

# le journal du débat

Édito

## >> A quelques jours de la fin du débat...

Le débat public se termine : le 20 décembre à 20 heures, se tiendra au Centre des congrès de TOULOUSE la réunion de clôture. Le 22 décembre, le site internet [www.debatpublic-contournement-toulouse.org](http://www.debatpublic-contournement-toulouse.org) cessera d'accueillir questions et avis. Avant le 22 février, j'aurai établi le compte rendu du débat et le maître d'ouvrage aura trois mois, jusqu'au 22 mai, pour y apporter sa réaction.

Au total, de 4500 à 5000 personnes auront participé aux réunions publiques, 6500 se sont abonnées aux publications du débat et 20 à 25000 personnes auront ouvert notre site internet, posant 1330 questions et formulant 480 opinions.

Depuis les grandes collectivités locales jusqu'aux plus petites communes, les élus se sont exprimés; les responsables économiques, via les chambres de commerce et d'industrie, de métiers et d'agriculture, l'ont fait aussi. De très nombreuses associations, régionales et locales, certaines créées à propos du projet, se sont prononcées.

Je remercie tous ceux qui ont pris la peine de venir ou de nous écrire, par le courrier ou l'internet : leurs opinions seront aussi fidèlement que possible retranscrites à l'intention des décideurs.

La commission particulière a voulu consacrer ce numéro du Journal du débat aux experts qui ont animé nos réunions thématiques : ils nous ont livré des réflexions originales, fruits de la recherche ou de leur expérience de praticiens. Lisez-les attentivement.

Et, si vous voulez vous prononcer définitivement, après avoir entendu un premier exercice de compte rendu, venez nombreux à TOULOUSE le 20 décembre.

Claude Bernet,  
Président de la commission particulière du débat public

### Le mot d'André Crocherie DRE Midi-Pyrénées

#### *CPDP : Que reprenez-vous du débat public à ce stade ?*



«Tout d'abord le succès en terme de participation tant lors des réunions publiques que sur Internet. Ensuite, ce débat est l'occasion pour les participants de s'exprimer largement sur leurs difficultés actuelles de déplacements ; c'est une réalité vécue et cela confirme le diagnostic fait dans le dossier support du débat public.

Je retiens aussi la diversité des avis exprimés sur le projet. Une forte demande de développement des transports en commun est ainsi parfois opposée à la création d'une nouvelle infrastructure autoroutière ; a contrario certains nous demandent pourquoi on ne va pas plus vite et plus loin avec par exemple un anneau autoroutier complet.

La contribution possible d'un grand contournement au rééquilibrage du développement métropolitain et à une meilleure répartition des activités économiques au bénéfice des petites villes et des villes moyennes autour de Toulouse a également souvent été mise en avant lors des débats. Mais il est bien sûr trop tôt pour tirer des conclusions. »

# L'aménagement durable du territoire

*Réunions de Castres le 13 novembre  
et de Gimont le 20 novembre 2007*

**Jean-Pierre Clarac, paysagiste, explique « comment et pourquoi une question de trafic sur la rocade oblige à une réflexion sur l'avenir d'un vaste territoire ».**

La deuxième partie du XXème siècle a vu se construire le réseau autoroutier reliant les capitales régionales entre elles. Pour se rendre d'une ville « satellite » à une autre (Montauban, Albi, Foix, Auch...), les véhicules empruntent plus facilement la rocade de Toulouse (trajet plus rapide et plus sûr), contribuant à sa saturation. Il faudrait optimiser l'existant en créant une infrastructure originale qui permettrait de rejoindre en sécurité et à vitesse constante les villes satellites du pôle toulousain. Les axes routiers entre Toulouse et ces villes auront également pour objectif de renforcer l'attractivité du pôle toulousain et de mettre en valeur les atouts de chacun. Dès lors, la question de la réalisation du grand contournement se trouve abordée sous l'angle d'un projet du territoire à promouvoir et non de la seule création de route. L'infrastructure de type voie romaine ou autoroutière ne semble plus adaptée au trafic et au territoire traversé. Entre la route nationale dessinée selon les normes en vigueur et l'autoroute concédée de type A66-A20, n'existe-t-il pas d'autres manières de penser ?

L'expert cite en référence la mise en place de routes-parcs à l'image des axes américains ou, plus près de nous, Sophia Antipolis. Les routes sont intégrées à un parc réalisé par des architectes et des paysagistes, les projets routiers peuvent respecter et même cultiver les atouts des territoires traversés et contribuer à leur développement économique.

De plus, c'est grâce à un projet d'aménagement qui mettrait en réseau les villes satellites, que Toulouse, reliée à ces villes par un réseau de transport en commun rénové (voie ferrée), maintiendrait son statut de ville capitale reconnu par tous les habitants de la région.

« Toutes ces installations, y compris la réalisation d'une nouvelle infrastructure routière située à 35 kilomètres du périphérique, devraient soulager la rocade de Toulouse du trafic qui la gère », conclut Jean-Pierre Clarac.



**Philippe Estèbe, directeur d'études à Acadie, propose « une vision prospective de l'aire métropolitaine de Toulouse ».**

« Les gens s'étalent, les emplois se concentrent (...). Entre 1999 et 2005, on assiste à une forme d'explosion démographique (...). Il est tout à fait intéressant de voir que ce qui est le véritable axe de croissance démographique du système métropolitain toulousain, c'est un axe Nord/Sud, Montauban/Muret. Quand on regarde la croissance des emplois, on constate une forte polarisation toulousaine, mais aussi dans certaines villes moyennes avec toutefois un décrochage du bassin Castres-Mazamet ».

En posant ainsi le décor, Philippe Estèbe nous présente le contexte dans lequel un grand contournement viendrait s'inscrire.

Il décrit un système à deux vitesses dans l'aire métropolitaine toulousaine, avec un cœur qui bat assez fort et des villes moyennes relativement autonomes, mais vivant à un rythme plus lent en terme de développement. La tentation, importante, se fait jour de penser que la solution réside dans le fait de raccrocher ces dernières au dynamisme de la métropole.

L'expert incite à la prudence, chiffres à l'appui : il se réfère au projet de l'Interscot (Schéma de Cohérence et d'Observation des Territoires), dont la dynamique est d'attirer des habitants vers les villes moyennes. Il pose la question du risque de satellisation progressive de ces villes par rapport à Toulouse. « Comment imaginer une politique territoriale qui se résumerait au seul accueil démographique ? (...) Il faut se demander ce qu'il en est du partage des ressources métropolitaines et du développement économique des aires urbaines moyennes », conclut-il.



**Olivier Klein, chercheur au Laboratoire d'Economie des Transports à Lyon, expose la « nature de l'influence de l'autoroute sur le développement des territoires ».**

Le développement des territoires crée une progression de la demande en matière de transports et notamment en autoroutes. Ces dernières favorisent à leur tour le développement, si bien que l'on peut conclure à une interdépendance entre la présence d'autoroutes et le développement des territoires. Mais cet état de fait est actuellement en évolution.

Les effets premiers et directs de la présence d'autoroutes sont la création d'emplois (3 à 4 par kilomètre pour l'exploitation), ainsi que le gain de temps pour les individus autant que pour les entreprises. L'on peut constater, du fait de la présence d'une autoroute, davantage de biens et de services disponibles dans les territoires à un meilleur prix et aussi davantage de débouchés pour les biens et les services produits localement. Ainsi, il semble que les autoroutes contribuent à l'extension des aires de marché, mais aussi au renforcement des concurrences. A cette nuance près que tous les biens et services ne sont pas concernés avec la même intensité.

Si un territoire est productif, la liaison autoroutière lui permettra de développer ses compétences. Elle n'a en revanche pas à elle seule de fonction structurante pour un territoire en manque de production industrielle par exemple. Ainsi, la concurrence initiée par les autoroutes renforce-t-elle les territoires les mieux armés.

Il faut également se pencher sur le déplacement d'activités économiques vers ces autoroutes au détriment de territoires plus éloignés et rester vigilant sur les risques d'étalement urbain en limitant le nombre d'échangeurs.



# L'environnement et les paysages

*Réunions de Sorèze le 15 novembre  
et de Cadours le 22 novembre 2007*

**Jean-Pierre Della Massa, directeur de l'ORAMIP\*, analyse « l'influence potentielle du grand contournement sur la qualité de l'air ».**

L'augmentation prévue du trafic automobile entre 2005 et 2020 entraînerait une hausse de 33% des émissions de dioxyde de carbone, que l'on réalise ou non le grand contournement autoroutier de Toulouse.

Après étude comparative des risques sanitaires induits par le grand contournement autoroutier et un élargissement de la rocade à 2x4 voies, il apparaît une diminution de la pollution avec un grand contournement (quel que soit le scénario retenu) et une augmentation de la pollution si l'on élargissait la rocade. Le grand contournement, en déplaçant une part du trafic, fluidifierait la circulation sur le périphérique, réduisant les émissions de CO<sub>2</sub> sur celui-ci.

\* Observatoire Régional de l'Air en Midi-Pyrénées

**Emmanuel David, de l'Ademe, envisage « les enjeux climatiques de demain en relation avec le domaine des transports ».**

Les émissions de gaz à effet de serre en France sont restées stables depuis 1990. Cependant, dans les transports, elles ont progressé de 18%. Pour parvenir à réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports, l'ADEME propose d'effectuer un bilan carbone des projets routiers. Il permettrait d'identifier les sources d'émission et d'engager des mesures pour les réduire.

L'expert a ensuite présenté le premier bilan carbone d'un projet routier : la mise à 2x2 voies de la RN88 entre Le Romardiès et Le Puy-en-Velay (environ 100 km). Le bilan porte sur les trois phases du projet – construction, exploitation et utilisation. Il permet d'identifier les sources d'émission de gaz à effet de serre et de prendre des mesures pour les réduire, par exemple en remplaçant les glissières de sécurité métalliques par des glissières en béton.

**Jean-Bernard Ruidavets, professeur de médecine, chercheur à l'INSERM, a réalisé une étude sur « la corrélation entre polluants atmosphériques et survenue d'infarctus du myocarde ».**

Le cardiologue a mené une étude de janvier 1997 à juin 1999, portant sur une classe d'âge entre 35 et 64 ans, dans l'agglomération toulousaine. Il s'est agi de considérer les effets néfastes, voire mortels, de polluants tels que l'ozone.

L'étude montre que le risque d'infarctus du myocarde augmente dès le jour du pic de pollution à l'ozone, mais aussi le jour précédent. Les effets sont donc immédiats et concernent l'ensemble de la population, même si les plus jeunes et les plus âgés y sont plus sensibles. De même, la survenue d'infarctus du myocarde augmente de 5% si la concentration d'ozone augmente de 5 microgrammes/m<sup>3</sup> et cette relation est proportionnelle : +10% si +10 microgrammes/m<sup>3</sup>, etc.

L'étude montre également les impacts de la pollution liée aux rejets de particules des véhicules : réduction de la capacité respiratoire, inflammations et lésions pulmonaires, décès cardio-vasculaires...

**Olivier Becker, expert auprès de la société Ecosphère, évalue « l'incidence d'un grand contournement autoroutier de Toulouse sur l'état de la faune et de la flore ».**

Les principaux enjeux écologiques se concentrent sur les vallées de la Garonne, de l'Ariège, de l'Hers, du Tarn et aussi sur de grands massifs forestiers de plaine, les forêts de Saint-Lys et de Rieumes, les collines du Lauragais, la Montagne Noire, le Massif de la Grésigne, le lit de la Garonne, entre forêt de Bouconne et Muret. Plus généralement, les éléments pris en compte sont les espèces végétales remarquables, protégées, rares ou communes, les espèces animales et leurs territoires, les « corridors écologiques ».

La hiérarchisation des enjeux écologiques se scinde en trois échelles de valeur : très forte, forte, modérée. Il semble, en première conclusion, que la famille « Est seul », dans un scénario proche (20 km) ou très proche (10 km) de l'agglomération toulousaine, se révèle la moins dommageable pour l'écologie, moyennant des mesures de préservation adaptées.

**Isabelle Rault, du cabinet Hanrot et Rault, étudie « le grand contournement sous l'angle des paysages ».**

Historiquement, le tout premier contournement de Toulouse date de 1750 avec la construction des remparts de la ville. Le début du XIX<sup>ème</sup> siècle voit la naissance d'une sorte de deuxième contournement, en 1815, date de naissance du canal du Midi. En 1916, la voie ferrée constitue elle aussi un contournement. Enfin, les années 90 voient la naissance de la rocade complète.

A chaque étape, on constate une extension urbaine à l'intérieur et au-delà de ces contournements. Dès lors, la question de l'implantation d'un nouveau contournement doit être associée à celle d'un réel projet de territoire. Elle devra veiller à ne pas être trop consommatrice de foncier dit fragile dès lors qu'il est « coupé en deux » (les espaces naturels et agricoles), ni trop fédérateur de développement urbain (infrastructures, services, habitat).

L'alternative semble la suivante : ou bien le grand contournement est un projet visant à recomposer la ville en ses lieux et places historiques, ou bien il contribue à renforcer le mitage des territoires.



# Les transports dans l'aire métropolitaine toulousaine

## Réunion de Labège le 28 novembre 2007

Christophe Doucet, chef de projet PDU\* de Tisséo-SMTC, présente « le contexte des transports en commun dans l'agglomération toulousaine ».

Christophe Doucet a commencé son intervention en rappelant quelques chiffres (données 2004) :  
- 3 139 000 déplacements par jour dans l'agglomération, en progression de 23% par rapport à 1996 ; 8% sont effectués en transports en commun.

- Croissance de la mobilité par personne : 4 déplacements par jour contre 3 en 1996, soit + 600 000 déplacements par jour.

- Dans le centre ville de Toulouse : 40 000 déplacements par jour dont 25% en transports en commun. Dans les communes de la périphérie : 900 000 déplacements par jour, dont 1% en transports en commun.

Il fait ensuite un rappel des actions inscrites au PDU du 12 juin 2001 et déjà mises en place pour développer le réseau comme le prolongement de la Ligne A, la mise en service de la Ligne B (30 juin 2007), la carte Pastel, le lancement des travaux de la Ligne E (tramway). A l'horizon 2015, le prolongement de la Ligne B, la réalisation d'une ligne de tramway le long de l'axe Ponts-Jumeaux, Matabiau, Saint-Exupéry et plusieurs lignes de bus en site propre sont programmés.

Enfin, l'expert présente les quatre priorités du Livre Blanc Tisséo : renforcer le lien entre le développement urbain et les transports en commun, agir pour une plus grande utilisation des transports en commun, intégrer la question de l'environnement et de la ressource énergétique, assurer le financement des transports en commun.

\* Plan de Déplacements Urbains

Marie-Régine Bardoux, directrice de l'association Covoituval, éclaire « les avantages et les principes du covoiturage ».

Si la lutte contre l'effet de serre reste bien l'objectif à long terme de la création de l'association, les vertus du covoiturage se montrent également intéressantes pour améliorer l'accès aux zones d'activité et donc gagner en temps et en efficacité, que l'on se place du point de vue des entreprises (diminution des retards, image citoyenne) ou des salariés (économies de carburant, baisse du stress...).

La collectivité, elle, y puise nombre d'améliorations profitant à tous et à chacun : moins d'accidents, de congestion, de pollution, de stationnement et plus de solidarité.

Depuis la création de l'association en 2003\*, 1 500 personnes se sont inscrites, plus de 150 équipages réguliers sillonnent l'agglomération pour un résultat de quelque 1 000 000 de kilomètres et 200 tonnes de CO<sub>2</sub> évités.

Le saviez-vous, aux U.S.A., des voies routières sont même réservées aux véhicules pilotés par des covoitureurs. L'idée écologique du partage des voitures, née au Canada il y a une vingtaine d'années fait son chemin...

\* Covoituval reçoit le soutien des collectivités locales et de l'Europe

## >> Bilan des trois objectifs du débat

### > Informer

863 000 documents distribués dans les boîtes aux lettres

6 500 abonnés

16 réunions publiques

8 réunions d'acteurs

200 articles de presse

Des expositions itinérantes dans toute l'aire métropolitaine de Toulouse

Des animations dans plusieurs marchés et centres commerciaux régionaux

### > Organiser la participation

23 000 consultations du site internet, soit 260 visites par jour

Près de 5 000 participants aux réunions publiques

480 contributions, dont 21 cahiers d'acteurs

1 330 questions posées

### > Eclairer le maître d'ouvrage

Publication du compte rendu du débat public, qui fait la synthèse de l'ensemble de la participation du public, sous toutes ses formes, recueillie pendant le débat.

## Contact :

CPDP - 8 esplanade  
Compans Caffarelli  
31000 Toulouse

Tél. 05 62 30 51 06

contact@debatpublic-  
contournement-toulouse.org

• Directeur de la publication : Claude Bernet •  
Conception-Rédaction : Campardou Communication  
• Crédit photos : Alice Mc Aulay - Pierre Boillon  
- Christian Gabolde - Barthe/JupiterImages - Cndp  
• Impression : Parchemins du Midi • Document imprimé sur papier recyclé • 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.

Calendrier

## >> Les prochaines étapes

### >> Réunion de clôture :

Toulouse : jeudi 20 décembre - Centre des congrès Pierre Baudis - 20h00

### >> Publication du compte rendu et du bilan du débat public :

au plus tard le 22 février 2008

### >> Décision du maître d'ouvrage :

au plus tard le 22 mai 2008

### >> Horizon du projet : 2020

