

ASSOCIATION DE DEFENSE DU QUARTIER DE LARDENNE

125, Chemin de Gaillardie - 31100 TOULOUSE - Téléphone/Fax 05 61 49 14 38
Site internet : www.association-adql.net Adresse email : adql@club-internet.fr
agrée au titre des articles L.121.8 à L.160.1 du code de l'urbanisme pour la protection et l'amélioration du cadre de vie
et de l'environnement - membre de la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport de Toulouse-Blagnac

Toulouse, le 14 décembre 2007

A Commission Particulière du Débat Public
Grand contournement routier de Toulouse
8, esplanade Compans Caffarelli
31000 TOULOUSE

Mesdames, Messieurs,

Notre association, née en 1975 et forte de 400 adhérents environ, s'intéresse à l'ensemble des problèmes de la Cité. En plus notre quartier est situé entre le périphérique et la rocade « arc en ciel » ; nous sommes donc très préoccupés par les problèmes de circulation. C'est pourquoi nous vous communiquons nos réflexions sur ce projet de contournement.

Concernant l'aménagement du territoire nous pensons que le quadrilatère Toulouse, Montauban, Albi, Castres/Mazamet constitue la zone d'expansion de la Métropole régionale. Une voie autoroutière à péage, en son centre, paraît logique surtout si on lui adjoint le site du futur aéroport en 2030... Cette voie capterait le maximum du trafic de transit de l'axe A62/A20, A61/A66, le plus fréquenté en transit pur, qui aurait donc un impact significatif sur le « périmètre Est ». En revanche celui coté Ouest sera très faible.

Quant au « contournement Ouest » il serait trop long et trop éloigné de la ville compte tenu de la très forte urbanisation de ce secteur. Il risque d'être boudé aussi bien par le transit que par le local s'il faut faire trop de km.

Le grand contournement ne résout donc pas le problème de la saturation du périphérique et de ses accès bien qu'on ne parle que de cela ! Il faut s'attaquer au trafic local largement le plus important.

Naturellement l'engorgement du « périmètre » a lieu aux heures d'embauche et de sortie du travail. Il faut donc regarder comment les grandes zones d'emploi sont accessibles (ainsi que les grandes zones commerciales). A part Toulouse ville, on constate qu'elles sont presque toutes en périphérie immédiate, seulement accessibles par la route et largement équipées de parkings automobiles. C'est le modèle américain qui incite donc à l'utilisation de la voiture.

L'employé lui, préfère à juste titre habiter à la campagne en maison individuelle, à moins de 20 à 25 km dans une commune résidentielle qui lui offre quelques commerces, une école, voire un collège à proximité et un car de ramassage scolaire. Il recherche une meilleure qualité de vie qu'il paie de plus en plus cher dans la galère des transports. C'est ainsi que la zone urbaine s'est étendue au fur et à mesure de la montée des prix des secteurs les plus proches de Toulouse, sans qu'aucune autorité, bien que consciente des problèmes, n'agisse pour mettre en place des connexions adaptées.

Que faire pour assurer la liaison domicile/travail ?

Au départ de chez lui l'employé va prendre sa voiture, parce qu'il est dans un lotissement sur la hauteur, non desservi par un transport quelconque. Une fois installé, il va y rester car s'il prend le car qui va vers Toulouse il sera pareillement dans la file des véhicules. A l'arrivée il sait qu'il a une place de parking et qu'il n'aura pas plus 100m à marcher. Au total souvent plus d'une heure, un coût de carburant élevé, beaucoup de tension nerveuse.

Il lui manque un vecteur, une pénétrante, pour atteindre rapidement le réseau de la ville(métro et bus).

Nous pensons que dans un premier temps il faut renforcer les « pénétrantes rails » autour de Toulouse. Les 30 premiers km de chaque ligne SNCF au départ de Toulouse doivent être réaménagés avec des gares confortables parfois à repositionner, parkings extensibles, (distances optimisées vers les quais), et fréquences élevées (10mn). Il faut mettre la ligne C en double voies et la prolonger des Arènes à la gare St Agne , la ligne B jusqu'à Labège, mettre en chantier rapidement la ligne E pour rejoindre la zone aéronautique et créer peut-être d'autre liaison encore. Il faudra bien sûr revoir le gabarit de certaines routes transverses pour relier aisément les principales communes de la communauté urbaine à ces pénétrantes rails. Naturellement les points d'arrivée ne seront pas tous à la porte de chaque entreprise. Celles-ci devront peut-être mettre en place des navettes pour assurer la desserte finale. Par ailleurs la capacité du réseau Métro est à vérifier (certaines stations de la ligne A ne peuvent pas accueillir plus de 2 wagons par rame...)

Le tout voiture n'est vraiment plus dans l'air du temps. Tout le monde en convient. Nous pensons que la convergence de ces pénétrantes vers le réseau de la ville en deçà du périphérique sera plus profitable que n'importe quel contournement ou rocade routière car le problème est de franchir le périphérique et non de l'emprunter.

Actuellement en 2007 la circulation sur toutes les pénétrantes routières est saturée, voire asphyxiée sur le périphérique. Quand sera-t-il en 2020 où on prévoit des augmentations comprises entre 25 et 50% selon le type de trafic ? Il faudra déjà 13 ans pour faire le « contournement Est »... ! Comment peut-on se mettre dans une telle impasse. N'est-ce pas la querelle permanente de nos politiques locaux qui en est la cause ?

Dans nos commentaires nous ne prétendons pas avoir inventé l'eau chaude car nous sommes conscients de la complexité du problème à résoudre. Mais il nous semble que le moment est venu de changer de comportement et que cela est mieux compris à condition que de véritables moyens alternatifs soient offerts.

MAINTENANT IL FAUT AGIR

Nous espérons que cette vision partagée par de nombreux toulousains sera reprise dans le rapport du grand débat public ;
veuillez agréer, Mesdames et Messieurs, nos salutations distinguées.

Le Conseil d'Administration de l'ADQL
du Quartier de Lardenne
125, Chemin de Gaillardie
31100 TOULOUSE