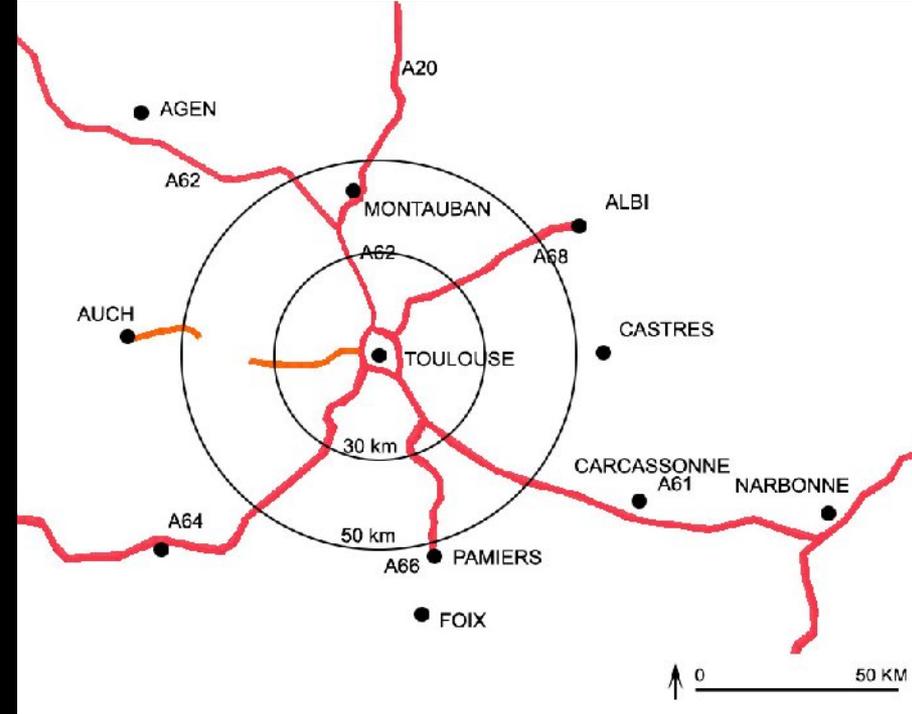
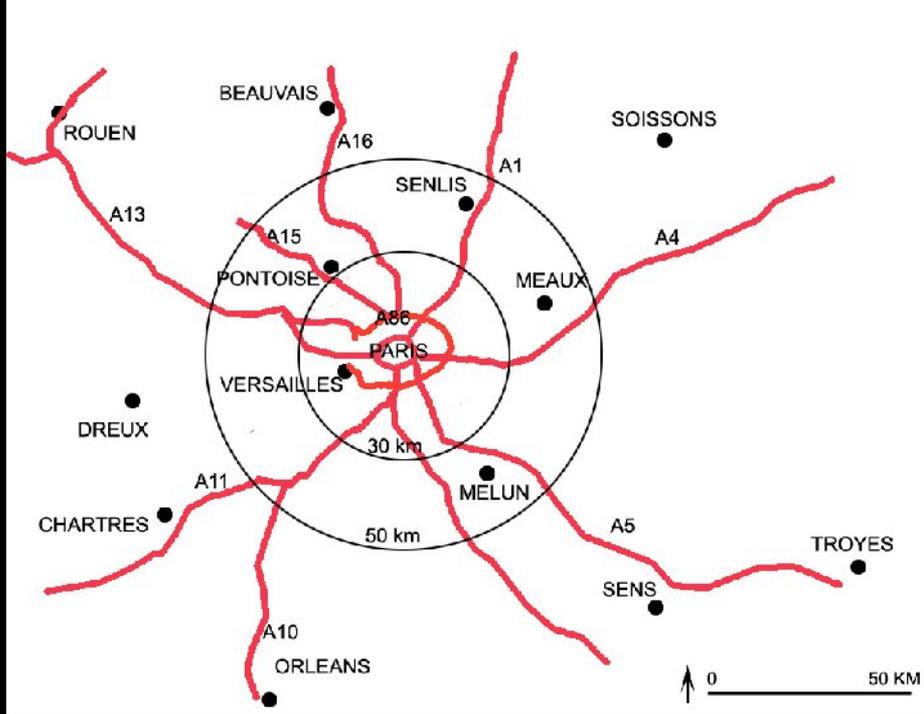




GRAND CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE TOULOUSE

Comment et pourquoi,
une question de trafic sur la rocade
oblige à une réflexion sur l'avenir
d'un vaste territoire?

Jean-Pierre CLARAC, PAYSAGISTE DPLG CONSEIL DE L 'ETAT
GIMONT, le 20 novembre 2007



Le contournement de PARIS offre plusieurs trajets:

- le périphérique
- l'A86
- la Francilienne à 30 Km du centre

10 à 12 000 000 de personnes sont concernées

Sont à la même distance de la ville capitale :

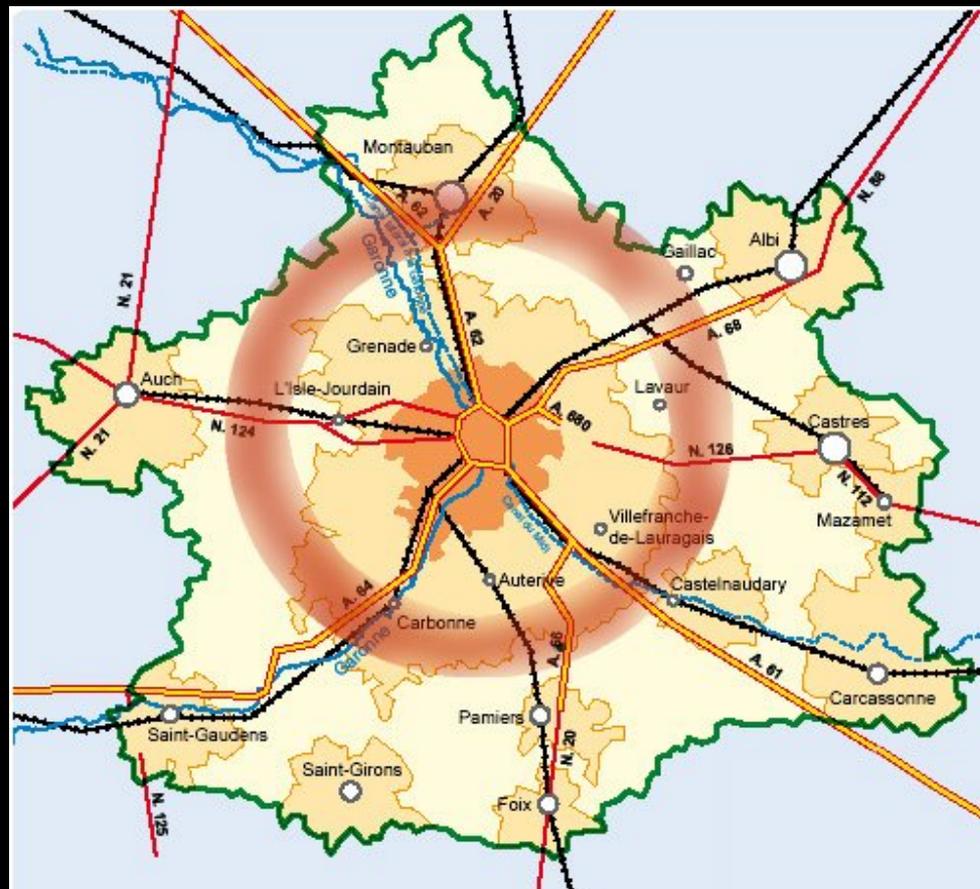
DREUX et AUCH
 SENLIS et MONTAUBAN
 MEULUN et MAZERES

mais seulement 1 000 000 de personnes sont concernées

Ce n'est pas
une route,

c'est un
**PROJET DE
TERRITOIRE**

qu'il faut
promouvoir



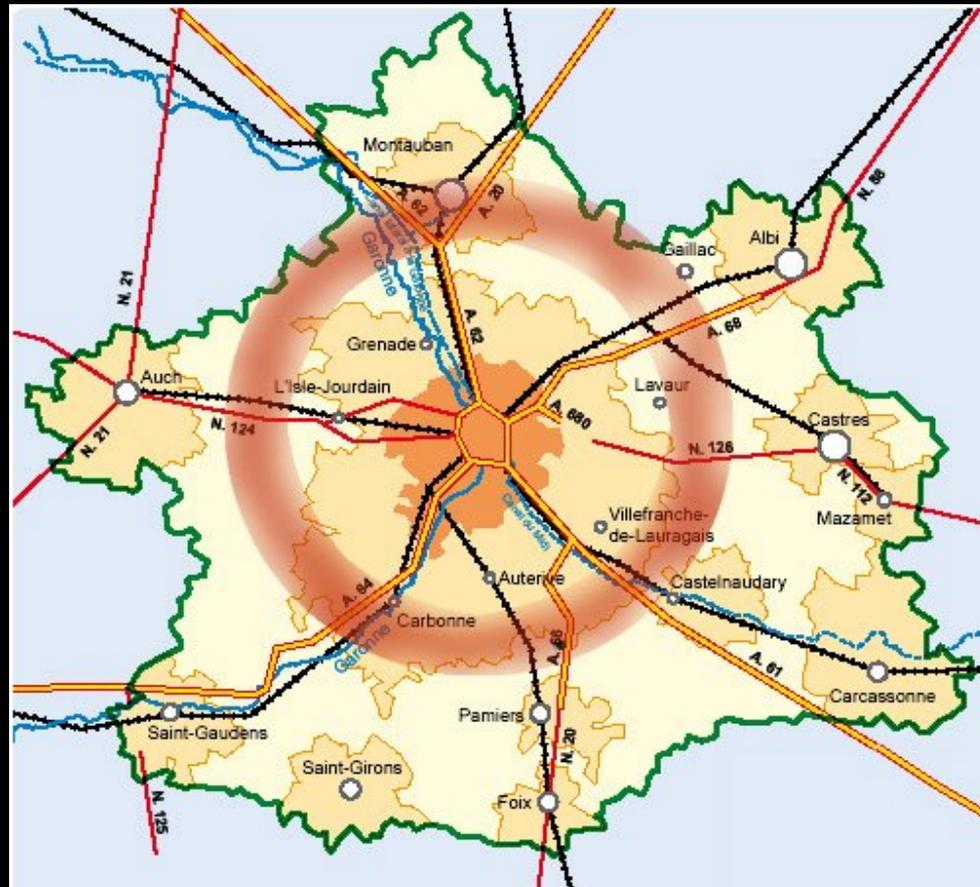
Aujourd'hui les
villes satellites
entourent et
renforcent la ville
capitale et l'habitat
individuel s'installe
dans les poches
disponibles,
partout où il ya
encore un vide.

Les infrastructures récentes de conception autoroutière permettent à la vitesse de 130 (et demain 110 Km/h) de rejoindre en moins d'une heure les pôles d'attractivité : le centre historique (pour la culture), la périphérie (pour les commerces), les centres universitaires (pour les lieux d'enseignement) et les pôles de compétitivité (pour les lieux de travail).

Ce n'est pas
une route,

c'est un
**PROJET DE
TERRITOIRE**

qu'il faut
promouvoir



Pour rejoindre Albi depuis Pamiers, il est plus rapide et plus sûr de passer par la rocade de Toulouse plutôt que de passer par Castelnaudary et Castres. (le trajet est rallongé de 15% en distance, mais grâce à la régularité de la vitesse, le temps et la consommation de carburants sont réduits).

Mais selon les heures, la rocade est saturée !
L'optimisation de l'usage sur cette infrastructure routière passe par l'installation d'une infrastructure originale qui permettrait de rejoindre en sécurité et à vitesse constante les villes satellites qui entourent Toulouse.

Ce n'est pas
une route,

c'est un **PROJET
DE
TERRITOIRE**

qu'il faut
promouvoir



Pour renforcer l'attractivité du
pôle toulousain:

Les villes satellites, à l'image
des quartiers de la ville
capitale vont se spécialiser en
mettant en avant leurs atouts,
leur histoire, leur spécificité.
Ainsi Pamiers et Gabriel Fauré
vont échanger avec Albi, sa
cathédrale et son fleuve, avec
Castres et ses peintres, avec
Auch et son territoire gascon.



Ce n'est pas
une route,

c'est un PROJET
DE
TERRITOIRE

qu'il faut
promouvoir

Toutes les infrastructures qui ont été réalisées avant 1950 avaient pour modèle la voie romaine.

« on peut circuler en toutes saisons, sur les chaussées empierrées et relier les centres historiques. »

La deuxième partie du XXème siècle a vu se construire le réseau autoroutier reliant les villes capitales régionales entre elles.

Toulouse a été reliée à Bordeaux par Montauban
à Pau par St Gaudens
à Montpellier par Castelnaudary,
puis plus récemment aux villes moyennes de la région,
Albi, Cahors, Foix.

Mais toutes ces infrastructures routières n'ont qu'une finalité :

Rejoindre au plus vite et en sécurité la ville capitale

Ce n'est pas
une route,

c'est un
**PROJET DE
TERRITOIRE**

qu'il faut
promouvoir

La question aujourd'hui n'est-elle pas de mettre en priorité une « infrastructure originale » pour relier les villes satellites de Toulouse ?

L'infrastructure type voie romaine ou autoroutière ne semble plus adaptée au trafic et au territoire traversé.

Entre la route nationale dessinée selon les normes en vigueur et l'autoroute concédée type A66-A20, n'existe-il pas un autre modèle ?.

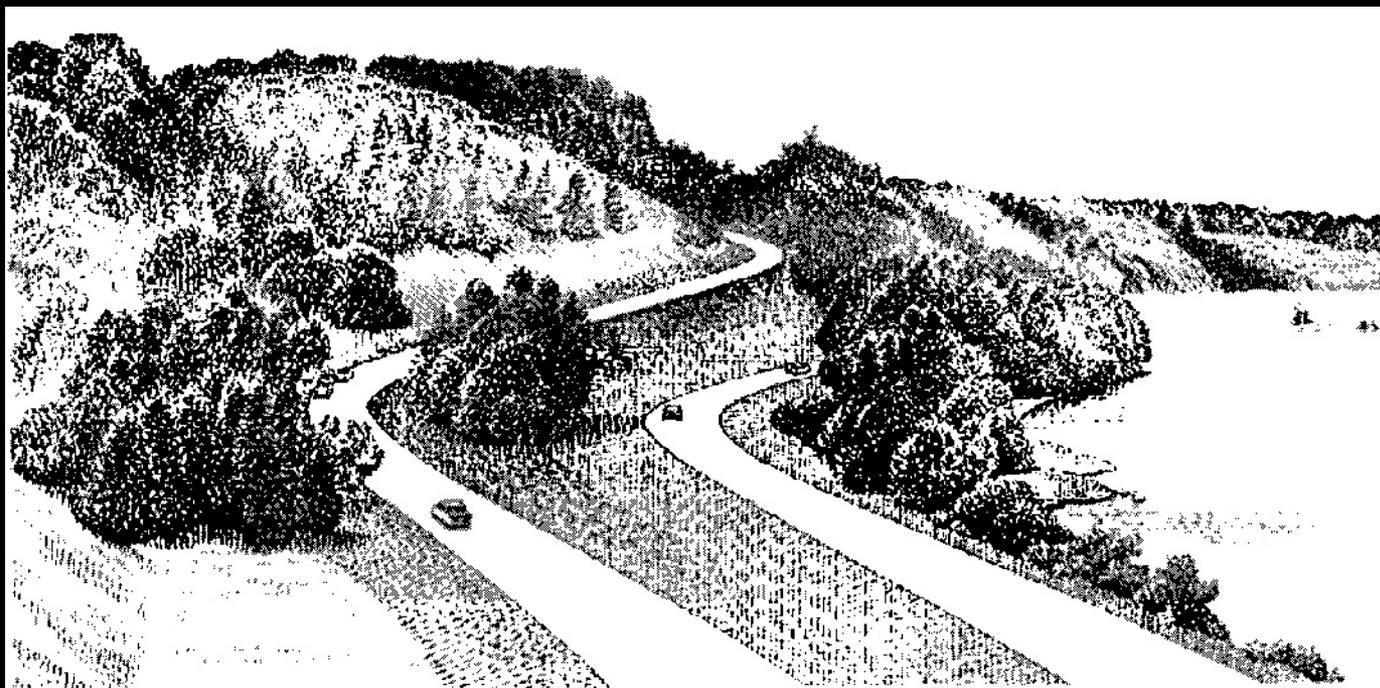
Ce n'est pas
une route,

Pour satisfaire à la fois les exigences de sécurité, de fluidité de trafic et d'investissement raisonnable, à la fin du siècle dernier ont été imaginées et construites des routes parc aux Etats-Unis.

c'est un PROJET
DE
TERRITOIRE

Suivant les principes énoncés par Frédéric LAW OLMSTED ont été réalisés des parcours respectant la spécificité des sites.

qu'il faut
promouvoir



George Washington Parkway

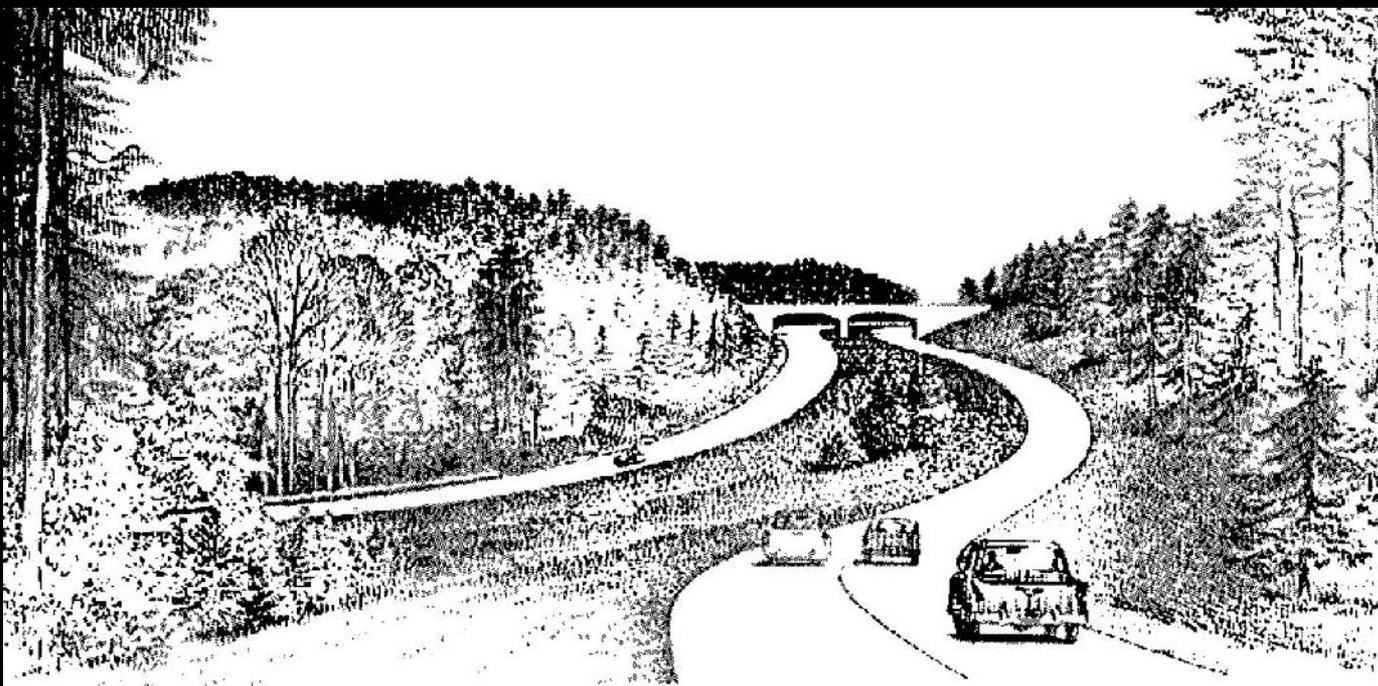
Ce n'est pas
une route,

c'est un PROJET
DE
TERRITOIRE

qu'il faut
promouvoir

Pour satisfaire à la fois les exigences de sécurité, de fluidité de trafic et d'investissement raisonnable, à la fin du siècle dernier ont été imaginées et construites des routes parc aux Etats-Unis.

Suivant les principes énoncés par Frédéric LAW OLMSTED ont été réalisés des parcours respectant la spécificité des sites.



George Washington Parkway

Ce n'est pas
une route,

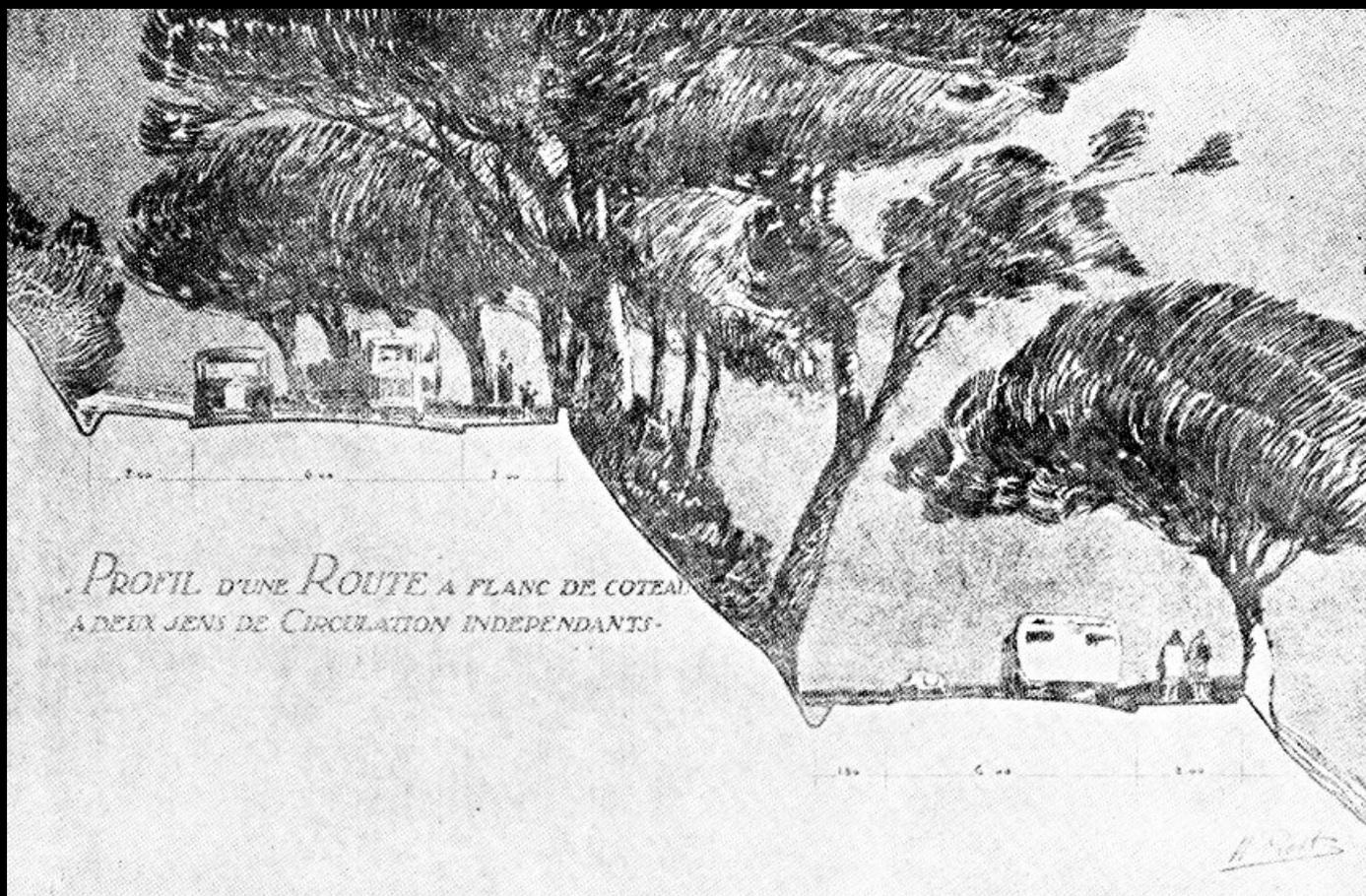
c'est un PROJET
DE
TERRITOIRE

qu'il faut
promouvoir

*Profil d'une
route à flanc de
coteau (Henri
Prost- 1925)*

En 1925, Henri PROST recevait commande du préfet du Var: la construction d'une route littorale.
Le territoire étant original sa réponse le fut.

Aujourd'hui subsistent les alignements de pins parasols aux abords de St Tropez.



Ce n'est pas
une route,

c'est un **PROJET
DE
TERRITOIRE**

qu'il faut
promouvoir

*Sophia-
Antipolis,
vers Biot*
SAEM -1975

Plus près de nous au Tessin et à Sophia-Antipolis les maîtres d'ouvrage ont confié à des architectes et à des paysagistes la conception des axes routiers. Leurs propositions de construction d'ouvrages d'art pour franchir un vallon et de voies séparées pour s'adapter au versant ont aboutit à la réalisation d'ouvrages économes.



L'accès au technopole depuis l'Autoroute A8 se fait par cette **route-parc**. Parce que son tracé courbe oblige à une attention soutenue, elle est la voie de transit la moins accidentogène du département.

Un projet de territoire consiste

à PARTAGER DES VALEURS

Autour de quelles valeurs se construit et se partage un **projet de territoire**?

- Sur la Côte d'Azur, on partage un climat,
- Dans la plaine du Rhône, on partage un sol,
- Dans le piémont pyrénéen, on partage les effets sur le climat d'une barrière montagneuse,
- Dans la plaine aquitaine, on partage les terres fortes, le vent et le relief doux des molasses.
- Dans le Lauragais, la morphologie géologique oblige aux villages d'occuper les points hauts et aux ruisseaux de serpenter entre les parcelles cultivées.
- Etc...

A chaque portion
de territoire
correspond

un PROJET
SPECIFIQUE



En France, comparé à l'Italie,
il est consommé deux fois
moins de béton par habitant.

La France a la culture du
terrassement, l'Italie a la
culture des ouvrages
construits.

La France est héritière de
Vauban.

L'Italie est dans la continuité
des Romains, bâtisseur
d'aqueduc (pont du Gard).



Aujourd'hui, le viaduc de
Millau, conçu par un architecte
Anglais, se rapproche des
réponses romaines et laisse
espérer la réalisation
prochaine d'aménagements
routiers élégants.

A chaque portion
de territoire
correspond

un PROJET
SPECIFIQUE



L'expérience du Tessin
:

La commande de
l'aménagement routier
a été confié à des
architectes qui se sont
regroupés pour
projeter.

Les ouvrages imaginés
respectent le territoire
traversé et ne rentrent
pas en conflit avec
leurs spécificités.

A chaque portion
de territoire
correspond

un PROJET
SPECIFIQUE

LE CAS DU PIEMONT PYRENNEEN

A chaque portion
de territoire
correspond

un PROJET
SPECIFIQUE

LE CAS DU
PIEMONT
PYRENEEN

Un axe routier rejoindra demain l'autoroute Pau - Toulouse à l'autoroute Toulouse - Narbonne en évitant Toulouse.
Une partie de l'ouvrage est réalisé : A66.

Comment finir l'aménagement?

La réalisation d'une route-parc oblige un investissement, hors foncier, correspondant à 25% du prix d'une autoroute concédée.
Si le foncier nécessaire au projet route-parc est maîtrisé par les collectivités locales et territoriales, alors il suffit de construire l'ouvrage routier.

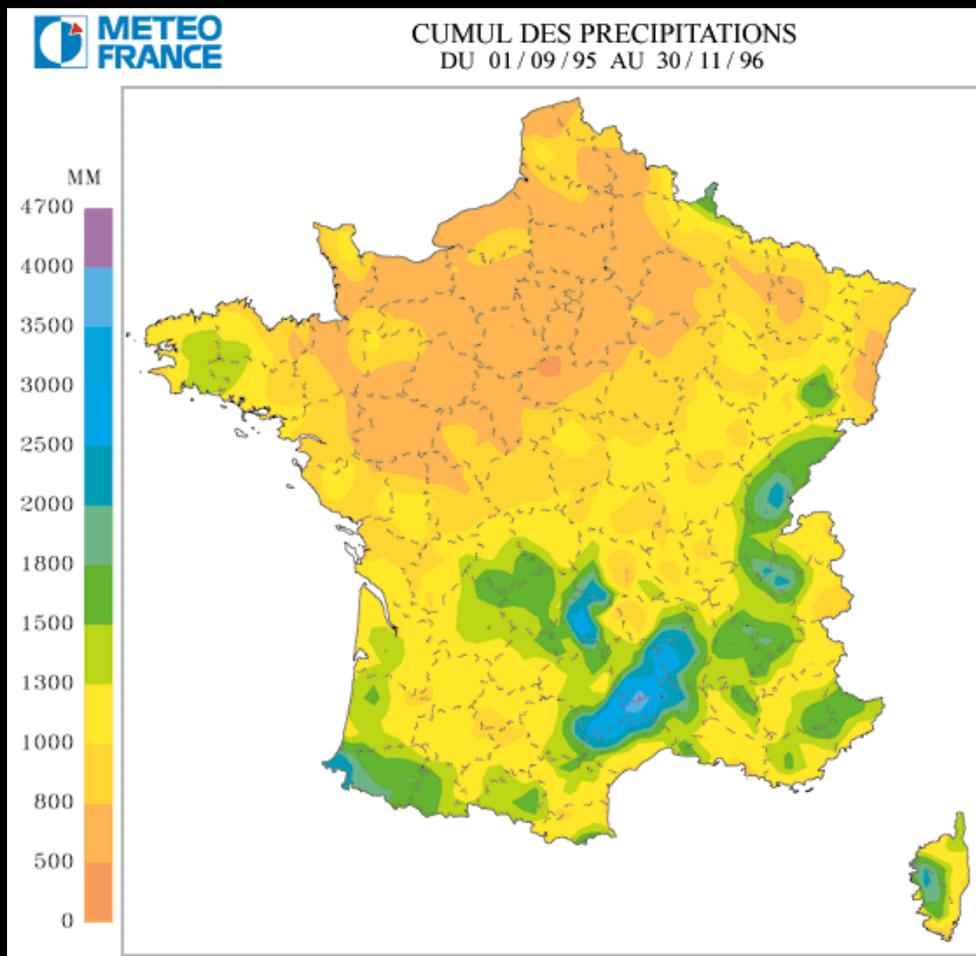
L'investissement nécessaire pourra être trouvé grâce à la création d'équipements spécifiques permettant d'apporter la moitié du financement.

L'autre moitié étant apportée par le Conseil Général et le Conseil Régional.

A chaque portion
de territoire
correspond

un PROJET
SPECIFIQUE

LE CAS DU
PIEMONT
PYRENNEEN



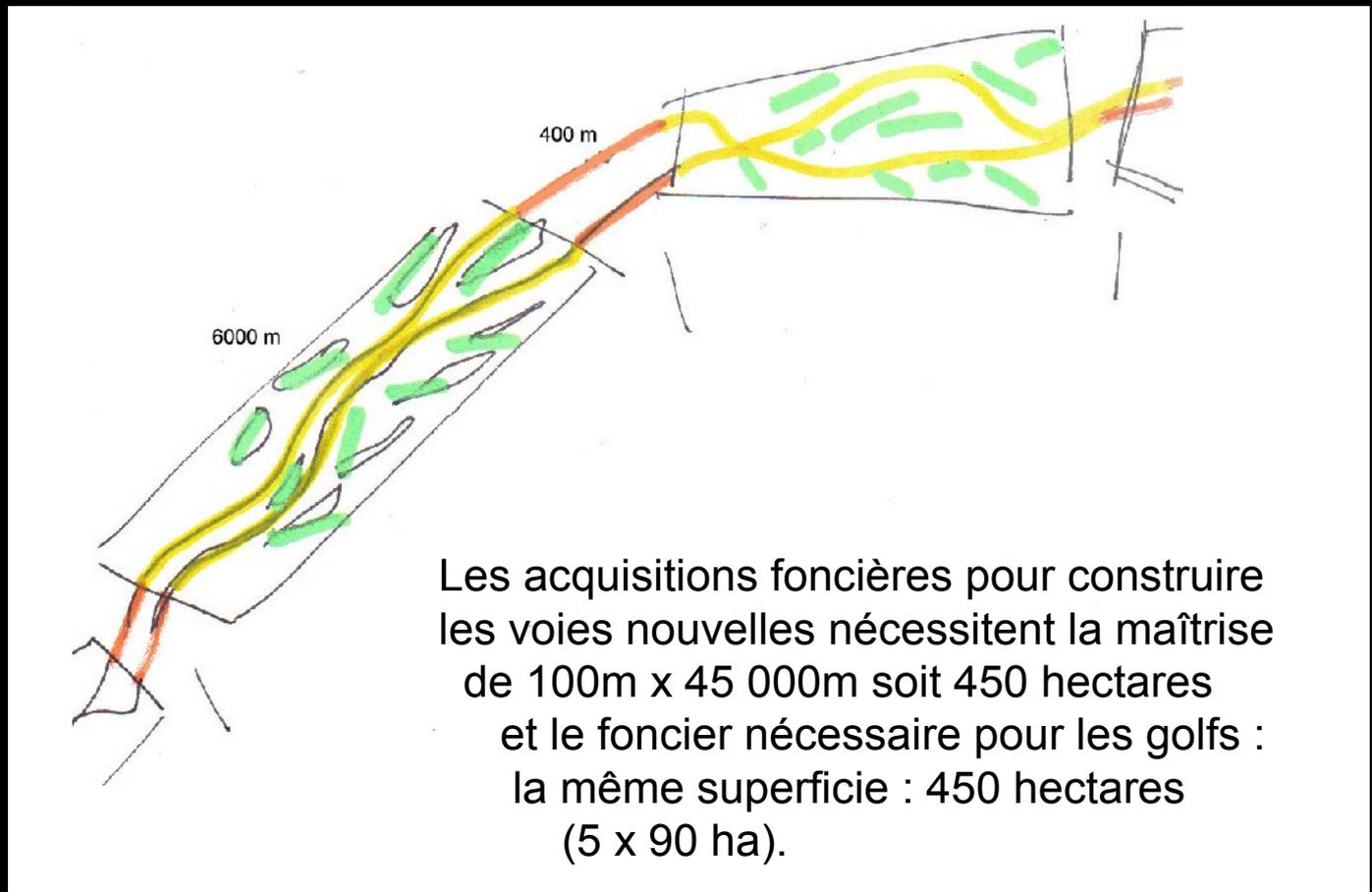
Au pied des
Pyrénées, les
précipitations sont
fréquentes du fait
de la morphologie
des lieux.
L'eau ne manque
pas.

L'installation d'une route parc entre Carbone et Saverdun-
Mazères pourrait être l'occasion d'installer **cinq parcours de golf**
mettant en scène le piémont pyrénéen en profitant des ressources
locales.

A chaque portion
de territoire
correspond

un PROJET
SPECIFIQUE

LE CAS DU
PIEMONTE
PYRENEEN



Il suffit de doubler les acquisitions foncières pour disposer des
surfaces nécessaires à la pratique du jeu et équiper le territoire..

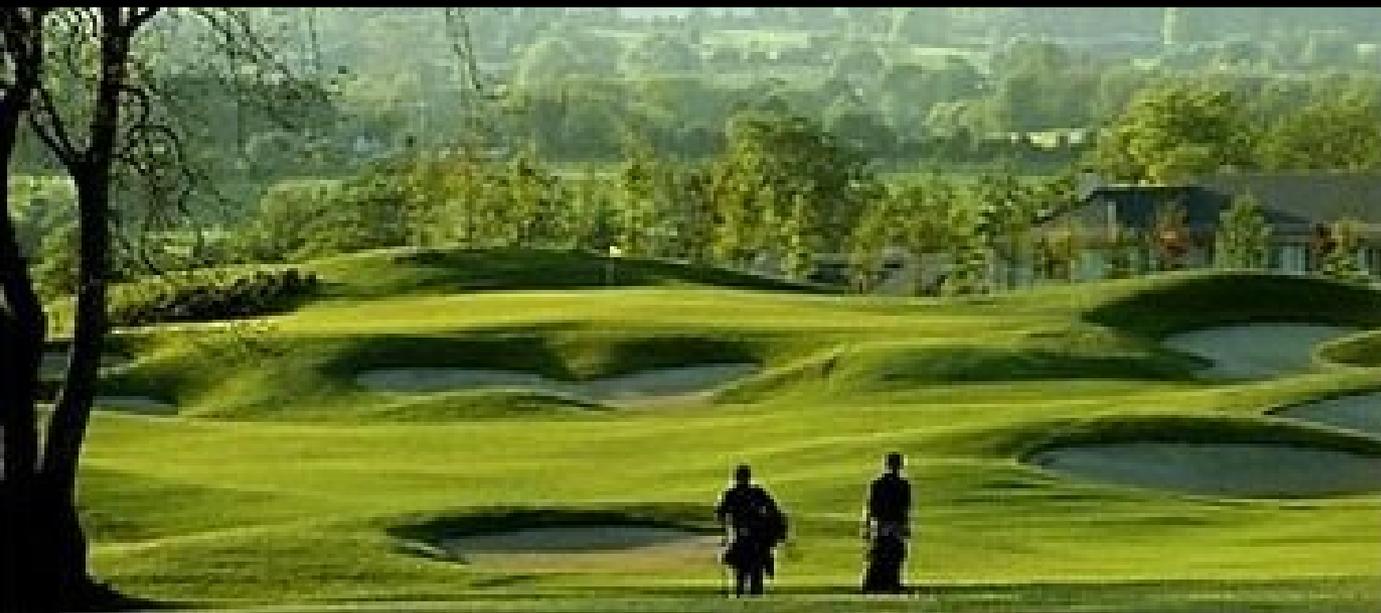
A chaque portion
de territoire
correspond

un PROJET
SPECIFIQUE

LE CAS DU
PIEMONT
PYRENNEEN

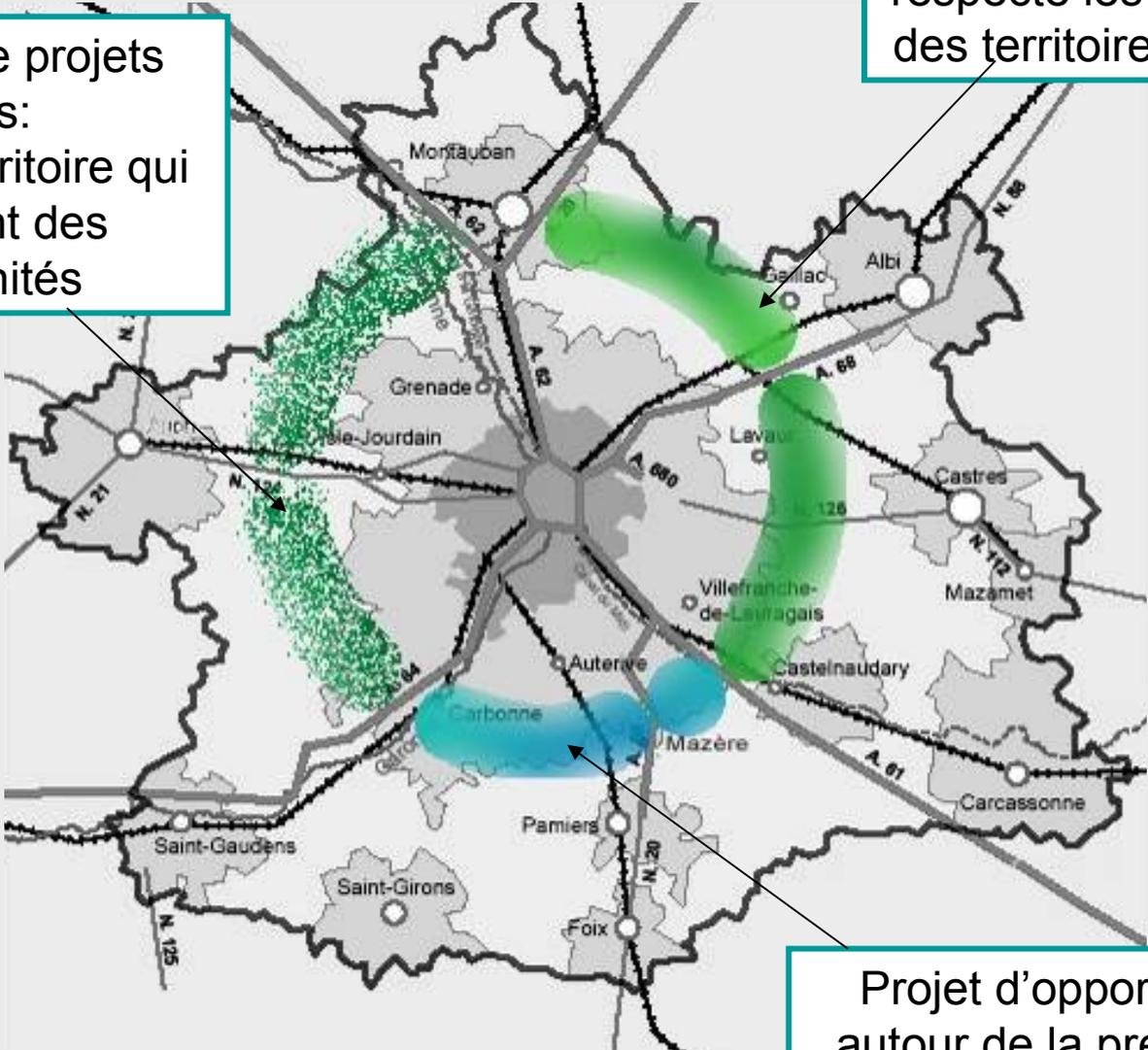


Pourquoi une série de 6 ou 7 golfs
dans le piémont des Pyrénées ?
Parce-que la pluviosité est forte,
parce que des barrages pour retenir
l'eau ont été en partie réalisés, et
parce que l'agriculture de bas
piémont cherche un nouveau
positionnement.
Et demain les parcours situés dans
les territoires où les précipitations
sont faibles risquent de ne plus être
irrigués.



En l'absence projets routiers:
Projets de territoire qui préservent des opportunités

Projet routier qui respecte les spécificités des territoires traversés



Projet d'opportunité
autour de la présence
abondante de l'eau
en été

CONCLUSION

Tout autour de Toulouse, la réalisation d'une nouvelle infrastructure routière éloignée de 35Km, économe en moyen de terrassement, et associée à la réalisation d'ouvrages qui tirent parti des spécificités des territoires traversés doit permettre de tisser « à l'échelle régionale » le réseau des villes satellites de la ville capitale. Chacune doit être associée à un pôle de compétitivité d'influence nationale.

Ex : Pamiers et Gabriel Fauré,
Albi et Jean Jaurès,
Revel et le canal du midi,
Montauban et ses musées...

Ainsi mis en réseau, les échanges seront aisés.

Mais toutes ces installations doivent soulager la rocade de Toulouse du trafic parasite qui la congestionne.

C'est grâce à un projet d'aménagement qui met en réseau les villes moyennes, préfecture ou sous-préfecture, que Toulouse reliée à ces villes par un réseau de transport en commun rénové (voie ferrée), maintiendra son statut de ville capitale reconnu par tous les habitants de la région