



GRAND CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE TOULOUSE

DOSSIER DU DÉBAT PUBLIC



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

.../...



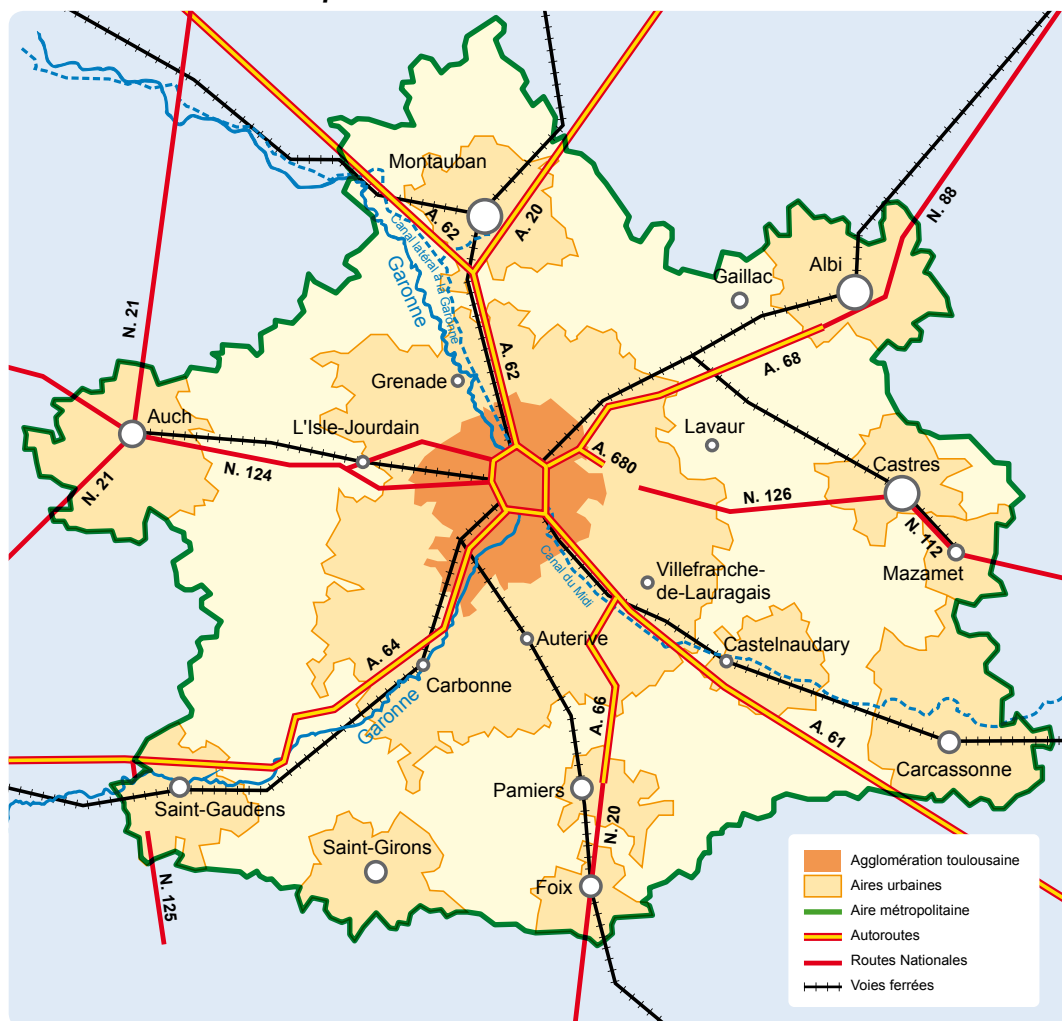
Un projet de Grand Contournement Autoroutier de Toulouse ? 63

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



Le territoire

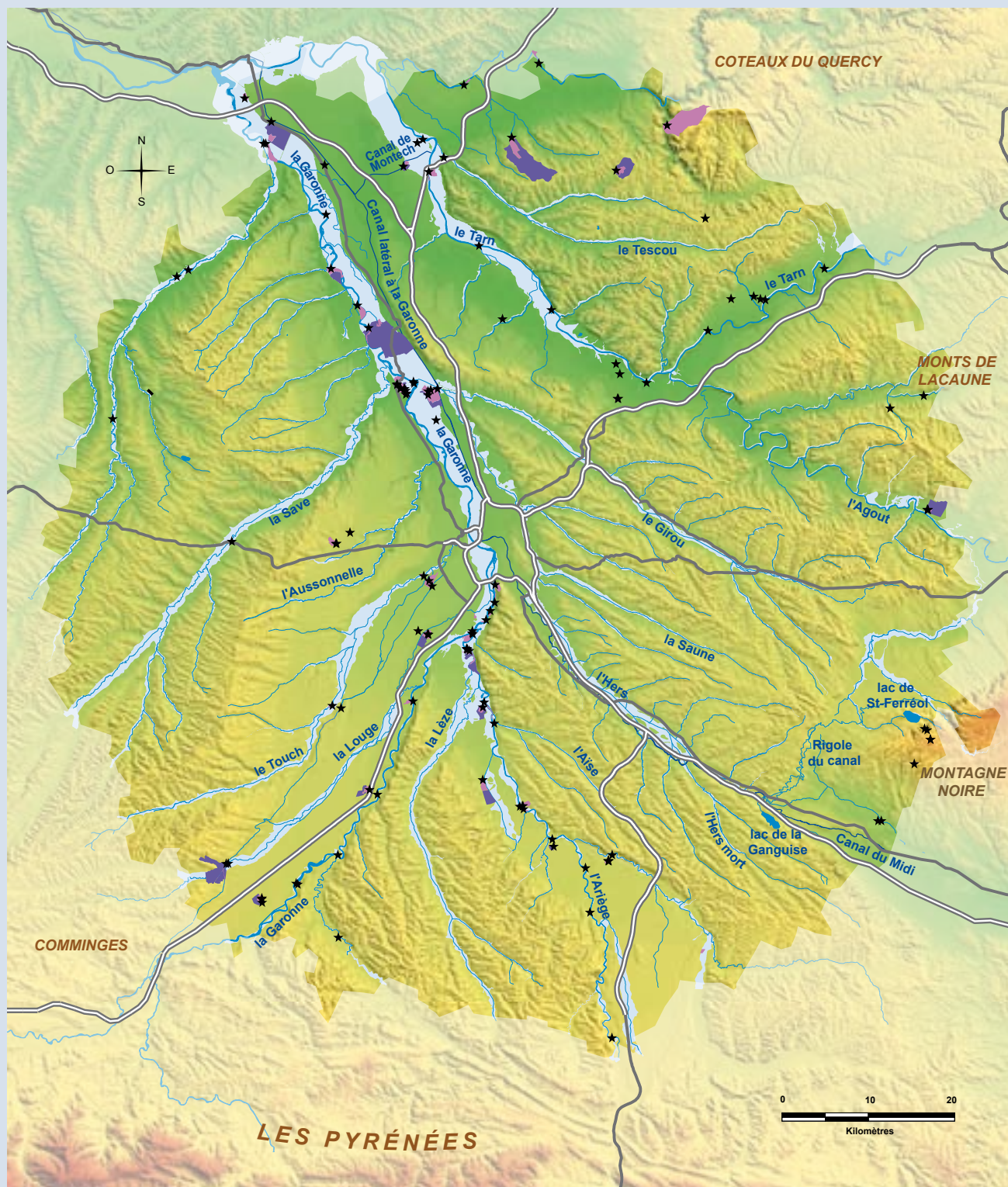
Avec 2,6 millions d'habitants Midi-Pyrénées, la plus grande région de France, est aussi l'une des moins denses.

Capitale régionale particulièrement dynamique, l'agglomération toulousaine engendre un développement qui s'étend désormais jusqu'aux villes moyennes des départements environnants.

Ce phénomène de « métropolisation » s'accompagne d'une mutation des territoires : l'urbanisation gagne la périphérie, avec pour conséquences une multiplication et un allongement des déplacements. Mais cet espace n'est pas seulement sous pression du développement urbain, il est aussi fortement structuré par un réseau hydrographique dense et sensible, riche d'un patrimoine et d'un milieu naturel variés.

C'est la compréhension de ce territoire et de son fonctionnement qui doit permettre d'apprécier les enjeux du projet de contournement autoroutier de Toulouse.

Carte hydro géomorphologique



≡ Réseau routier

— Canaux et cours d'eau



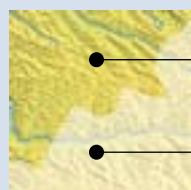
★ Captage d'eau potable

■ Périmètre de protection rapprochée

■ Périmètre de protection éloignée

▲ Relief

▲ Plaine



● Aire d'étude

● Hors aire d'étude

Réalisation : INGEROP

Le contexte géographique et environnemental

Les caractéristiques physiques

Aux piémonts de massifs montagneux, une vaste aire géographique offre des paysages apaisés de coteaux et collines arrondies, où se sont inscrites les larges et fertiles vallées de la Garonne, du Tarn et de l'Ariège.

■ Un territoire de rencontres et de confluences

L'aire métropolitaine toulousaine est très vaste et s'inscrit dans un contexte géographique de convergence et de confluence :

- à la rencontre de ces trois entités géographiques et géomorphologiques fortes et identitaires que sont les Pyrénées, le Quercy et le Massif Central,
- à la frontière de deux bassins maritimes : le bassin Aquitain (bassin versant de la Garonne) et le bassin Méditerranéen (bassin versant de l'Aude),
- à la confluence de la Garonne avec l'Ariège et le Tarn au sein d'une riche plaine alluviale qui structure fortement le paysage.



À l'Est, le territoire compris entre la Garonne, le Tarn et l'Ariège révèle un vaste ensemble de collines et de coteaux à l'image du Lauragais, où l'altitude maximale atteint 550 m au plus proche de la Montagne Noire.

Le réseau hydrographique y est particulièrement dense et s'inscrit au droit de coteaux aux pentes généralement douces hormis en rive droite du Tarn et localement à l'aval du Girou.

Au Sud, les plaines alluviales de la Garonne et de l'Ariège, sont dominées par un paysage de coteaux aux pentes souvent prononcées.

À l'Ouest, la vaste vallée de la Garonne prend ses aises et vient s'adosser aux doux coteaux du Bas Comminges et de la Lomagne de part et d'autre de la vallée de la Save. Les pentes y restent majoritairement douces hormis à l'extrême sud-ouest.

■ La ressource en eau : un patrimoine remarquable et fragile

La Garonne, ses affluents et l'ensemble de la ressource en eau qui lui est associée revêtent une valeur patrimoniale importante.

De nombreux captages d'eau potable, associés à des périmètres de protection, sont concentrés dans les vallées de la Garonne, du Tarn et de l'Ariège.

Sur le plan géologique, les formations en présence sont de type sédimentaire. Elles sont composées d'alluvions plus ou moins récentes en fond de vallées et sur les terrasses, de molasses sur les coteaux.

Les nappes de surface que l'on rencontre dans ces formations sont généralement peu exploitées et très sensibles aux pollutions, excepté au droit des coteaux où les marnes et argiles forment un écran protecteur pour les eaux souterraines.

La Garonne constitue l'axe majeur du tissu hydrographique local. Son cours occupe une bonne partie ouest du territoire étudié.

En rive droite, le fleuve reçoit les larges couloirs de ses affluents, l'Ariège, l'Hers, le Girou et le Tarn. En rive gauche, les principales rivières sont la Louge, la Save, le Touch et l'Aussonnelle.

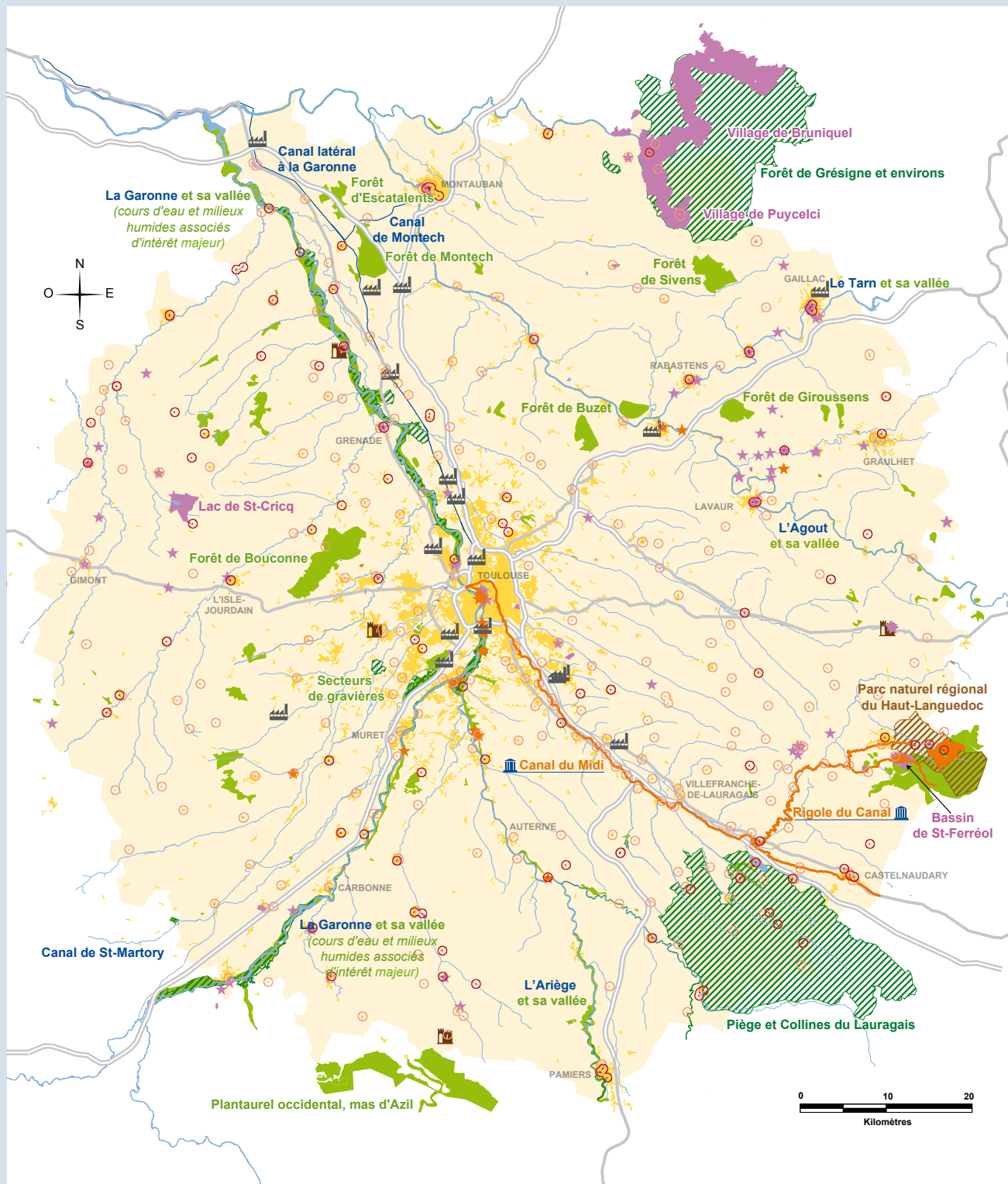
Ce réseau hydrographique naturel est complété par cinq canaux : le canal latéral à la Garonne, le canal du Midi et le canal de Brienne qui se rejoignent aux « Ponts Jumeaux » à Toulouse, le canal de Saint-Martory et le canal de Montech qui relie le canal latéral au Tarn.

■ Les risques naturels majeurs : inondations et glissements de terrain localisés

En termes de risques naturels majeurs, l'aire d'étude est principalement soumise à deux types de risques :

- les crues de la Garonne et de ses affluents lors d'épisodes pluvieux exceptionnels,
- les risques de glissements de terrain localisés, caractéristiques des coteaux molassiques que l'on rencontre dans les secteurs de pentes les plus marquées notamment en rive droite de la Garonne, le long de l'Ariège et sur la rive droite du Tarn.

Carte du contexte environnemental*



- | | | | |
|--|--|--|-----------------------|
| Réseau routier | ZICO, ZNIEFF I et II (espaces naturels inventoriés) | Monument historique inscrit et son périmètre de protection de 500 m de rayon | Site classé ponctuel |
| Aire d'étude | Parc Naturel Régional (espaces naturels inventoriés) | Monument historique classé et son périmètre de protection de 500 m de rayon | Site classé étendu |
| Canaux et cours d'eau | Patrimoine mondial de l'UNESCO | Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) | Site inscrit ponctuel |
| Espaces naturels protégés (Natura 2000, RNR, APPB) | Etablissement industriel classé SEVESO | Zone bâtie | |

Réalisation : INGEROP - * Données faisant l'objet d'un inventaire ou d'une réglementation

Un milieu naturel sensible

Au cœur de l'aire métropolitaine toulousaine, les éléments environnementaux concernent à la fois les milieux naturels existants, la qualité des paysages, les richesses patrimoniales et les différentes activités humaines avec en particulier l'extension de l'habitat diffus. Autant de grands enjeux qui fondent la qualité de vie, l'histoire, la culture et l'authenticité de ce territoire.

■ Un milieu naturel varié

Les vallées de la Garonne, de l'Ariège, du Tarn, de l'Agout et de l'Hers

Ces vallées présentent un intérêt piscicole majeur pour les poissons migrateurs ainsi qu'une grande richesse floristique et ornithologique, justifiant le classement de nombreux sites au titre de NATURA 2000. À ces territoires fluviaux, s'ajoutent certaines gravières et plans d'eau au sud-est de Toulouse présentant également une richesse ornithologique remarquable.

Les zones de coteaux et de collines

À l'est, entre le Tarn et l'Agout, sur les collines du Lauragais ou à l'ouest, sur les hauteurs de la Lomagne et les collines du Saves toulousain, ces zones présentent un intérêt faunistique et floristique remarquable.

Les grands massifs forestiers de plaines

Ceux de Bouconne, d'Agre, de Sivens et de Girousens, les espaces boisés de Daux à Mondavezan et les collines de Bouillac constituent d'importants « corridors biologiques ».

■ Les principales espèces protégées

Les espèces animales protégées les plus remarquables sont le taupin violacé (coléoptère rare en forêt de Grésignes), le vison d'Europe (présence à confirmer), divers poissons migrateurs remontant les cours d'eau pour frayer, l'écrevisse à pattes blanches présente dans plusieurs ruisseaux, des

oiseaux nicheurs rares liés aux zones humides (blongios nain, héron pourpré, bihoreaux gris...), des rapaces forestiers, la cistude d'Europe (tortue aquatique recensée dans certains plans d'eau), quelques libellules rares liées aux cours d'eau.

Pour la flore, les espèces protégées sont liées essentiellement aux zones humides (utriculaire commune, sagittaire, fritillaire pintade, cirse tubéreux) ou aux milieux calcicoles (orchis papillon).

■ L'habitat et les activités humaines

Une agglomération toulousaine en expansion

L'agglomération toulousaine et ses activités économiques s'étendent en étoile, en particulier vers l'ouest et le nord. En s'éloignant du cœur de la ville, l'urbanisation devient plus diffuse tout en gagnant du terrain sur les espaces ruraux.

Un habitat diffus étalé le long des axes routiers et des vallées

Pavillons, lotissements et activités humaines tendent à former un tissu continu le long des axes reliant Toulouse à Montauban, Gaillac, Pamiers ou Castelnau-d'Audary...

■ Un patrimoine naturel et architectural de grande valeur

Au sein de l'aire d'étude, les principales entités remarquables sont les paysages de coteaux et de collines, alternés de grandes et petites vallées, comme ceux du Gers et du Quercy, du Lauragais ou du Volvestre.

Le territoire intègre également dans ses richesses le Canal du Midi et sa rigole, site classé et inscrit au Patrimoine Mondial de l'Humanité par l'UNESCO.

■ Qualité de l'air : une pollution concentrée sur les axes à fort trafic

Sur l'ensemble de l'aire métropolitaine, la qualité de l'air est globalement bonne. La majorité de la pollution atmosphérique est engendrée par la circulation automobile. Elle croît avec l'augmentation du trafic mais diminue très fortement avec l'éloignement des axes les plus fréquentés.

➤ Ce qu'il faut savoir

Qu'est-ce qu'un site NATURA 2000 ?

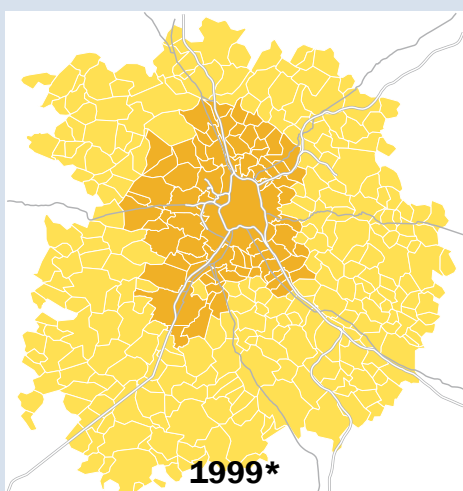
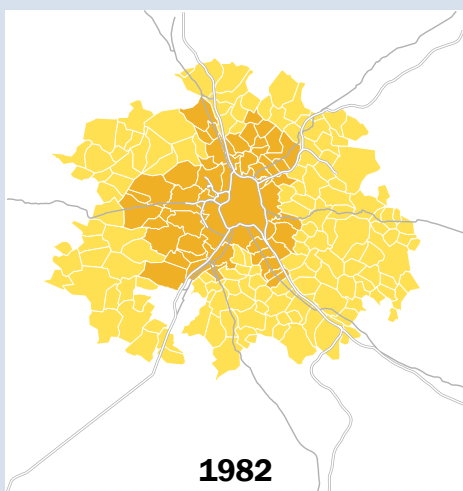
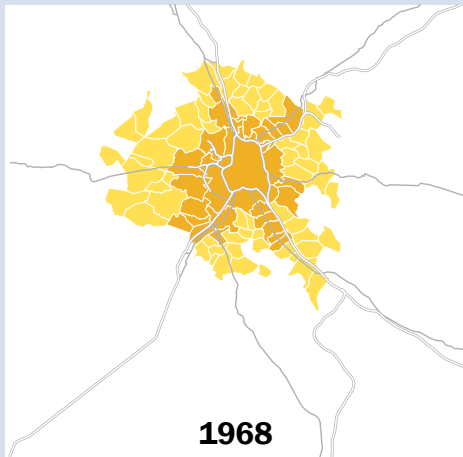
C'est un territoire intégré dans un réseau reconnu à l'échelle européenne, le réseau Natura 2000. Ce réseau a pour objectif de conserver ou de restaurer les habitats naturels de la flore et la faune sauvages afin de préserver la diversité biologique.

Qu'est-ce qu'un corridor biologique ?

C'est un territoire qui établit le lien entre différents types d'habitat pour la faune et la flore. Un corridor peut être aquatique (rivière), forestier (haie), agricole (prairie ou chemin). Son rôle est indispensable pour assurer la migration, la reproduction et la survie des espèces.

Un très fort développement démographique et urbain

L'aire urbaine toulousaine : évolution de l'urbanisation sur les 40 dernières années



■ Le pôle urbain ■ La couronne périurbaine

Source : INSEE - AUAT

* Dernier recensement global disponible

À l'instar de l'ensemble des régions du Sud, Midi-Pyrénées voit sa population croître régulièrement depuis le début des années soixante. Cette croissance, très supérieure à la moyenne nationale, est en grande partie le fait de nouveaux arrivants qui s'installent pour la plupart dans l'aire urbaine toulousaine. Ce phénomène s'élargit désormais à l'ensemble de l'aire métropolitaine et engendre une forte consommation de l'espace péri-urbain.

■ Une croissance démographique deux fois plus forte que la moyenne nationale

Le poids de la population de Midi-Pyrénées dans la population nationale est relativement faible. Selon les estimations de l'INSEE, elle représenterait 4,5 % de la population nationale en 2004. Mais comme la majorité des régions du Sud, Midi-Pyrénées présente une croissance démographique très supérieure à la moyenne nationale : + 1,2 % par an entre 1999 et 2005, contre 0,7 % par an au niveau national

La cinquième aire urbaine de France

L'aire urbaine de Toulouse est, en poids de population, la cinquième de France derrière celles de Paris, Lyon, Marseille et Lille. Avec plus d'un million d'habitants en 2004, selon l'INSEE, elle représente 37 % de la population de Midi-Pyrénées et 77 % de celle de l'aire métropolitaine.

De nouveaux arrivants toujours plus nombreux

La population de l'aire urbaine toulousaine ne cesse d'augmenter depuis les années 1970. Cette croissance est essentiellement due aux flux migratoires. Entre 1990 et 1999, l'aire urbaine accueillait chaque année 14 000 nouveaux habitants. Aujourd'hui, le phénomène s'accélère, leur nombre est actuellement estimé à 19 000 par an. Ainsi, le taux de croissance démographique de l'aire toulousaine se situe au deuxième rang national derrière celui de Montpellier.

➤ Les questions que l'on peut se poser

La croissance va-t-elle continuer ?

La croissance démographique de l'aire métropolitaine est fortement liée à l'apport migratoire de populations venant de l'extérieur de Midi-Pyrénées. Un ralentissement économique pourrait ainsi freiner cet apport migratoire et, combiné au vieillissement de la population, ralentir la croissance démographique. Cependant l'ensemble des scénarios prospectifs réalisés par l'INSEE y compris avec des migrations basses confirme le maintien de la croissance démographique dans le temps.

Ce qu'il faut savoir

Qui sont les nouveaux habitants ?

Chaque année, sur les 28 000 nouveaux Midi-Pyrénéens, 20 000 arrivent de l'extérieur de la région. Le flux le plus important est constitué de personnes venant de la région parisienne ainsi que des régions limitrophes ou proches : Aquitaine, Languedoc-Roussillon, Provence Alpes Côte d'Azur...

En majorité, il s'agit de populations jeunes, très qualifiées, disposant de revenus aisés qui viennent s'installer dans l'aire urbaine.

Mais d'autres populations, peu qualifiées ou en situation de chômage sont aussi attirées par la région. Sur 1999-2005, 11 % des nouveaux arrivants se déclarent chômeurs contre seulement 6 % pour l'ensemble de la population régionale.

Un autre flux qui tend à prendre de l'importance concerne l'arrivée essentiellement dans l'espace rural de Midi-Pyrénées de seniors et de retraités. Une bonne partie d'entre eux proviennent de l'Europe du Nord ; ils viennent s'installer surtout dans le Gers, le Lot et l'ouest de l'Aveyron.

■ Une forte consommation d'espace

Du fait de l'absence de contrainte géographique majeure et de la grande disponibilité des terrains en périphérie, l'aire toulousaine est confrontée à un phénomène d'étalement urbain très important. Il en résulte une très forte consommation d'espace, de l'ordre de 25 à 30 km² par an. La densité de l'aire urbaine toulousaine est l'une des plus faibles de France.

■ Un déséquilibre habitat/emploi au sein de l'aire urbaine

L'emploi s'est développé au cours de ces 20 dernières années principalement en cœur d'agglomération alors que la croissance démographique s'est opérée de manière plus extensive dans les espaces périurbains avec pour conséquence un éloignement entre lieux d'emploi et lieux de résidence.

■ La métropolisation, un phénomène à l'œuvre sur un vaste territoire

Conséquence du dynamisme économique et démographique de l'agglomération toulousaine, le phénomène de « métropolisation » s'étend jusqu'aux villes moyennes situées entre 50 et 80 km. Elles sont désormais intégrées dans ce nouvel ensemble appelé « Aire Métropolitaine ».

Cette dynamique concerne en premier lieu les communes situées le long des axes de circulation rayonnant depuis Toulouse. Elles ont vu leur population augmenter fortement, notamment sur les axes Toulouse-Montauban et Toulouse-Albi.

Ce phénomène s'étend désormais, de façon plus diffuse, à certains territoires ruraux qui voient des tendances séculaires s'inverser. Ainsi, pour la première fois depuis plus de cent ans, les départements de l'Ariège (depuis 1990) et du Gers (depuis 2004) gagnent de la population. Par ailleurs, l'incidence

économique de la « métropolisation » se traduit par une forte augmentation du nombre d'emplois métropolitains hautement qualifiés (+ 30 % entre 1990 et 1999) tels la finance, les services aux entreprises, la gestion, la recherche, le conseil, les arts et la communication.

■ Un espace métropolitain marqué par d'importants déséquilibres

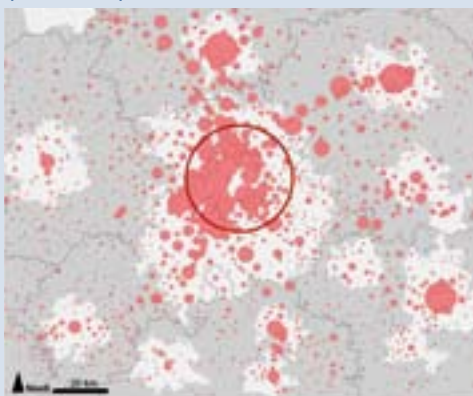
L'organisation actuelle de l'aire métropolitaine fait apparaître un maillage urbain et un mode de développement différents selon les territoires. Elle est caractérisée par :

- un noyau central, l'agglomération toulousaine, composé de la ville de Toulouse et de sa périphérie urbaine,
- une deuxième couronne, au-delà des limites de l'agglomération, comprenant les petites villes qui doivent permettre de structurer le développement de l'aire urbaine,
- des villes moyennes, disposées en étoile autour de Toulouse dans un rayon de 50 km à 80 km,
- des espaces interstitiels situés entre la deuxième couronne et les villes moyennes, territoire d'habitat diffus et de « rurbanisation ».

Au sein de cet espace métropolitain, le développement urbain est marqué par un double déséquilibre Est-Ouest :

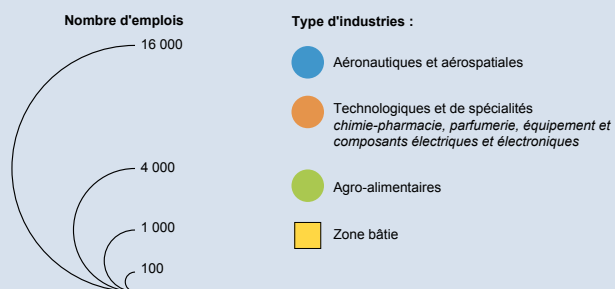
- l'agglomération toulousaine s'est développée en continu de façon plus importante à l'ouest, grignotant progressivement les espaces agricoles,
- à l'Est et au Sud, l'armature urbaine qui compte davantage de villes petites et moyennes a favorisé une urbanisation en « doigts de gant » au long des principaux axes routiers et s'appuyant sur le réseau des petites villes.

Évolution du nombre de ménages 1999 - 2004 par an et par commune



Aéronautique et spatial, industries agro-alimentaires et technologiques

(Concentrations industrielles de plus de 50 salariés)



Sources : INSEE, CCI

Une économie en cours de diversification

Le développement des activités industrielles et technologiques à haute valeur ajoutée a imposé sa marque et son rythme à ce territoire. On observe ainsi une concentration croissante des activités industrielles, tertiaires et commerciales au sein de l'aire urbaine toulousaine. La diversification économique en cours offre l'opportunité d'un rééquilibrage entre territoires.



■ Les locomotives du dynamisme économique

L'aéronautique et le spatial

Labélisée « pôle mondial de compétitivité », la filière compte 22 500 emplois directs chez les constructeurs et équipementiers, 31 000 emplois de sous-traitance et 75 000 emplois induits (dont 67 000 en Haute-Garonne). Elle représente 13 % de la valeur ajoutée régionale, 72,3 % des exportations de la région et 67,2 % des exportations françaises du secteur aéronautique et spatial.

Les industries agro-alimentaires

En 2003, elles représentaient 24 000 emplois en région. Largement réparties sur l'ensemble de la région, ces activités jouent un rôle primordial dans le maintien des emplois, des populations et dans la cohésion des territoires.

Les industries technologiques

Elles concernent essentiellement les secteurs de l'électrotechnique, électronique, chimie, parachimie, pharmacie, médical, biotechnologies, etc. A eux seuls, les secteurs électronique et électrique représentent 19 500 emplois, soit 14 % de l'emploi régional (année 2003).

La Recherche Développement

Relevant du secteur public ou privé, elle mobilise près de 27 000 chercheurs en Midi-Pyrénées,

dont 78 % dans l'aire métropolitaine de Toulouse. Elle s'appuie notamment sur les universités de Toulouse qui regroupent 114 500 étudiants (6^{ème} rang national) et dont l'expertise est reconnue sur le plan national en sciences humaines, robotique, automatismes, électronique, informatique, génie des procédés, etc.

Le secteur touristique

Son dynamisme s'appuie largement sur l'image de qualité environnementale, de gastronomie, de qualité de la vie, de haute valeur du patrimoine de la région. Il bénéficie en outre de l'important développement des lignes low cost connectant Toulouse et d'autres aéroports régionaux au réseau européen. Cet ensemble d'atouts génère un fort mouvement de touristes anglais, néerlandais, allemands et italiens qui viennent visiter, séjourner, acheter et rénover des bâtiments anciens. Avec 4,8 % des séjours des Français et 4,6 % de leurs nuitées, Midi-Pyrénées arrive au 7^{ème} rang des régions d'accueil.

■ Une économie de services en fort développement

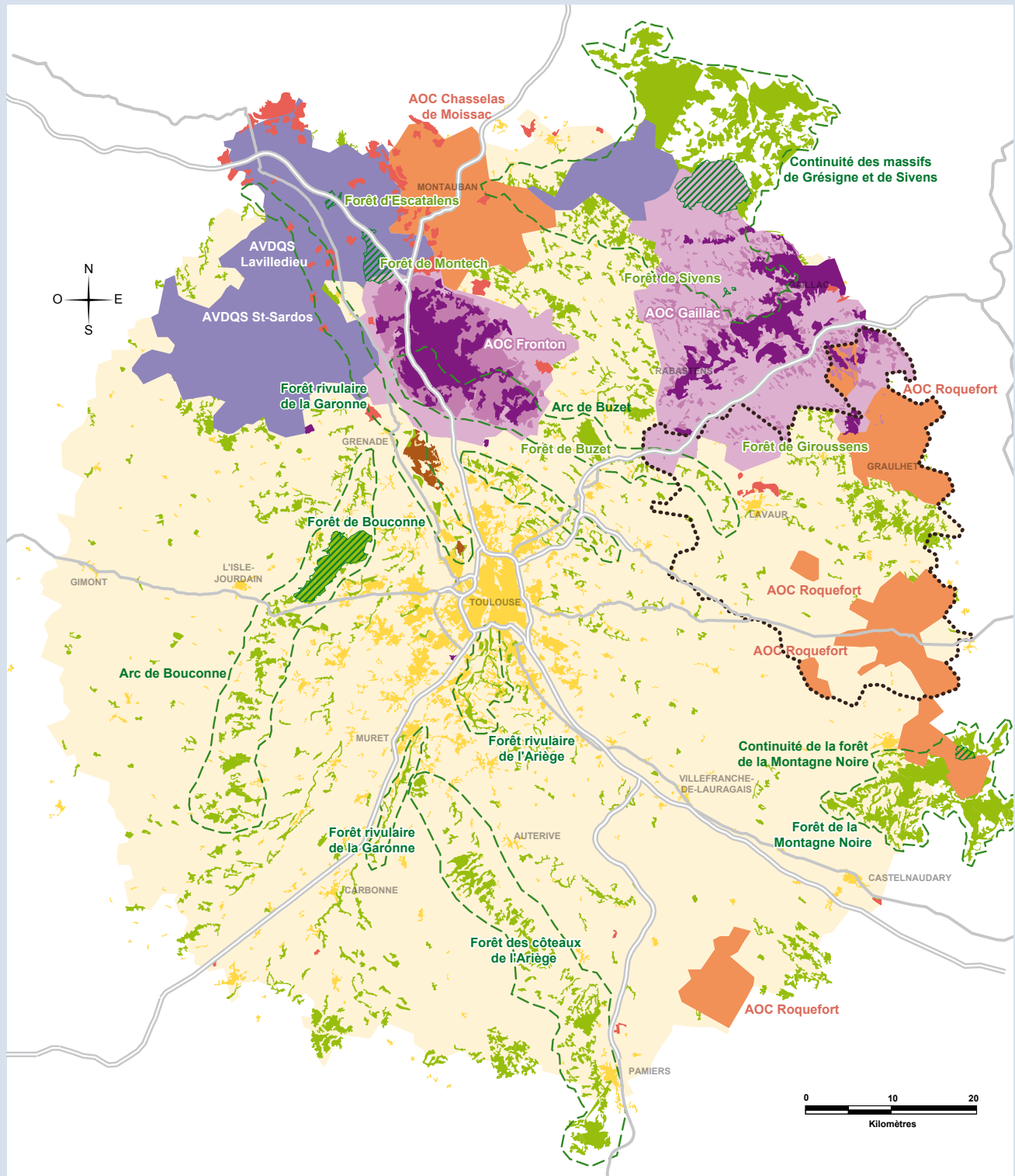
Un essor considérable des services aux entreprises et aux personnes accompagne le développement de l'économie et la croissance démographique ininterrompue de la région.



Ces emplois se répartissent de manière différenciée, les services aux entreprises et les activités bancaires et financières se concentrent dans l'agglomération toulousaine, alors que les activités commerciales, les services à la personne et les services publics sont mieux représentés dans les villes moyennes et les zones rurales.

Par ailleurs cette croissance économique et démographique alimente une économie du BTP très active.

Carte du contexte agricole et sylvicole



- | | | |
|--|---|---|
| ■ Vergers et petits fruits (parcelles > 25 ha) | ■ Territoires communaux en AOC vins | ■ Forêts |
| ■ Territoires communaux en AOC produits agroalimentaires et laitiers | ■ Parcelles en AOC vins (INAO) | ▨ Forêts domaniales |
| ■ Maraichage | ■ Vignobles (parcelles > 25 ha) | Continuité des massifs forestiers |
| Territoires communaux en IGP Ail Rose de Lautrec | ■ Territoires communaux en AVDQS | ■ Aire d'étude |
| | | ■ Zone bâtie |

Réalisation : INGEROP

L'agriculture, autre pilier de l'économie locale

Fortement diversifiée, riche de productions à haute valeur agricole et de produits de qualité, l'agriculture joue un rôle important dans l'économie locale et le maintien de la ruralité. Sa place et sa diversité sont cependant menacées par l'extension urbaine.

■ Des territoires agricoles bien identifiés

Sur l'aire métropolitaine toulousaine, même si la céréaliculture reste globalement majoritaire, l'ensoleillement, le relief, la disponibilité en eau et la nature des sols ont favorisé le développement de nombreuses productions agricoles.

Le nord-ouest et le nord-est de l'aire d'étude sont les terres d'élection des vergers et des vignobles, notamment ceux de Fronton et de Gaillac, qui occupent de larges terroirs de coteaux.

À l'est et au sud, les collines du Lauragais et du Volvestre conviennent aux grandes cultures céréalières et oléo-protéagineuses.

À l'ouest, les vallées et terrasses de la Garonne sont dévolues à la polyculture tandis que les coteaux du Gers et de l'Ariège offrent leurs prairies aux troupeaux.

Quant aux terrasses qui longent la Garonne et le Tarn, elles sont très favorables au maraîchage et à l'horticulture.

■ Des conditions favorables aux productions de qualité

L'agriculture maintient une place importante dans l'économie locale avec notamment des secteurs dévolus à des productions de qualité tels que les

▶ Ce qu'il faut savoir

AOC et AVDQS, quelle signification ?

Les AOC (Appellation d'Origine Contrôlée) identifient l'authenticité d'un produit en relation avec l'origine géographique, le terroir, les savoir-faire locaux, la notoriété historique.

Les AVDQS (Appellation Vin De Qualité Supérieure) sont attribués à des vins dont les cépages, les conditions de production et le degré d'alcool répondent à des exigences précises. Comme les AOC, ils sont soumis à des dégustations préalables de labellisation.

vignobles : AOC Fronton et Gaillac, les Appellations de Vins De Qualité Supérieure : Saint Sardos, Lavilledieu et Coteaux du Quercy ; ou encore le maraîchage et l'horticulture dans les vallées.

En outre de vastes secteurs bénéficient d'équipements d'irrigation notamment au Nord et au sud de la vallée de la Garonne.

■ Une pression foncière croissante sur les espaces agricoles

Depuis les années 1990, l'urbanisation progressive de l'aire toulousaine impose une forte pression sur les espaces agricoles. On estime ainsi que la surface agricole utile (SAU) a baissé de 4,2 % entre 1988 et 2000 dans l'aire métropolitaine.

À cette pression de l'urbanisation s'ajoute une modification des pratiques agricoles qui tend à convertir les espaces consacrés au maraîchage, à l'élevage et aux vergers à la production de céréales et d'oléagineux.

■ Des massifs boisés à protéger

Sur l'aire métropolitaine, les boisements ne sont présents qu'en très faibles proportions. Les seuls massifs subsistant sont ceux de Bouconne, de Montech, de Buzet, de Grésigne, de Giroussens, des bords de Garonne et d'Ariège. Représentant un patrimoine écologique et paysager important, les massifs et trames boisés doivent être préservés.



Conclusion

Fortement marquée par la croissance de la population, la dynamique métropolitaine et l'urbanisation extensive, l'aire d'étude peut se définir comme un territoire jeune, au patrimoine très riche, dont le développement économique est fortement lié au contexte économique européen et mondial.

La réflexion qui s'engage pour le territoire de l'aire métropolitaine autour d'un nouveau projet d'infrastructure autoroutière doit donc porter sur cinq grandes familles d'enjeux :

- **les enjeux d'aménagement et de développement durables du territoire, en harmonie avec les objectifs que se fixent les collectivités locales,**
- **les enjeux de liaisons et d'accessibilité au regard des flux de transit, d'échanges et de dessertes locales,**
- **les enjeux de compétitivité des territoires et du rayonnement de la métropole toulousaine à l'échelle européenne,**
- **les enjeux environnementaux liés à la ressource en eau, à la préservation du milieu physique et naturel, au bruit et à la qualité de l'air, aux paysages,**
- **les enjeux liés à l'occupation humaine, au patrimoine et aux productions agricoles.**





La situation des transports et des déplacements

Après une période de forte croissance des trafics entamée dans les années 70, les engagements forts pris par la France en faveur du développement durable devraient infléchir très sensiblement cette tendance. La demande de transports devrait ainsi augmenter moins vite dans les années à venir.

Cependant la poussée démographique des régions du Grand Sud-Ouest et la dynamique toulousaine accentuent localement l'augmentation des trafics. Ainsi, à l'échelle de l'agglomération toulousaine, on constate une très forte croissance des trafics locaux, d'échange et de transit.

Ceci a notamment pour conséquence un périphérique toulousain en proie à la congestion quotidienne malgré le développement de l'offre en transports collectifs.

Les grandes tendances à l'échelle nationale

En matière de transport de voyageurs et de marchandises, à l'échelle nationale et européenne, la part de la route est depuis longtemps fortement prépondérante. Les enjeux du développement durable, les incertitudes sur les ressources énergétiques et l'évolution des attentes de la société ont conduit l'État à réorienter fortement la politique des transports en faveur des modes alternatifs à la route.

■ De nouvelles orientations résolument en faveur du développement durable

L'évolution du cadre constitutionnel, législatif et réglementaire fixant les objectifs et contraintes de la politique des transports cherche à répondre au renforcement des attentes sociales en matière de respect de l'environnement et à la sensibilisation plus forte du public aux risques sanitaires et au réchauffement climatique.

La politique des transports est particulièrement concernée par :

- **La charte de l'environnement** : adoptée le 28 février 2005, elle assigne aux autorités publiques françaises des objectifs à valeur constitutionnelle en matière de développement durable et de préservation de l'environnement.
- **Le plan climat** : rendu public le 22 juillet 2004 et actualisé en novembre 2006, il doit permettre à la France de ramener dès 2012 ses émissions de gaz à effet de serre au niveau de l'année 1990. Les principales mesures du plan climat en matière de transport portent sur l'amélioration technologique des moteurs

et des carburants, sur l'accélération de la modernisation du parc automobile notamment par une fiscalité incitative, sur l'évolution du comportement des conducteurs, sur l'amélioration du système de transports : les grands chantiers de transports complémentaires à la route ont été mis en place, avec notamment l'extension du réseau TGV.

- **Le plan national santé et environnement (PNSE)**. Ce plan, adopté en 2004, définit les actions prioritaires permettant de rendre l'environnement plus respectueux de la santé de la population. Il se décline en 45 actions, dont trois concernent les transports : réduction des émissions de particules diesel, promotion des modes alternatifs à la route et meilleure prise en compte de l'impact sur la santé dans les projets de création d'infrastructures de transport.

Le CIADT du 18 décembre 2003 est la traduction de ces évolutions :

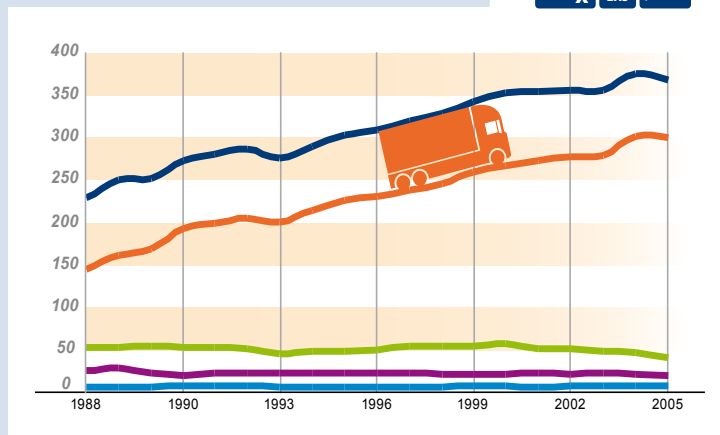
La multimodalité* (recherche d'une répartition équilibrée des échanges entre les divers modes de transport) et l'intermodalité (recherche d'une meilleure complémentarité entre ces modes en vue de leur mise en œuvre successive au sein d'une même liaison ou d'une chaîne logistique de transport) sont depuis plusieurs années au cœur des préoccupations de la Commission européenne et du Ministère en charge des Transports.

Le CIADT du 18 décembre 2003 a concrétisé cette approche en considérant que le rééquilibrage des modes constituait une des clés du développement durable des transports et devait d'abord viser le développement de chacun des modes dans les domaines où il est pertinent. A cet effet, le gouvernement a adopté un programme d'infrastructures ferroviaires et routières à réaliser ou à engager d'ici 2012, complété par les projets planifiés à l'horizon 2025.



Évolution du trafic de marchandises en France depuis 1988

en milliards de tonnes x kilomètres

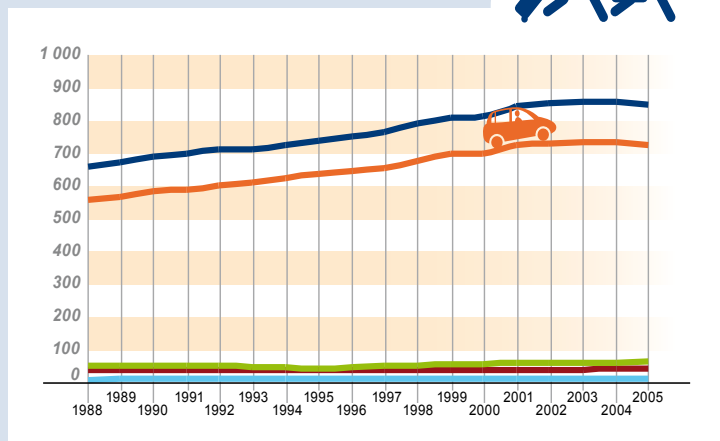


■ Ensemble des modes ■ Transport routier (pavillons français et étrangers)
■ Transport ferroviaire ■ Voie navigable ■ Oléoduc

Tonnes/kilomètres = Nombre de tonnes x Kilomètres parcourus
Source : Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables

Évolution du transport intérieur de voyageurs en France depuis 1988

en milliards de voyageurs x kilomètres



■ Ensemble des modes ■ Voitures particulières
■ Transport ferroviaire SNCF (hors Ile-de-France) ■ Transports aériens ■ Autobus, autocars

Voyageurs/kilomètres = Nombre de voyageurs x Kilomètres parcourus
Sources : Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, UTP, RATP, SNCF, DGAC

Les raisons d'une forte croissance de la demande de transports

Au cours des 30 dernières années, la croissance de la demande de transports s'est construite sur la base de 5 facteurs principaux :

- l'augmentation des échanges,
- l'élargissement de l'Union Européenne et la suppression des barrières douanières,
- la transformation des modes de vie,
- le développement des transports rapides,
- l'abondance d'une énergie à faible prix.

Cette croissance de la demande a été marquée par une forte prépondérance du transport routier. De 1980 à 2002, le volume des marchandises transportées par la route a augmenté de 85 %, faisant passer la part de marché du transport routier de 65 à 82 % pour la même période. Cette croissance s'est effectuée au détriment du ferroviaire et du fluvial. Pour les transports de voyageurs, l'automobile affirme également sa domination (86 %) même si, aujourd'hui, les autres modes de déplacement progressent en volume.

Les facteurs qui pourraient remettre en cause cette croissance

La « satiété » du marché de l'automobile et l'augmentation du prix de l'énergie

L'utilisation de l'automobile devrait croître moins rapidement. D'une part, en raison du vieillissement de la population ; d'autre part, en raison d'un ralentissement de l'accroissement du parc automobile (le nombre de voitures par foyer étant déjà élevé). Enfin, le renchérissement significatif du prix de l'énergie constitue à moyen terme un frein à la mobilité.

Le rejet par l'opinion publique

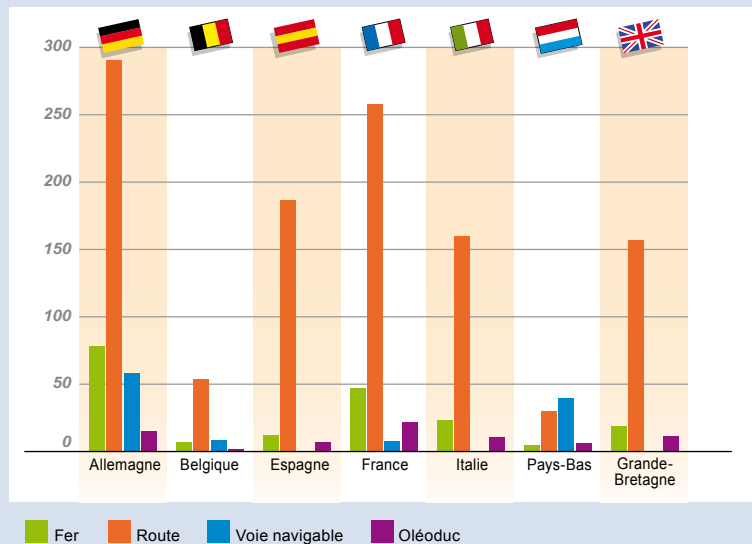
Le « tout voiture » et le « tout camion » font de plus en plus l'objet de remises en question au sein de notre société. Ceci tant pour des raisons de nuisances locales que pour leurs conséquences globales sur l'environnement.

Les politiques publiques en matière de transports et la logique de développement durable

Les politiques publiques européenne et nationale s'inscrivent dans la logique de développement durable qui implique la diminution de la pollution et la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Dans cet esprit, les collectivités territoriales mettent également en œuvre de nombreuses initiatives dans le domaine des transports collectifs ferroviaires et routiers.

Elles organisent la multimodalité des modes de déplacements dans les agglomérations, notamment dans le cadre des Plans de Déplacements Urbains. Pour être efficace, cet effort doit s'accompagner d'une politique volontariste de maîtrise du développement urbain et d'un partage équitable de la voirie.

Transports de marchandises par mode de transport en 2003 en milliards de tonnes x kilomètres



Source : CETE Sud-Ouest

➤ Ce qu'il faut savoir

Émissions de CO₂ et transports

Les émissions de CO₂ des transports routiers sur l'ensemble du territoire national ont été multipliées par 6,4 entre 1960 et 2000, cette croissance étant due d'abord à l'augmentation de la circulation, avec une multiplication par 7 des émissions des véhicules particuliers et une multiplication par 5 des émissions des poids lourds, avec une très faible augmentation des émissions des deux roues.

Les émissions de CO₂ des transports routiers sont pratiquement stables depuis 2001, du fait du ralentissement de la croissance économique, de l'amélioration technologique des véhicules, de la hausse des prix des carburants et de la réduction des vitesses pratiquées. Au niveau technologique, on note aussi des évolutions très importantes.

Ainsi, les émissions de CO₂ par km augmentent de 1960 à 1970, puis décroissent ensuite, malgré l'augmentation importante de la taille et de la puissance des véhicules. Une voiture roulant en 2000 émet en moyenne 20 % de moins de CO₂ par kilomètre qu'une voiture roulant en 1960 et 25 % de moins qu'en 1975. Après 1994, avec la mise en œuvre de l'accord européen avec les constructeurs automobiles, la consommation moyenne d'un véhicule neuf diminue par rapport à la période précédente : les véhicules n'émettent plus que 154g de CO₂/km en 2003, soit 30 % de moins qu'un véhicule neuf de 1975. Cette amélioration des normes des véhicules est cependant à nuancer en tenant compte des conditions réelles de conduite, de l'alourdissement des véhicules et du développement de la climatisation qui absorbent une partie de ces gains.

Les transports représentent en France environ 30 % des émissions de gaz à effet de serre, du fait notamment de la part importante de l'électricité nucléaire et hydraulique qui conduit à des émissions relativement limitées du secteur énergétique. Ces émissions ont augmenté depuis 1990. On note la stabilisation des émissions des transports routiers observée en 2002. Une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre au niveau national n'est donc possible qu'avec une contribution importante du secteur des transports.



■ Les perspectives à l'horizon 2050

Le rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées de mars 2006* dégage les principaux éléments de prospective suivants :

La croissance ralentie de la mobilité

Elle résulterait de la « satiété » du marché automobile, de l'atteinte d'un plafond du budget « temps transport », des coûts de plus en plus élevés de l'automobile et de l'avion et d'un pouvoir d'achat qui augmenterait moins que le coût de l'énergie.

La concentration des flux de marchandises

Les flux d'échanges industriels augmenteraient moins vite qu'actuellement, le transit et les échanges internationaux continuant leur croissance mais en se concentrant sur deux ports français - Le Havre et Marseille - et quelques grands axes de transit.

La montée des modes de transports alternatifs

Les modes alternatifs à la route et à l'aérien présentent de fortes potentialités de développement, notamment dans les grandes agglomérations, sur les axes TGV et les « autoroutes » ferroviaires et maritimes.

Mais maintien de la prédominance du mode routier

Le développement des modes de transports alternatifs ne remettrait toutefois pas en cause la suprématie du mode routier. Les nouvelles technologies (biomasse, véhicules hybrides) permettraient cependant de réduire sensiblement les émissions unitaires de gaz à effet de serre.

Ces évolutions s'inscrivent dans la perspective de la division par 4 de l'ensemble des émissions de CO₂.

■ A l'horizon 2020-2025, une croissance modérée

La croissance de la demande de transports intérieurs devrait se poursuivre pendant les 20 prochaines années. Cependant, selon les différentes hypothèses établies par le Ministère en charge des Transports, son rythme devrait être désormais plus modéré.

Une croissance de l'ordre de 50 % de l'ensemble des flux des transports sur les grands axes nationaux

En tablant sur une croissance du Produit Intérieur Brut de 1,9 % par an, les transports intérieurs de

* « Démarche prospective transport 2050 - éléments de réflexion »

marchandises enregistreraient une croissance de 35 % d'ici 2025. Les transports interurbains de voyageurs connaîtraient pour leur part une hausse de 47 %, pour la même période, tous modes de transports confondus.

Le transport ferroviaire de voyageurs en forte hausse

A l'inverse du transport aérien national, les perspectives de croissance du transport ferroviaire sont importantes. Elles sont liées à la réalisation de nouvelles lignes à grande vitesse mais restent conditionnées à la qualité des services offerts (fréquence, tarifs, interconnexions, etc.).

Un ralentissement de la croissance des déplacements urbains et péri-urbains

La conjugaison du vieillissement de la population et de la stabilité du nombre moyen des déplacements par personne devrait également avoir un effet modérateur sur la croissance des déplacements locaux.

Une inversion de tendance pour le fret ferroviaire et fluvial

En régression constante ces dernières années pour cause de parc vieillissant et de manque de compétitivité par rapport à la route, le fret ferroviaire pourrait bénéficier de l'accroissement du transport longue distance et de l'aménagement de nouveaux axes tels l'autoroute ferroviaire Perpignan - Luxembourg (1 000 km), la ligne Ecofret Atlantique ou Lyon-Turin. Pour sa part, le transport fluvial devrait se maintenir en volume. La réalisation de la liaison Seine Nord lui apportera une croissance positive sur le long terme.

Ce qu'il faut savoir

Les gaz à effet de serre

- Le gaz carbonique ou dioxyde de carbone (CO_2), provenant essentiellement de la combustion des énergies fossiles et de la déforestation.
- Le méthane (CH_4), qui a pour origine principale l'élevage des ruminants, la culture du riz, les décharges d'ordures ménagères, les exploitations pétrolières et gazières.
- Les halocarbures (HFC et PFC), gaz réfrigérants utilisés dans les systèmes de climatisation et la production de froid, gaz propulseurs des aérosols.
- Le protoxyde d'azote ou oxyde nitreux (N_2O), qui provient de l'utilisation des engrais azotés et de certains procédés chimiques.
- L'hexafluorure de soufre (SF_6), utilisé par exemple dans les transformateurs électriques.



Les flux de transports

En matière de transports, l'agglomération toulousaine est au cœur d'un système d'infrastructures en étoile : grands axes routiers, autoroutiers et ferroviaires. De plus, le principal aéroport de la région se situe au sein de l'agglomération toulousaine. En dehors des relations avec Paris et l'international qui se font majoritairement avec l'avion, la route est le mode de déplacement prédominant pour l'ensemble des autres flux qu'ils soient interrégionaux, régionaux, métropolitains ou locaux. Ces trafics sont en forte augmentation. Ainsi le trafic de transit qui traverse l'agglomération toulousaine sans s'y arrêter a doublé en 7 ans entre 1996 et 2003 et le trafic d'échange qui met en relation l'agglomération avec le reste du territoire a augmenté de 30 %.

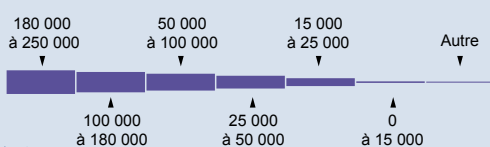
Les flux nationaux et européens de transports

Les grands corridors de transport 2005

Véhicules légers et poids lourds



Trafics moyens journaliers sur autoroutes en 2005



Source : SETRA

■ Midi-Pyrénées, un territoire de liaison entre les grands corridors de transports

Aujourd'hui les échanges entre l'Europe du nord et la péninsule ibérique se concentrent sur les deux corridors maritimes, routiers et ferroviaires situés de part et d'autre de la chaîne pyrénéenne. Le trafic y est intense en raison de l'important développement économique de l'Espagne et du Portugal. Dans les échanges de marchandises, le mode routier a connu une croissance beaucoup plus forte que le maritime et le ferroviaire entraînant des flux de plus en plus importants de poids lourds sur les deux axes autoroutiers nord-sud. La région Midi-Pyrénées est peu concernée par ce trafic de poids lourds internationaux. Elle enregistre par contre un flux significatif de voitures et de camions reliant l'Atlantique et la Méditerranée via l'agglomération toulousaine.

■ La prédominance du mode aérien dans les relations nationales et internationales

Sur Paris-Toulouse, pour les transports en commun, la part de marché de l'avion est de 69 % contre 31 % pour le rail. Cette proportion atteint 93 % pour les voyages d'affaires. De même, les vols en direction des grandes métropoles européennes représentent environ 35 % du trafic passagers de l'aéroport, soit près de deux millions de passagers par an.

Quatrième aéroport français hors Paris, la plateforme de Toulouse Blagnac dessert 39 destinations au quotidien dont 15 en France et 17 en Europe. Avec un total de près de 5,8 millions de passagers en 2005, elle a enregistré une croissance de 9 % de son trafic passagers depuis 2003.

Cette croissance s'appuie sur l'attractivité de ses destinations internationales qui drainent deux millions de passagers par an mais aussi sur la qualité et les fréquences de son offre à l'échelle nationale. Le trafic national total 2005 s'établit à 3 800 000 passagers dont presque 3 millions pour la navette Toulouse - Paris.

Toulouse Blagnac est également le premier aéroport de province pour le transport de marchandises.



ses. L'activité fret et poste a représenté en 2005 un total de 56 419 tonnes, en hausse de 9 % par rapport à 2004.

■ Toulouse, une grande métropole régionale qui n'est pas encore reliée au réseau TGV

À l'échelle nationale et inter-régionale, l'offre ferroviaire actuelle ne permet pas l'aller/retour dans la journée tant vers Paris que vers Lyon. Si pour les échanges longues distances, le fer est une alternative efficace à la route, il faudra attendre la mise en service de la LGV* Toulouse-Bordeaux en prolongement de la LGV Paris-Bordeaux pour que le train puisse prendre des parts significatives de marché à l'avion pour les déplacements à grande distance. La LGV Toulouse-Bordeaux amènera également un report de l'ordre de 700 000 à 800 000 voyageurs par an de la route vers le fer. Ces éléments sont pris en compte dans ce dossier.

Les flux régionaux et interrégionaux

■ La prédominance du mode routier

La route est le mode privilégié pour les trafics de transit et d'échange à l'échelle inter-régionale et régionale. L'axe principal relie l'Atlantique à la Méditerranée, de Bordeaux à Marseille en passant par Toulouse et Montpellier. Il s'inscrit dans une logique économique « Grand Sud » qui inclut 7 régions pyrénéennes franco-espagnoles.

L'aire métropolitaine toulousaine est également au carrefour de plusieurs autres axes structurants : l'A 20 vers le nord, l'A 64 qui relie le piémont pyrénéen à la Méditerranée, l'A 66 vers l'Ariège, l'Andorre et l'Espagne, l'A 68 vers Albi et Rodez.

■ Toulouse, nœud ferroviaire

Les régions limitrophes drainent un flux important de voyageurs : l'Aquitaine (1 050 000), le Languedoc-Roussillon (930 000), le Limousin (200 000). Entre 1996 et 2003, les liaisons entre le Midi-Pyrénées et les deux régions Aquitaine et Languedoc-Roussillon ont enregistré une croissance de 273 000 passagers. La gare de Matabiau concentre une large part de ces trafics.

► Les questions que l'on peut se poser

Quelles marchandises circulent dans la région ?

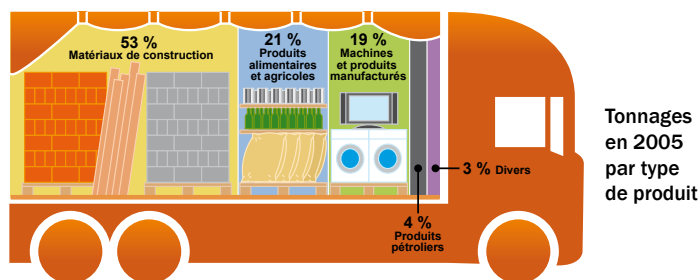
Plus de 110 millions de tonnes circulent chaque année sur les routes et les voies ferrées de la région. Les flux internes à Midi-Pyrénées représentent les 2/3 de ce tonnage. Le trafic d'échange représente pour sa part 34 millions de tonnes dont 14 millions de tonnes en expédition vers d'autres régions et 20 millions de tonnes qui entrent dans la région.

La prédominance du mode routier dans le transport de fret

La part du fret ferroviaire dans le trafic de marchandises en Midi-Pyrénées est inférieure à la moyenne nationale. Elle représente moins de 5 % du tonnage global (2 % pour les flux internes à la région).

Les principales marchandises transportées :

- Les matériaux de construction représentent 60 millions de tonnes, soit plus de 50 % du tonnage transporté.
- Les machines et objets manufacturés : 19 %.
- Les produits agricoles et les animaux vivants : 9 %.
- Les produits pétroliers : 4,2 % (dont moins d'1/3 sont transportés par le rail).



Source : CETE

Les flux à l'échelle métropolitaine

■ Les transports collectifs en part croissante

Dans l'aire métropolitaine, les transports collectifs reposent en grande partie sur le réseau ferroviaire des TER qui relie Toulouse et les villes moyennes de : Albi, Auch, Castres, Carcassonne, Foix, Pamiers, Mazamet, Montauban et Saint-Gaudens.

Pour les échanges entre l'ensemble du territoire métropolitain situé au-delà de l'aire urbaine et Toulouse, les liaisons TER assurent le transport quotidien de 4 450 voyageurs, soit 7,5 % environ des déplacements quotidiens automobiles sur les mêmes relations. Le nombre de voyageurs a plus que doublé par rapport à 2002.

■ Un modèle de développement urbain qui favorise le mode routier

Le dynamisme économique et la situation géographique de Toulouse en font depuis plusieurs années une des métropoles régionales connaissant la plus forte croissance démographique de France et du Grand Sud Ouest Européen.

Pour ces populations nouvelles venues du bassin parisien ou des régions limitrophes, la qualité de vie offerte par l'aire urbaine toulousaine s'est incarnée prioritairement dans l'habitat individuel qui représente aujourd'hui un logement sur deux. Rien d'étonnant dans ces conditions à ce que l'agglomération cumule un étalement urbain

record et l'une des densités de population les plus faibles en France. A superficie égale, elle compte quatre fois moins d'habitants que sa grande voisine espagnole, Barcelone.

La faible densité rend difficile le développement de transports en commun efficaces en péri-urbain et fait de la voiture le moyen de transport utilisé majoritairement pour tous les types de déplacements en particulier pour les déplacements domicile-travail qui s'allongent.

■ Un réseau d'infrastructures en étoile autour de Toulouse

En Midi-Pyrénées, la configuration des principales voies de communication routières, autoroutières et ferroviaires s'organise en étoile autour de Toulouse. Cette disposition radiale fait que l'on ne peut aller de Montauban à Foix, de Saint-Gaudens à Albi, de Moissac à Castres ou d'Auch à Villefranche de Lauragais sans passer par l'agglomération toulousaine.

Eclatement des flux routiers d'échange en 2003 entre l'agglomération toulousaine et les bassins de vie des villes moyennes tous véhicules (véhicules/jours)



■ Agglomération toulousaine ■ Aire urbaine ■ Aire Métropolitaine

Source : CETE Sud-Ouest

Les flux pour l'agglomération toulousaine

Transit et échange : une forte croissance

Trafic de transit : 39 000 véhicules/jour, un doublement en 7 ans

Entre 1996 et 2003, ce trafic a plus que doublé au niveau de l'agglomération toulousaine, passant de 18 500 à 39 000 véhicules par jour. Le nombre de poids lourds a augmenté moins vite sur ces 7 ans et correspond désormais à 15 % de l'ensemble des flux. Ce sont donc 5 500 camions qui traversent chaque jour l'agglomération sans s'y arrêter. Le trafic de transit se répartit entre trois axes principaux :

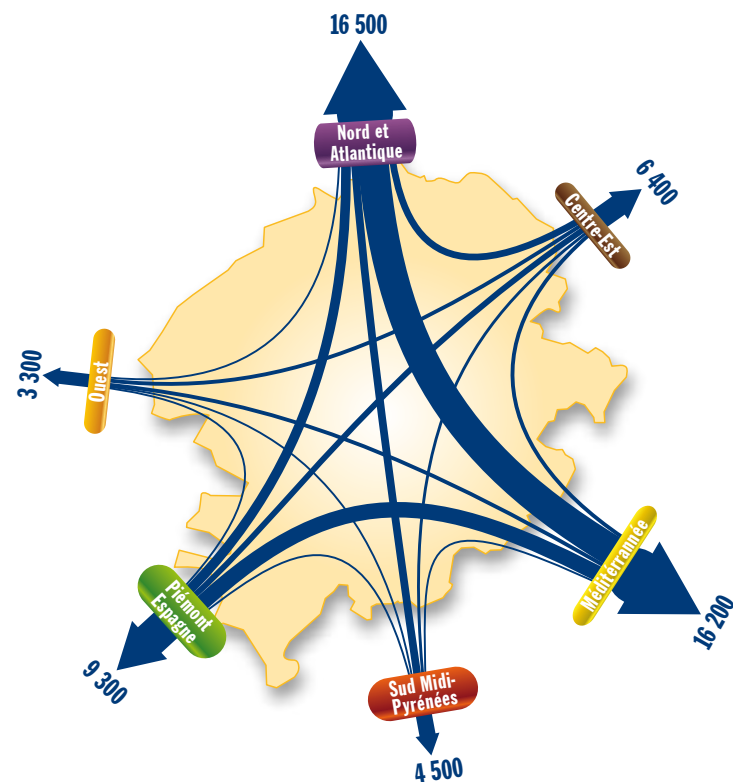
- entre Atlantique et Méditerranée,
- entre Nord et Méditerranée,
- entre Piémont espagnol et Méditerranée.

Deux autres axes de moindre importance (piémont Espagne - Nord et Atlantique, Sud Midi-Pyrénées - Nord et Atlantique) drainent plus de 4 000 véhicules/jour.



Les principaux flux de transit traversant l'agglomération toulousaine en 2003

en nombre de véhicules/jour



Source : CETE Sud-Ouest

Ce qu'il faut savoir

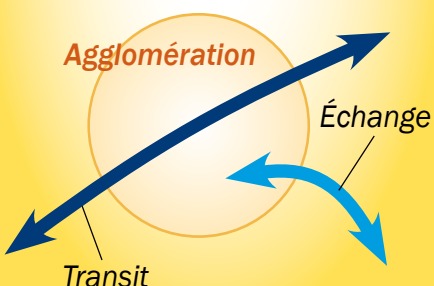
Transit, échange : quelle signification ?

Transit :

qualifie un déplacement dont l'origine et la destination se situent tous deux en dehors d'un périmètre défini, celui d'une agglomération par exemple.

Échange :

qualifie un déplacement dont l'une des extrémités (le point de départ ou d'arrivée) se situe à l'intérieur d'un périmètre défini et l'autre à l'extérieur.



**Trafic d'échange avec l'agglomération :
237 000 véhicules/jour, + 14 % en 7 ans**

Composé à 80 % de déplacements dont le point de départ ou d'arrivée se situe à moins de 100 km de Toulouse, le trafic d'échange se répartit sur l'ensemble des axes routiers et autoroutiers de l'agglomération. Sur la période 1996-2003, ce trafic a enregistré une croissance de 14 % et continue sa forte progression. La part des poids lourds dans cette famille de trafic est faible, 6 %, soit de l'ordre de 11 000 véhicules/jour.

Des trafics de transit et d'échange essentiellement liés à l'aire métropolitaine

Parmi les 39 000 véhicules en transit qui traversent chaque jour l'agglomération toulousaine :

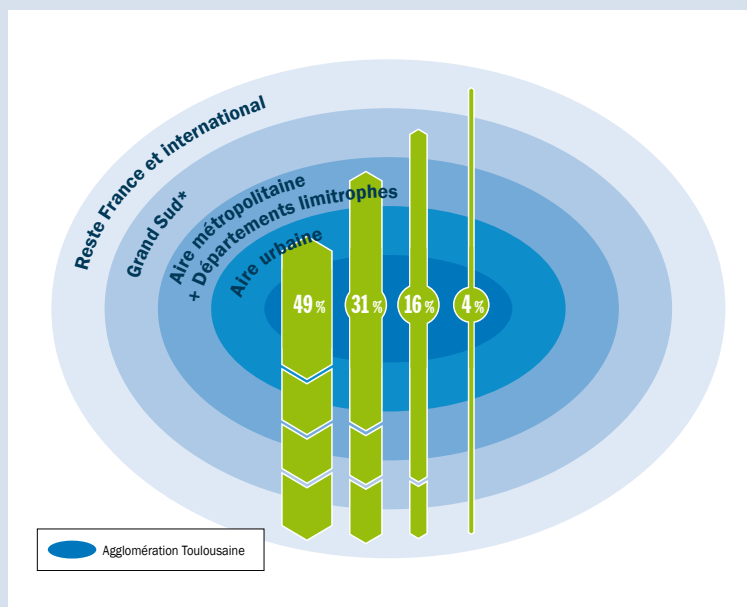
- 80 % de ces véhicules ont leur point de départ ou de destination dans l'aire métropolitaine
- 50 % ont à la fois leur point de départ et de destination dans l'aire métropolitaine
- 25 % (environ 10 000 véhicules par jour) ont leur point de départ et d'arrivée dans la 2^{ème} couronne péri urbaine autour de Toulouse (aire urbaine).

Le « grand » transit circulant à l'échelle régionale, nationale ou européenne ne représente que 7 500 véhicules/jour.

Pour sa part, le trafic d'échange avec l'agglomération toulousaine s'effectue en quasi totalité au sein de Midi-Pyrénées et avec les régions limitrophes : Aquitaine, Languedoc-Roussillon, Limousin. Les échanges avec le reste de la France et l'international se situent à hauteur de 8 500 véhicules/jour, dont un millier de poids lourds.

Le transit tous véhicules en 2003

par rapport à l'agglomération toulousaine

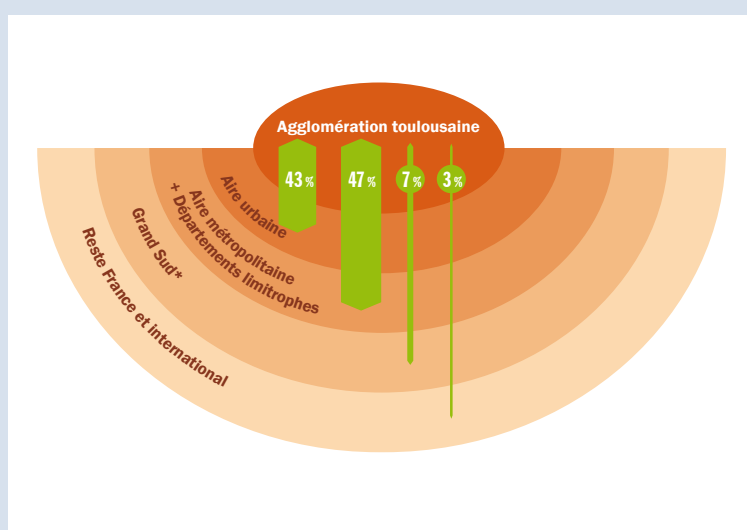


80% des flux de transit sont, en origine ou en destination, dans l'aire métropolitaine.

*Grand Sud : régions limitrophes et départements Midi-Pyrénées non limitrophes de l'aire métropolitaine
Source : CETE Sud-Ouest

Les flux d'échanges tous véhicules en 2003

par rapport à l'agglomération toulousaine



90% des échanges concernent l'aire métropolitaine et les départements limitrophes.

*Grand Sud : régions limitrophes et départements Midi-Pyrénées non limitrophes de l'aire métropolitaine
Source : CETE Sud-Ouest

■ Les déplacements locaux internes à l'agglomération

La façon dont se déplacent les habitants de l'agglomération toulousaine a fait l'objet de plusieurs enquêtes depuis les années 1970, la dernière remonte à 2003. Tous les modes de déplacements (marche, transports en commun, deux roues, voitures) sont concernés.

De manière globale, et à périmètre constant, les déplacements ont fortement augmenté à Toulouse entre 1996 et 2003 (+ 23 %) du fait de la croissance démographique conjuguée à la croissance de la mobilité des habitants (+12 %).

Les différentes enquêtes montrent :

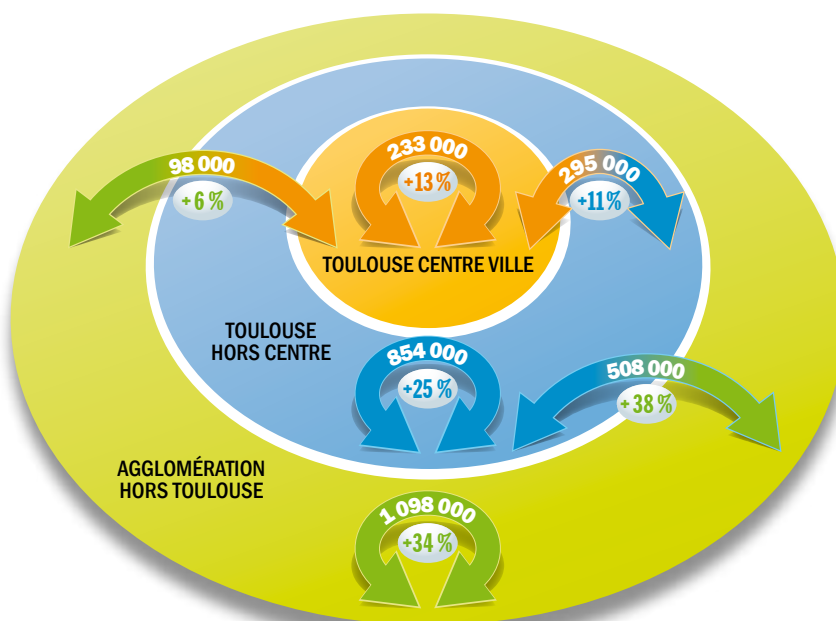
- Un maintien de la part de la marche à pied dans les déplacements quotidiens (23 % de l'ensemble des déplacements en 2003) après une baisse dans les années 90. Cependant, elle reste légèrement inférieure à la moyenne nationale (25 %).
- L'augmentation de l'usage de la voiture pour les déplacements urbains : alors qu'elle représen-

tait 41 %, soit autant que la marche dans les années 80, la voiture représente aujourd'hui 63 % de l'ensemble des déplacements. La part de la voiture reste pourtant stable dans l'agglomération toulousaine depuis les années 90 et semble même diminuer légèrement entre 1996 et 2003.

- La part des transports collectifs dans les déplacements quotidiens est relativement faible (environ 10 %). Elle reste cependant stable dans l'agglomération toulousaine, grâce aux investissements importants réalisés sur le métro depuis 1993.
- La part des deux roues toutes catégories confondues est plus importante dans l'agglomération toulousaine que dans la moyenne des agglomérations françaises : l'absence relative de relief, le climat et la présence d'une population importante d'étudiants jouent certainement en faveur de ce mode de transport. C'est ce mode qui a connu la plus forte augmentation entre 1996 et 2003 (+ 81 % pour les 2 roues motorisés, + 39 % pour les vélos).

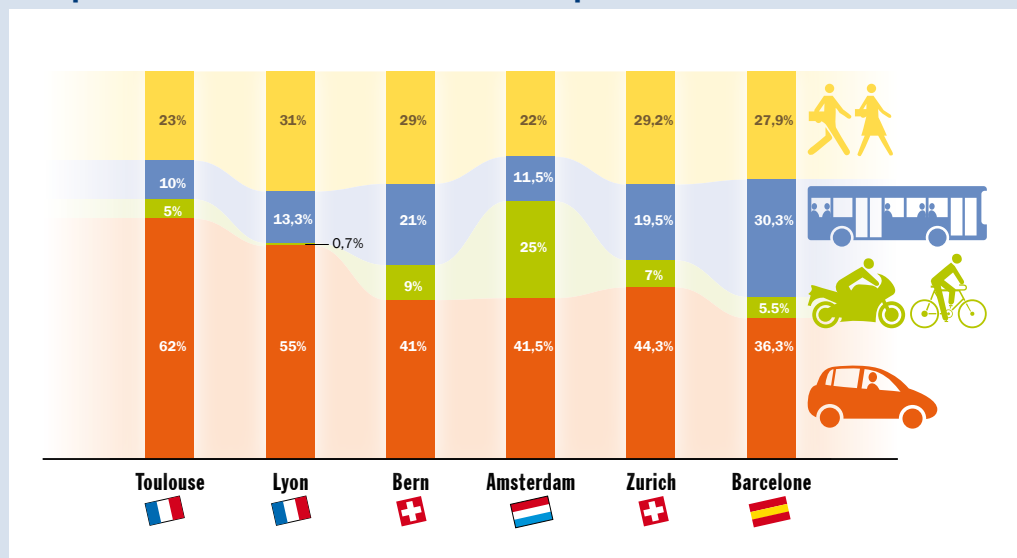
Déplacements internes à l'agglomération, tous modes confondus

Situation en 2003 et évolution par rapport à 1996



Source : Enquête ménages 2003

Les modes de déplacement : Toulouse et les métropoles européennes les plus vertueuses en matière de transport en commun



Source : SESAME 1997

La prédominance de la voiture (62 % des déplacements)

Entre 1996 et 2004, le nombre de déplacements automobiles dans l'agglomération est passé de 1 608 000 à 1 942 000, soit plus de 300 000 déplacements supplémentaires.

Cette croissance globale masque des évolutions très différentes selon les territoires. Les déplacements automobiles internes à la ville de Toulouse ont diminué de 9% alors qu'ils ont pratiquement quadruplé en périphérie sur la période 1996-2003.

Le taux de motorisation par personne et par ménage de Toulouse est un des plus élevés constatés sur des agglomérations françaises de taille comparable.

Comme le montre le graphique ci-dessus, l'automobile occupe une part importante dans les modes de déplacements si l'on compare Toulouse aux métropoles européennes les plus « vertueuses » en matière de développement de transports en commun et de modes doux.

Les transports en commun de l'agglomération ne représentent que 10 % des déplacements

Les réseaux de bus

Constitués sous la responsabilité du Syndicat Mixte des Transports en Commun (Tisséo SMTc),

autorité organisatrice des transports en commun urbains (qui regroupe le Grand Toulouse, la communauté d'agglomération du SICOVAL et un syndicat intercommunal de transports), les réseaux actuels de transports urbains desservent 84 communes à partir de 57 lignes déployées sur un territoire de 612 km². Ils sont au service d'un bassin de population de 700 000 personnes. En 2002, ils ont assuré le transport de 77 millions d'usagers, soit une moyenne quotidienne de 212 000 personnes transportées.

Le métro

Entre 1994 et 2004, la fréquentation du métro est passée de 27 à près de 40 millions de voyageurs, soit une moyenne de 110 000 voyageurs par jour.

La hausse constante des trafics sur le réseau de voirie de l'aire urbaine

La croissance régulière des mouvements journaliers à l'intérieur de l'aire urbaine associée à celle des trafics de transit et d'échange engendre des phénomènes de saturation de plus en plus fréquents.

Ainsi, l'amélioration de l'accessibilité routière de Toulouse réalisée depuis vingt ans est aujourd'hui contrecarrée par une congestion croissante dans l'agglomération, en particulier sur le périphérique qui joue un rôle stratégique dans le système de déplacement local.

Périphérique : l'anneau unique où se concen

La configuration en étoile de tous les axes routiers et autoroutiers structurant les dessertes régionales et le trafic longue distance aboutit à la convergence de tous les flux extérieurs vers l'anneau périphérique toulousain.

À cette forte convergence, s'ajoute la fonction d'épine dorsale que joue le périphérique vis-à-vis des voies rapides urbaines de l'agglomération. Cette infrastructure supporte ainsi des flux de voitures de nature très variées et des automobilistes qui se comportent différemment.

■ L'anneau périphérique, point de convergence de tous les flux extérieurs

Les principales voies de communication routières et autoroutières de Midi-Pyrénées sont organisées en étoile autour de Toulouse. Cette configuration radiale oblige ainsi la plupart des liaisons entre agglomérations de la région à transiter par le périphérique toulousain.

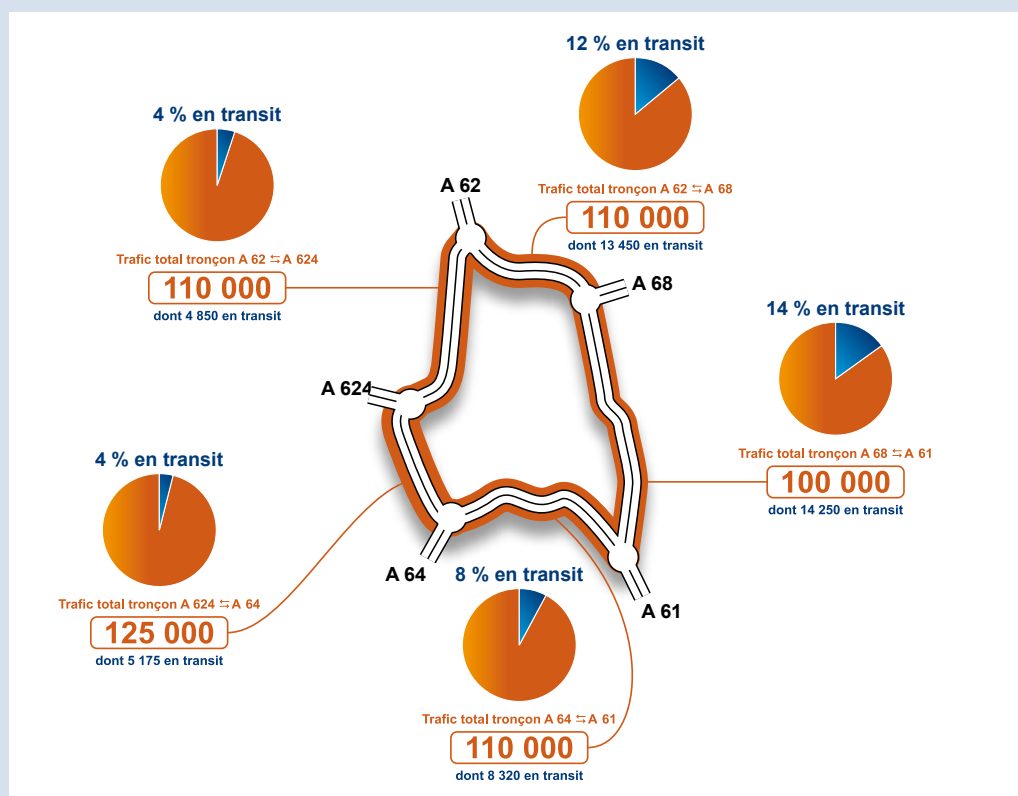
À ce transit « régional » vient s'ajouter le transit de longue distance, tel que celui assurant les liaisons de

type Bordeaux-Marseille, piémont espagnol-Méditerranée ou Paris-Méditerranée.

C'est le périphérique Est qui supporte le trafic de transit le plus important. Il atteint jusqu'à 14 % de l'ensemble du trafic. Ce pourcentage est relativement stable en heures creuses comme en heures de pointe.

Dans le même temps, le trafic d'échange entre l'agglomération toulousaine et les autres territoires de l'aire métropolitaine — villes moyennes et pôles d'équilibre — ne cesse de croître et s'élève à près de 200 000 véhicules par jour.

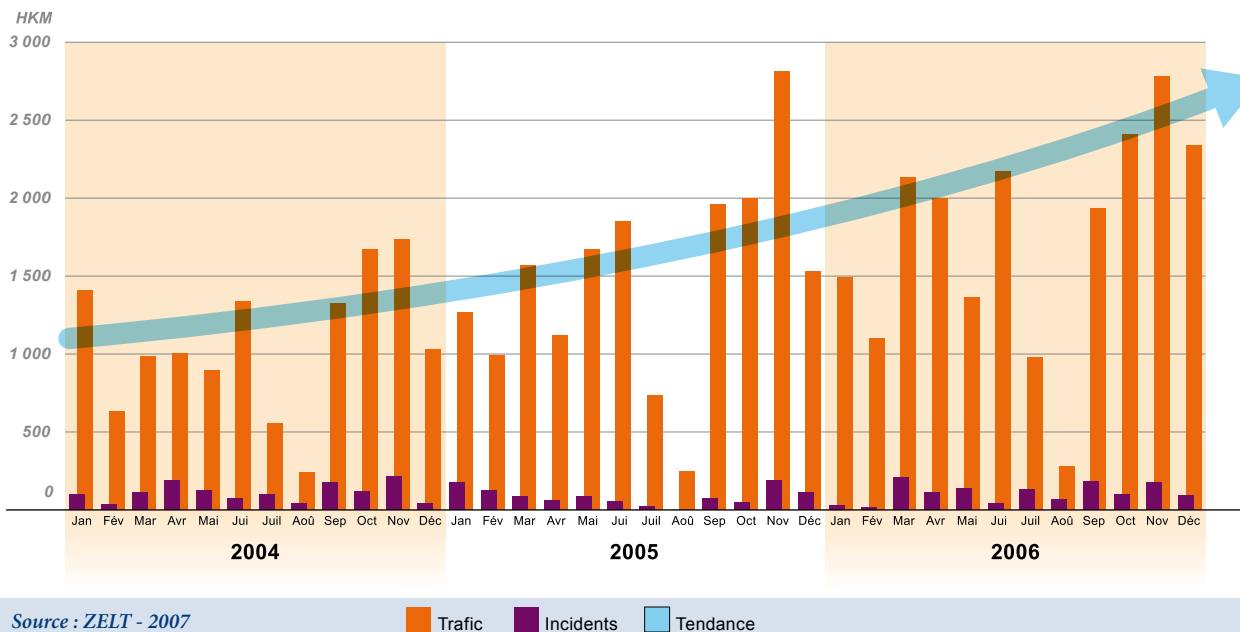
Le trafic de transit par rapport à l'agglomération et au Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) 2003 sur les tronçons du périphérique de Toulouse



Source : CETE Sud-Ouest

trent tous les trafics

Évolution mensuelle 2004 - 2006 de la densité des bouchons sur l'ensemble du périphérique
 exprimée en heures/km (Unité HKM = longueur des bouchons en km x durée en heures)



■ L'anneau périphérique, épine dorsale du réseau routier de l'agglomération

Le périphérique joue un rôle majeur dans les déplacements internes à l'agglomération. Sa localisation par rapport aux grands équipements, aux zones d'activités économiques et aux territoires les plus peuplés de l'agglomération lui confère un véritable rôle de rocade urbaine. De ce fait, il est emprunté au quotidien par les usagers, même sur de très courtes distances.

L'anneau toulousain est actuellement la seule infrastructure de l'agglomération qui permet les trajets de périphérie à périphérie, voire, dans certains cas, de quartier à quartier. Une étude menée en 2000, conclut que 20 % des déplacements en voiture générés par des personnes vivant dans l'agglomération utilisent le périphérique, soit 245 000 déplacements/jour. Et près d'un quart de ces déplacements concerne des liaisons de périphérie à périphérie.

Pour la plupart, ces trajets utilisent le périphérique sur de courtes distances. On estime à 80 000 le nombre des usagers qui sortent du périphérique à l'un des deux échangeurs qui suit leur entrée. Ce chiffre passe à 120 000 pour une sortie à l'un des 3 échangeurs qui suit. La moitié des déplacements locaux empruntent ainsi le périphérique sur des distances inférieures à 5 km.

■ Une situation de plus en plus préoccupante

Un trafic de plus en plus dense

Le trafic routier sur les voies rapides de Toulouse en général, sur le périphérique en particulier, se situe à un niveau très élevé. Certaines sections atteignent d'ores et déjà un trafic de l'ordre de 120 à 140 000 véhicules par jour (moyenne sur l'année), avec des pointes à plus de 160 000 véhicules plusieurs dizaines de jours dans l'année.

Un trafic en hausse constante

Entre 1990 et 1996, on a constaté une évolution moyenne annuelle supérieure à 2,5 % par an sur l'ensemble des sections du périphérique. Depuis 1996, on observe une évolution moyenne annuelle supérieure à 5 % par an sur un nombre important de sections.

Des accès de plus en plus difficiles vers le centre, les services, les bassins d'activité

Les principales difficultés concernent l'accès au centre de Toulouse et à ses principaux équipements : gare ferroviaire et routière de Matabiau, administrations, sièges des grandes entreprises. Pour la périphérie, les problèmes se concentrent, aux heures de pointe, sur les accès :

- à la plate-forme aéroportuaire Toulouse-Blagnac,



➤ Ce qu'il faut savoir

Les bouchons : quels créneaux horaires, quelle incidence sur la vitesse ?

Les bouchons et ralentissements se forment essentiellement aux périodes de pointe du matin et du soir. Leur amplitude a tendance à s'étendre avec les années. Le suivi des perturbations par les services gestionnaires des voies rapides met en évidence quelques zones particulières. Malgré l'importance croissante de ces perturbations, les vitesses moyennes pratiquées sur le périphérique aux périodes de pointe restent au-dessus de 50 km/h. On a cependant constaté une diminution régulière, de l'ordre de 25 %, durant ces deux dernières années : de 63 à 51 km/h en moyenne.

Durée quotidienne moyenne d'engorgements en 2006 par section



Accroissement des bouchons. Quels effets ?

Les bouchons et leur croissance régulière ont des effets directs tant pour les usagers que pour les transports de marchandises. Ces effets sont globalement négatifs :

- ils génèrent stress, énervement, fatigue...
- ils élèvent le niveau de pollution et de bruit...
- ils accroissent la circulation sur d'autres voies...
- ils ont d'importants effets économiques : surcoût financier, heures perdues, perte éventuelle de clients...

Face à ces effets négatifs, quelques conséquences positives peuvent être néanmoins mises en avant :

- transfert vers les transports collectifs si l'offre est suffisante et le service de qualité,
- suppression des déplacements inutiles ou regroupement.

- aux grands complexes industriels et tertiaires de Blagnac, Labège, Colomiers, Saint-Martin-du-Touch,
- aux centres hospitaliers et universitaires.

Un risque majeur de blocage en cas de problème

En cas d'incident ou d'accident provoquant un arrêt momentané de circulation sur cet anneau unique où se concentrent tous les trafics, il faudrait redouter, par « effet domino », la dégradation des conditions de circulation pouvant aller jusqu'au blocage de tous les accès névralgiques à l'agglomération.

Des effets négatifs sur la sécurité et la circulation routière

Des conflits d'usage liés à l'accumulation des trafics

L'accumulation, sur le périphérique, de trafics d'origines différentes crée des interactions et des risques de conflits liés aux comportements spécifiques des différentes catégories d'usagers.

L'usager en transit cherche généralement à traverser l'agglomération le plus rapidement possible. Empruntant le périphérique sur une grande distance, entre sections autoroutières, il utilise de préférence les voies de gauche. Ayant tendance à continuer son trajet « sur la lancée », il a parfois du mal à anticiper les situations et à adapter sa conduite au contexte urbain.

L'usager en échange cherche à identifier et à rejoindre son point de sortie du périphérique. Ayant parfois une connaissance approximative de l'environnement toulousain, ses principales préoccupations sont de comprendre la signalisation et de ne pas rater sa sortie. Il peut être conduit à réduire sa vitesse et à effectuer sans anticipation des manœuvres de dernier instant pour rejoindre la bonne file ou la sortie.

L'usager local dispose d'une bonne connaissance de l'environnement. Il sait en général où se situent les perturbations et peut les anticiper. Il adopte souvent un style de conduite qui favorise les manœuvres volontaires de dernier moment... ce qui peut surprendre les usagers en transit ou en échange.

Des vitesses qui chutent fortement aux heures de pointe

Depuis 2004, plusieurs campagnes de mesures ont été effectuées aux heures de pointe sur le périphérique. Associées aux données des capteurs fixes, elles indiquent qu'en moyenne, un usager effectuerait le tour complet de l'anneau à une vitesse variant de 60 km/h à 67 km/h selon le sens de rotation. Ces valeurs sont bien sûr relatives. Elles ne tiennent pas compte des perturbations susceptibles de survenir et des ralentissements réguliers sur certaines sections comme Rangueil-Le Palays, par exemple. Il est fréquent en effet, aux heures de pointe, que la vitesse moyenne des automobiles sur les sections Ouest et Sud tombe à 10-15 km/h.

Il faut également souligner qu'entre 2004 et 2006, les vitesses moyennes sur le périphérique ont connu une chute de l'ordre de 25 %.

Des perturbations quotidiennes

2 000 bouchons, ralentissements et autres événements perturbateurs sont déclarés chaque année sur le périphérique de Toulouse. L'examen des enregistrements de ces incidents révèle qu'ils sont dus à 90 % à l'importance du trafic, à 7 % à des accidents et à 3 % à d'autres phénomènes. Additionnés, ces événements occasionnent annuellement une perturbation de l'ordre de 15 000 heures x kilomètres, soit l'équivalent global d'une perturbation permanente de 1,7 km.

La section Ouest du périphérique est la plus concernée par les bouchons et ralentissements. Ils représentent 63 % du total des encombrements du département, et presque les deux tiers du volume des encombrements des voies rapides urbaines.

Les questions que l'on peut se poser

Bouchons et perturbations, quel coût ?

Sur la base des perturbations constatées en 2006 sur le périphérique de Toulouse, on peut estimer à 2,3 millions le nombre d'heures passées par l'ensemble des usagers dans les encombrements. Et cela, quelle que soit l'origine de la perturbation, saturation du trafic, accident ou chantiers.

La conséquence du temps passé et son estimation financière sont forcément différentes pour chaque usager. En effet, le coût de l'heure est fonction du véhicule utilisé (véhicule léger, poids lourd) d'une part, et du motif de déplacement de l'autre. En tenant compte de la répartition du trafic selon ces critères, le prix du temps est ainsi estimé à 9,4 euros par heure.

Globalement, le coût des encombrements sur le périphérique de Toulouse a été estimé à 22 millions d'euros pour l'année 2006. Il s'agit toutefois d'une estimation a minima, à laquelle il conviendrait d'ajouter les encombrements induits sur les bretelles d'échangeurs et les voies contiguës.

Pourrait-on élargir le périphérique à 2 x 4 voies ?

L'aggravation croissante et régulière des conditions de circulation sur l'anneau périphérique toulousain a conduit à évaluer la pertinence d'une mise à 2 x 4 voies de cette infrastructure.

Cette réflexion reposait notamment sur l'existence pour certaines sections d'une quatrième voie dite « d'entrecroisement » destinée à faciliter les entrées et les sorties des véhicules ainsi que les changements de file qui en résultent.

Un aménagement difficile à réaliser

Construit progressivement depuis 1975 pour la partie Ouest et 1990 pour la partie Est, le périphérique toulousain est aménagé à 2 x 3 voies dans sa plus grande partie. La croissance urbaine l'a peu à peu enclavé au cœur de l'agglomération, un tissu bâti riche de secteurs d'habitat urbain ou résidentiel venant border la majeure partie de son linéaire.

Cette situation engendre plusieurs difficultés pour un aménagement à 2 x 4 voies :

- des emprises foncières insuffisantes, conduisant à des expropriations dans des secteurs à forte densité d'habitat en particulier à l'ouest et au sud,
- d'importants impacts de l'infrastructure sur l'environnement et le cadre de vie des riverains (bruit, pollution) impliquant de nombreuses mesures de protection,
- l'élargissement de tous les éléments et ouvrages d'art de l'infrastructure : chaussées, ponts, échangeurs, passages supérieurs... Des travaux lourds et complexes à réaliser sans interruption de l'exploitation.

Des points névralgiques sur chaque section

La section « Est », plus récente, s'insère dans un contexte bâti aujourd'hui relativement moins contraint que la section Ouest.

Elle s'inscrit cependant, sur une grande partie de son linéaire au sein de la vallée inondable de l'Hers et y jouxte des zones d'activité ainsi que de vastes sites de loisir (zone artisanale de Montaudran, aéroport de Lasbordes, Cité de l'Espace, équipements sportifs des Argoulets...).

Le site inscrit du bois de Limayrac et ses abords (domaines de Filaire et Martini) sont situés en surplomb du périphérique.

Plus au Nord, en quittant la vallée de l'Hers pour rejoindre l'échangeur de Lalande, la rocade s'insère dans une trame bâtie plus urbaine où se cumulent les enjeux liés à l'habitat et au cadre de vie.

Enfin, l'existence d'un emplacement réservé Réseau Ferré de France entre la Roseraie et Montaudran est une contrainte forte.

Sur les sections « Ouest » et « Sud », l'aménagement rencontrerait un large ensemble de difficultés. Les abords du périphérique sont très contraints. Il s'insère au sein d'une trame urbaine particulièrement dense notamment sur les deux secteurs suivants où le bâti jouxte au plus près la rocade et se trouve en situation de surplomb par rapport à la voirie :

- entre l'échangeur des Demoiselles et celui d'Empalot,
- entre l'échangeur de Casselardit et celui des Ponts Jumeaux.

Il faut de plus souligner la présence à proximité de grands ensembles de logements sociaux dans les secteurs Cépière-Bordelongue et Empalot-Lespinet.

En outre, il franchit par deux fois la Garonne, dans des sites particulièrement délicats où se cumulent des enjeux très marqués :

- à hauteur des Ponts Jumeaux en milieu urbain (site paysager inscrit aux abords de l'interface entre le Canal du Midi (protégé au titre des monuments historiques, site classé et inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO) et le Canal de Brienne,
- au Sud, où il jouxte la voie ferrée et un site industriel à risque (Isochem), dans le large secteur des bras inférieur et supérieur, sensible sur le plan écologique (milieux humides protégés classés NATURA 2000),
- dans sa partie Nord le périphérique Ouest jouxte le Canal Latéral à la Garonne au sein de la zone inondable de cette dernière et le long de larges zones d'activité en pleine expansion (site industriel à risque ESSO SAF).

Enfin, il comporte des échangeurs très rapprochés, et de nombreux ouvrages complexes (franchissements Garonne, canal, etc.) qui nécessiteraient des travaux délicats.

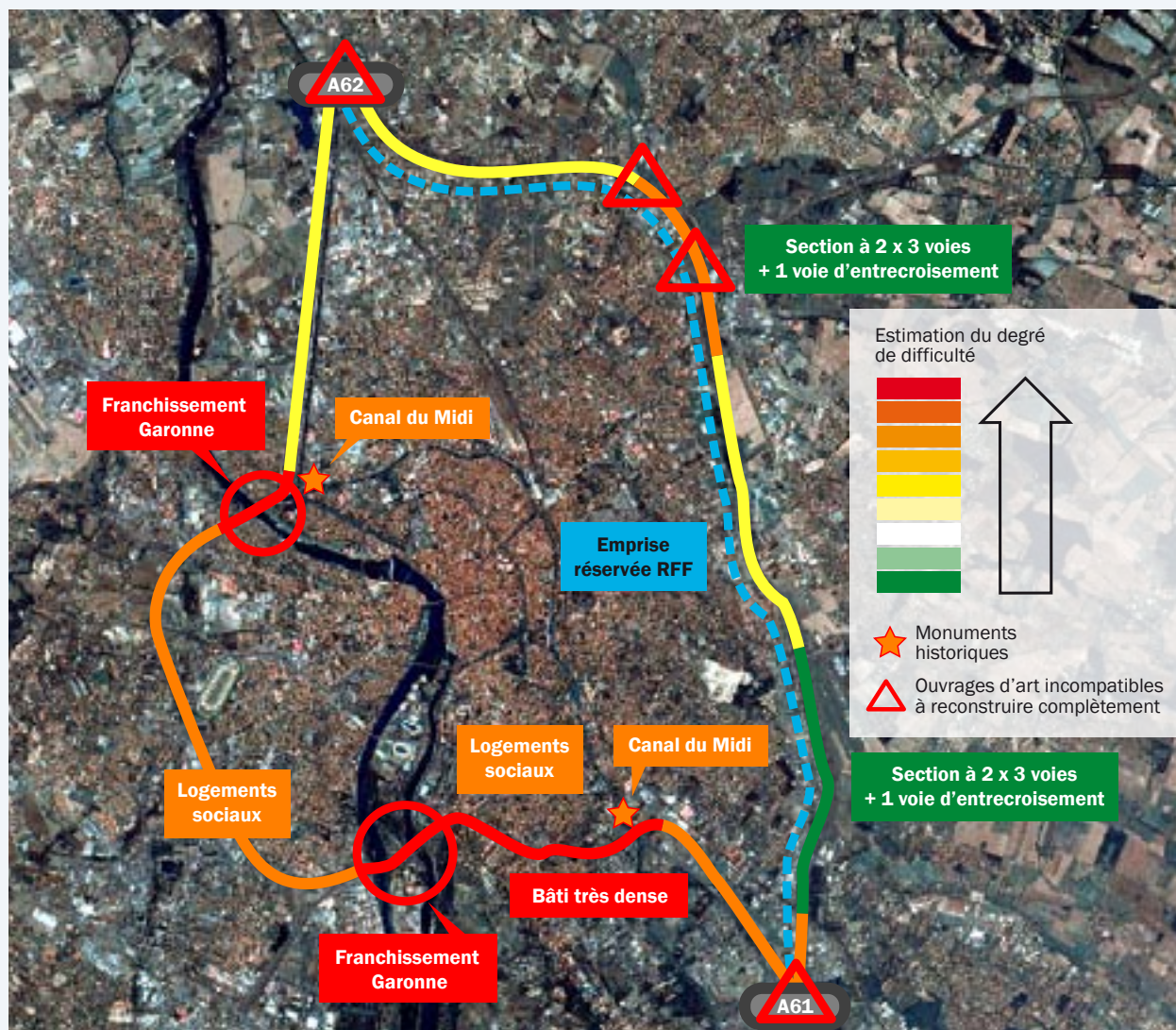
Un chantier long et contraignant

A titre d'exemple, la durée des travaux pour la mise à 2x4 voies de la section Est a été estimée entre 3 et 4 ans. Cette durée s'explique par la nécessité de maintenir la circulation ce qui complique singulièrement le chantier. Ces travaux seraient synonymes pendant toute leur durée d'une très forte congestion de la circulation sur cette section, induite par la diminution du nombre de voies et leur rétrécissement ; elle se répercuterait globalement sur les conditions de circulation sur le périphérique.

Un bénéfice mitigé, des effets contestables

L'aménagement d'un périphérique à 2 x 4 voies conduit dans tous les cas à la même conclusion : sa réalisation viendrait accroître encore l'attractivité de cette infrastructure. De ce fait, les trafics sur les sections à 2 x 4 voies atteindraient alors des niveaux encore supérieurs à ceux que supporterait le périphérique actuel en 2020.

Dès sa mise en service, la rocade à 2 x 4 voies connaîtrait à l'heure de pointe du soir des trafics supérieurs à 8 000 véhicules/heure et dans chaque sens, soit la limite de sa capacité.

Les obstacles à la mise à 2 x 4 voies du périphérique

De plus, les études sur l'aménagement de l'infrastructure ont permis d'estimer les gains de temps potentiels. Ils ne dépassent pas les cinq minutes sur la totalité du parcours Nord-Sud, et encore moins à l'horizon 2020.

Aux résultats attendus non satisfaisants s'ajouteraient, de plus, de nombreux effets indésirables :

- un risque accru de congestion, voire de paralysie, dû à la concentration des trafics sur l'infrastructure avec d'importantes répercussions sur tout le réseau de voies pénétrantes,
- des risques accrus d'accidents à proximité des échangeurs en raison de l'entrecroisement et des changements rapides de files entre véhicules entrants et sortants,

- de fortes difficultés d'interventions en cas d'accident et de travail pour les chantiers d'entretien.

Une hypothèse écartée

Au choix de la mise à 2 x 4 voies du périphérique toulousain, s'oppose enfin un dernier argument majeur. Il inciterait à l'usage de la voiture pour des déplacements internes à l'agglomération, alors que toutes les orientations exprimées par les collectivités vont en faveur d'un développement durable axé sur le développement des transports collectifs et des modes de déplacements « doux ».

L'ensemble de ces éléments a conduit à écarter l'hypothèse d'une mise à 2 x 4 voies du périphérique.

Conclusion

Malgré les initiatives prises au niveau européen et national en faveur du ferroviaire et des transports collectifs, les études prospectives montrent que le mode automobile devrait rester prédominant tant pour les déplacements que pour les transports de marchandises.

À l'échelle locale, cette tendance est accentuée par plusieurs phénomènes : une forte croissance du transit liée notamment à la dynamique des régions du Grand Sud-Ouest, une croissance démographique locale supérieure à la moyenne nationale favorable à l'augmentation des déplacements d'échange entre l'agglomération toulousaine et les départements et régions voisines, un développement péri-urbain mal maîtrisé favorable à l'usage de la voiture pour les déplacements entre l'agglomération toulousaine et sa périphérie. À l'heure actuelle, la structure du réseau de voirie conduit à concentrer tous ces flux en forte augmentation sur une seule et même infrastructure : le périphérique toulousain. On y constate de ce fait une dégradation régulière des conditions de circulation qui pourrait conduire rapidement à une situation inacceptable.

Préparer l'avenir exige donc de mettre en perspective tous les efforts entrepris par l'État et les différentes collectivités en matière de planification urbaine, de protection de l'environnement, de déplacements et de transports collectifs afin de voir si ces politiques suffiront à faire face aux besoins à l'horizon 2020.





ORGANISATION DU TERRITOIRE ET DES DÉPLACEMENTS : Les solutions déjà envisagées et la situation prévisible en 2020

À l'échelle de la métropole toulousaine, la croissance des trafics est en très grande partie générée par les déplacements quotidiens de ses habitants. Face à ce constat, les collectivités ont entrepris une démarche d'organisation du territoire plus économe en espace et en déplacements. Elle s'accompagne d'une politique volontariste en faveur des transports collectifs et des modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Les grandes politiques nationales en faveur d'un rééquilibrage au profit des modes alternatifs à la route, les démarches de planification et les projets locaux à moyen et long terme, permettent de se projeter en 2020 pour analyser les conditions de déplacements à cet horizon en particulier sur le périphérique toulousain.

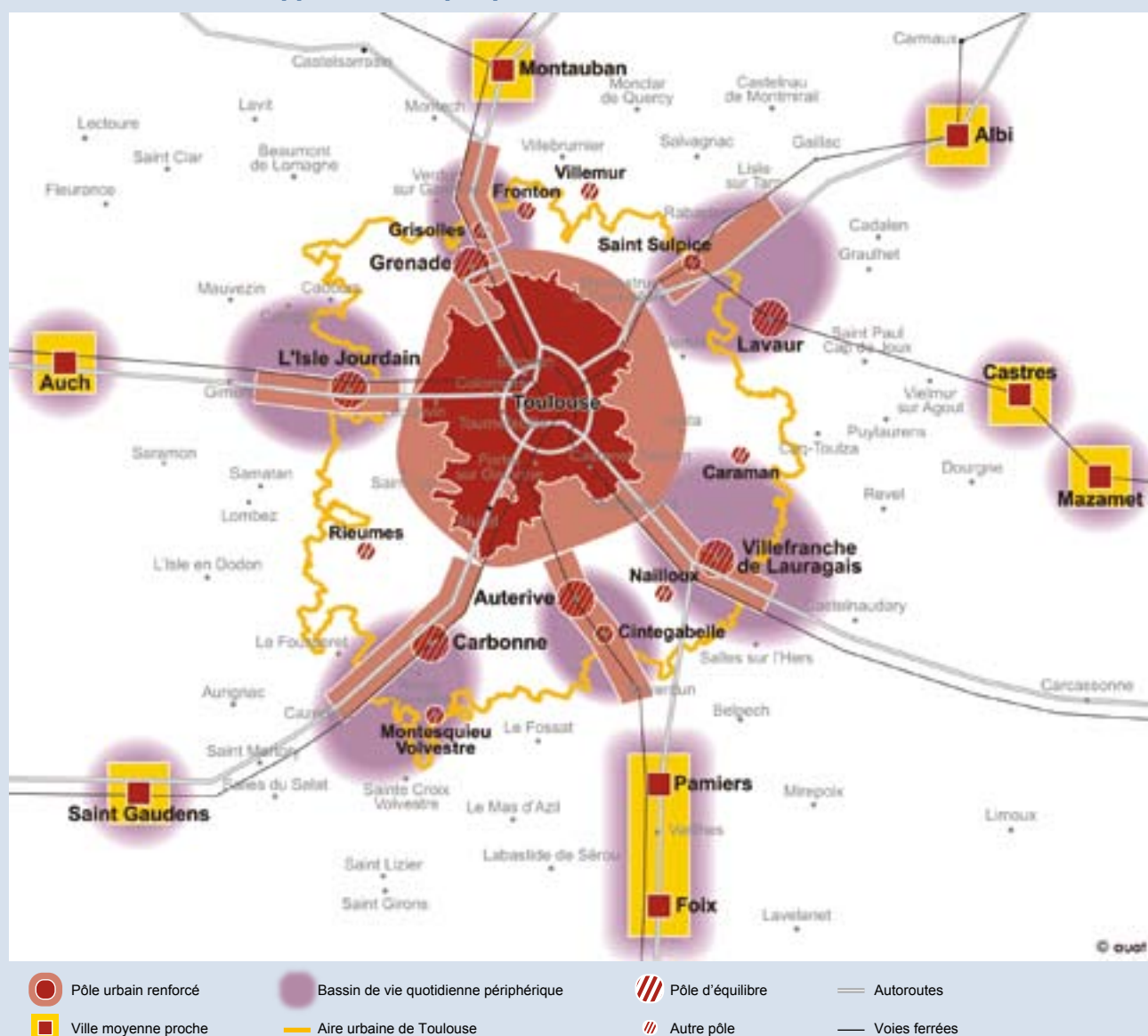
Une meilleure maîtrise du développement urbain

Les besoins de déplacements sont étroitement liés aux distances qui séparent le domicile des bassins d'emplois, des écoles, commerces, services et loisirs.

Dans l'aire urbaine toulousaine, ces besoins se sont multipliés ces dernières années en raison de la forte expansion urbaine vers la périphérie. La dynamique démographique, la faible densité du développement urbain en périphérie, et un déséquilibre persistant dans la localisation des emplois entre centre et périphérie ont pour conséquence l'utilisation croissante de la voiture individuelle.

Face à ce constat, une nouvelle organisation mieux maîtrisée du développement a été adoptée par les élus de l'aire urbaine. Elle permettra de limiter les déplacements au sein du territoire. Un certain nombre de territoires voisins de l'aire urbaine se lancent également dans des démarches de planification intercommunale.

Le modèle de développement adopté par les élus de l'aire urbaine



Source : AUAT

pour limiter les déplacements

■ Un nouveau modèle de développement urbain

En 2002, les élus de l'aire urbaine toulousaine ont entrepris une large réflexion sur l'organisation du territoire. Initiée par l'État, conduite en association avec la Région, le Département et les chambres consulaires, cette réflexion a abouti en janvier 2005 à l'adoption d'une charte pour un aménagement cohérent du territoire. L'idée centrale est de densifier les petites villes et les villes moyennes bien desservies par le réseau ferroviaire afin de structurer le développement urbain, de rapprocher les services des usagers, de favoriser les modes de déplacements alternatifs, de réduire le nombre des déplacements quotidiens et leur dépendance à la voiture. Pour y parvenir, la charte a défini 4 grands axes d'aménagement futur du territoire qui serviront à encadrer les futurs schémas de cohérence territoriale (SCOT) :

- assurer l'autonomie des territoires dans la complémentarité,
- intégrer les habitants et garantir l'accès à la ville pour tous,
- organiser les échanges dans l'aire urbaine et avec les autres territoires,
- valoriser les espaces naturels et agricoles, gérer de manière économe les ressources naturelles et prévenir les risques majeurs.

Afin de mettre en œuvre ce projet de façon cohérente, les élus se sont engagés dans une démarche de planification dont la cohérence est assurée pour l'ensemble de l'aire urbaine (340 communes) par un groupement d'intérêt public : le GIP Interscot.

Assurer l'autonomie des territoires dans la complémentarité

Entre les pôles urbains constitués par l'agglomération toulousaine et les villes moyennes, les territoires et communes de la périphérie, il existe une forte situation de dépendance. Le modèle de développement choisi se propose de réduire cette dépendance en valorisant les spécificités de chaque bassin de vie

➤ Ce qu'il faut savoir

Qu'est ce qu'un SCOT ?

C'est un document de planification à long terme à l'échelle intercommunale. Il traduit les grandes orientations du projet de développement durable d'un territoire.

La « démarche Aire Urbaine » : le GIP Interscot

La démarche Aire Urbaine repose sur la constitution de quatre Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT). Ils concernent l'Agglomération Toulousaine, le Nord Toulousain, le Lauragais et le Sud Toulousain. Pour assurer ensemble la conduite de la démarche, les élus ont créé un groupement d'intérêt public, le GIP Interscot. Ce groupement réunit les syndicats mixtes en charge des SCOT afin de garantir la cohérence de la démarche sur l'ensemble des territoires.

Les différents SCOT de l'aire métropolitaine



■ SCOT de l'aire urbaine toulousaine ■ Autres SCOT de l'aire métropolitaine

Plusieurs SCOT sont lancés sur les territoires de l'aire métropolitaine en plus de ceux de l'aire urbaine toulousaine.

Source : DRE Midi-Pyrénées

et en organisant leur complémentarité. Il s'appuie pour cela sur une organisation nouvelle autour de 3 maillons essentiels :

- l'agglomération toulousaine avec son centre (Toulouse et proche banlieue) et ses polarités secondaires,
- les bassins de vie de l'espace péri-urbain organisés autour de pôles d'équilibre constitués par les petites villes autour de Toulouse,
- les villes moyennes régionales en étoile autour de Toulouse.

Intégrer les habitants et garantir l'accès à la ville pour tous

Dans chaque bassin de vie, l'offre d'équipements et de services doit atteindre un niveau satisfaisant pour répondre aux attentes des habitants actuels et futurs. Cette offre concerne :

- le logement avec une volonté de diversité et d'équilibre entre l'individuel et le collectif, le locatif et l'accession à la propriété,
- l'aménagement urbain et la disponibilité du foncier.

Organiser les échanges dans l'aire urbaine et avec les autres territoires

Il s'agit de développer un véritable réseau de transport multimodal qui favorise la pratique des transports collectifs et garantit l'accès à la ville pour tous. Parallèlement, un « urbanisme de proximité » doit se mettre en place pour implanter équipements, services, commerces et habitat à proximité des gares, stations, arrêts et pôles d'échanges de ce réseau.

L'amélioration des liaisons ferroviaires

Entre 2000 et 2006, l'État, la Région Midi-Pyrénées et Réseau Ferré de France ont consacré 159 millions d'euros à l'amélioration des infrastructures ferroviaires de Midi-Pyrénées.

Dans le même temps, dans le cadre de son Plan Régional des Transports, la Région multipliait par 2 l'offre ferroviaire en termes de trains et de dessertes, et inaugurerait le cadencement de 2 lignes TER. Avec pour résultat une augmentation de 59 % du nombre de voyages sur le réseau régional. Cette politique soutenue d'amélioration va encore s'amplifier.

Principes d'organisation des dessertes ferroviaires régionales



Typologie de desserte - Horizon 2020

Desserte de proximité (Omnibus)

- Proche banlieue Cadence 30 mn
- Grande banlieue Cadence 30 mn
- Terminus agglomération

- Réseau de villes Cadence 60 mn
- Territoire Cadence 120 mn
(240 mn pour Brive-Rodez-Millau)

Desserte intervalles

- Axe Brive-Rodez-Millau : En relation avec Toulouse :
 - Cadence 240 mn
 - Cadence 60 mn
 - Cadence 120 mn

Source : Région Midi-Pyrénées

■ Préparer l'arrivée de la grande vitesse à Toulouse

À la suite du débat public organisé en 2005, Réseau Ferré de France a décidé de lancer les études préparatoires du projet de Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse. La LGV Sud Europe Atlantique sera ainsi constituée à terme de 3 branches Paris-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne qui permettront d'inscrire le sud-ouest de la France dans le réseau européen à grande vitesse.

On peut envisager le début des travaux courant 2013 après la Déclaration d'Utilité Publique. Cette nouvelle ligne permettra d'aller de Toulouse à Bordeaux en 1 h (contre 2 h aujourd'hui) et à Paris en 3 h (contre 5 h aujourd'hui).

■ Moderniser le réseau

L'État, la Région, Réseau Ferré de France et la SNCF se sont fixé pour objectif d'augmenter la part du train dans les transports et pour cela d'améliorer le service aux usagers. Pour cela, 351 millions d'euros - dont 93 millions pour la part État - ont été inscrits au volet ferroviaire du Contrat de Projet État-Région 2007-2013. Outre le financement des études liées à la LGV, ces investissements contribueront en priorité à :

- désaturer « l'étoile ferroviaire » toulousaine et, en particulier, améliorer l'accessibilité et les capacités de la gare Toulouse-Matabiau,
- poursuivre la modernisation des infrastructures ferroviaires régionales dans une optique de développement des dessertes.



Parallèlement, une partie du budget inscrit au Contrat de Projet sera consacrée à la nécessaire remise à niveau du réseau ferré régional. En effet, sa dégradation constatée limite les possibilités d'amélioration du service.

La régénération et l'entretien du réseau ferroviaire devient un élément clef pour assurer le niveau de service envisagé par le Plan Régional des Transports ; à défaut d'investissement conséquent ce pourrait être un frein au développement du transport ferroviaire régional.

L'État a mis en place au niveau national un plan de renouvellement du réseau ferré doté de 1,8 milliard d'euros sur la période 2006-2010 pour assurer la remise en état du réseau classique. Le Conseil régional, pour sa part, a lancé un emprunt de 500 millions d'euros pour accompagner et accélérer les opérations en Midi-Pyrénées.

■ Poursuivre l'amélioration des services aux usagers

Pour la période 2007-2013, le nouveau Plan Régional des Transports s'est fixé 4 priorités :

- généralisation du cadencement sur les dessertes. Cette logique de circulation des trains selon une fréquence établie (quart d'heure, demi-heure ou plus) permet de simplifier l'offre pour l'utilisateur.
- intensification des dessertes de proximité vers la proche et la grande banlieue, les réseaux de villes et les bassins d'emplois.
- renforcement du maillage entre les villes moyennes avec des liaisons express inter-villes,
- amélioration des correspondances entre les différents modes de transport.

La Région s'engage en outre à poursuivre les évolutions en cours pour développer l'offre ferroviaire et la fréquentation du réseau :

- améliorer la complémentarité entre les différents modes de transports collectifs ferroviaires, autocars, réseaux urbains,
- développer les tarifications, la télé-billetique et l'information multimodale,
- faciliter l'accessibilité aux réseaux régionaux, en particulier pour les personnes à mobilité réduite.

➤ Les questions que l'on peut se poser

La LGV, quels effets sur les modes aérien, routier, ferroviaire ?

La LGV et l'avion :

la mise en service de la LGV devrait entraîner un report d'environ 1 million de passagers/an de l'avion vers le train.

La LGV et la route :

elle permettrait le report de 700 à 800 000 voyageurs/an de la route vers le rail, en particulier sur les axes Toulouse-Bordeaux et Toulouse-Ile de France.

La LGV et le ferroviaire :

elle ferait passer de 19 % à 50 % la part de marché du rail entre Toulouse et Paris.

Qu'est ce que le transport combiné et le ferroutage ?

Le transport combiné consiste à faire voyager une marchandise dans un seul contenant - conteneur ou remorque - sur un parcours associant le rail à la route.

Le ferroutage est une forme de transport combiné où le camion lui-même est chargé sur le train pour une partie de son trajet. Le transport combiné n'est économiquement viable que pour les grandes distances (au moins 700 km). En Midi-Pyrénées, il est désormais favorisé par l'existence de navettes performantes entre Toulouse, Marseille, Fos et Bordeaux.

Le développement des transports en commun

Lors de la dernière enquête en Midi-Pyrénées, il ressortait que 52 millions de voyageurs avaient utilisé en 2003 des autocars assurant un service interurbain ; à titre de comparaison, les transports urbains enregistraient la même année 87 millions de voyageurs, (80 millions pour l'agglomération toulousaine) mais pour des trajets sensiblement plus courts.

Les Conseils généraux sont les autorités compétentes pour l'organisation des transports scolaires et des transports interurbains routiers. Pour l'ensemble de la région, cela représente pour les transports scolaires 43 % des voyageurs transportés (service le plus fréquenté), et pour les lignes régulières 25 %.

Par ailleurs, les transports occasionnels privés représentent 27 % du total et les transports organisés par les entreprises pour leur personnel 5 %.

■ En Haute-Garonne

En Haute-Garonne, le Département a choisi de s'investir au-delà de ses missions obligatoires. Ses initiatives portent sur l'aide au développement des autres réseaux de transports collectifs ainsi que sur son partenariat pour mettre en place de nouvelles technologies billettiques favorisant l'intermodalité des transports.

Transports scolaires : la gratuité pour 77 000 élèves

Depuis 1984, les transports scolaires desservant les écoles, collèges et lycées du département sont gratuits. Cette activité repose sur la gestion d'un réseau de plus de 1000 circuits spéciaux. Ils représentent 53 % des trajets effectués par les élèves et environ 12 millions de déplacements annuels. Le budget affecté par le Conseil Général au transport scolaire – 39 millions d'euros en 2007 – concerne également les trajets des élèves sur d'autres réseaux de transport, ferroviaires ou urbains.



Transports interurbains : 1,5 million de déplacements par an

Sous la bannière « Arc en Ciel », le Département déploie un réseau de 63 lignes régulières desservant 390 communes. En 2006, les autocars du réseau ont accompli 4 millions de kilomètres, ce qui correspond à 1,5 million de déplacements.

Une forte participation à la complémentarité des modes de transport

A travers le réseau « Arc en Ciel », le Conseil Général s'applique également à créer des points d'échanges avec les autres modes de transport. C'est ainsi qu'une quinzaine de navettes assurent les liaisons avec les réseaux ferroviaire et urbain. De même, des correspondances sont organisées avec le métro.

Par ailleurs, le Département travaille en partenariat avec la Région et Tisséo-SMTC à la création d'une nouvelle billettique et d'une offre tarifaire commune à l'ensemble des réseaux de transports.

Des aides financières pour le développement des réseaux de transports collectifs urbains

Cet effort en faveur des transports collectifs se prolonge par une participation financière importante au développement du réseau métro-bus urbain de l'agglomération toulousaine et à l'extension des transports à la demande en zone rurale (prise en charge du déficit d'exploitation à hauteur de 35 %).

départementaux

■ Dans les autres départements de l'aire métropolitaine

Ariège

Le service interurbain départemental est composé de 19 lignes régulières. Le réseau structure le territoire ; il est complété par un service de « Transport à la demande » qui dessert environ 160 communes, en assurant le rabattement des passagers sur les lignes régulières. Le transport scolaire est assuré à 7 350 élèves pour un coût de 6,5 millions d'euros ; les lignes régulières sont également ouvertes aux scolaires.

Gers

Le système interurbain départemental est composé de 3 lignes qui, associées aux 9 régionales, permettent de structurer le territoire. Le réseau des services de « Transport à la demande » d'initiative locale (107 communes desservies) devrait se développer dans le futur. Le transport scolaire est assuré à 14 000 élèves pour un coût d'environ 8 millions d'euros.

Tarn

Le système de transport interurbain départemental repose sur 17 lignes régulières qui relient les principaux bourgs aux pôles urbains d'Albi et de Castres Mazamet. Le transport à la demande assure la desserte de 115 communes. Le transport scolaire assure le transport de 18 000 élèves et représente un coût d'environ 13 millions d'euros.

Tarn-et-Garonne

Le système de transport interurbain départemental comprend 13 lignes régulières. Le « Transport à la demande » assure la desserte d'une centaine de communes. Le transport scolaire concerne 13 500 élèves et représente un coût de 11 millions d'euros.

Aude

Les lignes régulières sont au nombre de 104 ; les lignes départementales sont mixtes (scolaires et autres passagers). Le « Transport à la demande », assurant aujourd'hui la desserte de 7 communes, devrait se développer à l'échelle de l'ensemble du territoire. Le transport scolaire concerne plus de 15 000 élèves et représente un coût de 14 millions d'euros.



Le développement des transports en commun

Initiée dans les années 1980, la réflexion sur les transports alternatifs à la voiture s'est enrichie au fil des ans de nouveaux outils. Le Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine d'abord, puis le Plan de Déplacements Urbains (PDU) à partir de 2001, ont dessiné un réseau destiné à assurer l'accessibilité multimodale à la métropole régionale.

La croissance régulière des déplacements, automobiles en particulier, impose aujourd'hui de nouveaux efforts en faveur des transports en commun et des autres solutions alternatives.

Le réseau de transport en commun en site propre prévu au PDU à l'horizon 2015

TRANSPORTS

- Ligne métro
- Antenne site propre
- Système guidé
- Transport Commun en Site Propre + axes prioritaires
- Lignes S.N.C.F. et gares
- ⇒ Prolongement ligne B

CONNEXIONS ET EQUIPEMENTS

- Pôles d'échange principaux
- Universités

EQUIPEMENTS REMARQUABLES

1. Zone verte des Argoulets
 2. Aéroport
 3. Hôtel du département
 4. Centre des congrès P. Baudis
 5. Cité administrative
 6. Hôtel de ville
 7. Préfecture
 8. Hôtel de région
 9. Stadium-Parc des expositions
- Ⓜ CHU Centre Hospitalier Universitaire



Source : Tisséo SMTC

urbains



mise en service en 1993 et, dès 1996, s'engagent les études préliminaires de la deuxième ligne.

Parallèlement, autour du métro, le réseau de bus se développe en surface, avec des parcs-relais connectés au réseau de voies rapides et la desserte de Colomiers par un train cadencé au quart d'heure : la ligne C.

Le Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine (SDAT), approuvé le 11 décembre 1998, a posé les bases d'une politique de déplacements au service d'un projet de développement durable, fondée sur deux grands principes :

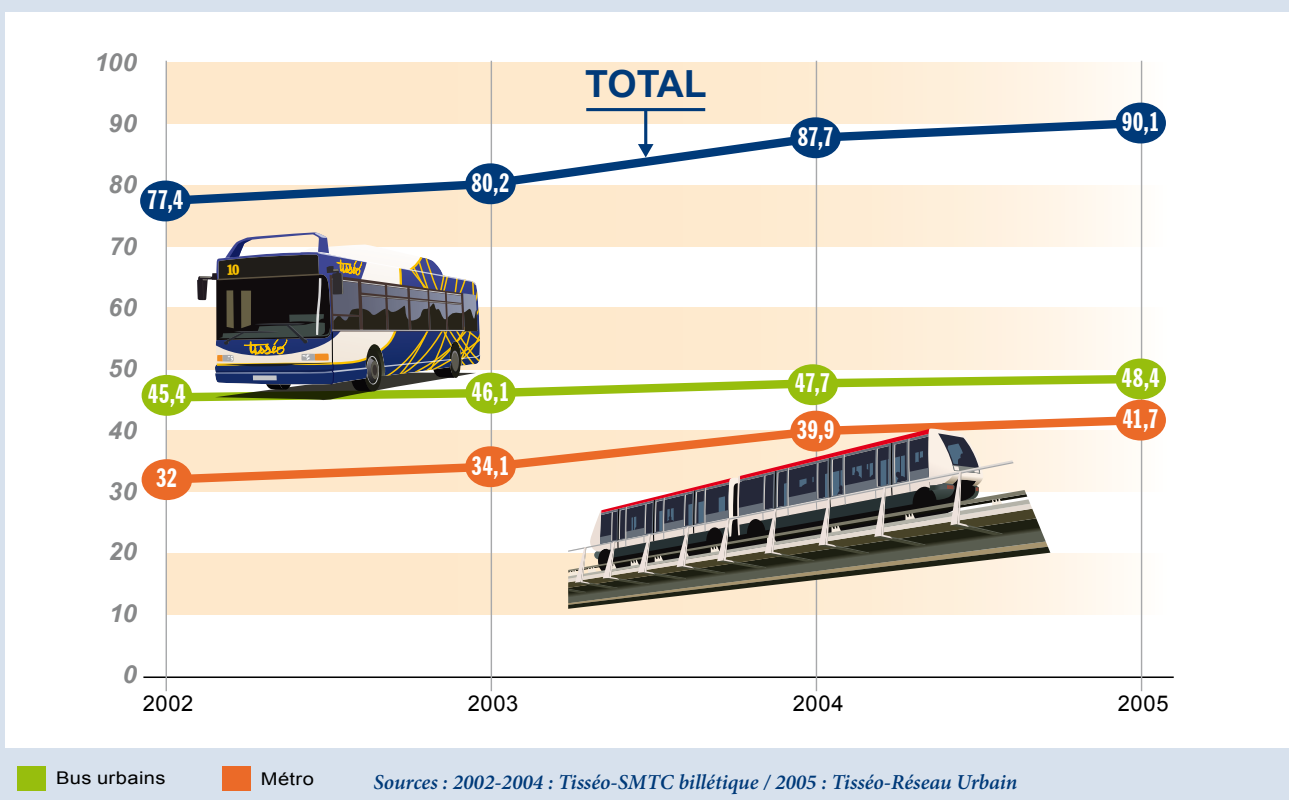
- mettre en cohérence la planification des transports et celle du développement urbain,
- renforcer et développer la complémentarité des modes de transport afin de rationaliser les déplacements.

Cette politique a été précisée par le Plan de Déplacements Urbains (PDU), approuvé le 12 juin 2001 et actuellement en révision. En cohérence avec les orientations contenues dans le Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine, le PDU a défini les principes et l'organisation des transports de personnes et de marchandises.

■ La planification des transports dans l'agglomération toulousaine

En 1985, pour faire face au développement de la métropole, l'autorité organisatrice des transports en commun urbains, Tisséo SMTC décide de doter l'agglomération d'un système de transport en site propre. Elle retient le métro automatique VAL (Véhicule Automatique Léger). La première ligne est

Nombre de voyages sur le réseau de transports urbains en millions de voyageurs par an



Cela se traduit pour le volet transports en commun urbains par les principes de cohérence urbanisme-transports suivants :

- Pour les territoires aux densités urbaines fortes associées à une concentration des grands équipements publics : le métro.
- Pour les territoires aux densités urbaines fortes mais essentiellement d'habitat : tramway.
- Pour les territoires aux densités moyennes associées à une intensification des équipements et services sectoriels : bus en site propre.
- Pour les territoires aux densités moyennes à faibles, essentiellement résidentiels avec dispersion des services : réseau de bus urbain.
- Pour les territoires aux faibles ou très faibles densités : transport à la demande.

■ Un effort important en faveur du développement des transports en commun urbains

Depuis 2001, un important programme de travaux et d'actions est engagé dans le périmètre des transports collectifs urbains ; il va se prolonger aux horizons 2015-2020, avec l'objectif de porter la part des transports collectifs à 16 % des modes mécanisés comme le prévoit le plan de déplacements urbains notamment grâce à la deuxième ligne du métro, la ligne B.

Métro : en pleine expansion

La ligne A (Est-Ouest) a été prolongée à l'Est au-delà du périphérique (mise en service en décembre 2003). La ligne B (Nord-Sud) a été ouverte au public en juin 2007. Des parcs relais en extrémité de ligne et au contact du périphérique ont été ouverts ; ils permettent le transfert modal pour les déplacements motorisés entre les communes de la périphérie et la ville dense.

La réalisation de nombreux transports en sites propres engagée

En plus du métro, la réalisation du tramway (ligne E vers Blagnac et Beauzelle) sera effective à l'horizon 2009 et la mise en œuvre des lignes de bus en site propre sur des voies dédiées et prioritaires entre en phase opérationnelle (RN 113, liaison multimodale Sud-Est, voie du canal Saint-Martory...).

Réseau de bus : complémentarité et performance

Des aménagements spécifiques sont prévus en faveur du réseau bus sur les axes reconnus de



développement privilégié de l'agglomération (boulevards multimodaux, entrées de ville).

L'objectif majeur est de favoriser l'interconnexion des réseaux d'autobus urbains et du métro, mais aussi avec les autres systèmes de transport : lignes SNCF, autocars départementaux, transports privés, desserte aéroport, transport des Personnes à Mobilité Réduite.

Une vraie stratégie intermodale

L'intermodalité s'appuiera sur l'extension des parcs relais (Balma Gramont, Argoulets), des parcs relais vélos et un titre unique de transport en commun permettant d'emprunter indifféremment les lignes d'autobus, de métro ou SNCF (sur la ligne C Toulouse /Colomiers).

■ Des investissements très importants qui se poursuivent

Entre 2001 et 2008 – première phase du PDU approuvée – plus de 1,8 milliard d'euros devrait avoir été investi pour renforcer et étendre le réseau de transports en commun urbains. La ligne B du métro représente ainsi un investissement de 1,2 milliard d'euros dont 135 millions de participation de l'Etat.

Après 2008, les investissements devraient se poursuivre avec les priorités suivantes, justifiées par la croissance urbaine, démographique et économique :

- métro ligne A = passage des quais à 52 mètres pour pouvoir recevoir des rames doubles et répondre ainsi à l'augmentation du nombre de voyageurs,
- métro ligne B = prolongement vers Labège Innopôle,
- transports en commun en site propre = boulevard urbain Nord, axe Tournefeuille-Plaisance.

Vélo, marche : les autres solutions alternatives

La marche à pied et le vélo représentent environ 25% du total des déplacements quotidiens dans l'agglomération. Augmenter cette proportion est l'un des axes prioritaires du Plan des Déplacements Urbains. Pour cela, les différentes collectivités compétentes en matière de voirie et d'aménagement se sont engagées dans des actions volontaires et complémentaires.

Les aménagements cyclables

Dans la ville de Toulouse comme dans l'ensemble de l'agglomération, les réseaux cyclables comprenant pistes séparées et bandes cyclables, rues en « zone 30 », couloirs de bus autorisés et autres aménagements spécifiques représentent aujourd'hui plus de 360 kilomètres. La pratique du vélo est également encouragée par l'installation d'arceaux de stationnements. Dans le cadre de son Agenda 21, la ville de Toulouse s'engage aussi sur la mise en place de « vélo-stations » généralisées en centre ville (135 stations), sur la résorption progressive des discontinuités des itinéraires cyclables et l'organisation de manifestations en faveur du vélo, comme une journée sans voiture en centre ville tous les premiers dimanches de chaque mois.

Le Grand Toulouse s'est engagé depuis plusieurs années dans la mise en œuvre d'un réseau cyclable communautaire qui atteint 190 km en 2005. D'autres initiatives originales conduites par Tisséo SMTC ou certaines communes concernent la mise à disposition gratuite ou la location de vélos. S'associant à cet effort, le département de la Haute-Garonne met en œuvre un schéma directeur des itinéraires cyclables structuré autour du canal du Midi, du canal latéral à la Garonne et de la vallée de la Garonne.



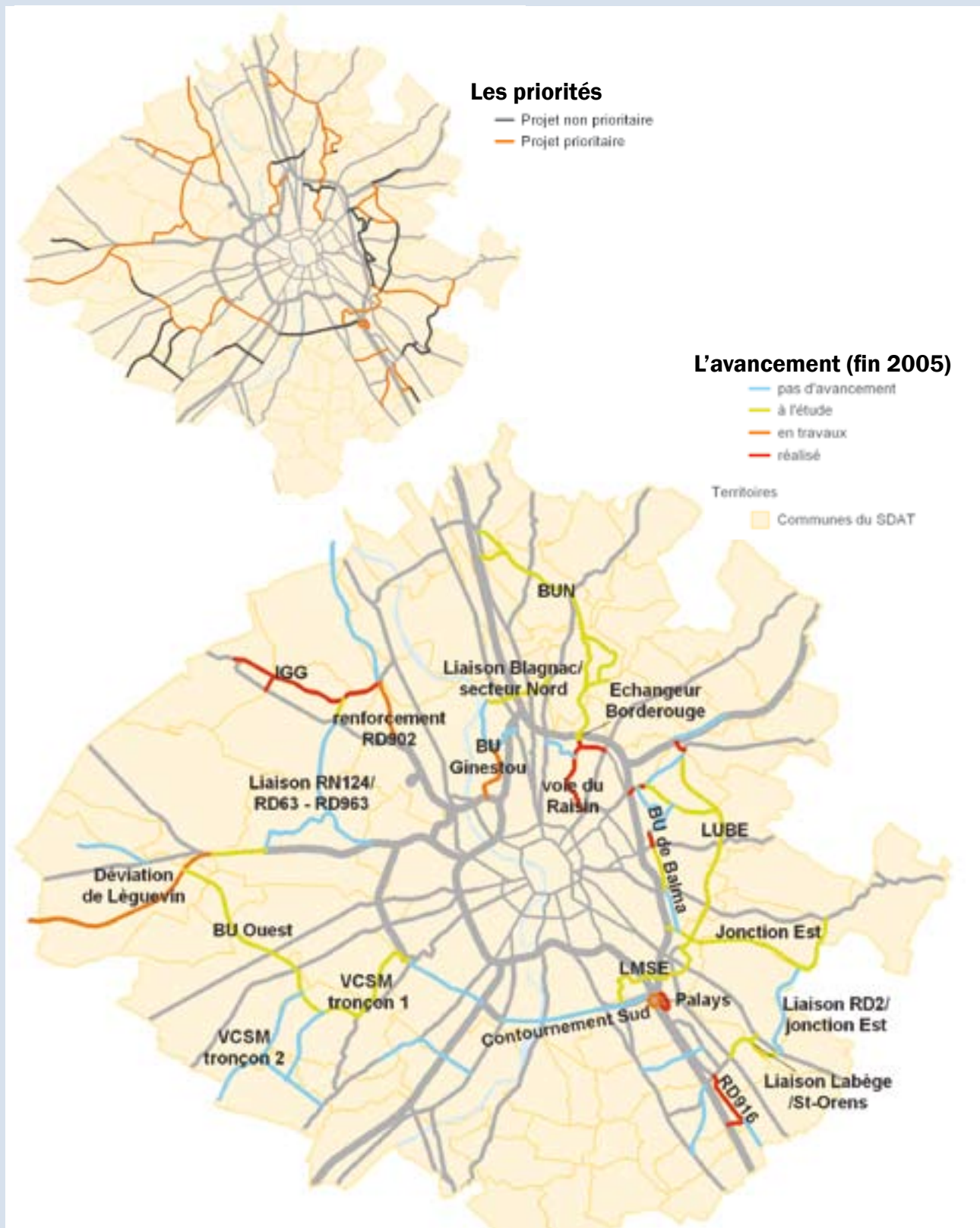
Les cheminements piétonniers

Fortement intégré dans le PDU, le développement des itinéraires piétonniers est en cours. On recense aujourd'hui 43 km de cheminements piétonniers dans

Toulouse, principalement dans les zones d'influence du métro et dans le centre historique. Ainsi, la Ville de Toulouse a engagé une réflexion sur les aménagements de l'espace public en centre ville et autour du pôle multimodal Matabiau/Marengo avec notamment l'extension du plateau semi-piéton au contact des stations de la ligne A et de la ligne B. La plupart des villes de l'agglomération s'engagent également fortement dans ce sens.



Les projets de voirie inscrits au Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine (SDAT)



Source : SMEAT

Les améliorations programmées des réseaux de voirie

À l'échelle de la région comme de sa métropole, le renforcement de la complémentarité entre tous les modes de transport ne peut faire abstraction du développement du réseau routier. L'enjeu est en effet d'intégrer des besoins qui vont des liaisons inter-quartiers aux échanges internationaux dans un ensemble cohérent et performant.

De l'État aux communes, il est fondamental que les autorités compétentes associent leurs efforts dans le cadre d'un programme cohérent. Le Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine (SDAT*) en est l'un des principaux outils de cette cohérence.



■ Le S.D.A.T. : un lien fort entre politique des déplacements et urbanisation

Approuvé en décembre 1998, le Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine fixe les grandes orientations pour l'aménagement et le développement du réseau de voirie de l'agglomération. Le SDAT, qui a valeur de SCOT, est en cours de révision. Son objectif central est d'établir une forte complémentarité entre la politique globale des déplacements de l'agglomération et son projet urbain.

Le SDAT est à la fois un document de planification et un programme d'action qui prévoit un développement important du réseau. Ce développement concerne les trois composantes principales de la voirie :

- **Le réseau primaire.** Il assure la connexion efficace de l'agglomération aux liaisons internationales, nationales et régionales.
- **Le réseau de voies rapides.** Il favorise la fluidité des déplacements entre la périphérie et le cœur de l'agglomération, et entre les pôles d'équilibre péri-urbains.
- **Le réseau secondaire.** Véritable charpente de la ville, il structure et accompagne l'urbanisation, intègre l'ensemble des modes de déplacement afin de fédérer les diverses composantes de la vie urbaine (logements, services, équipements, espaces publics...). Son expression achevée est le boulevard urbain multimodal.

► Ce qu'il faut savoir

Les difficultés de mises en œuvre des différents projets

Malgré l'importance des programmes et des projets, l'état d'avancement de la réalisation des voiries initialement prévues au Schéma Directeur est relativement faible au regard des ambitions affichées.

L'absence d'une définition claire de la maîtrise d'ouvrage des différents projets envisagés dans les documents de planification de l'agglomération toulousaine a handicapé fortement la mise en œuvre concrète du schéma de voirie ; la traduction en emplacements réservés des projets à moyen terme dans les documents d'urbanisme reste faible (50%).

Cependant progressivement chacun des maîtres d'ouvrage réalise les opérations qui contribuent à structurer le réseau de voirie conformément aux orientations du Schéma Directeur.

* Voir glossaire page 106

■ Les interventions de l'État

L'État a conduit jusqu'à maintenant ses interventions dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région, avec le cofinancement de la Région et d'autres partenaires (Conseil Général, Grand Toulouse, SICOVAL...); un certain nombre d'opérations importantes ont été menées :

- Poursuite de la mise à 2 x 3 voies du périphérique sur la section Lespinet-Palays, avec en particulier le réaménagement de l'échangeur du Palays.
- RN 124 : la déviation de Léguevin, la mise aux normes de la déviation de Colomiers et l'aménagement entre Colomiers et la RD 65. Ces aménagements seront mis en service en 2009.
- Aménagement de la RN 20 sud dans la Haute-Garonne.

L'ensemble des opérations représente un montant de 250 millions d'euros dont 98 % ont déjà été affectés fin 2006.

Par décision du comité interministériel du 6 mars 2006, les interventions de l'État sur le réseau routier national se situeront désormais dans le cadre des Programmes de Développement et de Modernisation d'Itinéraires (PDMI).

Pour ce qui concerne l'aire métropolitaine toulousaine, le PDMI pourrait concerner la poursuite de l'aménagement du périphérique toulousain, des aménagements sur la RN 124, la mise à 2 x 2 voies de la RN 88 entre Carmaux et l'A 75 dans le cadre d'un partenariat public privé, la liaison Toulouse-Castres. L'aménagement de cet axe en route express à 2 x 2 voies dont le principe a été approuvé en 1994 pourrait être accéléré dans le cadre d'une concession autoroutière. Le ministre chargé des transports a commandé le 31 janvier 2007 les études d'Avant-Projet Sommaire (APS) en demandant de procéder à une large concertation sur ce projet. D'autres opérations sans lien direct avec l'aire métropolitaine sont également envisagées dans le PDMI.

■ La Région

La Région contribue fortement dans le cadre du contrat de plan Etat-Région actuel au financement des opérations réalisées sur le réseau routier national.

■ Le programme pluriannuel du Département

Le Conseil général de la Haute-Garonne a défini lors de sa séance du 26 janvier 2000 son programme pluriannuel d'investissement routier.



➤ Les questions que l'on peut se poser

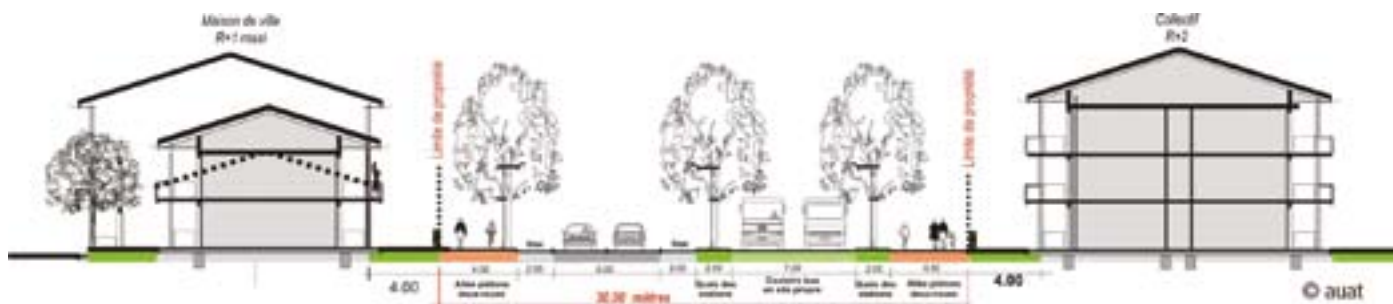
Pourquoi continuer à investir sur les routes au lieu de concentrer tous les efforts sur le développement des transports en commun ?

De la voirie de desserte locale à l'autoroute interurbaine, le réseau routier répond à de multiples fonctions.

- Il est à la fois le support du trafic routier et celui de l'activité économique.
- Il permet d'écouler différents modes de transports : voitures mais aussi, bus, autocars et vélos. Des aménagements en faveur de ces modes les rendent plus performants en milieu urbain dense. Dans les zones pavillonnaires peu denses du péri-urbain qui ne peuvent pas être desservies efficacement par les transports en commun, le réseau routier reste indispensable au système de transport urbain. Une politique de rabattement sur des parcs relais en fait un maillon de l'intermodalité.

La question doit donc plutôt être abordée en terme de complémentarité des modes et non de concurrence. On peut ainsi hiérarchiser, du plus proche au plus lointain :

- l'ensemble du réseau de voirie « zone 30 » au cœur des quartiers,
- les boulevards urbains entre quartiers accordant la priorité aux transports en commun multimodaux,
- la voirie rapide urbaine pour les déplacements à l'échelle de l'agglomération,
- les réseaux routier et autoroutier pour les liaisons interurbaines et les grands contournements d'agglomération, en complément du ferroviaire, pour structurer l'espace métropolitain et le connecter au réseau national.



Exemple de boulevard urbain multimodal.

Il concerne plusieurs aménagements importants pour l'agglomération toulousaine :

- la construction d'un nouveau franchissement de la Garonne au niveau d'Eurocentre et la liaison RD 2 - RN 20 - A 62,
- la voie rapide urbaine RD 916 desservant la zone d'activité de Labège,
- le contournement de Saint-Orens,
- le barreau de raccordement de l'échangeur de Montgiscard,
- la voie du canal Saint-Martory et ses antennes vers la RN 124 et la future déviation de Léguevin,
- le réaménagement de la RD 120 desservant le Cancéropole...

Fin octobre 2006, le Département a inauguré la « Voie Lactée », une large artère à 2 x 2 voies reliant Toulouse Basso Cambo à Beauzelle. Cette nouvelle artère intègre piste cyclable, cheminement piéton et murs anti-bruit pour le confort des riverains. Elle comporte un échangeur Blagnac Nord vers le centre commercial, un diffuseur desservant des zones Aéroconstellation et Andromède, puis un

échangeur terminal vers Beauzelle, Aussonne, Cornebarrieu. Elle sera complétée par l'aménagement de la RD 963 entre l'itinéraire à grand gabarit et la RD 1. Cela permettra, à l'horizon 2009, de boucler le quadrilatère routier desservant la zone dédiée à l'aéronautique dans l'ouest toulousain.

■ Le réseau communautaire du Grand Toulouse

La communauté d'agglomération du Grand Toulouse a pris en charge l'aménagement du « réseau communautaire » qui comprend l'ensemble des voiries communales structurantes (environ 170 km en 2007, dont 145 km sur la commune de Toulouse). Le grand Toulouse conduit ainsi les études des projets de boulevards urbains inscrits au schéma directeur :

- Liaison multimodale Sud est
- Jonction Est
- Boulevard Urbain de Ginestous
- Boulevard Urbain Nord
- Liaison Urbaine de Balma Est (LUBE)



Partenariat et innovations pour améliorer les conditions de déplacements

L'acuité des difficultés de circulation et les enjeux en matière de déplacements ont conduit les différents acteurs du domaine des déplacements à s'associer pour conduire un certain nombre de démarches partenariales et initier de nouvelles approches.

■ Le système de gestion globale des déplacements (SGGD)

L'Etat, la Région, le Conseil Général de la Haute-Garonne, le Grand Toulouse, le SICOVAL, la Ville de Toulouse, Tisséo-SMTC, RFF, la SNCF et l'AUAT se sont regroupés au sein du SGGD pour améliorer la gestion et l'exploitation des déplacements sur l'agglomération toulousaine et pour développer des outils d'observation et de prospective. Ce partenariat a d'ores et déjà débouché sur un certain nombre de concrétisations.

Ainsi, les différents gestionnaires publics de réseaux (Tisséo-SMTC pour les transports en commun, l'Équipement-DIR Sud-Ouest, le Conseil Général et la Ville de Toulouse pour la voirie) se sont rassemblées au sein d'un même bâtiment Campus Trafics. Les forces de l'ordre (Police et Gendarmerie), une société de taxi et un laboratoire d'expérimentation en matière de déplacements (la ZELT) complètent ce pôle.

La proximité entre les différents acteurs favorise une gestion coordonnée au quotidien et une meilleure articulation en période de crise.

Le SGGD a aussi permis d'améliorer les dispositifs de priorité pour les bus, de mettre en place un observatoire des déplacements, etc. La construction d'un outil de prospective et la mise en œuvre d'un système d'échange entre les partenaires permettant l'information multimodale des usagers sont en cours.



► Ce qu'il faut savoir

L'évolution constatée des déplacements urbains

L'observatoire des déplacements mis en œuvre par l'Agence d'urbanisme de l'aire urbaine toulousaine pour le compte du SGGD établit le constat suivant :

- **Un développement important des zones de circulation « pacifiées »** (dites « zone 30 ») qui passent de moins de 4 km avant 2001 à plus de 102 km en 2005.

- **Une augmentation de plus de 25 % des couloirs de bus dans la ville de Toulouse** (avec près de 22 km en 2005), permettant d'améliorer la régularité des temps de transports et de favoriser les transports en commun en heure de pointe.

- **La hausse de la fréquentation des transports collectifs** avec la mise en service du prolongement de la ligne A du métro (+ 21 % entre 2001 et 2005).

- **Des places supplémentaires dans les parcs-relais**

avec la création de parcs nouveaux au terminus du métro (prolongement ligne A) et près des gares TER : 3 150 places dans les 7 parcs-relais en liaison avec la ligne A du métro auxquelles s'ajoutent plus de 2 000 places aux abords des gares SNCF. En 2007, avec la ligne B, 3 nouveaux parcs-relais offrent 2 500 places supplémentaires.

- **Une diminution du trafic en voiture particulière sur les artères du centre-ville** de Toulouse alors que le trafic du périphérique poursuit sa croissance (+ 12,5 % entre 2001 et 2005) et que le trafic aux barrières de péage de Toulouse augmente de 21 à 40 % selon les axes dans le même temps. Ces augmentations sont cependant plus modérées en 2005.

➤ Les questions que l'on peut se poser

Quelles innovations pour améliorer la gestion des déplacements ?

L'information des usagers

- Le site Internet « toulouse.deplacements.com » a été officiellement mis en ligne le 1^{er} juillet 2005. Il concrétise la collaboration entre les services de l'Equipement, ASF et Mairie de Toulouse.



- La Ville de Toulouse et l'Etat-Equipement se sont associés afin que depuis juillet 2006 Radio trafic FM (107.7) puisse transmettre quotidiennement les bouchons et événements perturbant les conditions de circulation.

L'optimisation de l'utilisation du périphérique

- L'affichage des temps de parcours sur des panneaux à message variable permet une conduite apaisée pour l'automobiliste informé. Déjà réalisé à l'Est, il sera bientôt étendu à l'ensemble du périphérique.
- A l'été 2006, la vitesse a été limitée à 90 km/h sur le périphérique ; cette expérience qui a permis des gains à la fois en matière d'émission de gaz à effet de serre et de régulation de trafic sera poursuivie.
- Un autre moyen possible d'intervention consiste à moduler le coût du péage en fonction de la période de pointe, afin de réguler les flux. Cette mesure est toutefois difficile à mettre en œuvre en milieu urbain (le périphérique est libre de péage) et peut avoir des conséquences inopportunes de report sur le réseau secondaire, mais elle peut également permettre de favoriser un itinéraire (le contournement) par rapport à un autre (le périphérique).
- D'autres expérimentations de régulation d'accès ont également été mises en place (rocade de Bordeaux). Elles montrent un gain de 5% des débits écoulés et une diminution de 20% des temps de congestion sur les sections directement concernées.

Les partenariats européens

- Les partenaires toulousains sont également engagés dans des projets européens depuis plusieurs années ; ainsi le projet Mobilis, programme européen Civitas associant également les villes de Débrece (Hongrie), Ljubljana (Slovénie), Odense (Danemark) et Venise (Italie) vise à développer une mobilité urbaine plus respectueuse de l'environnement et à transférer les meilleures pratiques européennes en matière de bus propres, covoiturage, sites propres bus, agence de mobilité, aménagements cyclables, etc.



■ La gestion coordonnée des voiries rapides urbaines

L'Etat, le Conseil Général et ASF se sont regroupés au sein d'une structure coopérative (ERATO) pour assurer une gestion coordonnée du réseau de voirie urbaine de l'agglomération toulousaine et en particulier du périphérique. Cela se traduit par exemple par une coordination en temps réel de la gestion du trafic et la mise en place coordonnée d'actions d'amélioration de l'exploitation comme la mise en place de panneaux à message variable, l'information sur les temps de parcours, etc. Ce partenariat permet d'améliorer la sécurité des usagers, leur information et la fluidité du trafic.

On estime que la coordination actuelle de l'exploitation permet de faire gagner 5 % sur les flux de trafic. La diminution des délais d'intervention et de secours permet également de réduire les risques de sur-incident et d'abaisser le nombre des victimes et la gravité des blessures.

■ Des études multimodales et partenariales

Les enjeux vitaux pour le territoire que constituent les pôles économiques majeurs du futur cancéropole et du secteur Airbus/zone aéroportuaire et leur accessibilité ont amené l'ensemble des collectivités à lancer avec l'Etat une réflexion multimodale sur chacun des deux grands cadrans Sud-Ouest et Nord-Ouest de l'agglomération. Ces réflexions en cours devraient déboucher d'ici quelques mois sur des schémas multimodaux globaux donnant un cadre partagé aux actions des différents partenaires.

Des démarches coordonnées semblables doivent bientôt être lancées pour les cadrans Nord-Est et Sud-Est de l'agglomération. Elles permettront des améliorations au-delà de ce qui est déjà prévu.

Les évolutions prévisibles à l'horizon 2020

Les évolutions de la demande de transport à l'échelle de la région Midi-Pyrénées et de sa métropole relèvent à la fois de facteurs externes comme le prix du pétrole, et des effets des mesures volontaristes prises par l'État et les différentes collectivités.

Ces mesures et les politiques adoptées pour mieux organiser le territoire, développer l'offre de transports collectifs suffiront-elles à réduire suffisamment le nombre des déplacements automobiles dans l'aire métropolitaine ?

Les différentes études et projections concordent à annoncer une poursuite de la croissance ainsi que l'aggravation des dysfonctionnements du système de déplacements actuel.

■ Les estimations des trafics à l'horizon 2020

Ensemble, les projets de développement des transports en commun et la démarche « aire urbaine » qui organisent un développement plus économe en déplacements peuvent-ils suffire à maîtriser l'importance des trafics ? Les différentes projections réalisées montrent une poursuite de la croissance des trafics et surtout d'un accroissement important des dysfonctionnements du système de déplacements dans l'agglomération.

Une approche multimodale

Les études prospectives ont été réalisées de façon multimodale. Ainsi les grandes politiques de rééquilibrage en faveur du fer (marchandises et voyageurs) à l'échelle nationale ont été prises en compte, l'ensemble des projets ou programme en faveur des modes alternatifs à la voiture est intégré (PRT, PDU...).

Les résultats de la démarche Aire urbaine à l'horizon 2020 ont également été pris en compte, ce qui modère l'augmentation des besoins en déplacements.



► Ce qu'il faut savoir

Les éléments pris en compte pour définir la situation en 2020

Pour évaluer la situation la plus probable à l'horizon 2020, deux grandes familles de paramètres ont été prises en compte.

Les paramètres de niveau national et international

L'évaluation des grands projets d'infrastructures se référait jusqu'à présent à des projections globales et multimodales de la demande de transport à l'horizon 2025, basées sur des hypothèses datant de 2004.

Le Ministère en charge des Transports a effectué une mise à jour de ces projections pour tenir compte de l'évolution récente du prix du pétrole ainsi que des incertitudes sur d'autres paramètres de la demande de transport, tels que le prix du transport routier de marchandises ou les caractéristiques du parc de véhicules.

Les facteurs retenus pour les projections de trafic à l'horizon 2025 concernent notamment la croissance de l'économie et de la dépense de consommation finale des ménages, le prix de l'énergie, la fiscalité sur les carburants, le taux de change euro-dollar, les investissements réalisés pour de nouvelles infrastructures de transport, les prix des transports ferroviaire et aérien, les consommations unitaires des véhicules particuliers et le parc automobile...

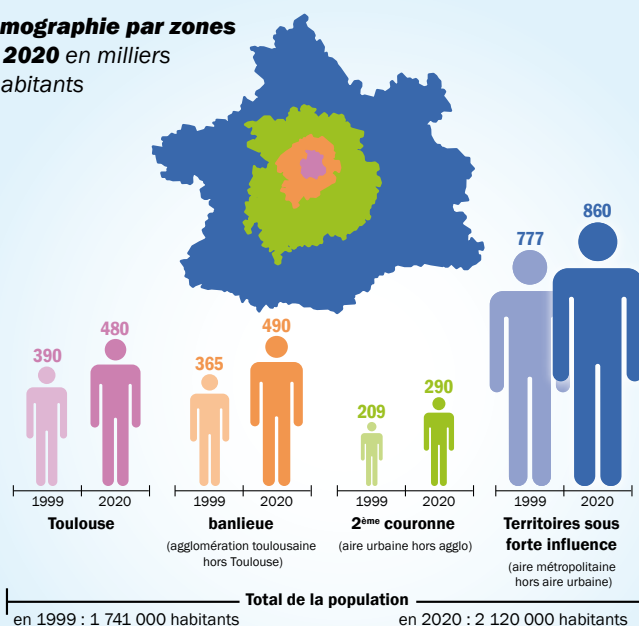
Cette mise à jour des projections de trafic a été effectuée selon une approche probabiliste : le prix de l'énergie, comme les autres paramètres « incertains » (taux de change, fiscalité), sont considérés comme des variables aléatoires évoluant dans une fourchette (prix du baril entre 35 dollars et 100 dollars, taux de change euro/dollar de 0,7 à 1,3, etc). Ces nouvelles valeurs (croissance moyenne et fourchette de probabilité) sont désormais utilisées comme référence pour établir les projections de trafic territoriales réalisées par les services du ministère ou par les gestionnaires d'infrastructures nationales, en vue d'analyser le devenir des territoires, et d'évaluer les politiques et les projets d'infrastructures de transport. Cette approche n'intègre donc pas d'éventuelles ruptures fortes. Dans le cadre des études de trafic du contournement autoroutier de Toulouse, des tests ont été réalisés sur la base de taux moyens de croissance du trafic résultant de ces hypothèses.

Les paramètres liés au territoire et aux évolutions locales

D'autres éléments très importants sont à prendre en compte pour évaluer la situation en 2020 :

- L'appartenance de Midi-Pyrénées à l'ensemble des régions du Grand Sud. Les projections INSEE montrent que, sur ce vaste ensemble de territoires, la croissance démographique sera supérieure à la moyenne française : + 14 % entre 2005 et 2020 contre + 7 %. Cette croissance aura une incidence sur les trafics d'échange et de transit entre les différentes régions du Grand Sud.
- La dynamique propre à la région Midi-Pyrénées et à l'aire métropolitaine toulousaine.

Démographie par zones en 2020 en milliers d'habitants



Source : DDE 31 - AUAT - Chiffres extraits des estimations faites en 2005 (situation de référence)

Les hypothèses prennent en compte d'une part :

- La croissance démographique attendue dans l'aire métropolitaine toulousaine : 370 000 habitants supplémentaires entre 1999 et 2020, dont 300 000 pour l'aire urbaine et 70 000 pour les territoires périphériques, en particulier les villes moyennes.

D'autre part :

- L'ensemble des plans et projets connus à ce jour : Contrat de plan Etat-Région en cours, Plan Régional des Transports, Plan des Déplacements Urbains de l'agglomération, Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013. Ce dernier prévoit un effort important en faveur du ferroviaire ainsi que d'autres opérations routières susceptibles d'être retenues dans le cadre du Programme de Développement et de Modernisation des Itinéraires (PDMI) ou prévues par les collectivités.

Des trafics de transit et d'échange qui continuent à croître

Même si la courbe de la croissance tend à s'infléchir, les trafics continuent d'augmenter :

- Le trafic de transit se situe à environ 66 000 véhicules par jour soit une évolution de 70 % en 2020 par rapport à 2003. La part des véhicules lourds en transit devrait diminuer, passant de 14 % à 11 %.
- Le trafic d'échange se situe à environ 360 000 véhicules par jour soit une croissance de l'ordre de 50 % par rapport à 2003. La part des véhicules lourds devrait rester stable : de l'ordre de 5 à 6 %.

Il faut souligner que l'ensemble des hypothèses retenues, très favorables aux modes alternatifs à la route conduit à des croissances très modérées de ces flux par rapport aux périodes précédentes (+ 100 % entre 1996 et 2003 pour le transit et + 30 % pour l'échange).

La hiérarchie des flux de transit serait la même en 2020 qu'en 2003 avec un flux majoritaire Nord-Atlantique ↔ Méditerranée.

Les questions que l'on peut se poser

Et les autres grands équipements ?

Plateforme aéroportuaire toulousaine

Devant l'enjeu que représente l'avenir de la plateforme aéroportuaire toulousaine, l'Etat a conduit depuis 2001 et en concertation avec les collectivités un important programme d'études. Les deux dernières études portent : l'une sur les prévisions de trafic aérien à long terme pour la région Midi-Pyrénées et l'autre sur la situation environnementale de l'aéroport de Toulouse-Blagnac ainsi que sur son évolution probable à moyen et long terme.

Ces études montrent que la plateforme aérienne actuelle n'atteindrait pas sa limite de capacité avant 2030 mais s'en rapprocherait à cet horizon.

Il pourrait être utile d'engager des études permettant de préserver l'avenir. Cependant aucune démarche en ce sens n'est aujourd'hui engagée.

La perspective de l'opportunité d'une nouvelle plateforme aérienne n'est donc pas tranchée ; elle ne paraît envisageable qu'à très long terme (au-delà de 2030), aucun site potentiel n'est bien sûr pressenti à ce jour.

Contournement ferroviaire de l'agglomération toulousaine et ligne LGV Toulouse-Narbonne

A la suite du débat public sur la LGV Bordeaux-Toulouse, RFF s'est engagé à mener une concertation avec les acteurs institutionnels sur la liaison Toulouse-Narbonne y compris contournement de l'agglomération toulousaine. Cette concertation devrait avoir lieu en 2008. Aucune décision sur cette infrastructure n'est donc prise et encore moins sur sa localisation potentielle.

Nouvelle liaison ferroviaire transpyrénéenne

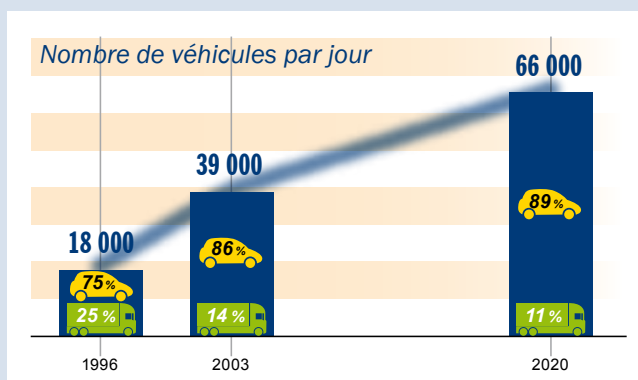
Le sommet franco-espagnol de Barcelone du 17 octobre 2005 a confirmé la nécessité de conduire des études en ce qui concerne la nouvelle liaison ferroviaire transpyrénéenne de grande capacité.

Des études relatives à la modélisation multimodale des trafics transpyrénéens de marchandises et à l'inscription fonctionnelle de la nouvelle liaison dans le réseau ferroviaire des deux pays sont en cours dans le cadre transfrontalier franco-espagnol.

Dans une phase ultérieure sera engagée l'étude qui porte sur l'analyse territoriale et environnementale des tracés.

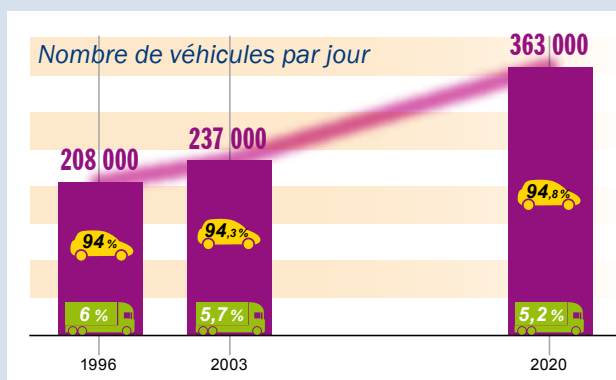
Ces nouvelles infrastructures n'étant envisageables qu'à très long terme, il n'a donc paru ni possible, ni prudent, de les intégrer dans le réseau de référence 2020 des études d'opportunité du Grand Contournement.

Trafics de transit par rapport à l'agglomération toulousaine



Source : CETE Sud-Ouest

Trafics d'échanges avec l'agglomération toulousaine



La situation prévisible sur le périphérique en 2020 sans contournement

Augmentation du trafic moyen journalier annuel sur les sections les plus chargées, en tenant compte des projets déjà envisagés



Source : CETE Sud-Ouest

Les questions que l'on peut se poser

Et si on faisait encore plus en faveur des transports en commun ?

Une politique encore plus ambitieuse en faveur des transports collectifs permettrait-elle de se dispenser d'investissements routiers ? Pour répondre à cette question, des études de modélisation ont été réalisées pour évaluer les trafics à l'horizon 2020 avec un scénario de transports collectifs comprenant :

- **deux lignes de tramway supplémentaires** : ligne E prolongée jusqu'à Saint-Orens via le canal du Midi et ligne nord-est/sud-ouest,
- **une ligne de transports collectifs circulaire** en site propre sur la rocade avec ou sans réduction du nombre de voies.

Les résultats montrent que, pour un trafic voyageurs des lignes de transports en commun en augmentation de 4 %, le trafic sur la rocade reste globalement inchangé.

Dans l'hypothèse où l'on accompagne les aménagements de lignes de transports en commun d'une réduction des voies de circulation, une voie du périphérique étant réservée au transport en commun, le trafic du périphérique baisserait de 27 %. Mais cette mesure ferait chuter les vitesses de circulation et augmenter la congestion sur le périphérique et sur l'ensemble des boulevards urbains. Une telle solution paraît difficilement acceptable par la population.

Cette approche ne préjuge ni de la faisabilité de ces projets, ni de leur intérêt dont l'appréciation relève de l'Autorité organisatrice des transports en commun urbains, mais montre qu'ils ne peuvent suffire à eux seuls à résoudre la question des déplacements en 2020.

Une situation de plus en plus difficile sur le périphérique toulousain

À l'horizon 2020, plusieurs sections de périphérique devraient supporter un trafic quotidien supérieur à 150 000 véhicules/jour. Des pointes approchant 190 000 véhicules/jour concerneraient en particulier le périphérique sud certains jours et veilles de week-end ou de vacances. Soit des niveaux de trafics comparables à ceux du périphérique parisien, par exemple.

Entre 2003 et 2020, les sections qui connaîtraient les plus fortes augmentations de trafics seraient Langlade-Empalot (+ 67 %), Montblanc-la Rose-rale (+ 55 %), Cépière-Purpan (+ 31 %). De tels flux signifient, en heure de pointe, un trafic de 10 000 à 13 000 véhicules, alors que l'on considère habituellement que le seuil de saturation d'une voie rapide urbaine à 2 x 3 voies est atteint vers 9 000 véhicules/heure.

Un accroissement prévisible des dysfonctionnements sur l'ensemble du système de déplacement

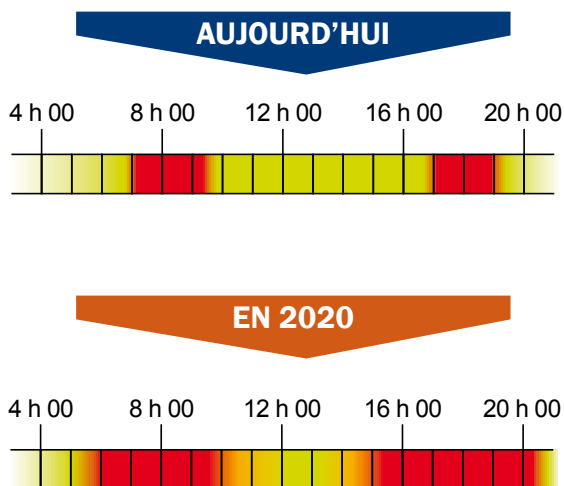
Les conséquences d'une telle situation seraient multiples :

- une augmentation du temps de traversée de l'agglomération entre le nord et le sud-est de 15 minutes pour les voitures, 10 minutes pour les poids lourds,
- une augmentation de la traversée sur l'axe nord/sud-ouest de 20 minutes pour les voitures, 12 minutes pour les poids lourds,
- des vitesses moyennes divisées par 2 aux heures de pointe,
- une extrême instabilité et insécurité des liaisons pour tous les types de trafic en cas d'incidents, d'accidents ou de travaux, le moindre événement ayant une répercussion instantanée sur la circulation. Il deviendrait ainsi très délicat de procéder à l'entretien ou à l'amélioration des voies rapides urbaines.

À terme, la conjonction de ces différents éléments aboutirait à une dégradation quasi quotidienne des conditions de circulation tant sur le

La situation prévisible sur le périphérique en 2020 sans contournement en tenant compte des projets déjà envisagés

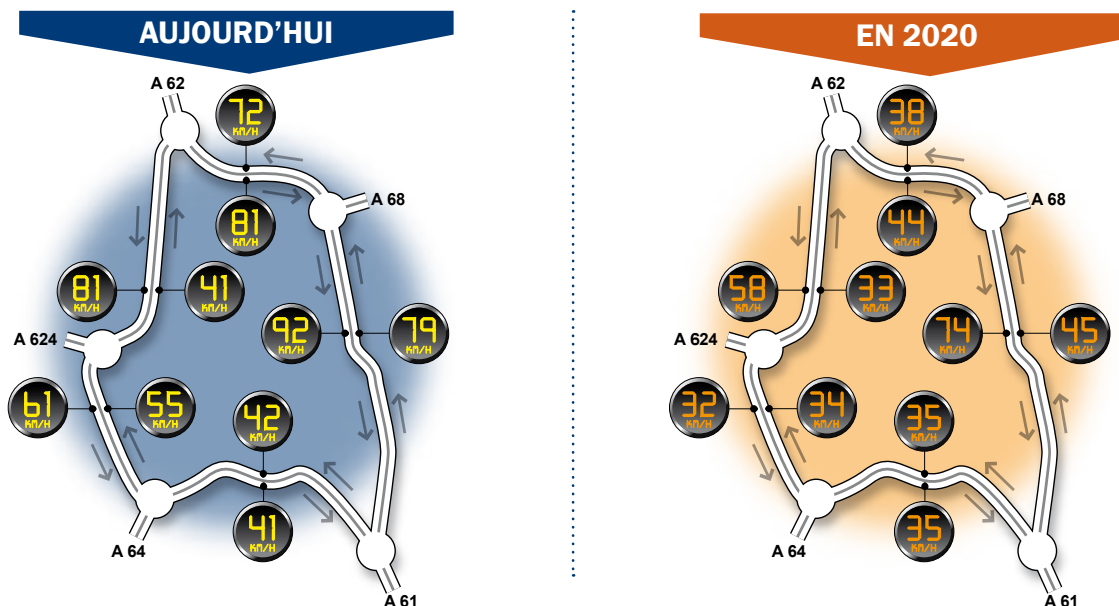
Des périodes de pointe de plus en plus étendues



Source : CETE Sud-Ouest

La situation prévisible sur le périphérique en 2020 sans contournement en tenant compte des projets déjà envisagés

Des vitesses moyennes en baisse sensible sur le périphérique toulousain



Source : CETE Sud-Ouest

périphérique lui-même que sur l'ensemble des voies urbaines, avec :

- des périodes de pointe, dont l'étalement tend à effacer les périodes creuses de la journée,
- des congestions quotidiennes encore accrues sur les secteurs tels Palays, Bordelongue, Saint-Martin et l'apparition de nouvelles zones de saturation,
- aux heures de blocage du périphérique, un transfert de la circulation vers les autres voies de desserte urbaine qui seront à leur tour engorgées.

Des répercussions sur les activités et la vie économique

Les dégradations des conditions de circulation auront des incidences tant sur les déplacements des personnes que sur les flux de marchandises. Elles affecteront les trajets domicile-travail, les déplacements professionnels, les temps de transport de marchandises. Le périphérique toulousain constituant la seule voie structurante pour les trafics d'échanges et de transit, sa congestion représente de nombreuses heures perdues pour l'ensemble des entreprises.

➤ Les questions que l'on peut se poser

Peut-on estimer les effets conjugués de la démarche aire urbaine et de l'amélioration de l'offre de transports collectifs ?

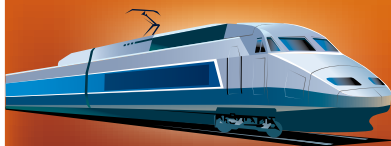
La maîtrise de l'étalement urbain couplée aux différentes mesures d'ores et déjà prévues en faveur des transports collectifs devraient permettre de limiter la croissance attendue des déplacements.



Mise en œuvre de la démarche aire urbaine



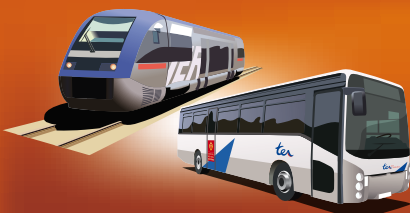
100 000 véhicules en déplacement en moins chaque jour dans l'aire métropolitaine



Mise en service de la LGV Bordeaux-Toulouse



1 200 véhicules en moins par jour en échange ou en transit par rapport à l'agglomération



Développement des transports collectifs régionaux (Plan régional des transports)



4 500 véhicules en moins en échange avec l'agglomération chaque jour



Mise en œuvre du Plan des Déplacements Urbains, avec une progression de 12 % à 16 % de la part des transports collectifs urbains dans les modes mécanisés



40 000 véhicules en moins sur les voiries principales de l'aire urbaine chaque jour

Il faudrait faire encore plus...

Le nouveau modèle adopté par les élus dans le cadre de la démarche aire urbaine toulousaine et les réflexions lancées sur les territoires voisins doivent permettre d'assurer un développement cohérent et équilibré du territoire tout en réduisant les déplacements quotidiens.

De surcroît, l'État et toutes les collectivités concernées se sont engagées dans une politique ambitieuse de développement des transports collectifs qui touche à l'ensemble des besoins de déplacements, du ferroviaire national et régional, aux réseaux de transport en commun interurbains et urbains. En parallèle, l'amélioration programmée des réseaux de voirie et différentes démarches partenariales accompagnent le nouveau modèle de développement urbain en favorisant les modes de déplacements alternatifs par un partage de la voirie, les priorités au bus, le rabattement sur des parcs relais et le développement de l'intermodalité.

Les études prospectives engagées pour évaluer la demande de déplacements au sein de l'aire urbaine à l'horizon 2020 montrent que tous ces efforts sont absolument indispensables. Cependant, la question est posée de leur capacité à faire face à la croissance attendue de la population et de ses besoins de déplacements.

Un projet de Grand Contournement Autoroutier de Toulouse ?

Les études montrent que les efforts engagés dans le sens d'une meilleure organisation du territoire, de l'amélioration des dessertes, du développement des transports collectifs et alternatifs ne suffiront pas à répondre à la croissance attendue des populations et des déplacements.

Dès lors, la réflexion sur l'opportunité d'un grand contournement autoroutier de Toulouse prend toute sa dimension : ce projet peut-il apporter une réponse complémentaire significative dans une optique globale d'aménagement durable et de compétitivité du territoire ?

Les objectifs du projet

L'approche prospective des besoins de déplacements et les prévisions de trafic à l'horizon 2020 aboutissent à la même conclusion : l'amélioration des conditions de transport et de circulation dans l'aire métropolitaine passera par la mise en œuvre du bouquet multimodal décrit précédemment et devra sans doute aller au-delà.

Pour prendre sa place dans ce bouquet multimodal de solutions, le projet du grand contournement autoroutier devrait répondre à des objectifs précis et complémentaires.



A travers les schémas de cohérence territoriale, leurs plans et programmes (Plan Régional des Transports, projets départementaux de transports et de voiries, Plan des Déplacements Urbains de l'agglomération), l'État et les collectivités construisent un modèle qui répond aux enjeux de développement et d'aménagement durable du territoire ; l'amélioration des déplacements en fait partie intégrante.

Parmi l'ensemble des solutions qui sont en cours de réalisation ou encore à l'état de projet, le grand contournement autoroutier pourrait apporter des réponses pertinentes sur plusieurs points :

Assurer le bon fonctionnement du réseau routier national structurant, conformément à la décision de mettre à l'étude un tel projet prise lors du CIADT du 13 décembre 2002.

Réduire les difficultés de traversée et de desserte de l'aire toulousaine qui pénalisent les activités économiques à l'échelle interrégionale et régionale.

Participer au rééquilibrage du territoire en favorisant les échanges entre les villes moyennes, les pôles d'équilibre et la capitale régionale.

Répondre aux besoins d'une infrastructure « partagée » entre Toulouse et les autres villes concernées par la dynamique régionale et métropolitaine.

Favoriser le développement de certains territoires encore aujourd'hui mal desservis tels le Sud tarnais, le Gers et le piémont pyrénéen.

Au final, les différents partis d'aménagement du projet de grand contournement autoroutier devront être évalués selon leur aptitude à prendre en compte trois objectifs et deux conditions de réalisation.

■ Les objectifs

1. Dissocier les trafics de transit et d'échange à caractère régional, interrégional, national et européen du trafic local à caractère urbain.
2. Contribuer à décongestionner le périphérique toulousain tout en offrant une alternative en cas d'incident sur cet anneau autoroutier unique où se concentrent aujourd'hui tous les trafics.
3. Participer à l'aménagement du territoire de l'aire métropolitaine (Haute-Garonne et départements voisins) en confortant par exemple la structuration des bassins de vie du péri-urbain toulousain ou en permettant de meilleures synergies à l'échelon

régional entre les villes moyennes de Midi-Pyrénées et les pôles de développement secondaires au sein du péri-urbain toulousain.

■ Les conditions

1. Respecter les grands enjeux environnementaux en inscrivant plus largement le projet dans une logique de développement durable du territoire.
2. Ne pas contribuer à l'étalement urbain notamment en limitant le nombre d'échangeurs.

➤ Les questions que l'on peut se poser

Pourquoi l'étalement urbain doit-il être maîtrisé ?

- Parce qu'il crée une forte dépendance à l'automobile en allongeant sans cesse les trajets entre le domicile, le travail, les commerces, les services et les loisirs.
- Parce qu'il augmente la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre.
- Parce qu'il consomme l'espace de façon disproportionnée et crée pour les collectivités des charges toujours plus lourdes de voirie, d'assainissement, de réseaux de distribution, de gestion des déchets et de transport.
- Parce qu'il dégrade les paysages ruraux, réduit les surfaces agricoles et tend à remplacer l'habitat traditionnel par des constructions plus ou moins stéréotypées.
- Parce qu'il se fait sous forme d'habitat pavillonnaire peu dense impossible ou très coûteux à desservir en transports en commun.

Comment peut-on maîtriser l'étalement urbain susceptible d'être généré par un grand contournement autoroutier ?

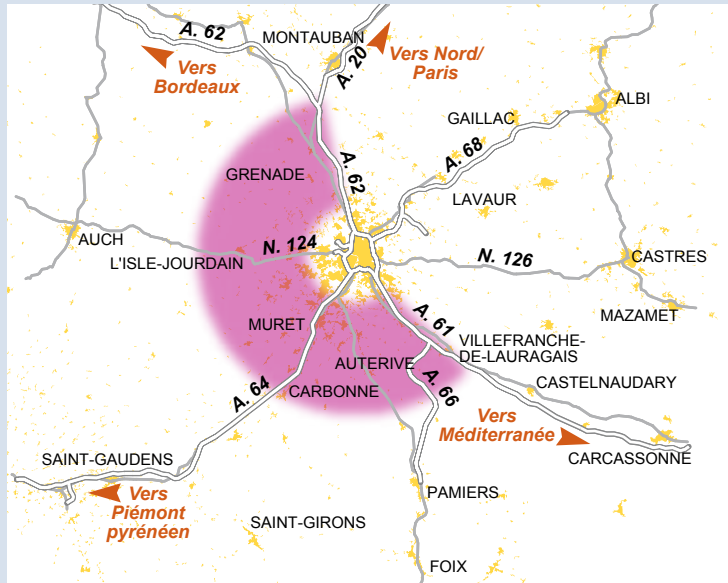
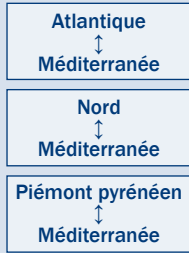
- En faisant le choix d'un nombre très limité de points d'accès et d'échanges et en inscrivant les dispositifs d'échanges dans une logique de voirie ou d'urbanisation existante.
- En inscrivant l'arrivée de l'infrastructure dans un projet de territoire maîtrisé par une planification à l'échelle intercommunale (SCOT).

Les trois familles d'hypothèses

“Ouest + Sud”

Le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse relie par l'ouest l'A 62 à l'A 61 en desservant aussi les RN 124, A 64 et ex RN 20.

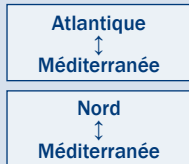
Cette famille d'hypothèses de contournement permet notamment les liaisons :



“Est seul”

Le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse relie par l'est l'A 62 à l'A 61 en desservant aussi l'A 68 et la RN 126.

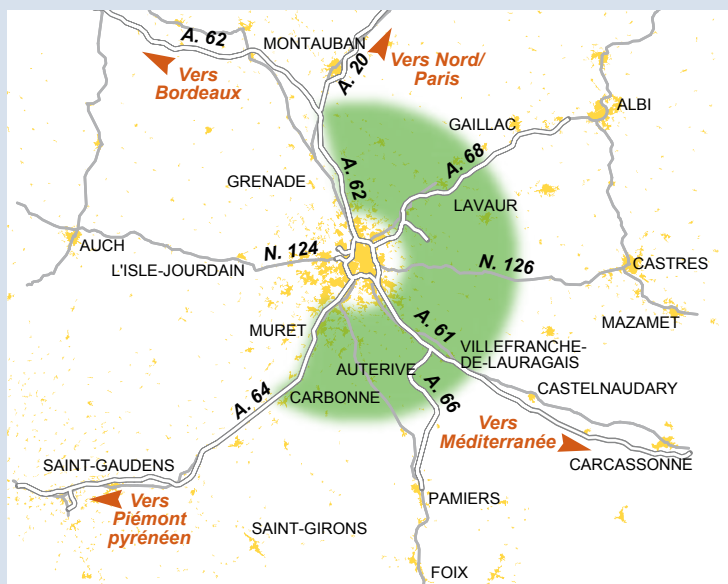
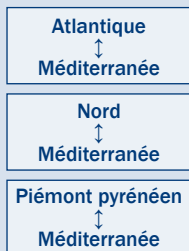
Cette famille d'hypothèses de contournement permet notamment les liaisons :



“Est + Sud”

Le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse relie par l'est l'A62 à l'A68 et à l'A61 et se prolonge jusqu'à l'A64. Elle pourrait aussi desservir les RN126 et l'ex RN20.

Cette famille d'hypothèses de contournement permet notamment les liaisons :



— Réseau routier ■ Zone bâtie

Les trois familles d'hypothèses soumises au débat

Le projet de grand contournement consiste à créer une nouvelle infrastructure autoroutière à 2 x 2 voies et à péage qui réponde à la fois aux objectifs et aux conditions déjà exposés.

Les études engagées ont permis de soumettre à l'examen et à la réflexion trois grandes familles d'hypothèses de traversée du territoire afin d'en comparer les impacts et les effets en regard des attentes et des enjeux.

Le projet de grand contournement autoroutier doit permettre :

d'écarter l'essentiel du trafic de transit du nœud de congestion quotidienne que constitue le péri-phérique toulousain. Cela conduit à envisager des familles d'hypothèses susceptibles de capter le flux principal de transit qui traverse l'agglomération Nord Sud-Est. L'infrastructure envisagée aurait un effet positif tant sur la circulation des véhicules en transit que sur celle du péri-phérique qui s'en trouverait allégée d'autant,

de faciliter les échanges au sein de l'aire urbaine toulousaine

de contribuer à la politique d'aménagement des territoires de la Haute-Garonne et des départements voisins concernés par la dynamique de la métropole toulousaine.

Au plan des dessertes et connexions, les échangeurs intégrés au grand contournement seraient en nombre limité. Leur localisation répondrait de façon exclusive à l'impératif d'assurer la continuité des grandes liaisons routières nationales et d'améliorer la desserte des villes moyennes et des pôles d'équilibre retenus par la démarche aire urbaine dans la couronne péri-urbaine toulousaine.

Les questions que l'on peut se poser

Ne pourrait-on construire le grand contournement au plus près (par exemple 5 km) du péri-phérique existant ?

Il n'est pas envisageable de construire un nouveau contournement éloigné seulement de quelques kilomètres du péri-phérique pour - au moins - deux raisons :

1. *Il introduirait une coupure dans un tissu urbain déjà très dense, où non seulement une infrastructure autoroutière n'a pas sa place, mais de plus, ne répond pas directement aux besoins de déplacements locaux. Ces derniers relèvent davantage de solutions de type « transports en commun » ou de « boulevards urbains ».*

2. *Il impacterait un nombre très élevé d'habitations qui seraient concernées, soit parce qu'elles seraient situées directement sur l'emprise (démolitions) soient riveraines immédiates (bruit, pollution).*

Il faut aussi mentionner que les seules solutions techniques acceptables par la population (tunnel, tranchée couverte) génèreraient des coûts prohibitifs en raison de l'importance des mesures compensatoires à mettre en œuvre.

Les trois familles d'hypothèses et les territoires retenus

Pour chacune des trois familles d'hypothèses – « Ouest + Sud », « Est seul », « Est + Sud » – les études ont pris en compte de façon prioritaire les effets potentiels du grand contournement sur l'environnement, l'aménagement du territoire et les déplacements. Et cela, en regard de la distance entre la nouvelle infrastructure en projet et le péri-phérique actuel.

Les contraintes de l'environnement urbain

Les études ont conduit à exclure, pour les trois familles d'hypothèses, les scénarios les plus proches de l'agglomération toulousaine. Ainsi, aucune hypothèse ne se situe dans la zone d'habitat très dense de l'agglomération toulousaine et donc à moins d'une dizaine de kilomètres du péri-phérique actuel (un peu plus à l'Ouest, un peu moins à l'Est).

Les enjeux d'aménagement et de déplacements

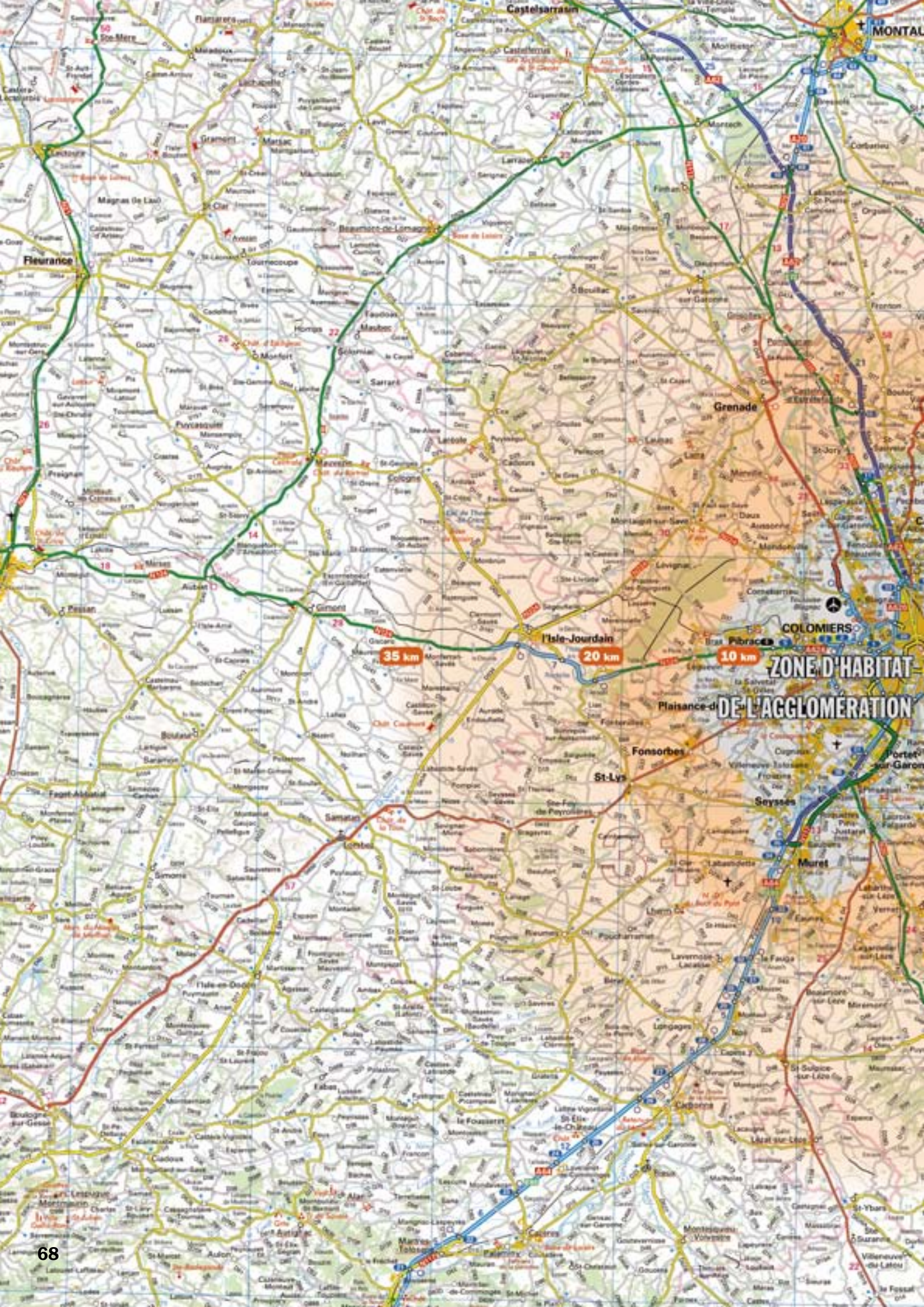
La prise en compte des besoins de déplacements et de développement socio-économique pour les pôles d'équilibre et les villes moyennes situées en étoile autour de l'agglomération conduit à envisager différentes options dans une bande comprise entre l'agglomération toulousaine et 35 km du péri-phérique.

Deux grands types de territoires concernés

Au regard des contraintes et enjeux précités, on voit donc clairement émerger deux grands types de territoires concernés par le projet de grand contournement : un territoire « proche » situé entre environ 10 et 20 km du péri-phérique, et un territoire « éloigné » à une distance comprise entre environ 20 et 35 km.

Des contingences relativement faibles

Pour l'ensemble des hypothèses étudiées, la traversée du territoire ne poserait pas de problèmes techniques majeurs, que ce soit en termes de reliefs ou d'obstacles particuliers à franchir. La famille « Ouest + Sud » nécessiterait de traverser deux fois le cours de la Garonne. Les familles « Ouest + Sud » et « Est + Sud » impliqueraient de franchir la Garonne et l'Ariège. Les scénarios proches de l'agglomération nécessiteraient des mesures techniques particulières en raison de l'occupation humaine plus importante de ces espaces péri-urbains.

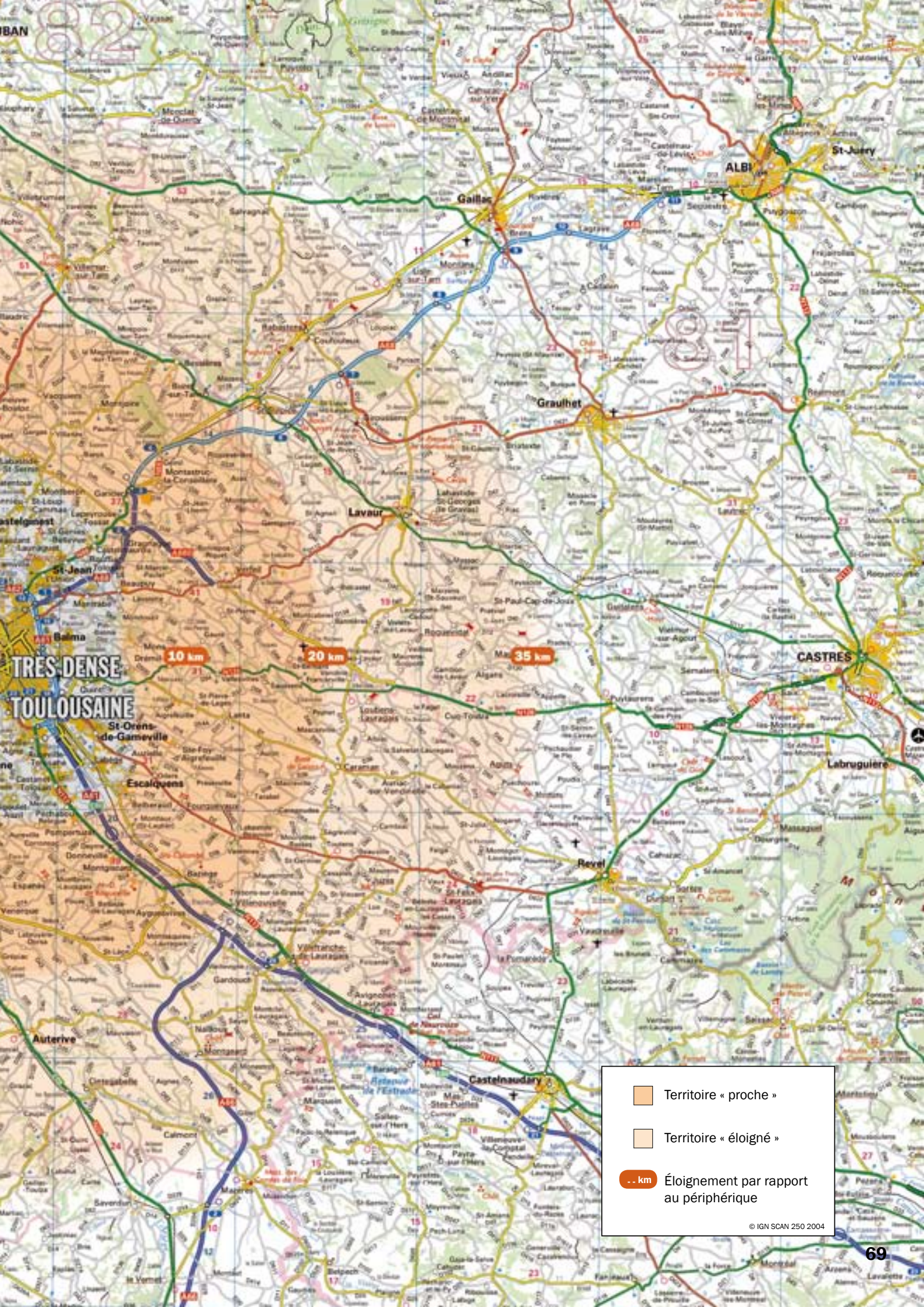


**ZONE D'HABITAT
DE L'AGGLOMERATION**

35 km

20 km

10 km



- Territoire « proche »
- Territoire « éloigné »
- .. km Éloignement par rapport au périphérique

© IGN SCAN 250 004

Les performances attendues d'un grand contournement autoroutier

La comparaison des temps de parcours

Dans ce chapitre, on considère l'évolution des temps de parcours du nord au sud de l'agglomération toulousaine à l'horizon 2020 en mettant en regard la situation dite « de référence », c'est-à-dire sans réalisation d'un contournement, avec les 3 familles d'hypothèses ainsi que leurs scénarios « proche » et « éloigné ».

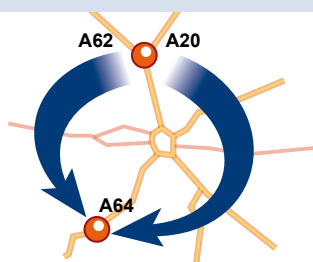
■ En l'absence de contournement, une perte de temps significative pour traverser l'agglomération

En 2020, les temps de parcours moyens pour traverser l'agglomération toulousaine se dégradent sensiblement par rapport à la situation actuelle. Ainsi, en l'absence de contournement, mais en tenant compte de l'ensemble des mesures en faveur des transports en commun et des investissements routiers prévus par ailleurs, ce parcours prendrait en moyenne une vingtaine de minutes de plus à l'heure de pointe aussi bien pour une liaison entre Montauban et Martres-Tolosane que

pour un parcours entre Montauban et Castelnaudary. Hors période de pointe de trafic, ces augmentations seraient de l'ordre d'une quinzaine de minutes pour les deux parcours.

■ Avec le contournement, des gains pouvant atteindre 30 minutes

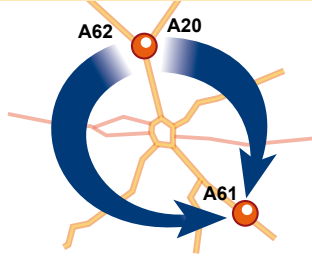
Quelle que soit sa distance par rapport au périphérique actuel et la famille d'hypothèses à laquelle il appartient, un contournement permettrait au minimum de retrouver en 2020 un temps de parcours semblable à celui que l'on met aujourd'hui en empruntant l'anneau toulousain, voire de l'améliorer.



Temps de parcours, en période de pointe, estimé pour un trajet Nord-Sud entre l'embranchement A 20-A 62 et l'échangeur de Martres-Tolosane (A 64)

Temps de parcours estimé	Voiture		Camion	
	Par l'Ouest	Par l'Est	Par l'Ouest	Par l'Est
Aujourd'hui en passant par le périphérique	1 h 15 mn	-	1 h 20 mn	-
En 2020 situation de référence sans contournement	1 h 35 mn	-	1 h 37 mn	-
En 2020 avec contournement : temps de parcours pour un éloignement de 10 km	1 h 01 mn	1 h 20 mn	1 h 14 mn	1 h 33 mn
En 2020 avec contournement : temps de parcours pour un éloignement de 25 km	1 h 02 mn	1 h 25 mn	1 h 16 mn	1 h 47 mn

Source : CETE



Temps de parcours, en période de pointe, estimé pour un trajet Nord-Sud entre l'embranchement A 20-A 62 et l'échangeur de Castelnaudary (A 61)

Temps de parcours estimé	Voiture		Camion	
	Par l'Ouest	Par l'Est	Par l'Ouest	Par l'Est
Aujourd'hui en passant par le périphérique	-	58 mn	-	1 h 11 mn
En 2020 situation de référence sans contournement	-	1 h 20 mn	-	1 h 22 mn
En 2020 avec contournement : temps de parcours pour un éloignement de 10 km	1 h 13 mn	57 mn	1 h 24 mn	1 h 12 mn
En 2020 avec contournement : temps de parcours pour un éloignement de 25 km	1 h 12 mn	58 mn	1 h 34 mn	1 h 15 mn

Source : CETE



Pour les voitures, un gain de 20 à 30 minutes par rapport à la « situation de référence »

Ce gain moyen serait obtenu quel que soit l'éloignement de l'infrastructure par rapport au périphérique actuel, dès lors que le contournement se situerait géographiquement du côté adéquat, à savoir à l'est pour la liaison Montauban-Castelnaudary, à l'ouest pour la liaison Montauban-Martres Tolosane.

Pour les poids lourds, des gains qui permettent de retrouver la situation actuelle

Compte tenu des limitations réglementaires de vitesse auxquelles ils sont soumis sur le réseau routier, les camions enregistreraient en 2020 sans contournement des pertes de temps plus faibles. Cependant à l'instar des voitures, le contournement leur permettrait, quel que soit l'éloignement, de retrouver en 2020 les temps de parcours actuels entre Montauban et Castelnaudary, voire même de gagner un peu de temps par rapport à aujourd'hui entre Montauban et Martres Tolosane. Dans les deux cas, ces gains seraient de l'ordre de 10 à 20 minutes par rapport à la situation de référence.

Les trafics potentiels

La capacité d'un grand contournement à capter les différents trafics est principalement liée à deux variables : l'éloignement et le positionnement géographique. Les options proches de l'agglomération draineraient de 20 à 25 000 véhicules par jour, tous trafics confondus. Les familles situées à l'Est attireraient davantage de véhicules en transit.

■ Trafics captés : des volumes variables selon l'éloignement et le positionnement

Pour un contournement proche (10 km) du périphérique actuel, les trafics totaux sont du même ordre de grandeur à l'Est et à l'Ouest : 20 000 à 25 000 véhicules par jour. Ils connaissent ensuite une décroissance plus ou moins rapide selon le positionnement de l'infrastructure :

À l'Est, le trafic total diminue progressivement avec l'éloignement. Cependant, il resterait à un niveau de l'ordre de 15 000 véhicules/jour, à 35 km de distance.

À l'Ouest, le volume du trafic chuterait rapidement avec l'éloignement : 5 000 véhicules environ à 35 km.

Au Sud, le trafic total évoluerait entre 15 et 20 000 véhicules à proche distance du périphérique. Il décroît jusqu'à 7 000 véhicules/jour à 35 km.

Globalement la famille Est seul capte autant de trafic que la famille Est + Sud.

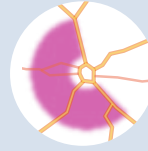
■ Une structure des trafics différente en fonction des familles

Selon la position géographique du contournement, l'équilibre entre les trafics de transit, d'échange et locaux varie sensiblement :

Le trafic de transit est peu sensible à la distance par rapport à l'agglomération. Par contre, l'allongement du parcours en regard de la destination le fait baisser de façon significative. C'est ce qui explique le faible niveau de captage des familles « Ouest + Sud » pour les véhicules qui circulent sur les axes Nord-Sud-Est (directions A 61-A 62 et A 20-A 62).

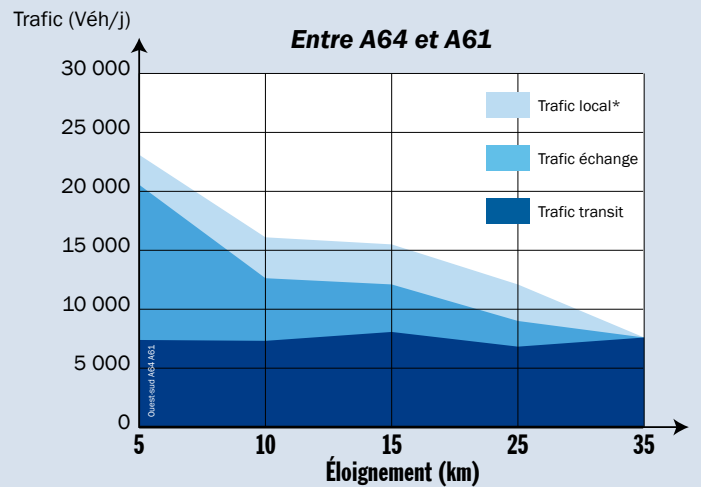
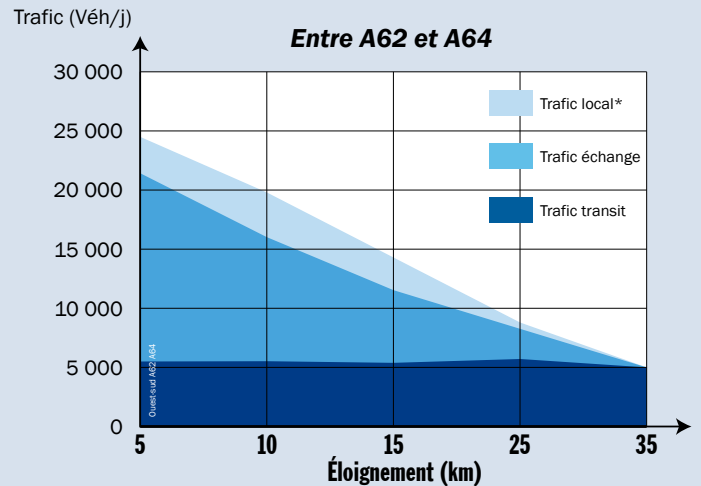
Les trafics locaux et d'échange seraient plus élevés à l'Ouest qu'à l'Est en raison du développement de l'urbanisation et de la localisation des pôles économiques. Ce type de trafic diminue bien sûr rapidement en s'éloignant de l'agglomération.

Globalement les familles Est seul et Est + Sud captent beaucoup mieux le transit (jusqu'à 80 % des flux concernés contre 60 % pour les familles Ouest + Sud).



Ouest + Sud

Cette famille ne capte qu'une part réduite du trafic de transit : 5 à 6 000 véhicules/jour. Le trafic capté serait globalement de l'ordre de 25 000 véhicules/jour. Mais il chute à 7 000 et moins dès que l'éloignement dépasse 25 km.



■ Un trafic poids lourds significatif

Le trafic poids lourds qui emprunterait un grand contournement serait plus fort pour les familles Est. Il varie pour ces familles entre 2 000 véhicules par jour (soit 12 % du trafic total) pour les options à 10 et 15 km et 1 300 véhicules par jour à 35 km (soit 9 % du trafic total, diminuant avec l'éloignement).

Pour la famille « Ouest + Sud », les différentes options de contournement sont moins chargées en trafic poids lourds (il varie entre 6 % et 8 %, soit 800 à 1 500 véhicules par jour).

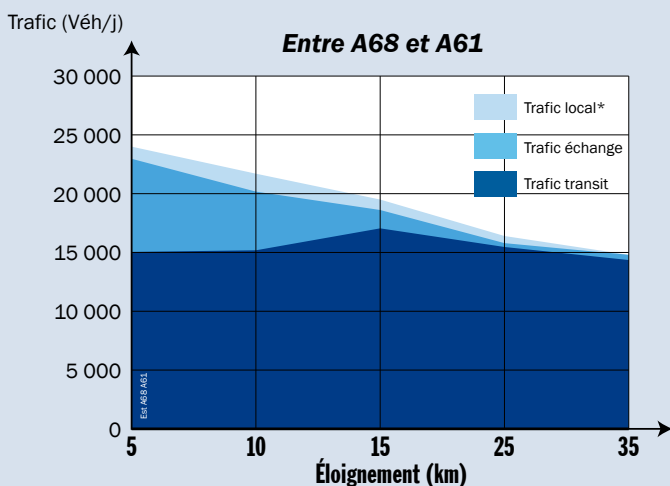
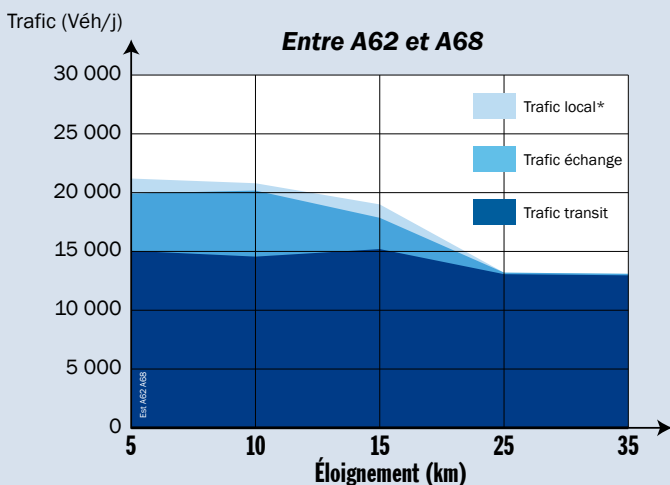
Le nombre de camions supplémentaires captés par le contournement en cas d'interdiction du périphérique aux poids lourds serait de l'ordre de 750 à 3 500 pour les familles Est et de 3 300 à 3 700 pour les familles Ouest.

* Trafic à l'intérieur de l'aire urbaine toulousaine



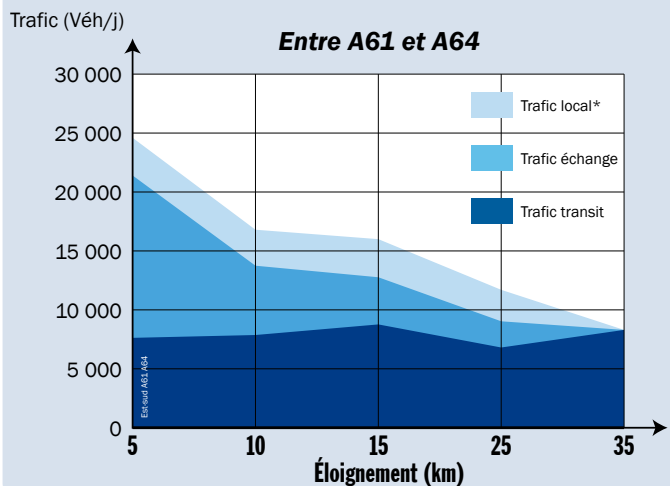
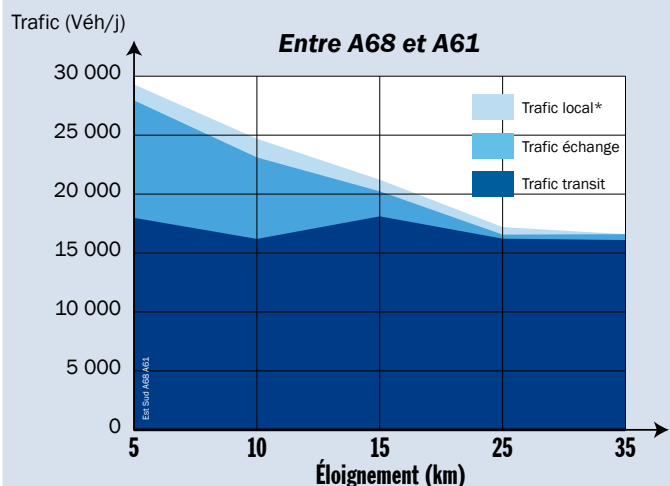
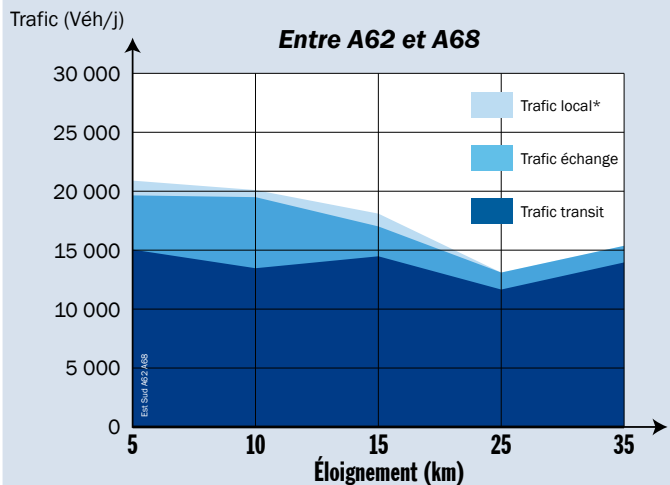
Est seul

La part du transit atteint 13 à 15 000 véhicules/jour, ce qui peut représenter de 60 % à 90 % du trafic total selon l'éloignement. Le trafic total serait de l'ordre de 22 000 véhicules/jour à 10 km.



Est + Sud

Le trafic de transit varie de 6 000 à 15 000 véhicules/jour selon les sections, quel que soit l'éloignement. Le trafic total atteint les valeurs les plus élevées (de l'ordre de 25 000 véhicules) dans la section comprise entre l'A 68 et l'A 61.



➤ Les questions que l'on peut se poser

Comment obliger les poids lourds à emprunter le contournement ?

Plusieurs types d'actions sont envisageables. Elles peuvent être :

- **catégoriques** : interdiction aux camions d'emprunter le périphérique soit en permanence, soit à certaines heures, sauf pour desserte locale,
- **dissuasives** : limitation de vitesse, interdiction de dépasser ou d'utiliser les voies de gauche...,
- **incitatives** : tarification réduite pour les camions sur le contournement ou plus importante sur le périphérique.

Les effets sur le système de déplacements

Un grand contournement viendrait compléter le maillage des voiries primaires de l'aire métropolitaine toulousaine et offrirait la possibilité d'une liaison autoroutière reliant entre eux les territoires autour de Toulouse.

Selon les familles et l'éloignement, il peut avoir un effet significatif sur les trafics supportés par le périphérique et les pénétrantes.

Cette contribution ne suffira cependant pas à régler les questions de déplacements de l'agglomération, et ceci même si le grand contournement peut s'inscrire dans une logique intermodale.

■ Un grand contournement utile à tous

Le grand contournement viendrait compléter le système de déplacements actuel structuré en rayon autour de Toulouse que ce soit en matière de voiries principales ou d'infrastructure ferroviaire.

Les territoires desservis seront bien sûr différents selon les familles mais celles-ci ont pour point commun de permettre des liaisons efficaces et sûres de périphérie à périphérie.

Le grand contournement ne serait ainsi pas utilisé uniquement par les camions et les voitures en « grand transit » (par exemple Bordeaux-Marseille) mais faciliterait les déplacements entre les villes moyennes par exemple entre Montauban et Albi ou entre Albi et Carcassonne pour la famille Est, ou entre Montauban et Auch pour la famille Ouest + Sud.

De même les habitants des territoires de la 2^{ème} couronne autour de Toulouse et en particulier ceux des pôles d'équilibre verraient leurs déplacements de périphérie à périphérie facilités ; ils pourraient par exemple se rendre de façon rapide et sûre de Lavaur à Villefranche ou à Carcassonne pour les familles Est, de Carbonne à Auterive, Villefranche ou Montauban pour la famille Est + Sud, de Grenade à l'Isle Jourdain et Carbonne pour la famille Ouest + Sud.

Enfin ces territoires verraient leurs connections avec le reste du territoire national améliorées, par exemple pour les familles Est, le Tarn serait relié beaucoup plus efficacement vers le Nord et l'Ouest de la France et plus encore vers la façade méditerranéenne et l'Espagne grâce à la liaison avec l'autoroute A61 ; pour la famille Ouest, le Gers serait mieux relié au Piémont pyrénéen et à la façade méditerranéenne.

Une telle infrastructure est donc susceptible d'intéresser une très large part de la population et des acteurs économiques de l'aire métropolitaine.

■ Une inscription possible dans la construction de l'intermodalité

Par une bonne distribution du trafic d'échange avec l'agglomération sur les principales voiries pénétrantes, le grand contournement autoroutier de Toulouse peut, si ces voiries sont bien connectées à des parcs relais desservis par le réseau de transport en commun urbain contribuer à la mise en œuvre de l'intermodalité voitures + transports en commun.

De même, en fonction de son éloignement, une bonne desserte des pôles d'équilibre et de leurs gares bénéficiant d'un cadencement renforcé peut s'inscrire dans cette perspective.

Enfin, selon les familles, la desserte possible de la future gare de Montauban est de nature à favoriser l'intermodalité voiture-TGV pour les territoires desservis.

■ Un effet significatif sur le périphérique en fonction des familles

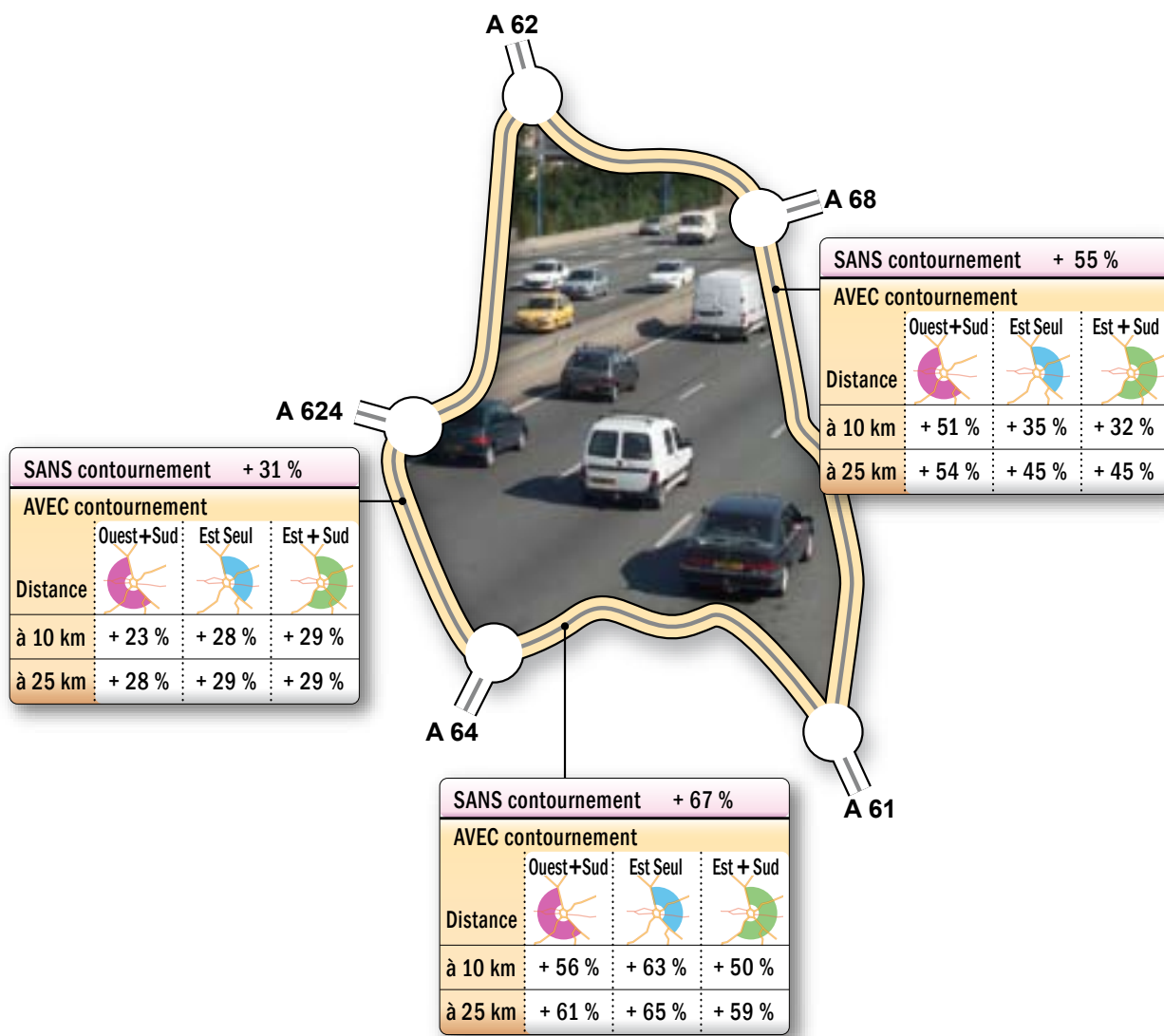
Logiquement chaque famille de contournement capte en priorité une part du trafic de la section de périphérique située du même côté qu'elle.

Les familles « Est » et « Est + Sud » auraient une incidence plus forte sur le périphérique « Est » que sur la section « Ouest ». La diminution de trafic serait de l'ordre de 15 % (- 22 000 véhicules/jour) sur la section Montblanc-Roseraie avec un contournement proche (à 10 km), et de l'ordre de 11 000 véhicules/jour avec un contournement à 35 km. Sur le périphérique « Ouest », même à hauteur de la section la plus chargée (Purpan-Cépière), la diminution ne porterait que sur 2 000 à 3 000 véhicules/jour.

La famille « Ouest + Sud » bénéficie bien sûr davantage au périphérique « Ouest ». L'impact sur le périphérique reste cependant limité quel que soit l'éloignement et bien plus faible que pour les

L'évolution prévisible du trafic sur le périphérique toulousain entre 2003 et 2020

en pourcentage sur le trafic moyen journalier annuel



Source : CETE Sud-Ouest

familles « Est », ce qui est lié à la structure du trafic. Un contournement à 10 km diminuerait d'environ 10 000 véhicules/jour le trafic à hauteur de Purpan-Cépière, et de 3 000 véhicules/jour avec un contournement à 35 km. Sur le périphérique « Est », la diminution serait de 4 000 véhicules/jour (à 10 km) à hauteur de Montblanc-Roseaie, et de 1 500 véhicules/jour à 35 km.

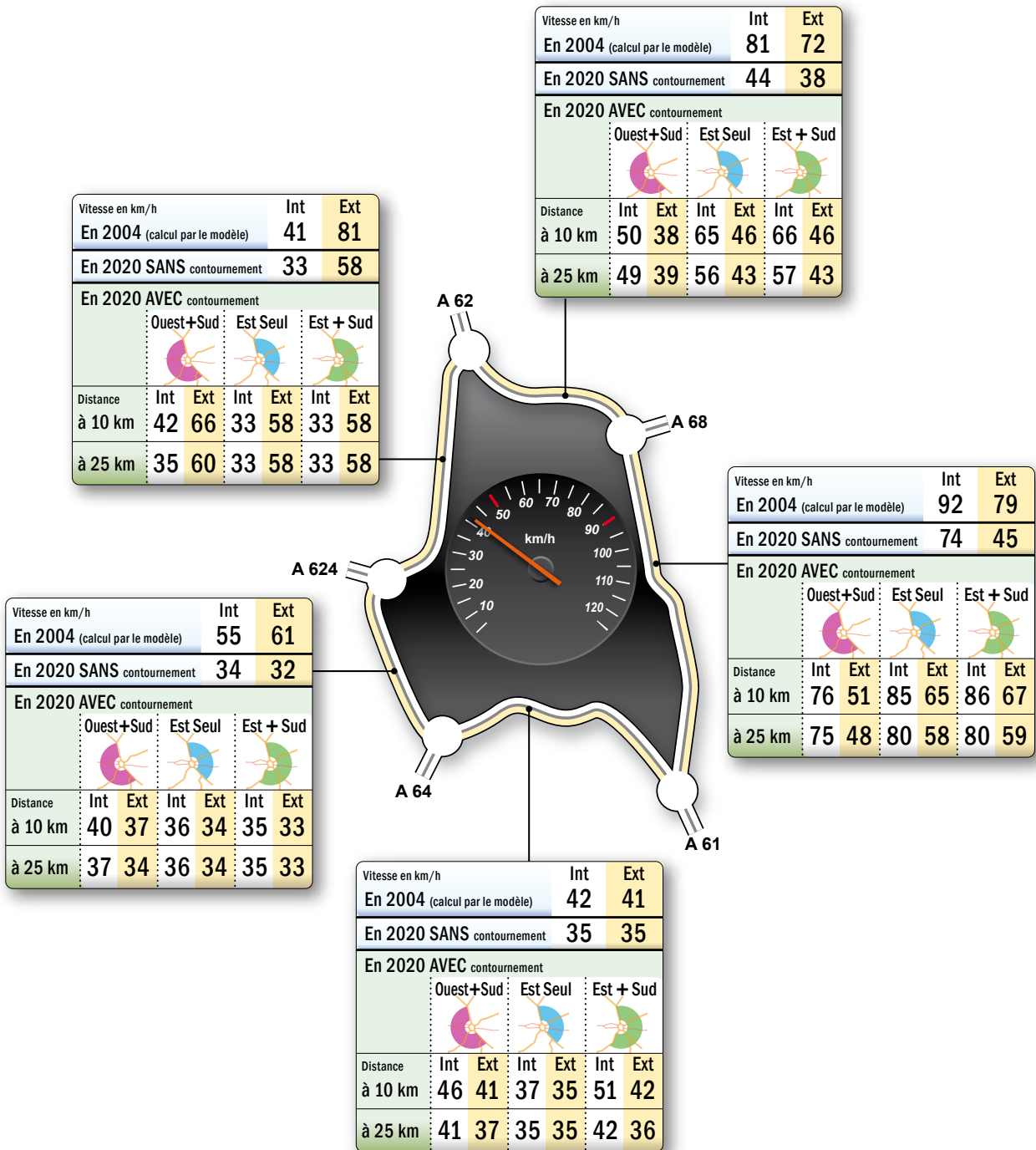
Pour les deux familles comportant une partie « sud », l'incidence sur la section « sud » du périphérique est forte. Dans le cas de la famille « Est + Sud »,

la diminution sur la section sud entre l'A 64 et l'A 61 est de l'ordre de 19 000 véhicules/jour à 10 km et de 6 000 véhicules/jour à 35 km. Dans le cas de la famille « Ouest + Sud », l'incidence est de l'ordre de 11 000 véhicules/jour à 10 km et 5 000 véhicules/jour à 35 km.

Sans régler les difficultés de circulation sur le périphérique, le grand contournement peut donc apporter une contribution significative en retirant du périphérique un trafic qui n'a rien à y faire et en particulier les camions en transit.

L'évolution prévisible de la vitesse sur le périphérique toulousain entre 2003 et 2020

Vitesses à l'heure de pointe du soir



Source : CETE Sud-Ouest

■ D'importantes diminutions de trafic sur les pénétrantes

Quelle que soit la famille, d'importantes diminutions de trafic seraient constatées sur l'autoroute en direction de Bordeaux et Paris (A 62) : jusqu'à 15 000 véhicules par jour en moins pour les familles Est et Est + Sud et jusqu'à 20 000 véhicules/jour en moins pour la famille Ouest+ Sud (avec cependant une très forte atténuation avec l'éloignement dans ce cas).

De même sur l'autoroute en direction de Montpellier (A 61), la famille Est amènerait une diminution du trafic pouvant atteindre 17 000 véhicules/ jour, 27 000 pour les familles Est + Sud mais seulement 11 000 pour la famille Ouest + Sud.

■ Des gains en matière de sécurité

Un projet tel que le grand contournement autoroutier de Toulouse permettrait aux usagers d'emprunter pour leurs liaisons de ville à ville une voie autoroutière plus sûre que les routes classiques.

Les chiffres le montrent : au niveau national, hors voirie locale, les autoroutes représentent 3 % du réseau routier mais supportent 28 % du trafic. Malgré cette fréquentation élevée, on y relève seulement 13 % des accidents corporels.

Par conception, le réseau autoroutier répond à des exigences de sécurité : virages en grandes courbes, pentes légères, tracés fluides, échangeurs dénivelés, terre-plein central, bandes d'arrêt d'urgence contribuent à supprimer une part importante d'accidents, comme les collisions frontales.

De plus, l'accès y est réglementé : on n'y trouve ni vélos, ni cyclomoteurs, ni piétons (à l'exception du personnel d'entretien et des forces de l'ordre).

En conséquence, on y constate, rapporté au kilomètre parcouru, deux fois moins d'accidents et quatre fois moins de tués que sur routes nationales, trois fois moins d'accidents et cinq fois moins de tués que sur le réseau départemental.

Le grand contournement autoroutier de Toulouse devrait aussi permettre des gains en sécurité routière sur le périphérique actuel, en réduisant sur cette voie les conflits d'usage entre véhicules locaux et véhicules en transit. Au delà de la diminution du nombre d'accidents corporels, une baisse des accidents matériels (liés notamment aux mouvements de changements de file ou de sortie au droit des échangeurs) est également à attendre, ce qui fluidifierait le trafic sur le périphérique en diminuant les risques de bouchons liés aux accidents.

■ Sécuriser le transport des matières dangereuses



À l'heure actuelle, les établissements à risques soumis à la directive Seveso 2 se situent principalement :

- à proximité des autoroutes radiales (A 61, A 62, A 65) ou du périphérique toulousain dans sa partie sud,

- à une distance variant de 35 à 80 km du périphérique actuel dans les directions de l'ouest, du sud et de l'est.

Leur grande dispersion et leurs situations excentrées obligent les transports routiers générés par ces entreprises à emprunter le périphérique pour leur trajets aller et/ou retour.

La réalisation d'un grand contournement autoroutier offrirait une alternative beaucoup plus sécurisante pour les populations en évitant aux transports de matières dangereuses de traverser l'agglomération toulousaine.

➤ Les questions que l'on peut se poser

Quelles synergies entre le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse et la LGV ?

Pour les populations localisées au nord de l'aire urbaine et même au-delà, la future gare LGV de Montauban présentera un intérêt important pour les déplacements et échanges vers Paris et l'Atlantique. Les options éloignées du contournement favoriseraient l'accès au TGV depuis Albi, Castres-Mazamet pour les familles « Est » ou encore Auch dans l'hypothèse d'une famille « Ouest ».

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

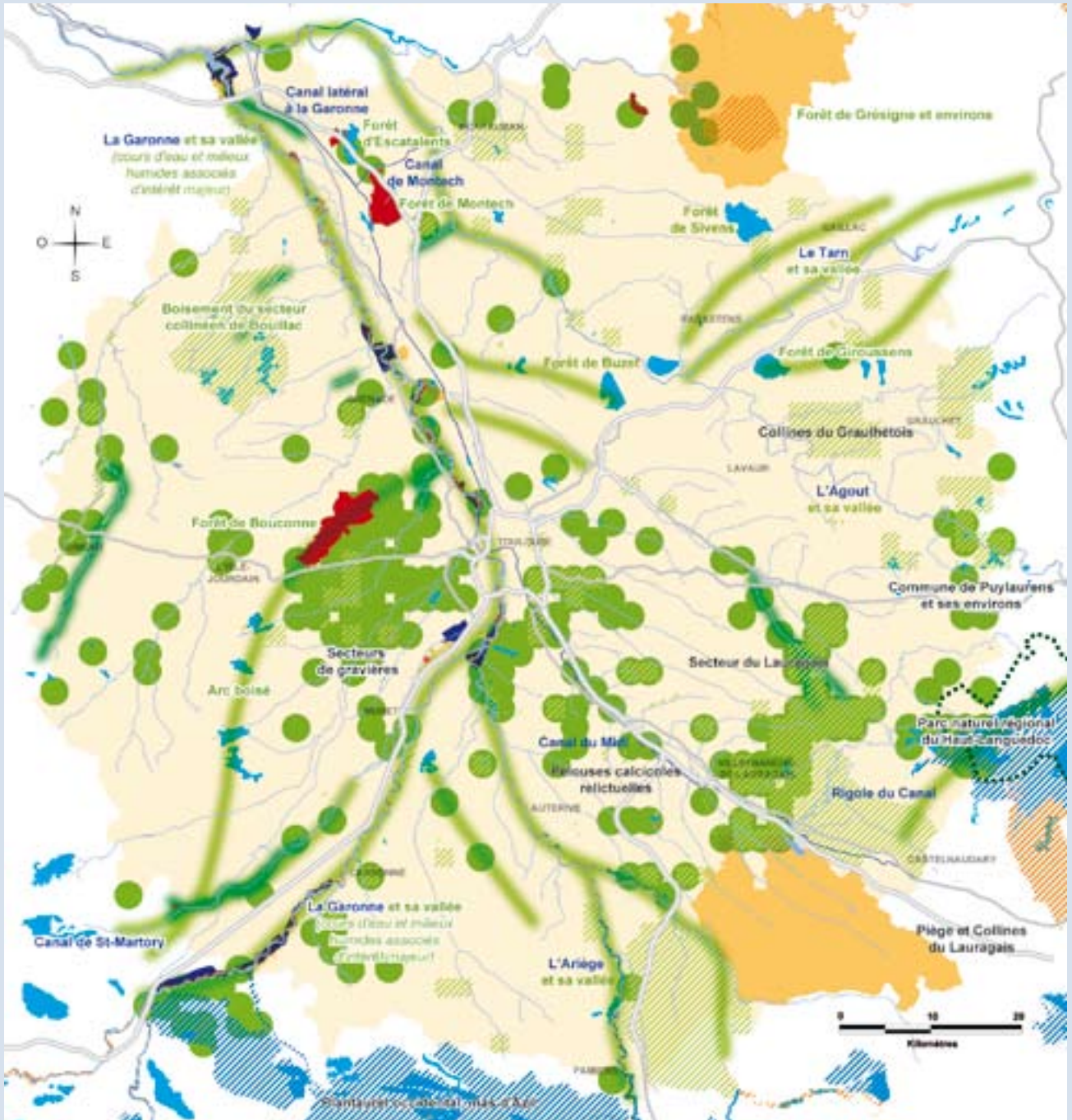
La connaissance des enjeux environnementaux permet de concevoir des infrastructures qui minimisent les nuisances et préservent les milieux sensibles. La réglementation oblige les maîtres d'ouvrage à supprimer, réduire voire compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé.

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.

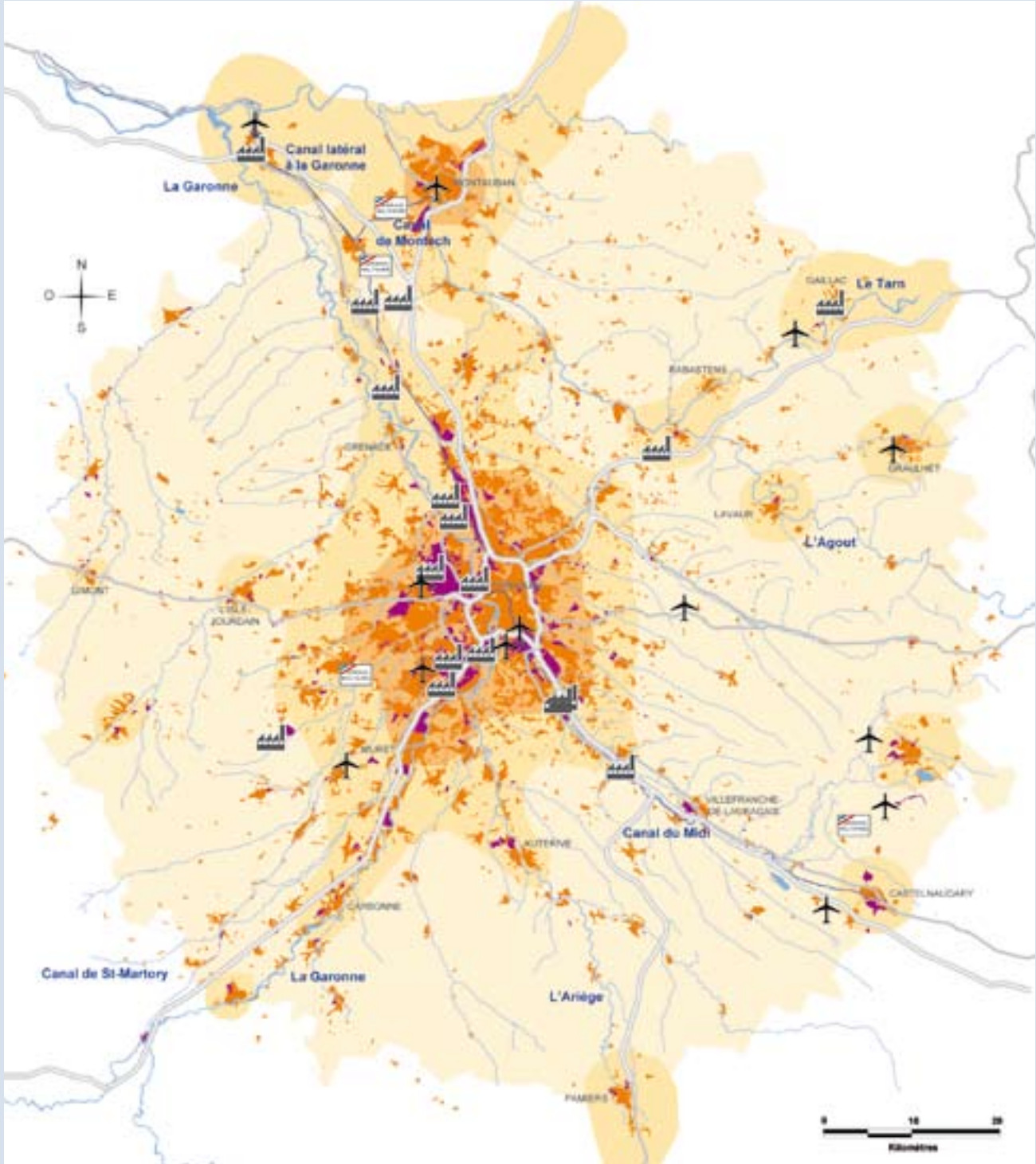
Le reste du territoire présente une distribution plus lâche des sites de peuplement.

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

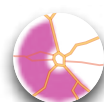
Les zones d'habitat dense représentent moins d'un quart du territoire

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.

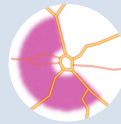
Évalué à partir des éléments démographiques à l'horizon 2020 et pour chaque famille de contournement et divers éloignements, le nombre de personnes susceptibles d'être exposées, avant protections phoniques à des émissions sonores supérieures au seuil réglementaire de jour de 60 dB(A) est au maximum de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

➤ Les questions que l'on peut se poser

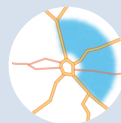
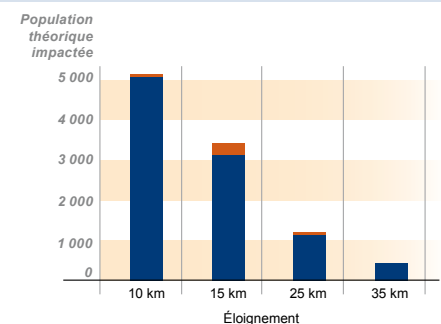
Quels sont les seuils réglementaires ?

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.

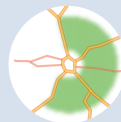
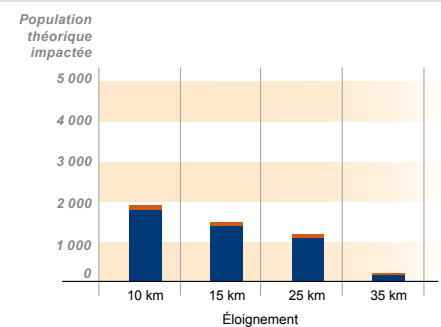
Estimation sommaire des populations théoriques susceptibles d'être concernées par un niveau de bruit de 60 dB(A) en 2020



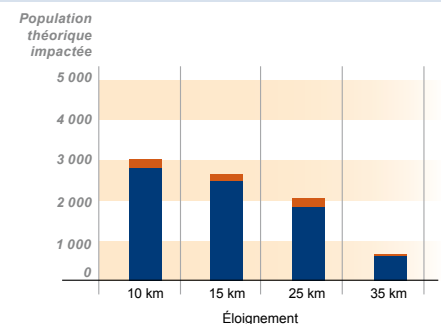
Ouest + Sud



Est seul



Est + Sud



■ Nuit ■ Différence jour/nuit

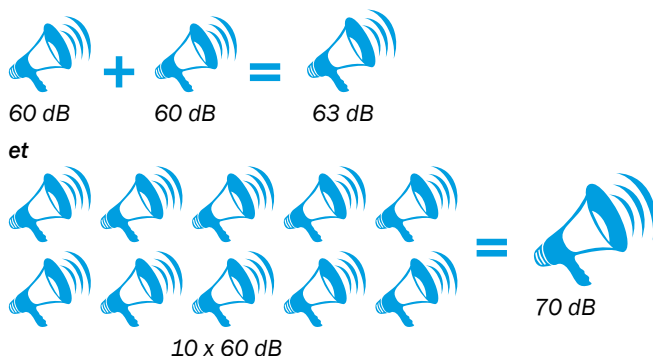
Source : CETE Sud-Ouest



➤ 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). A 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.

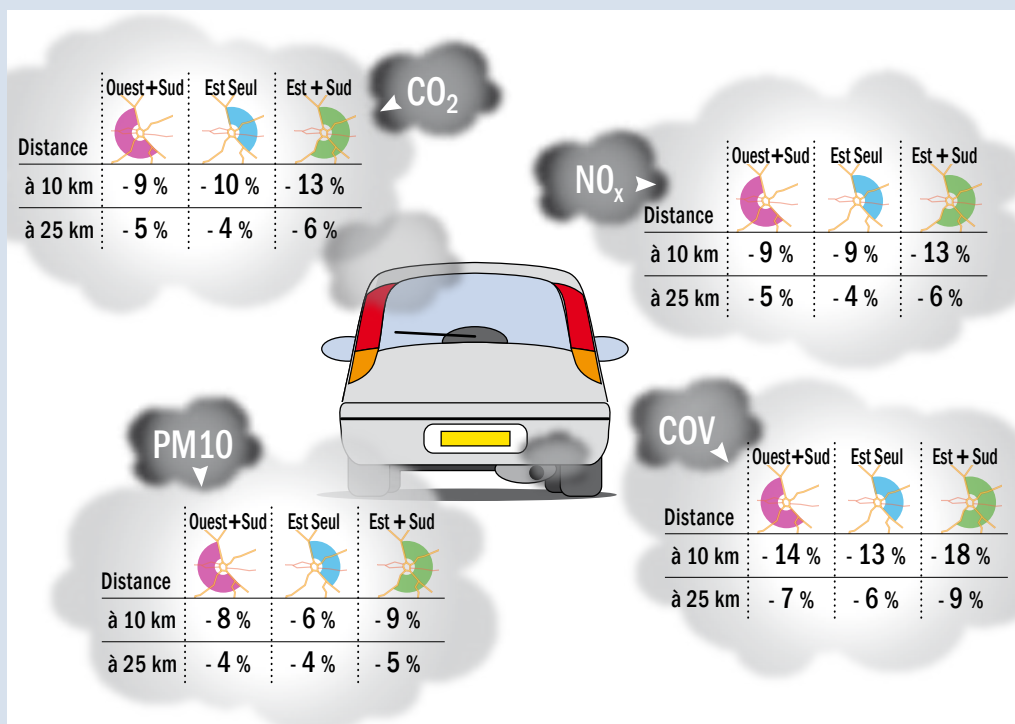
Seul l'objectif de qualité pour les poussières PM10 n'est pas respecté dans le cadre des options à 10 km du périphérique actuel. Cependant le dépassement est faible et dès que l'on se trouve à quelques dizaines de mètres les concentrations respectent l'objectif de qualité.

■ 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.

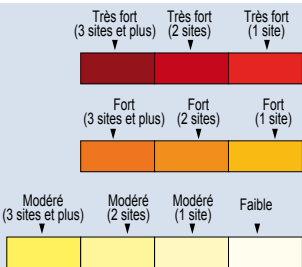
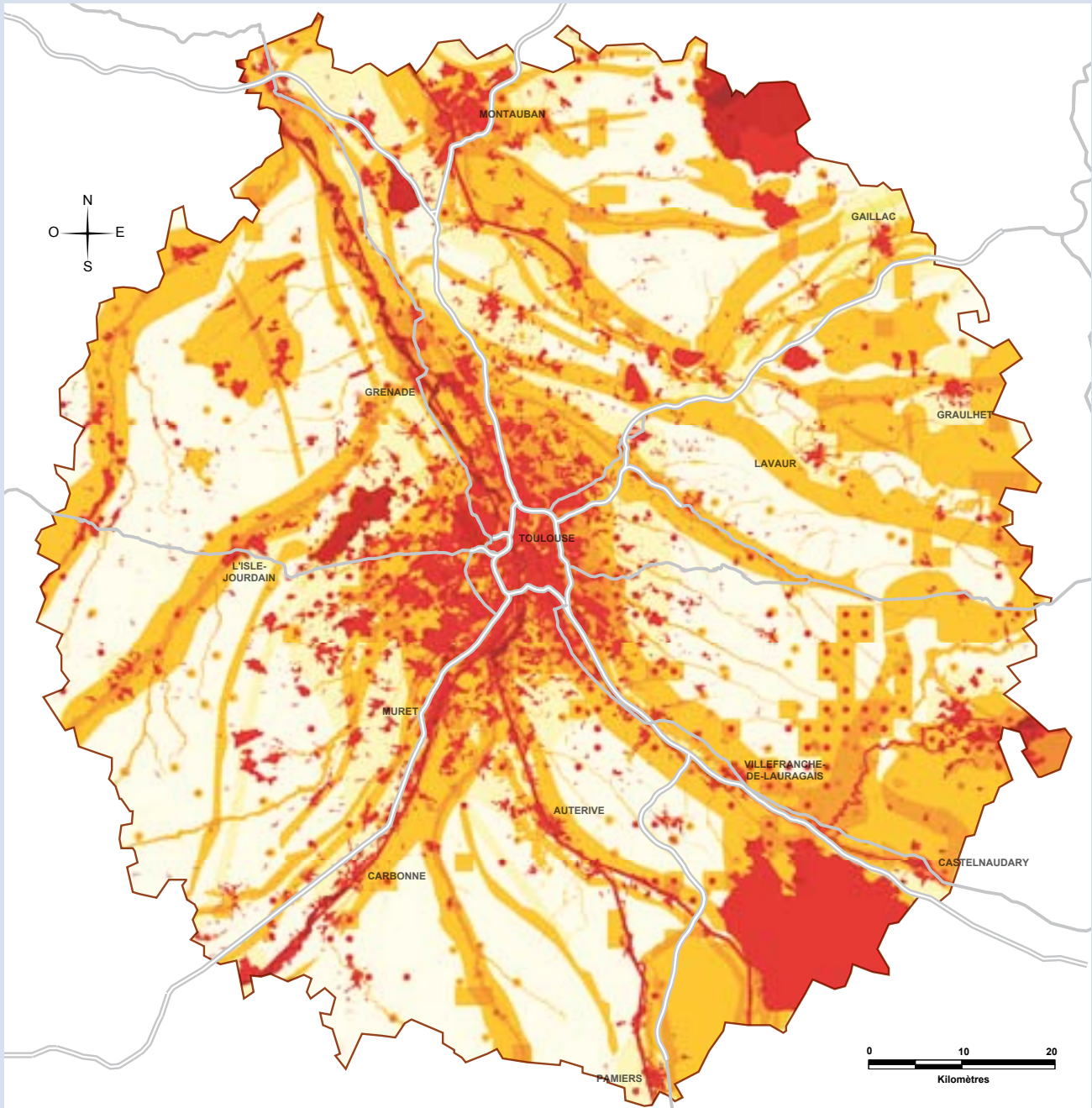
Seuls pourraient exister des risques liés au Chrome et PM10 mais dans une zone de quelques dizaines de mètres autour du grand contournement autoroutier toulousain.

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 :

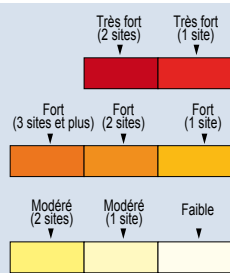
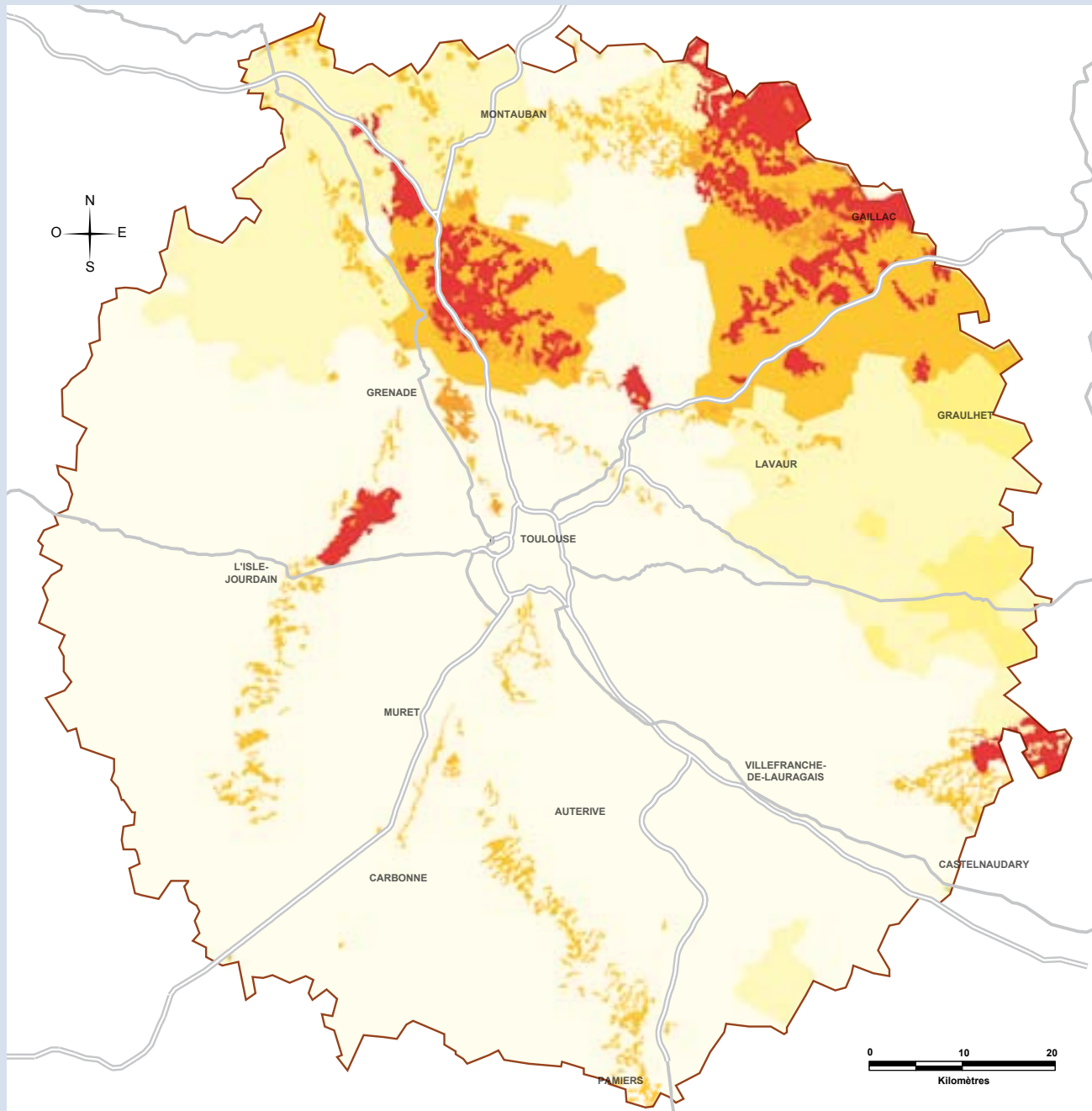
- franchissement des vallées du Tarn, de l'Agoût, de la Garonne et de l'Ariège,
- préservation de deux ZNIEFF : forêt de Giroussens, collines de Graulhérois (intérêt ornithologique) et secteur du Lauragais (intérêt floristique),
- relief et paysages localement sensibles sur les coteaux et crêtes,
- présence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

Carte de synthèse des enjeux agricoles

**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.

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.



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.



■ 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

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 »

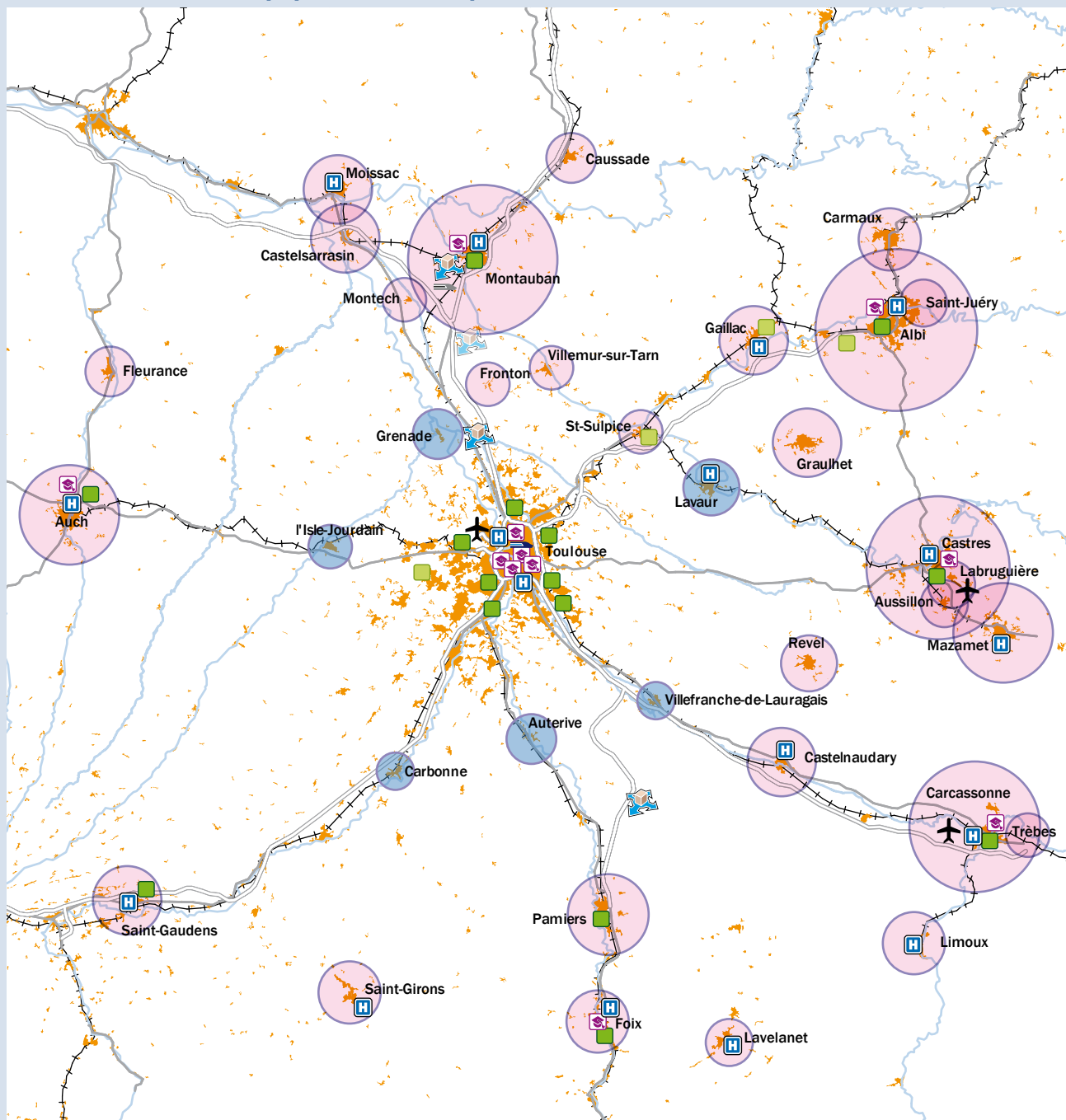
- les options proches tendraient à renforcer les pratiques intermodales pour les échanges avec le cœur de l'agglomération. La localisation des échangeurs pourrait être ciblée à proximité des gares TER et parcs-relais pour favoriser l'intermodalité.

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

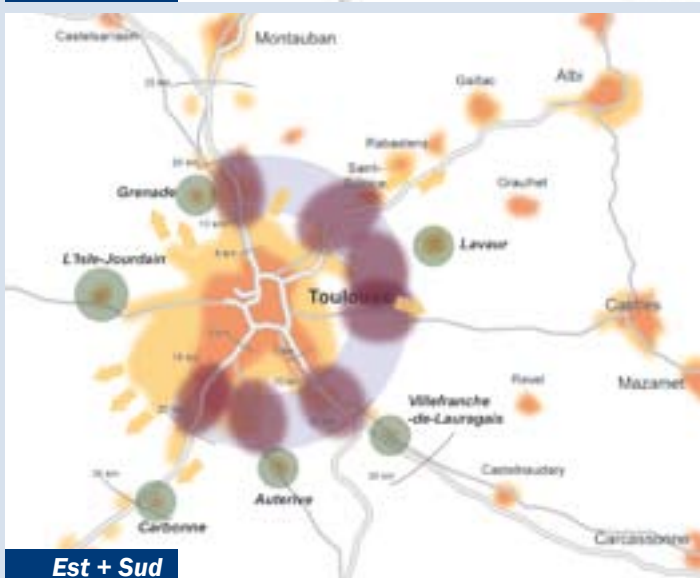
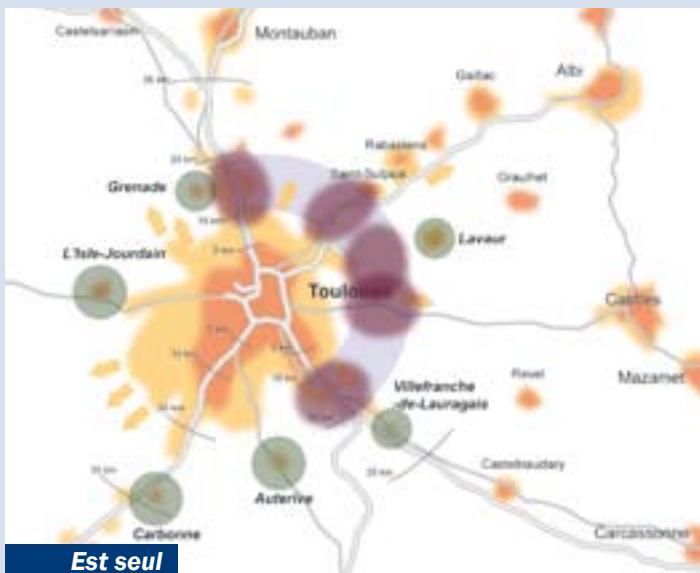
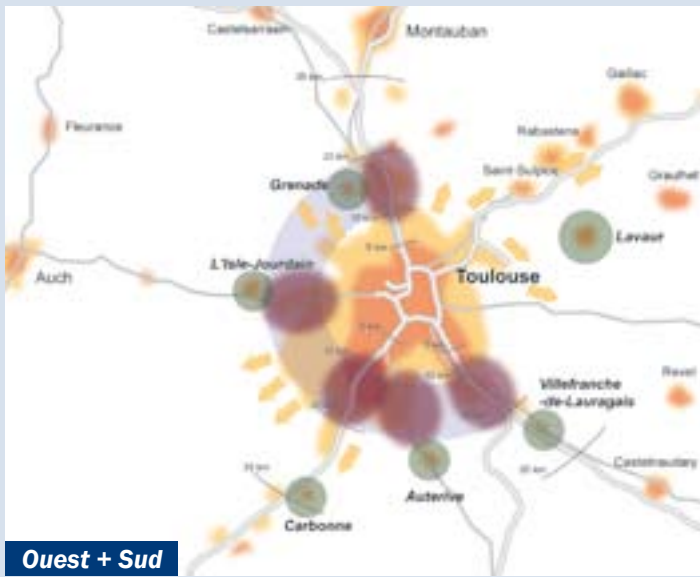


Communes de plus de 5 000 habitants hors agglomération toulousaine*

— 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



- 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

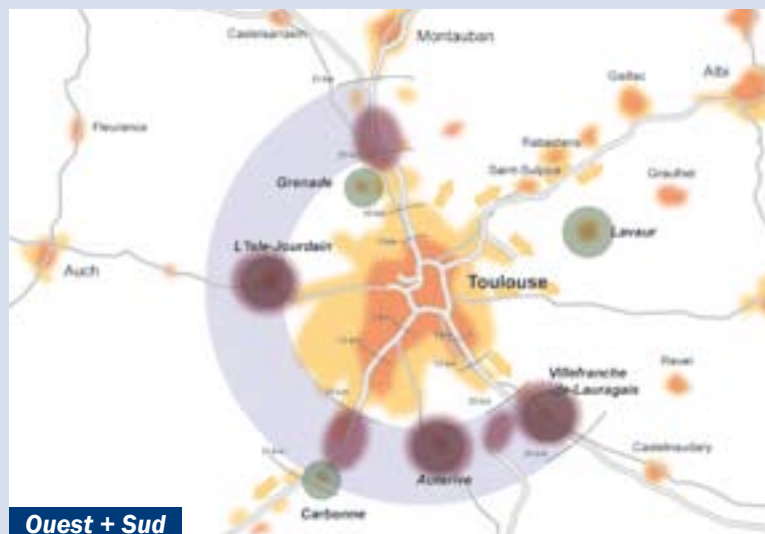
Le Grand Contournement Autoroutier de Toulouse peut-il contribuer à limiter l'étalement urbain ?

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

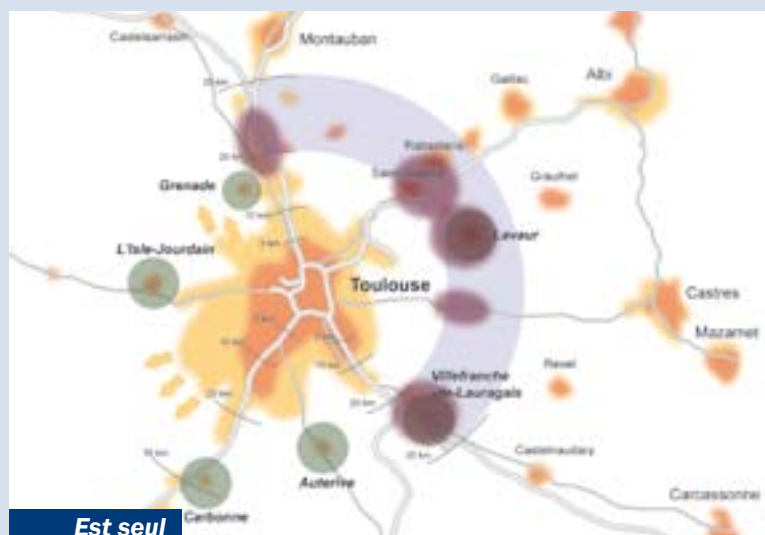
Cette augmentation entraînera une inévitable extension de l'urbanisation avec une consommation d'espace de l'ordre de 300 km² si l'on continue sur le mode de développement actuel. Dans ce contexte, le Grand Contournement pourrait aider à fixer le développement autour des pôles d'équilibre bien desservis.

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.

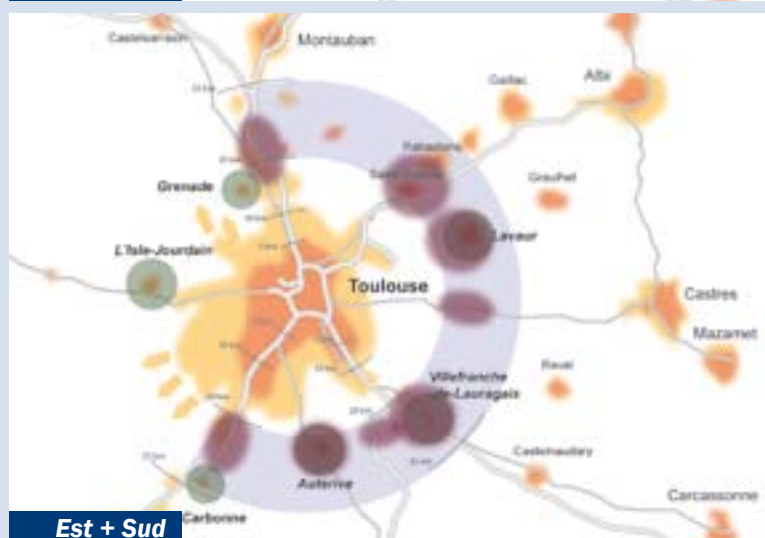
...dans le cas d'un contournement à 25 km



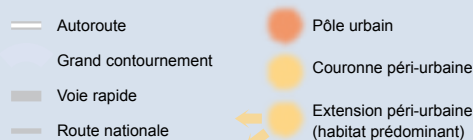
Ouest + Sud



Est seul

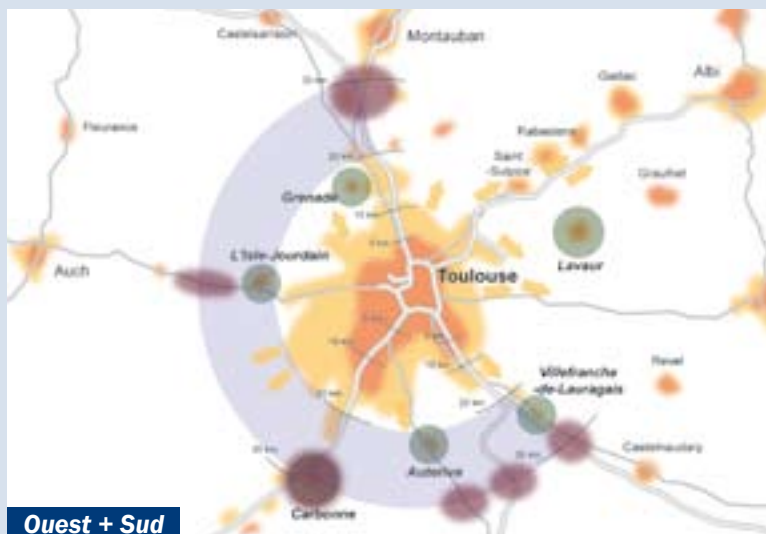


Est + Sud

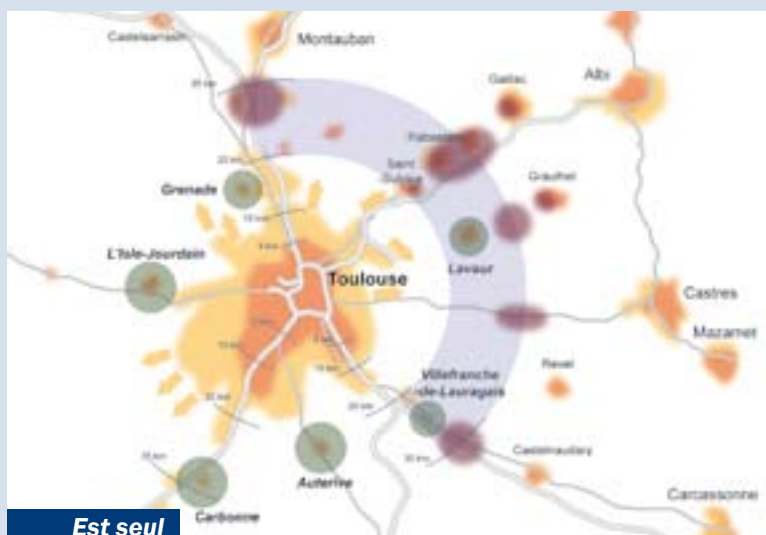


Source : Setec Organisation

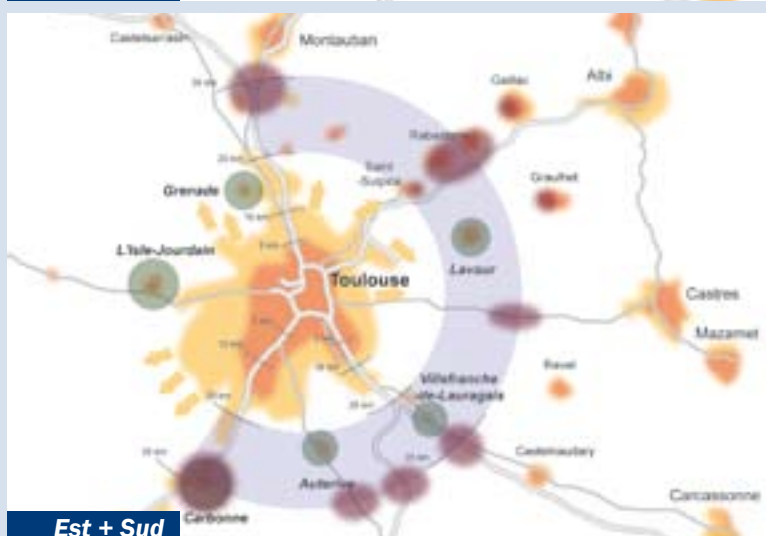
...dans le cas d'un contournement à 35 km



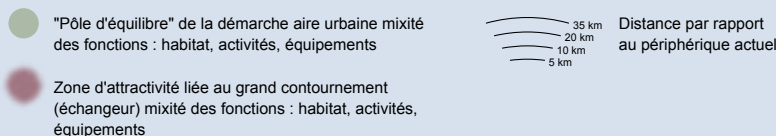
Ouest + Sud



Est seul



Est + Sud



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

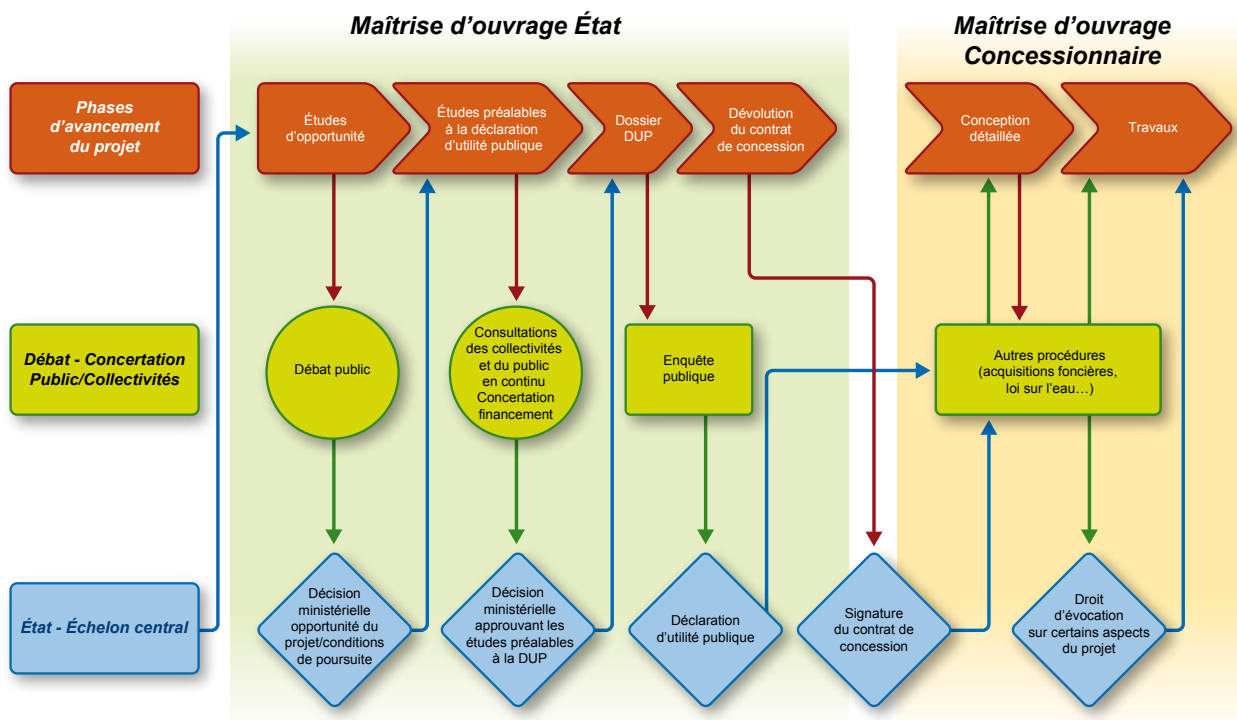
A ce stade d'avancement du dossier, aucun tracé n'est étudié ; l'approche des coûts du projet est donc délicate, elle doit aussi prendre en compte le large éventail des familles considérées en particulier en terme d'éloignement : linéaire plus important pour les options les plus éloignées mais contraintes 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.

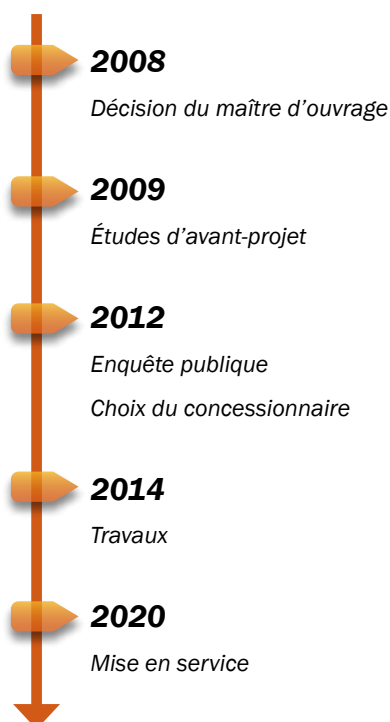
À court terme

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 perspectives 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

