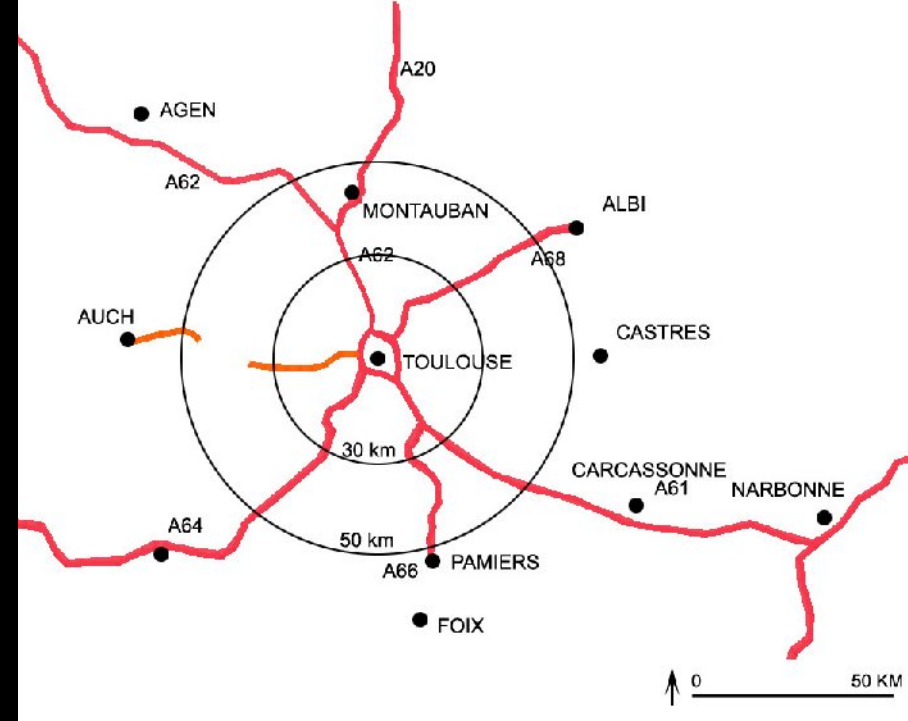
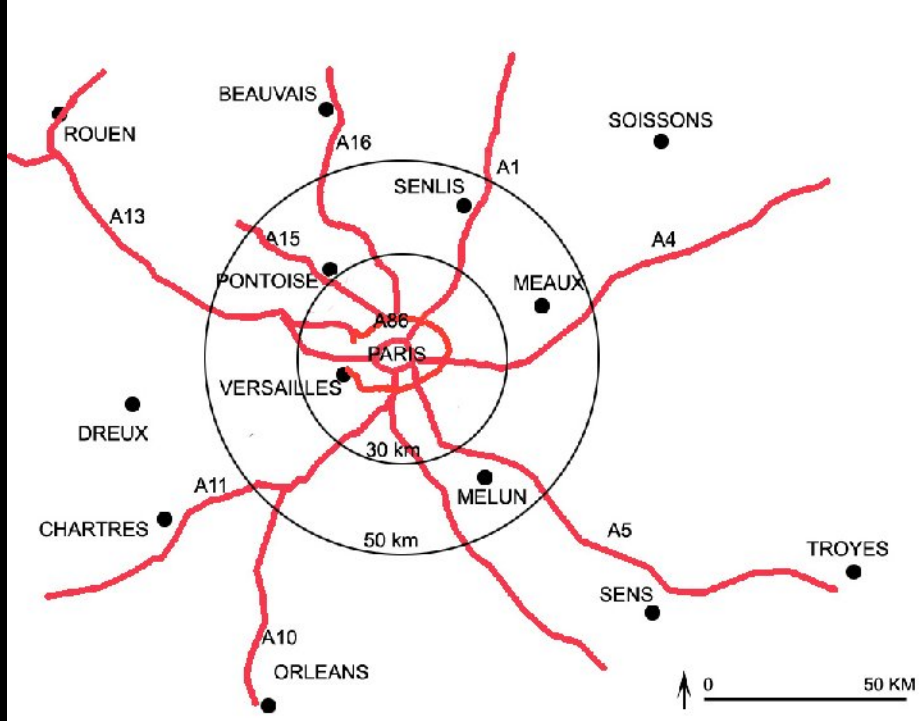


**GRAND CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE TOULOUSE**

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 :

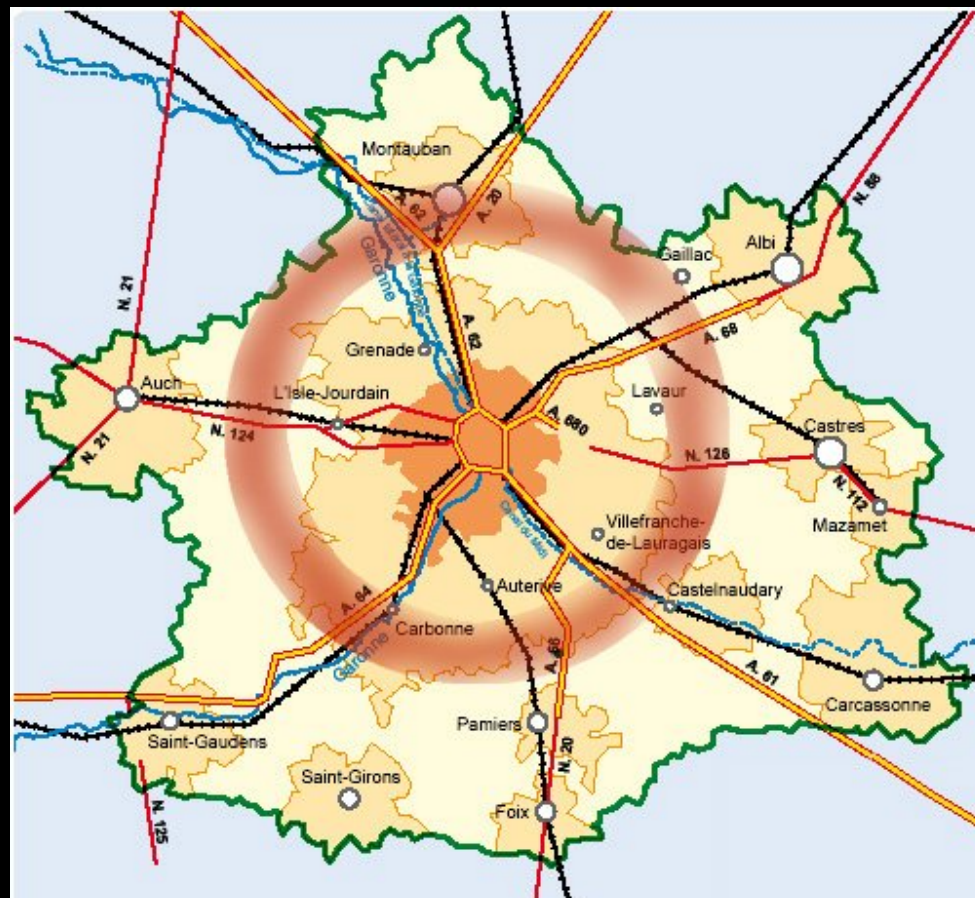
DREUX et AUCH  
 SENLIS et MONTAUBAN  
 MEULUN et MAZERES

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



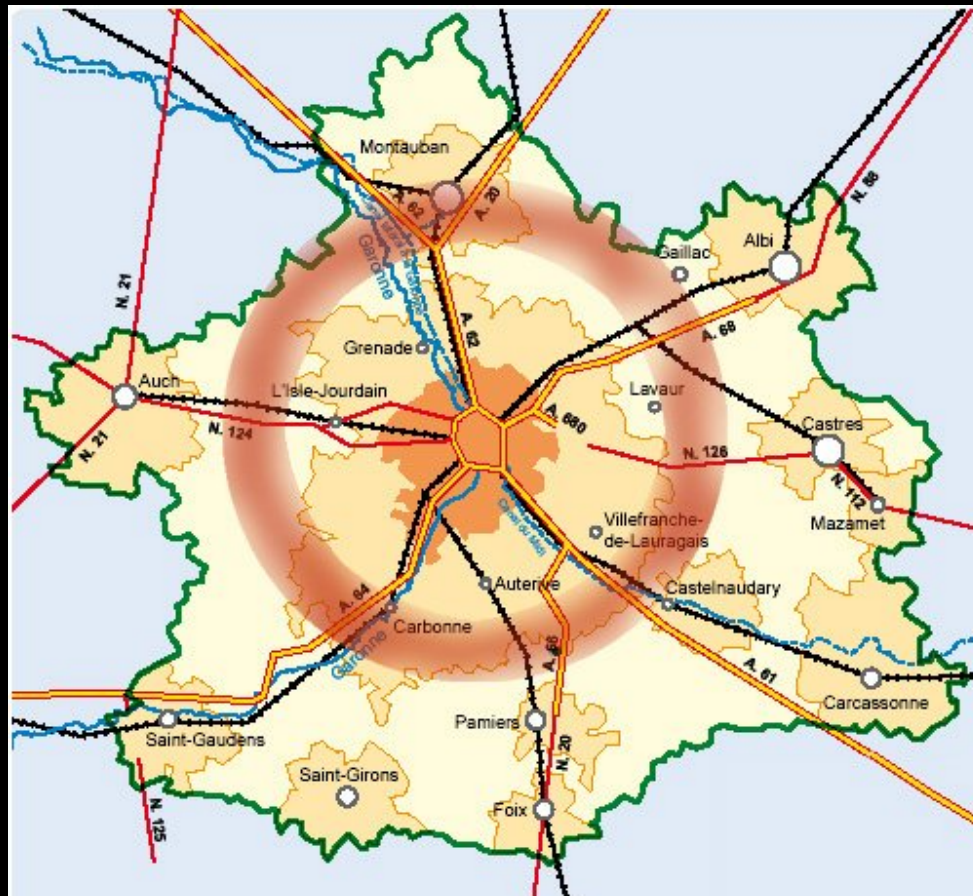
Aujourd'hui les  
villes satellites  
entourent et  
renforcent la ville  
capitale et l'habitat  
individuel s'installe  
dans les poches  
disponibles,  
partout où il ya  
encore un vide.

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 Castelnau-dary 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 ?.



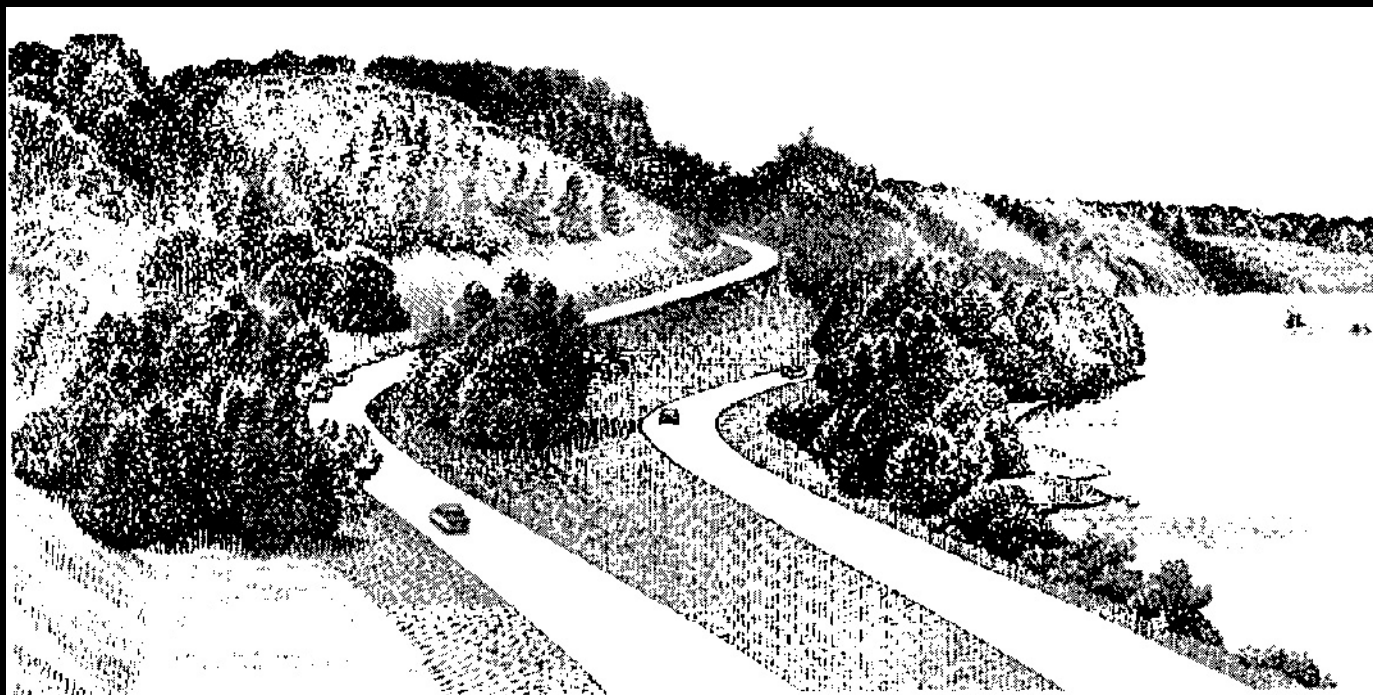
Ce n'est pas  
une route,

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

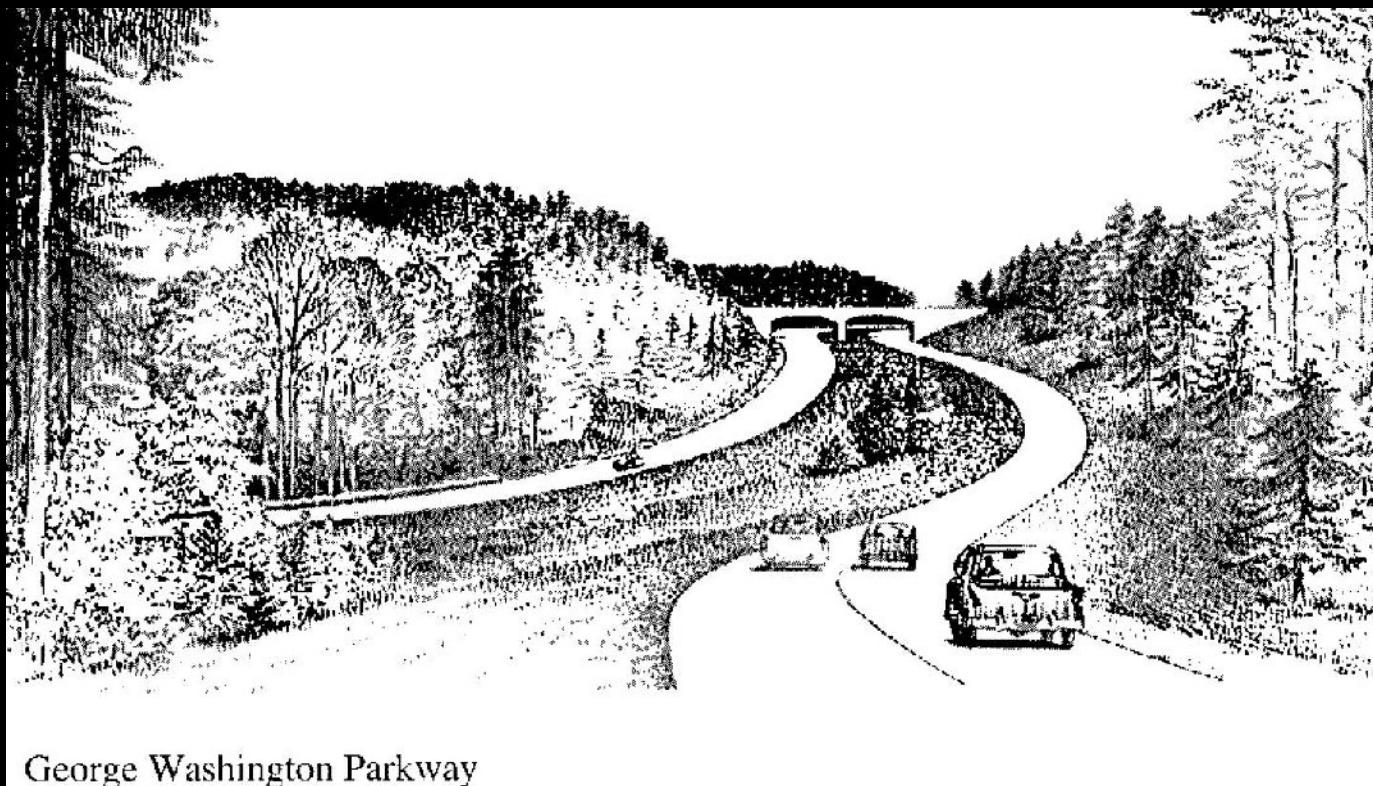
Ce n'est pas  
une route,

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.





Ce n'est pas  
une route,

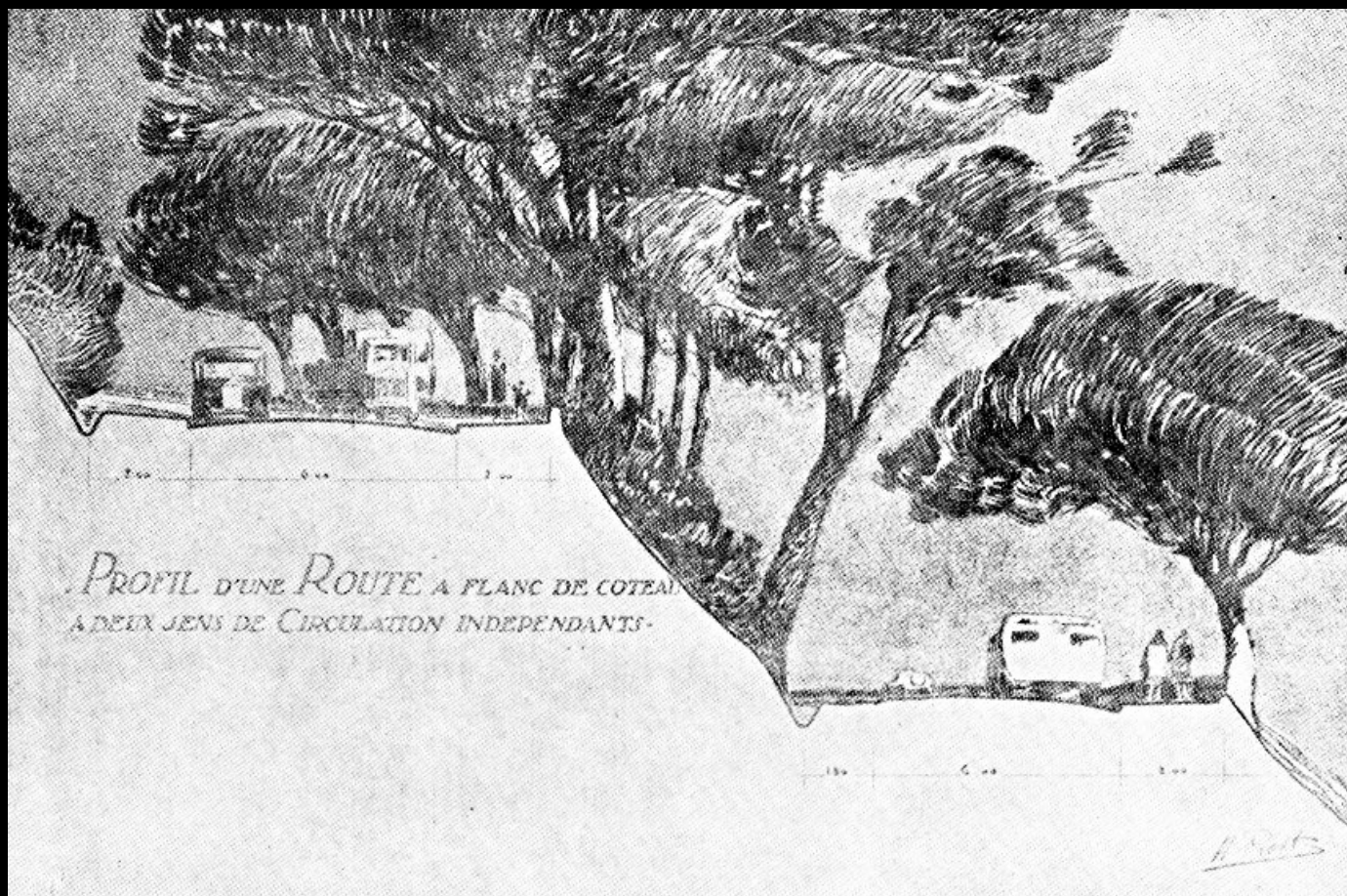
c'est un PROJET  
DE  
TERRITOIRE

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 PYRENEEN*

A chaque portion  
de territoire  
correspond

un PROJET  
SPECIFIQUE

LE CAS DU  
PIEMONTE  
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.

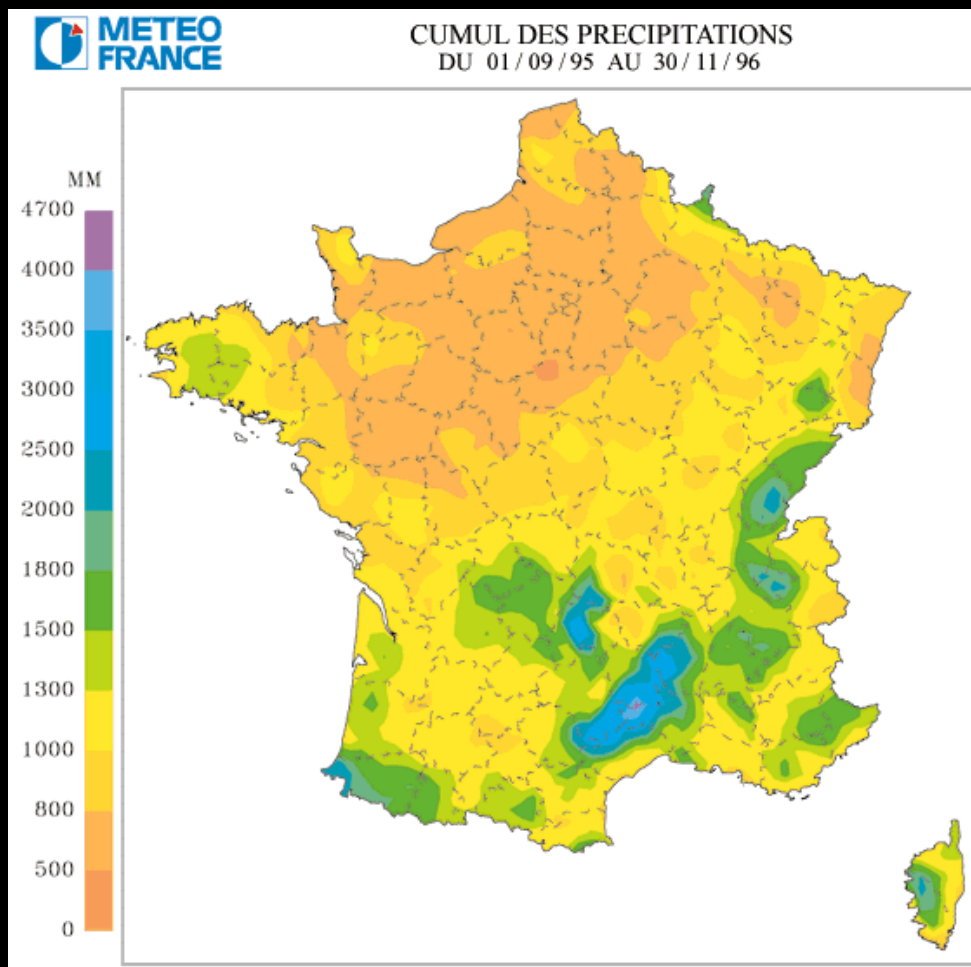
L'autre moitié étant apportée par le Conseil Général et le Conseil Régional.



A chaque portion  
de territoire  
correspond

un PROJET  
SPECIFIQUE

LE CAS DU  
PIEMONTE  
PYRENEEN



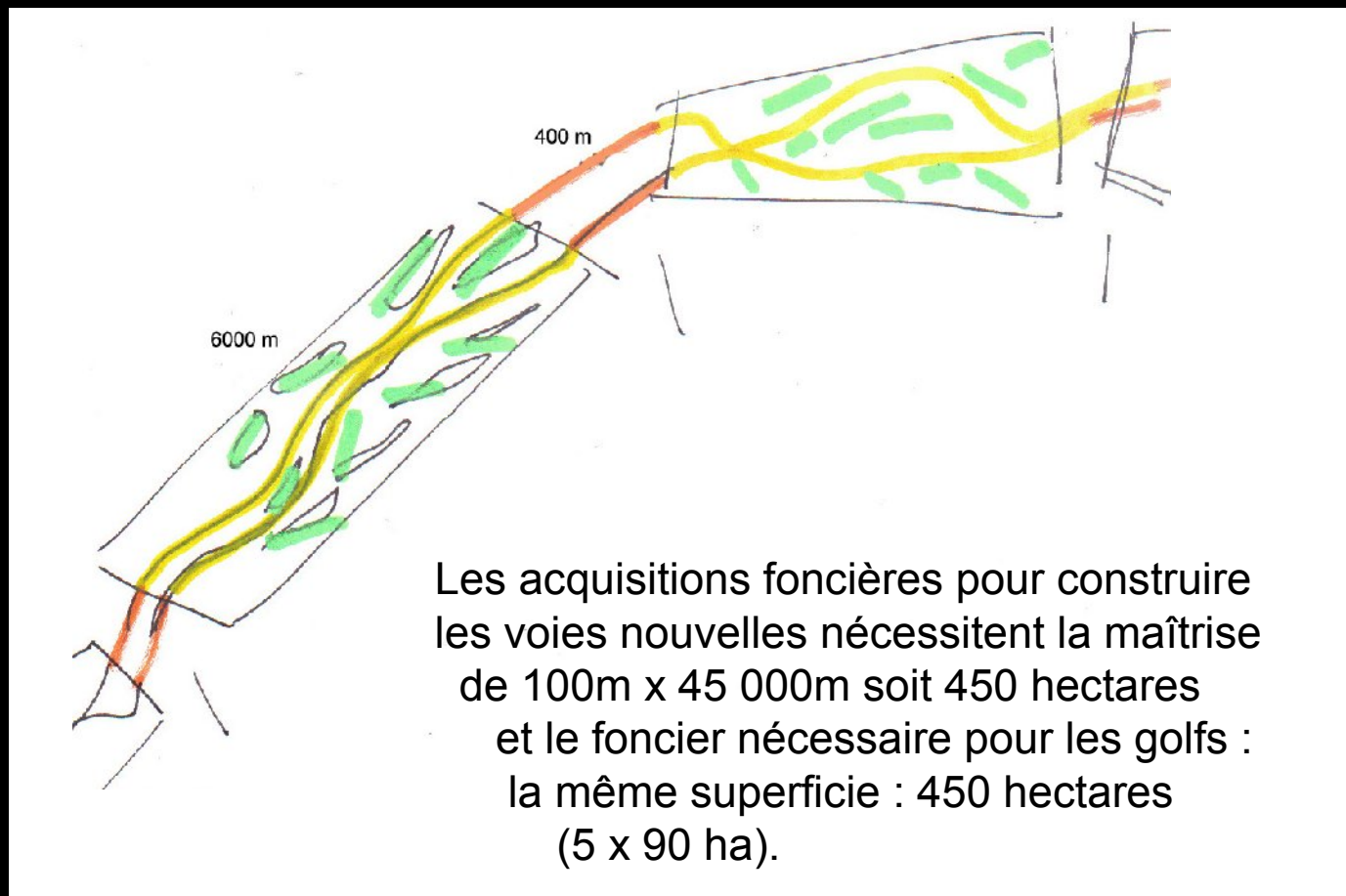
Au pied des  
Pyrénées, les  
précipitations sont  
fréquentes du fait  
de la morphologie  
des lieux.  
L'eau ne manque  
pas.

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



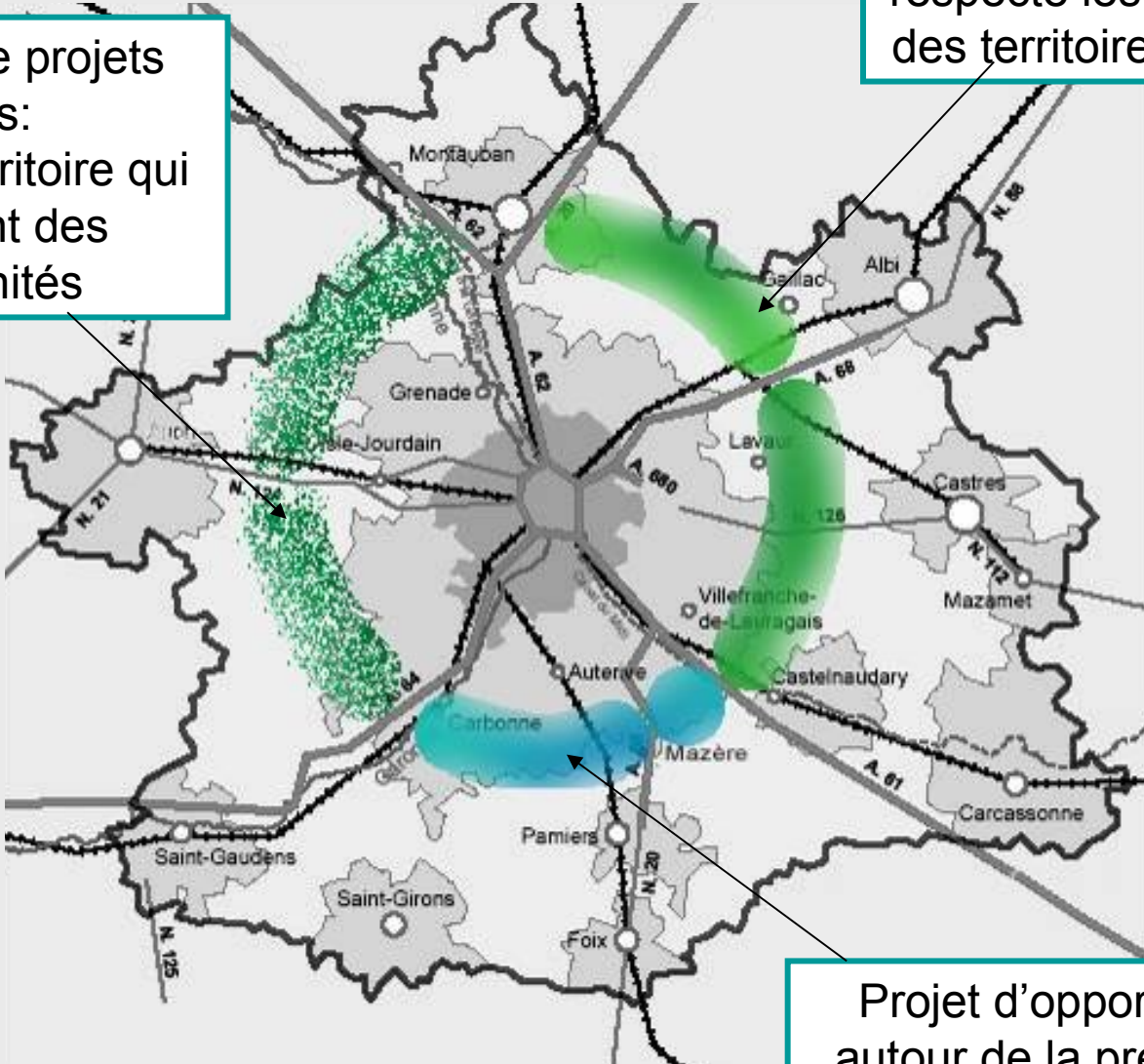
Pourquoi une série de 6 ou 7 golfs  
dans le piémont des Pyrénées ?  
Parce-que la pluviosité est forte,  
parce que des barrages pour retenir  
l'eau ont été en partie réalisés, et  
parce que l'agriculture de bas  
piémont cherche un nouveau  
positionnement.  
Et demain les parcours situés dans  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