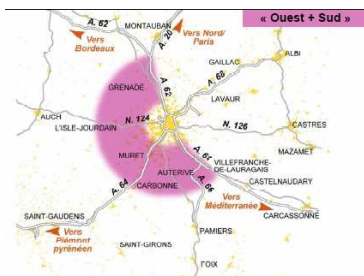
En effet ce débat public porte :

- D'abord sur l'opportunité de faire ou pas ce projet
- Ensuite, si l'opportunité est reconnue, le débat doit contribuer à éclairer le maître d'ouvrage sur le projet à réaliser

**Trois familles d'hypothèses**



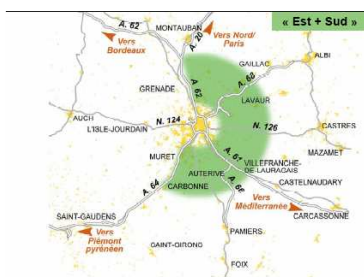
Pour cela, trois grandes familles d'hypothèses ont été définies en fonction des principaux flux de transit.



1<sup>ère</sup> famille : **“Ouest + Sud”** : dans cette hypothèse, le contournement relierait par l’ouest les autoroutes A 62 en direction de Bordeaux et Paris et A 61 en direction de Montpellier.



2<sup>ème</sup> famille **“Est seul”** : Le contournement relierait également l’A 62 à l’A 61 mais en passant par l’est.



Enfin, la 3<sup>ème</sup> famille, **“Est + Sud”** : c’est tout simplement le prolongement de la précédente jusqu’à l’A64 en direction de Tarbes.

Les études que nous avons confiées à différents bureaux d’études portent sur ces trois familles d’hypothèses et sur des options d’éloignement situées entre une dizaine de km du périphérique actuel (c’est à dire au delà de l’agglomération dense) et 35 km du périphérique.

#### Le coût, le financement

Ouest + Sud	Est seul	Est + sud
750 à 1 350	600 à 950	850 à 1 400

En millions d’euros

Avant de terminer cette rapide introduction, je voudrais évoquer le coût et le financement du projet. Tant que le projet n’est pas décidé, il n’y a pas de tracé ; l’approche des coûts du projet est donc délicate. Les estimations que vous voyez à l’écran doivent donc être considérées avec prudence et comme des ordres de grandeur.

Quant au financement, les niveaux de trafics attendus et les résultats récents d’appel d’offre de concession montrent la capacité de ce projet à intéresser des sociétés d’autoroute

susceptibles d'assurer le financement de la construction puis de l'entretien et de l'exploitation de l'infrastructure grâce au péage.

---



**12 études pour alimenter le débat**

- Synthèse des études intégrée dans :
  - le dossier de débat public
- L'intégralité des études à consulter sur :
  - Site internet

[www.debatpublic-contournement-toulouse.org](http://www.debatpublic-contournement-toulouse.org)

Enfin, j'ai évoqué rapidement tout à l'heure les études qui ont été conduites dans le cadre de la préparation de ce débat.

La synthèse de tous ces travaux a alimenté le dossier de débat public du maître d'ouvrage. Je vous rappelle que les rapports d'études sont disponibles dans leur intégralité en téléchargement sur le site Internet du débat public.

---

**Les transports**

*La faisabilité d'une mise à 2 x 4 voies du périphérique toulousain*  
**DIR Sud-Ouest**

*Études multimodales de déplacements, diagnostic et prospectives 2020*

*L'utilisation du périphérique toulousain*

*Les flux de transports de marchandises*

*Comparaison Toulouse et autres agglomérations*

**CETE du Sud-Ouest**



[www.debatpublic-contournement-toulouse.org](http://www.debatpublic-contournement-toulouse.org)

Plusieurs études ont bien sûr concerné le domaine des transports ; je citerai en particulier l'étude multimodale prospective à l'horizon 2020

---

**L'aménagement du territoire, Les effets socio-économiques**

*Étude des impacts d'aménagement du territoire et socio-économiques aux diverses échelles territoriales d'un grand contournement autoroutier*  
**SETEC**

*Étude socio-économique et d'aménagement sur l'aire urbaine toulousaine*  
**AUAT**

*Projection de population à l'horizon 2020 sur l'aire métropolitaine toulousaine*  
Direction Départementale de l'Équipement de la Haute-Garonne



[www.debatpublic-contournement-toulouse.org](http://www.debatpublic-contournement-toulouse.org)

Les enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques ont été analysés aux différentes échelle territoriales

---



**L'environnement**

*Milieu naturel et humain*  
Paysage  
Agriculture

**INGEROP – ECOSPHERE - OUTSIDE**

Air  
**ORAMIP**

Bruit  
CETE du Sud-Ouest

[www.debatpublic-contournement-toulouse.org](http://www.debatpublic-contournement-toulouse.org)

Enfin, plusieurs études réalisées par une équipe de spécialistes des différents domaines ont bien sûr concerné l'environnement.

Notre réunion de ce soir étant particulièrement dédiée à ce thème, Caroline MALLO, qui a assuré l'assistance à maîtrise d'ouvrage dans le cadre de la réalisation de ces études, va vous en présenter les principales conclusions.

## Caroline MALLO

Bonsoir,

En l'absence de tracé, la démarche et les objectifs des études d'environnement ont été de permettre d'étoffer le débat d'opportunité par la qualification environnementale du territoire et des familles d'hypothèses évoquées pour l'insertion potentielle d'un grand contournement.

Dans cet objectif les études ont traité des thématiques suivantes :

- Les particularités du relief et les enjeux liés à l'eau,
- Les enjeux du Patrimoine naturel,
- Les richesses du Patrimoine culturel et du Paysage,
- L'urbanisation et les caractéristiques de l'implantation de l'habitat,
- Les enjeux liés à l'agriculture,
- et enfin deux études prospectives concernant l'effet potentiel d'un grand contournement sur la qualité de l'Air et l'environnement sonore ont été réalisées.

Je vais maintenant vous faire partager brièvement les résultats de ces études.

---



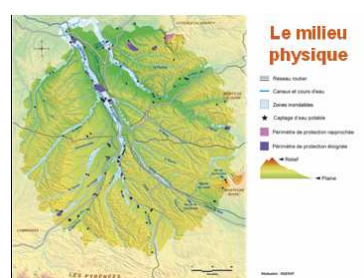
Un territoire très vaste a été retenu pour les études environnementales.

Il concerne 6 départements :

- La Haute-Garonne
- Le Tarn
- Le Tarn-et-Garonne
- Le Gers
- L'Ariège
- L'Aude

Les espaces caractérisant un tel territoire sont particulièrement divers en terme de relief, milieux naturels et d'utilisation du sol.

---



Pour ce que l'on appelle globalement le milieu physique, les résultats indiquent que les enjeux majeurs (champs d'inondation et captages d'alimentation en eau potable de la population)

sont largement concentrés au niveau des vallées de la Garonne, de l'Ariège et du Tarn ainsi que sur certains de leurs affluents (tels que le Girou ou la Save par exemple). Le relief ou la géologie sont quant à eux peu contraignants hormis sur certains coteaux notamment au sud et au nord est.

---



Pour leur part les enjeux liés aux habitats naturels et à la biodiversité ont fait l'objet d'une approche très approfondie.

Sur cette carte, vous voyez apparaître en rouge et en orange les espaces bénéficiant d'un inventaire ou d'une protection réglementaire officiels.

Elle met en évidence la richesse patrimoniale exceptionnelle des vallées de la Garonne, de l'Ariège et du Tarn, ainsi que de certains sites en marge de l'aire d'étude que sont : la forêt de Grésigne, les collines du Lauragais (dans l'Aude) ou la Montagne Noire occidentale.

On peut également y observer l'enjeu local lié aux boisements tels que la forêt de Bouconne ou celle de Montech.

Cette carte fait également apparaître également de nombreux secteurs riches d'espèces animales ou végétales remarquables. Vous les voyez apparaître sous la forme de points ou de trame verte.

Je peux citer entre autre :

- à l'ouest les collines boisées de la Lomagne Garonnaise aux environs de Bouillac révélant une richesse ornithologique remarquable
- à l'est l'intérêt floristique exceptionnel des collines du Lauragais aux environs de Villefranche notamment.

Les principaux axes de déplacement de la faune ou corridors écologiques ont également été recensés ; ils apparaissent sous forme de sillons verts ; ils se situent principalement le long des cours d'eau et des continuités boisées parcourant le territoire.

---



Les éléments liés aux patrimoine historique et culturel ont également fait l'objet d'une analyse qui a révélé un patrimoine d'une richesse et d'une variété remarquable.

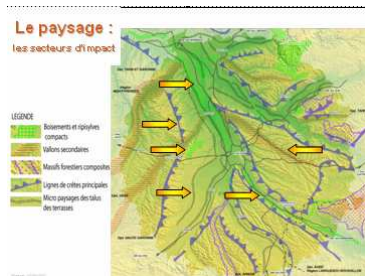
Les monuments historiques classés et inscrits que vous pouvez voir sous la forme de points verts et mauves sont bien sur majoritairement concentrés au sein des centres urbains ou centres bourg répartis de façon diffuse sur le territoire. Toutefois certains secteurs révèlent une densité relativement plus soutenue et tout particulièrement au coeur du pays Toulousain et du Lauragais.

Les sites naturels et paysagers classés ou inscrits sont, pour leur part, plus nettement répartis sur les périphéries de l'aire d'étude. Je peux citer :



à l'ouest le large site inscrit du lac de St Cricq,  
Au sud est le Canal du Midi site patrimonial majeur du secteur, classé et inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO,  
et à l'est les villages de Bruniquel et de Puycelci ou les environs de Lavaur et Graulhet.

---



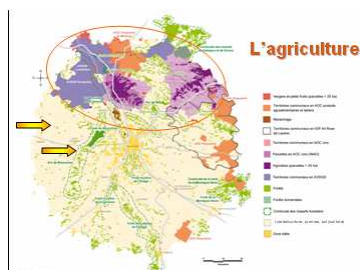
L'étude sur le paysage a eu pour objectifs de définir les composantes identitaires du paysage et de qualifier le territoire selon la vulnérabilité de ces composantes, à l'insertion d'une autoroute.

Ainsi les sensibilités ou secteurs d'impacts potentiels les plus marqués se situent au contacts des éléments paysagers les plus remarquables. Ils s'agit des lieux emblématiques de lisibilité des paysages de l'eau et des plaines que sont les crêtes, les coteaux et les vallons secondaires (tels que le Girou par exemple). Leur continuité et leur pérennité est un enjeu de premier ordre.

Il en est de même pour les grandes structures végétales constitués par les boisements (boisements encadrant les cours d'eau ou les larges massifs tels que la forêt de Bouconne).

Enfin des éléments plus localisés à l'échelle de l'aire d'étude sont également vulnérables, ce sont les grands canaux avec en priorité le canal du midi, et les talus des terrasses de la Garonne qui constituent un repère essentiel dans la plaine.

---



L'analyse de l'occupation du sol indique que les espaces à vocation agricole couvrent 87 % du territoire étudié. L'agriculture a donc une place centrale dans la définition des enjeux territoriaux.

L'état des lieux a mis en évidence les points forts suivants :

- Une prédominance générale des surfaces exploitées en cultures céréalières et polyculture sur 76% du territoire ici en rose clair
- Une large moitié Nord riche de cultures à forte valeur ajoutée que sont les vignes, vergers et productions maraîchères, particulièrement sensibles à la mise en place d'un nouveau projet autoroutier. En témoigne la présence de productions bénéficiant de labels comme les zones viticoles en Appellation d'Origine Contrôlée « Fronton » et « Gaillac ».
- L'activité sylvicole est, quand à elle, peu développée ; toutefois la préservation des trop rares espaces boisés de la région constitue un enjeu primordial qui a déjà été évoqué sur le plan écologique et paysager.

Enfin, il convient de souligner que l'activité agricole est aujourd'hui affectée par une importante pression foncière liée à l'étalement urbain qui fragilise le maintien et le développement de l'activité tout autour du Grand Toulouse.



En ce qui concerne l'habitat et les activités, l'objectif de l'analyse a été de qualifier leur répartition sur le territoire. En outre certains enjeux spécifiques ont été identifiés tels que les établissements industriels à risque (SEVESO) ou les infrastructures aéroportuaires.

La carte que vous voyez apparaît constitue la synthèse de cette approche et met notamment en évidence en dégradé d'orange la densité de surface bâtie au km<sup>2</sup>.

Cette analyse a permis d'exclure du champ potentiel d'insertion d'un GCA, la première couronne autour du périphérique Toulousain (en orange foncé) compte tenu de la densité bâtie déjà existante aujourd'hui (relativement plus large coté ouest).

Une zone intermédiaire de densité bâtie que l'on peut qualifier de « moyenne » (en orange clair) identifie la trame de résidences individuelles proches illustrant l'enjeu lié à la périurbanisation.

Ainsi globalement, en dehors des villes principales, l'habitat et les zones d'activités se développent en étoile autour de Toulouse, le long des voies routières ou ferroviaires structurantes et des principales vallées.

Ceci se constate tout particulièrement sur l'axe Montauban Toulouse le long de la Garonne et de l'autoroute A 62 ainsi que sur les axes Toulouse Albi ou Toulouse Carbonne.



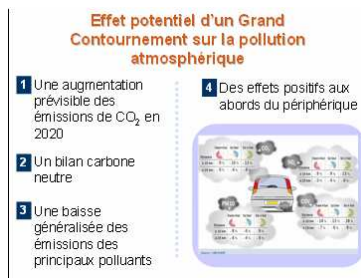
Afin de donner des éclairages en matière d'effet potentiel d'un grand contournement sur les populations, deux études spécifiques ont été réalisées concernant le bruit et la pollution atmosphérique.

En matière de bruit, l'étude a porté sur le nombre d'habitants qui seraient concernés par un niveau de bruit supérieur au seuil fixé par la loi. En l'absence de tracé, l'évaluation n'a pas pu être réalisée sur la base d'un itinéraire cherchant à éviter au mieux les zones habitées : le nombre d'habitants potentiellement concernés reste donc théorique et fortement maximisé.

Il est de 5000 personnes au maximum et diminue très rapidement au fur et à mesure que le projet s'éloigne du périphérique.

Dans l'hypothèse d'un passage à l'est à 35 km, ce nombre tombe à moins de 200 personnes.





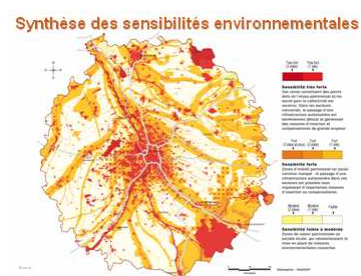
Concernant les effets d'un grand contournement sur la qualité de l'air et le réchauffement climatique les études ont mis évidence les points suivants :

Tout d'abords à l'horizon 2020, avec ou sans contournement, l'augmentation prévisible du trafic sur l'aire métropolitaine devrait se traduire par une augmentation globale des émissions de CO<sub>2</sub> et de la consommation énergétique d'environ 33 %.

Dans ce contexte, les études montrent que la réalisation d'un grand contournement autoroutier de Toulouse serait neutre pour la qualité de l'air à l'échelle de l'aire métropolitaine.

En même temps, une baisse généralisée des émissions de polluants par rapport à la situation actuelle est prévisible grâce aux améliorations technologiques sur les moteurs qui sont dorés et déjà en cours.

Par contre aux abords immédiats du périphérique, secteur qui constitue aujourd'hui les zones urbaines les plus détériorées en matière de qualité de l'air, le report d'une part du trafic sur le contournement y génèrerait une baisse sensible des concentrations en polluants.



L'ensemble des enjeux environnementaux que je vous ai présentés a été réuni en une carte de synthèse des sensibilités environnementales. Cette carte qualifie l'ensemble du territoire en fonction de sa sensibilité à l'insertion d'une infrastructure autoroutière allant d'une sensibilité très forte en dégradé de rouge à des sensibilités forte et moyenne en dégradés de orange et jaune.

Si elles concluent à une distribution plutôt équilibrée des sensibilités entre l'Est l'Ouest et le Sud du territoire, les études ont toutefois révélés certaines nuances au sein de chaque option. Ainsi à l'ouest le territoire proche de Toulouse, c'est à dire entre 10 et 20 km du périphérique, s'avère être fortement contraint notamment par l'habitat dense et la forêt de Bouconne. De même le secteur Est situé au-delà de 20 km du périphérique se révèle délicat au coeur de terroirs agricoles ou d'espaces naturels de grande qualité.

Cependant, la répartition des sensibilités est telle qu'il n'y a pas d'obstacle rédhibitoire au passage d'une infrastructure autoroutière.

Cependant, les enjeux pour l'insertion d'un grand contournement, s'il s'avérait opportun seraient :

- la recherche d'un tracé évitant au maximum les sites les plus sensibles,
- la mise en place de mesures de protection de l'environnement là où cela resterait nécessaire. Ces mesures couvrant l'ensemble des thématiques environnementales sont aujourd'hui largement encadrées par la réglementation liée au droit français et européen.

Merci de votre attention.

**FIN**