

Les cahiers d'acteurs

Le contenu du cahier d'acteurs n'engage que ses auteurs et non la Commission du débat public



Le cahier d'acteurs est édité par la

cdnp

Commission particulière

du débat public
Contournement
autoroutier de Toulouse

Contribution:



*Communautés de communes
du Grand Auch,
d'Arrats Gimone,
de la Save Lisloise
et des Coteaux de Gascogne*

LES QUATRE COMMUNAUTÉS DE COMMUNES SITUÉES LE LONG DE L'AXE RN 124 ENTRE AUCH ET LA HAUTE GARONNE (SAVE LISLOISE, CÔTEAUX DE GASCOGNE, ARRATS GIMONE, GRAND AUCH) SOUTIENNENT, AVEC LE CONSEIL GÉNÉRAL DU GERS, **LE TRACÉ OUEST DU PROJET DE GRAND CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE TOULOUSE QUI REPRÉSENTE UNE OPPORTUNITÉ POUR RÉÉQUILIBRER L'ORGANISATION DU TERRITOIRE RÉGIONAL DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE.**

La construction d'une nouvelle infrastructure de transport n'est jamais neutre en terme de développement. Toutes les études démontrent que l'organisation spatiale des territoires est largement déterminée, autrefois comme aujourd'hui, par les voies de communication.

La prise en considération, récente, des objectifs de développement durable rend plus nécessaires que jamais des choix éclairés avant toute implantation routière d'envergure.

Le projet de contournement autoroutier de Toulouse a pour premier objet de remédier aux effets délétères induits par un trafic proche de la saturation au centre de l'agglomération toulousaine.

La solution préconisée, le grand contournement autoroutier, entend répondre à cet objectif.



> Les impératifs du développement durable conduisent à retenir en priorité des choix de développement harmonieux des territoires.

A ce titre deux modèles de développement doivent être évités :

- les concentrations élevées d'activités et de populations entourées de « déserts »
- les concentrations d'activités éloignées des zones d'habitat engendrant des mouvements pendulaires de population (déplacements domicile – travail) générateurs de nuisances et de coûts sociaux.

> Un modèle de développement harmonieux

Un modèle de développement harmonieux doit favoriser la complémentarité entre différents pôles hiérarchisés : des activités très spécialisées au cœur de la métropole régionale, des activités spécialisées dans les villes moyennes qui constituent des pôles d'équilibre de la métropole régionale et des pôles de référence pour un environnement lui même constitué de pôles ruraux organisés autour d'une petite ville ou d'un gros bourg (souvent un chef-lieu de canton).

Cette structuration de l'espace plus vertueuse favorise le développement local et contribue, de ce fait, à minimiser les nuisances.

L'analyse développée ci-après, qui préconise comme seule réponse possible le choix du tracé Ouest + Sud se réfère pour l'essentiel à l'argumentaire développé par la CCI du Gers dans sa contribution au débat public.

> Une question d'équité spatiale : rendre accessible le Gers aux réseaux de transport

- Le Gers demeure un des territoires les plus enclavés de France ; il ne dispose d'aucune infrastructure autoroutière ;
- Auch est une des rares préfectures situées à plus de 45 minutes d'un échangeur autoroutier ;
- La réalisation du grand contournement autoroutier de Toulouse par l'Ouest, couplée avec la mise en 2 X 2 voies de la route nationale 124 entre Auch et Toulouse, en améliorant l'accessibilité des territoires gersois, contribuerait à rétablir une équité territoriale en Midi-Pyrénées ;
- Une desserte de qualité est une condition sine qua non pour fonder des stratégies crédibles de développement or les entreprises gersois sont aujourd'hui pénalisées par l'enclavement du territoire avec des surcoûts logistiques très élevés voire même l'absence d'offres de prestations logistiques ;
- Ce désenclavement routier indispensable n'a pas pour objet de préconiser le choix du tout routier pour le Gers, il s'inscrit en complémentarité des efforts en cours pour moderniser la voie ferrée Auch – Toulouse empruntée par un nombre de plus en plus important de voyageurs.

> *Un nécessaire rééquilibrage du territoire régional à l'Ouest*

- Les précédentes mises en concession autoroutière ont bénéficié exclusivement à l'Est de la région Midi-Pyrénées (A62 – A20 Lot – A68 Tarn – A66 Ariège) cumulant l'impact positif de chacune de ses infrastructures sur le développement à l'Est et accentuant le **déséquilibre avec l'Ouest de la région**.
- Le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse permet de **rééquilibrer la desserte autoroutière de la région**, en faisant bénéficier le **GERS** d'une infrastructure à **fort effet de levier** pour son développement.
- Par ailleurs, un tracé EST comporterait le risque de dévier une partie des échanges entre Albi ou Castres et Paris ou Bordeaux (ou dans le sens opposé vers Narbonne) qui ne transitent actuellement pas par Toulouse, créant ainsi un **trafic de transit artificiel**.
- La réalisation d'un équipement autoroutier à l'Ouest de Midi-Pyrénées est également la seule option qui permette de désenclaver l'aéroport international de Toulouse Blagnac, tout en améliorant l'accès au pôle aéronautique mondial : **deux équipements structurants majeurs de l'Ouest Toulousain**.
- En prenant en compte **l'intermodalité avec la plate-forme aéroportuaire internationale**, elle contribue à une **convergence indispensable, des équipements de transports routiers, aériens et ferroviaires** dans une approche soucieuse du développement durable.
- Enfin, le tracé Ouest + Sud répond à la nécessité d'améliorer **l'accès aux Pyrénées centrales**; il permet **d'anticiper une bonne exploitation par Bordeaux et Toulouse, de la Traversée Centrale** des Pyrénées, par ferroutage. Cette optimisation de la Traversée Centrale des Pyrénées déchargerait le trafic sur les autoroutes A9 (Le Perthus) et A63 (Bariatou).

> *Un puissant levier de développement durable de l'Ouest toulousain et l'Est gersois.*

- Le développement démographique de Toulouse, est **plus fort à l'Ouest** de l'agglomération comme le soulignent les estimations réalisées par la Direction Départementale de l'Équipement de la Haute-Garonne : « la dynamique démographique de l'aire urbaine Toulousaine s'accroît et, s'étend désormais au-delà des limites arrêtées en 1999 pour toucher tous les espaces inter-urbains et atteindre les villes moyennes » .
- L'évolution annuelle moyenne estimée entre 1999 et 2004 localise les plus fortes augmentations de population sur la couronne Ouest Toulousaine et dans son prolongement, sur les territoires ruraux adjacents, qui présentent une armature urbaine lâche, non organisée, et des espaces de plus en plus « mités » par les constructions récentes.

L'objectif est aujourd'hui d'**aménager ces territoires de manière à assurer leur autonomie, intégrer leurs nouveaux habitants en préservant les espaces naturels et agricoles et garantissant l'accès à la ville centre pour tous.**

- Cette autonomie exige avant tout : le maintien ou le rétablissement d'un **équilibre entre le nombre d'emplois proposés par le territoire et le nombre d'actifs résidents**. L'attractivité résidentielle, si elle ne s'accompagne pas **d'une attractivité entrepreneuriale** confine ces territoires à des fonctions « dortoir », générant des **coûts environnementaux** (navettes domicile-travail) **et sociaux** (déséquilibre entre les ressources des communes provenant essentiellement de la fiscalité des ménages et des équipements à développer pour l'accueil des populations), non maîtrisés.
- L'infrastructure autoroutière, puissant levier de développement économique, permettra non seulement **d'attirer et fixer des entreprises nouvelles sur ces territoires** mais également de structurer leur urbanisation autour de pôles bien desservis.
- Le Gers est préparé pour organiser ce nouveau développement avec un Syndicat Mixte en cours de constitution par le Conseil Général, les 4 Communautés de Communes de l'Est gersois et la CCI du Gers.

> *L'émergence d'Auch, seule ville moyenne, du Gers et de l'Ouest régional*

- L'importance des villes moyennes, pour la politique d'aménagement du territoire, exige plus que jamais d'améliorer l'accessibilité entre ces « **charnières du territoire** » et la grande ville proche, qui dispose des **interconnexions** (gare, aéroport...). A l'Ouest de la région Midi-Pyrénées seule la ville d'Auch, est à même de pouvoir jouer ce rôle de **chaînon intermédiaire** à condition qu'elle puisse consolider ses fonctions dans les domaines de l'accessibilité et des transports, du logement, du renouvellement urbain de son centre, de l'enseignement supérieur et de la santé.
- Le projet de contournement autoroutier de Toulouse par l'Ouest, en favorisant les échanges entre Auch, les autres pôles d'équilibre (dont l'Isle Jourdain) et la capitale régionale, contribuera à **renforcer ce pôle tertiaire, interface entre l'économie résidentielle et l'économie productive**.
- La zone d'emploi d'Auch, **fragilisée par la baisse continue de l'emploi agricole** et caractérisée aujourd'hui par une part importante d'emploi public, n'a d'autre alternative que de développer une économie tertiaire autour de sa ville centre.
- Le projet ici soutenu, en améliorerait la desserte dans un contexte de **polarisation spatiale** et de **risque de fracture territoriale accrue pour les zones rurales, enclavées**.

> *Conclusion :*

L'option Ouest + Sud du projet de grand contournement autoroutier de Toulouse, dans un rayon d'éloignement minimal de 20 à 30 kilomètres, représente une **opportunité unique** de réduire les 20 ans de retard de l'**aménagement** routier à l'Ouest de Toulouse et d'insuffler un **nouveau développement** économique de l'Ouest de Midi-Pyrénées pour relayer une économie encore très agricole, le tout sans dépenser **d'argent public**.

Cet enjeu en matière d'aménagement du territoire régional, dans la partie Ouest enclavée de Midi-Pyrénées est tel, qu'il nous semble incontournable et prépondérant dans l'évaluation de ce projet de contournement.