



TRAFIC A CORNEBARRIEU



Etat des lieux et partage



INTRODUCTION

Pourquoi cette réunion ?

UNE SITUATION DE QUASI-ASPHYXIE DEPUIS LE MOIS DE SEPTEMBRE JUSQU'À CES DERNIÈRES SEMAINES

- Un souhait de partager avec vous le constat et les raisons qui ont conduit à cette situation;
- Un souhait d'envisager et de partager des réponses sectorielles, en fonction des pouvoirs et compétences de la Mairie;
- Un souhait de mise en œuvre d'une commission consultative composée d'habitants sur les sujets de la circulation, de la vitesse et des problématiques de mobilité;
- Un souhait de répondre aux demandes légitimes des administrés qui sollicitent la Commune par courrier ou par mail.



LE TRAFIC À CORNEBARRIEU



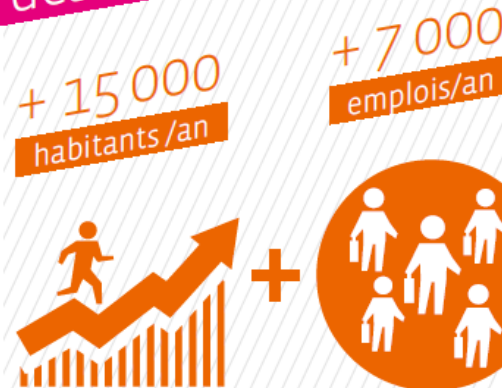
Quelques chiffres

UNE AIRE URBAINE DYNAMIQUE MAIS AVEC UN RÉSEAU DE DÉPLACEMENTS SOUS-DIMENSIONNÉ

- L'agglomération toulousaine doit accueillir chaque année compte tenu de son dynamisme économique 15 000 nouveaux habitants;
- Pour permettre l'accueil de cette population nouvelle il convient de construire, chaque année, 7 000 nouveaux logements;
- C'est une nécessité pour les pourvoyeurs d'emplois au premier rang desquels l'industrie aéronautique, le spatial et la santé;
- C'est une obligation imposée par la réglementation en vigueur et reprise dans les documents d'urbanisme et de planification intercommunaux.

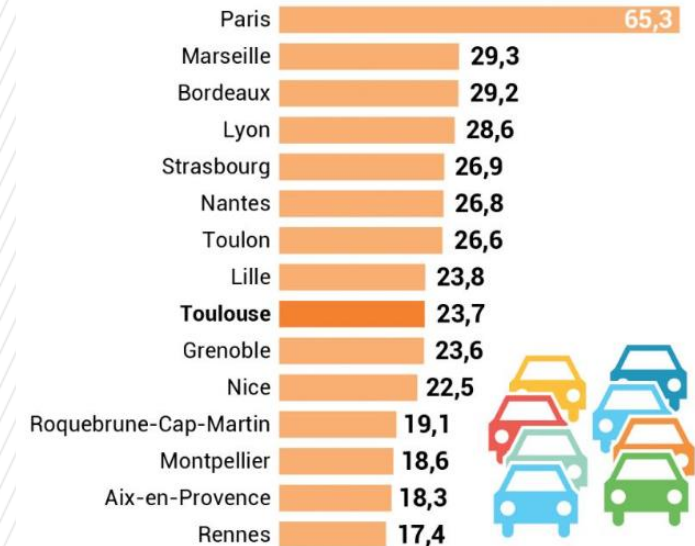
toulouse
métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

Une attractivité
exceptionnelle
des défis à relever



Les villes françaises les plus embouteillées

Temps moyen passé par un conducteur dans les embouteillages, en heures, en 2016



Source : INRIX (février 2017)



LES OBLIGATIONS QUI S'IMPOSENT À LA COMMUNE DE CORNEBARRIEU -

- Sur les 7 000 logements à construire chaque année sur la Métropole, 3 500 sont construits sur la Ville de Toulouse et 3 500 répartis sur les 36 autres communes;
- Les obligations qui s'imposent à la commune correspondent à une production de 120 logements par an;
- L'urbanisation peut être un choix pour certains, elle est à Cornebarrieu une obligation;
- La maîtrise de ces obligations est possible dans le cadre d'une Zac ou d'un projet public, elle ne l'est pas dans les projets privés.

LES CONSÉQUENCES DU NON RESPECT DES OBLIGATIONS

- 1. Des pénalités financières majorées : En 2017, la Commune a payé une amende de 156 000€ pour non respect du quota de logements locatifs sociaux sur son territoire. Ce montant représente 75% du produit total de la taxe d'habitation perçue par la Commune.

En cas de non respect des obligations de production cette pénalité peut être multipliée par 6.

-2. Le constat de carence: le Préfet peut prononcer la carence d'une commune et le Maire perd alors la compétence de signature des permis de construire et la Commune perd le droit de préemption,

Conséquence: Les terrains sont préemptés par l'Etat et les permis signés par le Préfet pour répondre aux obligations (ex: La-Salvetat-Saint-Gilles, Castelmaurou, Pechbonnieu)

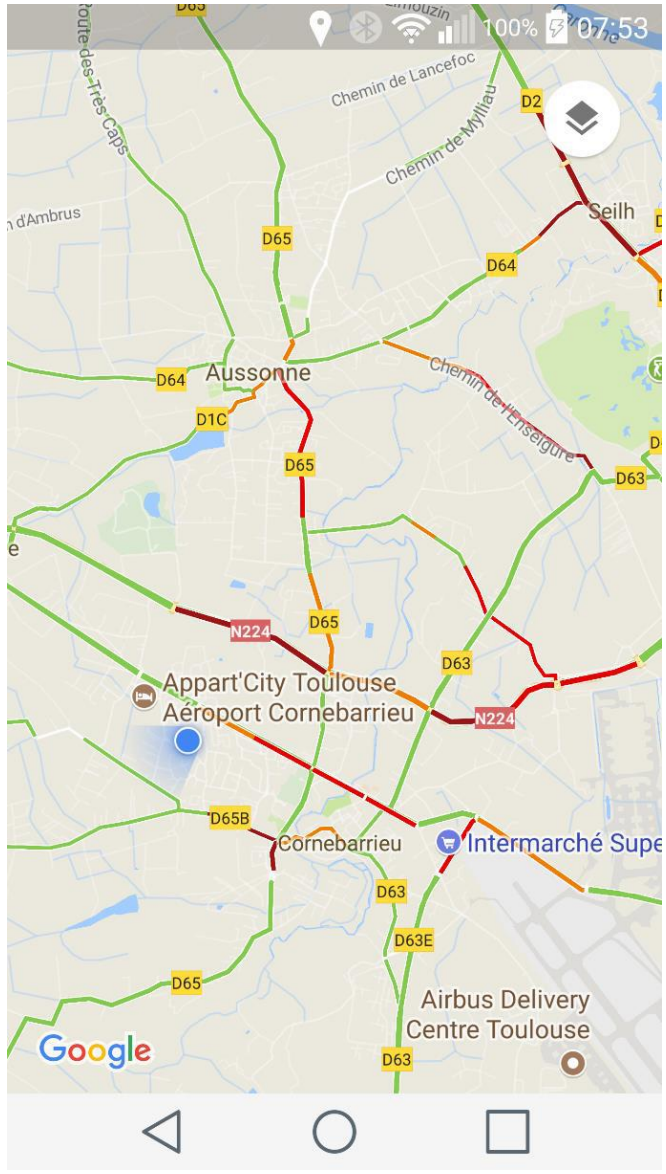


LE TRAFIC À CORNEBARRIEU

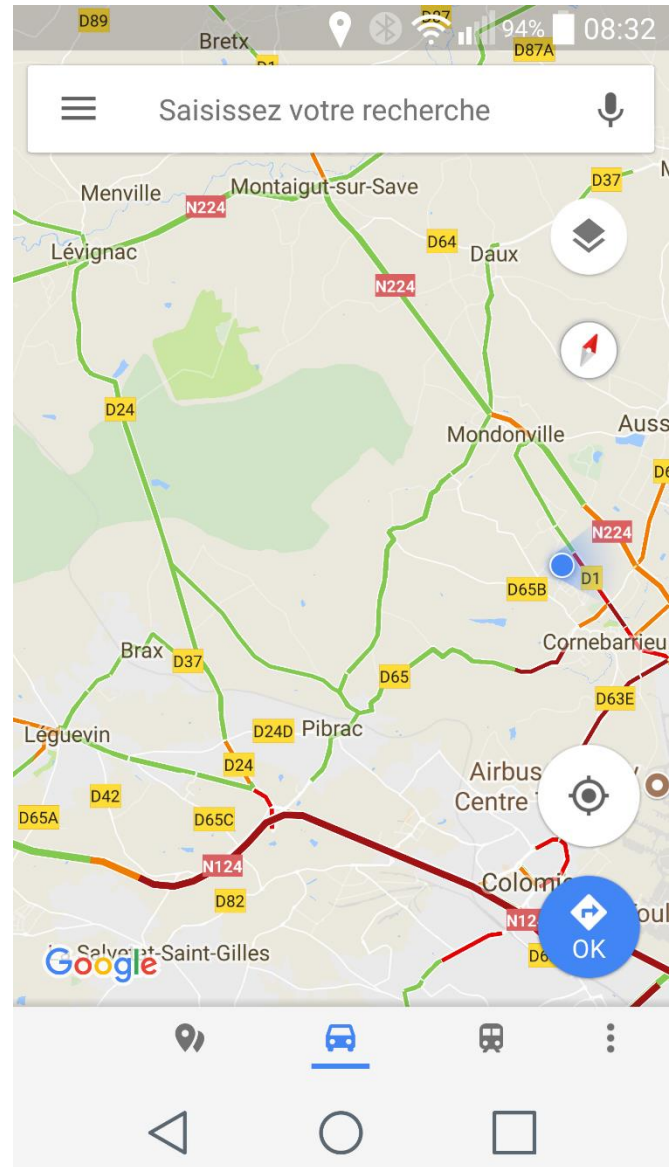


Quelques constats...

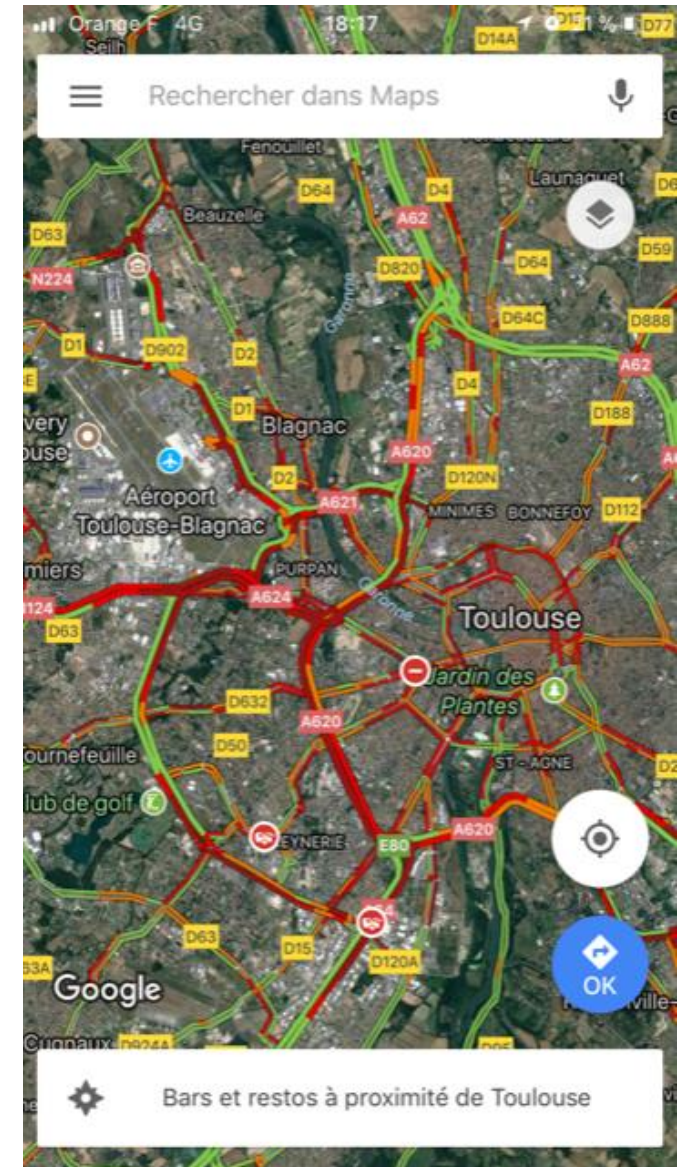
9 octobre 2017-7h53



10 octobre – 8h32



10 novembre 2017 – 18h17



LES ÉLÉMENTS CHIFFRÉS

- Cornebarrieu compte officiellement 6 601 habitants qui doivent représenter au maximum 4 000 voitures.
- 87,8% des actifs utilisent leur voiture pour leurs trajets (Mondonville 89% - Aussonne 89,6%); Source Toulouse Métropole
- Un taux de chômage de 5,6% qui est largement inférieur à la moyenne départementale 9,9% et à la moyenne nationale;
- Selon des relevés effectués en 2013, ce sont entre 25 000 et 30 000 véhicules qui passent par Cornebarrieu tous les jours;
- Les derniers chiffres n'ont pas encore été communiqués.

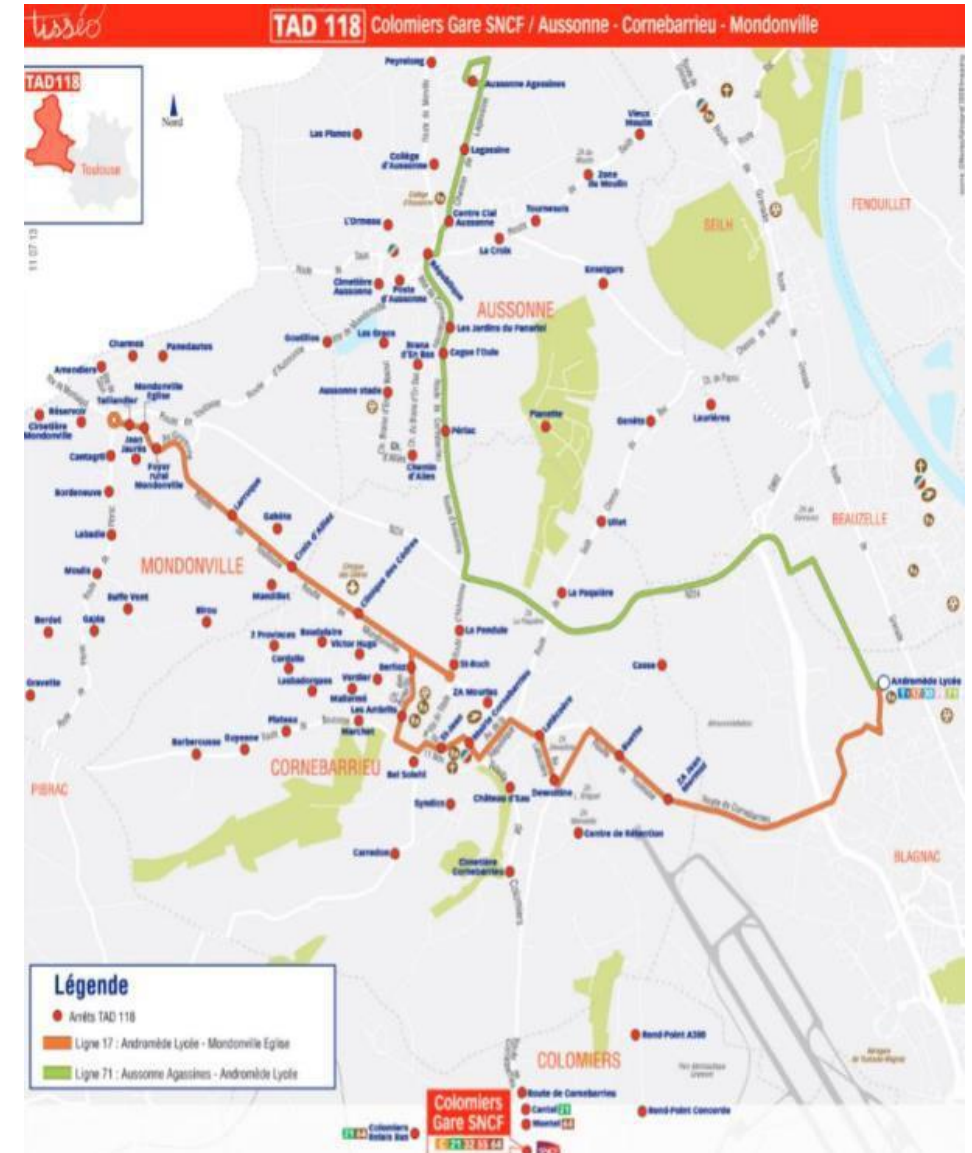
LES TRANSPORTS EN COMMUN

- Un réseau TISSEO clairement sous-dimensionné par rapport à l'attractivité économique et à la démographie du territoire.
- Un réseau composé d'une seule ligne régulière (17) et de deux lignes TAD (118-120) connectées sur le Terminus T1 ou sur la gare de Colomiers.
- Observation du Conseil Municipal sur le projet de PLUi-H:

« Le Conseil Municipal demande à Toulouse Métropole d'intervenir auprès de Tisséo afin de mettre en place un réseau de transports en communs qui soit compatible avec les objectifs de production attendus, le nombre d'habitants et le nombre d'emplois du territoire. »

Ce déficit chronique de transports en communs étant la cause principale de l'utilisation des véhicules personnels pour les déplacements et donc des problématiques de circulation, il apparaît inconcevable d'attendre la réalisation du prolongement du RD963 (RD1-RN224) et d'un réseau performant associé à l'horizon de 2025, avant d'améliorer la desserte existante. »

Précision: Il n'y a aucun représentant de la Commune qui siège à TISSEO



LES TRANSPORTS EN COMMUN

Selon les chiffres communiqués par TISSEO, il y a environ 150 réservations de TAD chaque jour. Chiffres en progression (+12% entre 2016 et 2017).

Toutefois au regard de la population et des éventuels besoins ces taux de fréquentation restent faibles.

Le 17 est devenu au fil du temps quasi-exclusivement du transport scolaire à destination des collèges et du lycée de Blagnac. TISSEO travaille à notre demande notamment sur une modification des horaires pour éviter les retards.

A la demande de la Commune visant à bénéficier de plus de transports en communs, TISSEO a une logique économique.



LE TRAFIC À CORNEBARRIEU



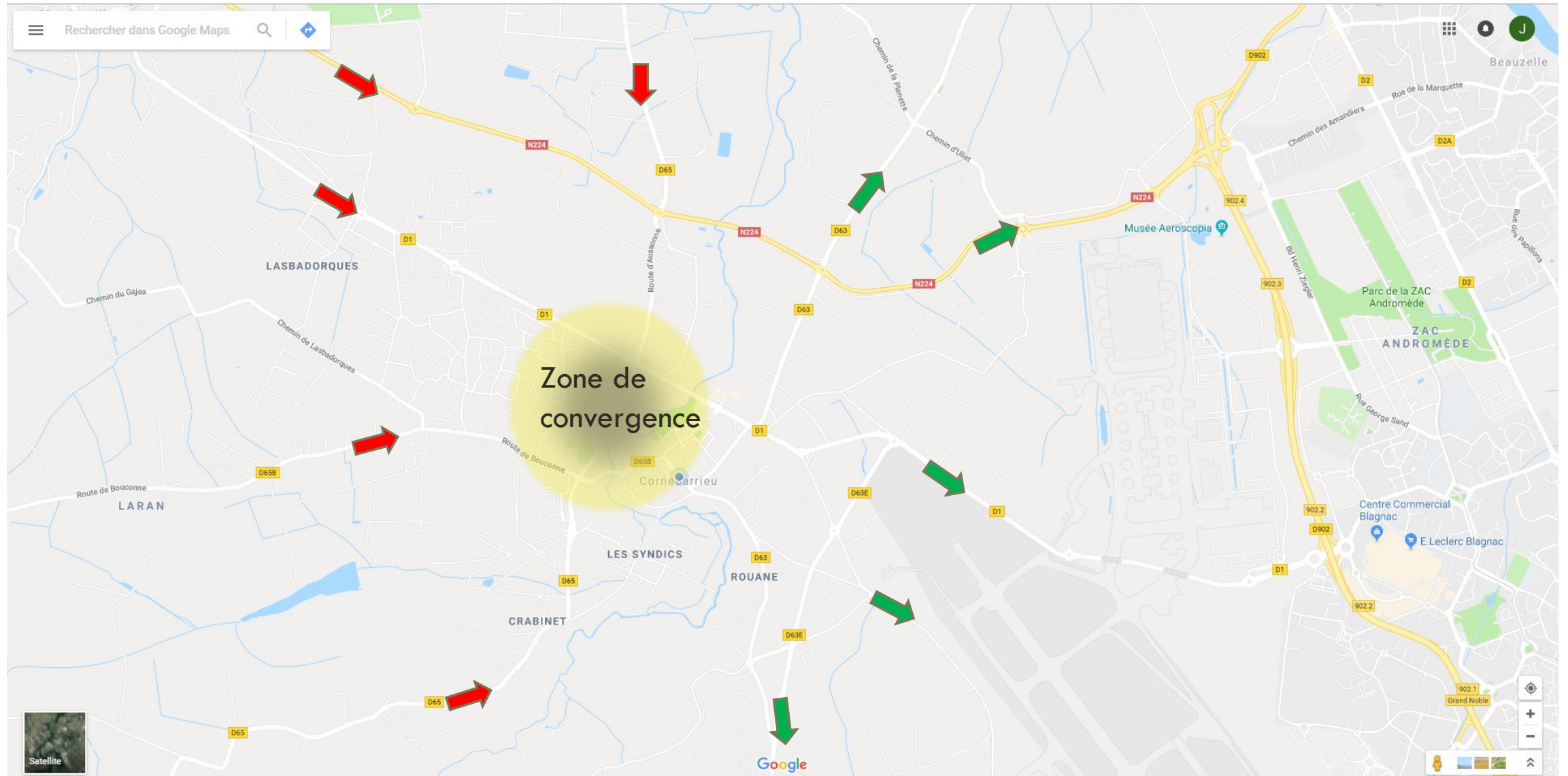
Ce que l'on sait du trafic...



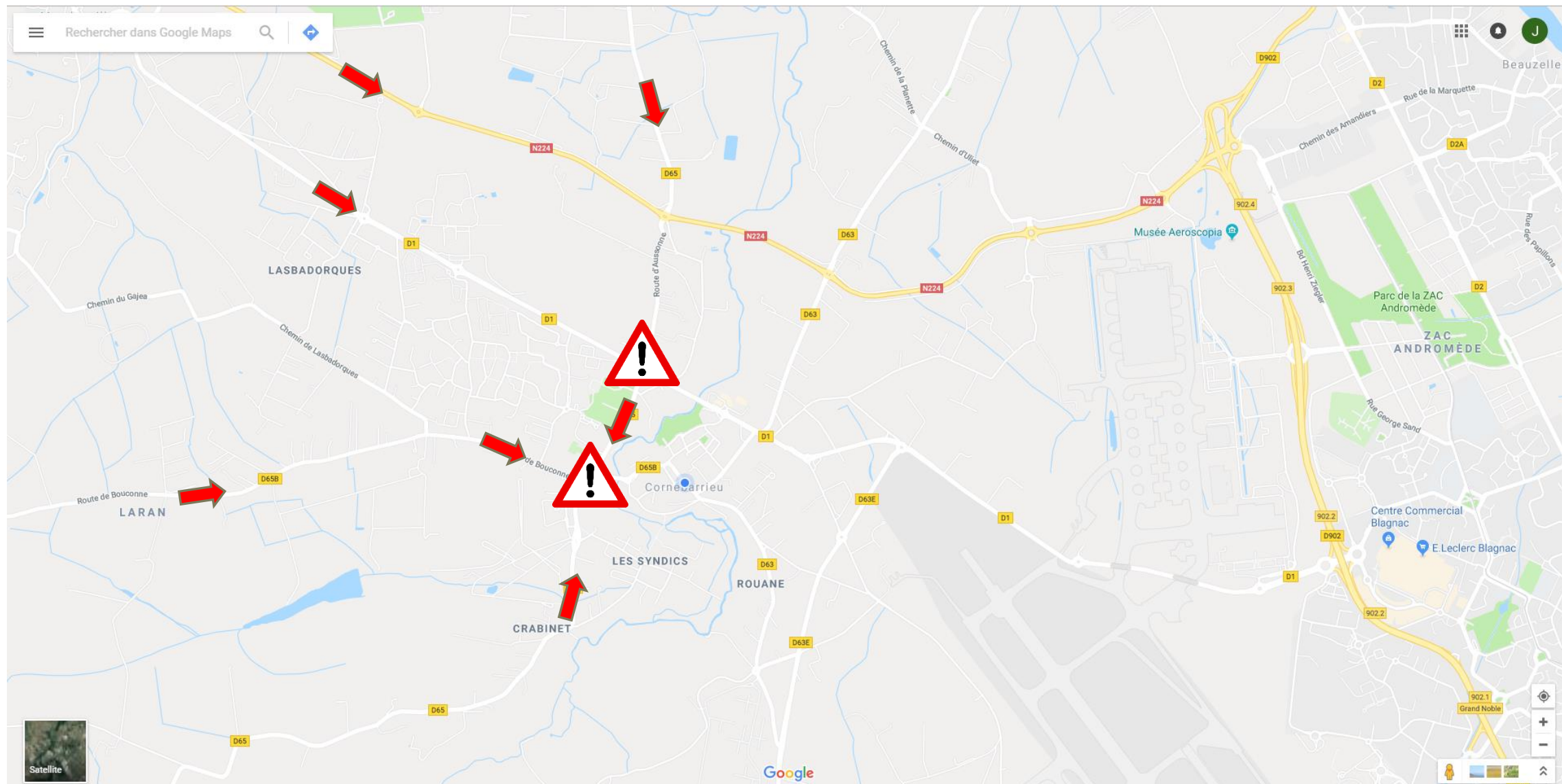
VOLATILITÉ DES COMPORTEMENTS...

- Des automobilistes toujours plus pressés de rejoindre leur destination et qui tentent par tout moyen de gagner du temps.
- Des outils connectés pour gagner du temps mais qui viennent mettre sur les voies communales non-dimensionnées, un trafic inapproprié (WAZE, GPS, etc...).
- Des franchissements de sens interdit au détriment des règles élémentaires de sécurité et des vitesses largement supérieures aux vitesses autorisées.

LES VOIES STRUCTURANTES À CORNEBARRIEU



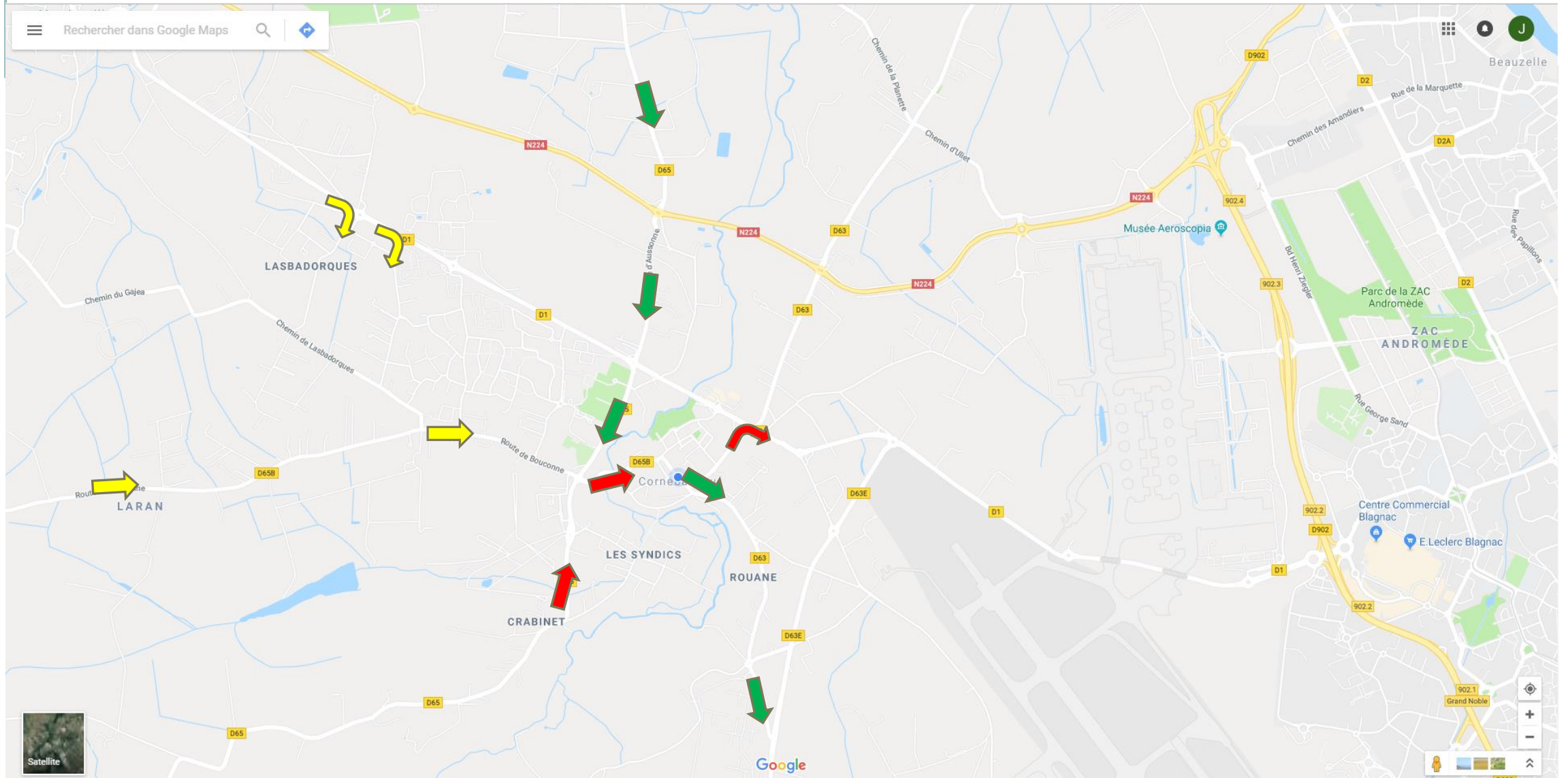
LES POINTS NOIRS...



LES POINTS NOIRS...

- L'entrée de la Rue du 11 novembre, par le giratoire de Bouconne, voit arriver 3 flux, tous issus de circulations traversantes.
- Toute jonction génère du ralentissement/bouchon.
- La priorité donnée à la Rue du stade sur un trafic de transit perturbe l'insertion dans le trafic de deux flux légèrement plus « locaux » (Route de Pibrac, Route de Bouconne).
- La portion Rue du 11 novembre – Rue du Pont-Vieux – Avenue de Versailles présente le ralentissement le plus marqué.
- Passé l'Hôtel de Ville la fluidité est retrouvée.

LES PARCOURS ET COMPORTEMENTS INJUSTIFIÉS GÉNÉRATEURS DE BOUCHONS...





LE TRAFIC À CORNEBARRIEU



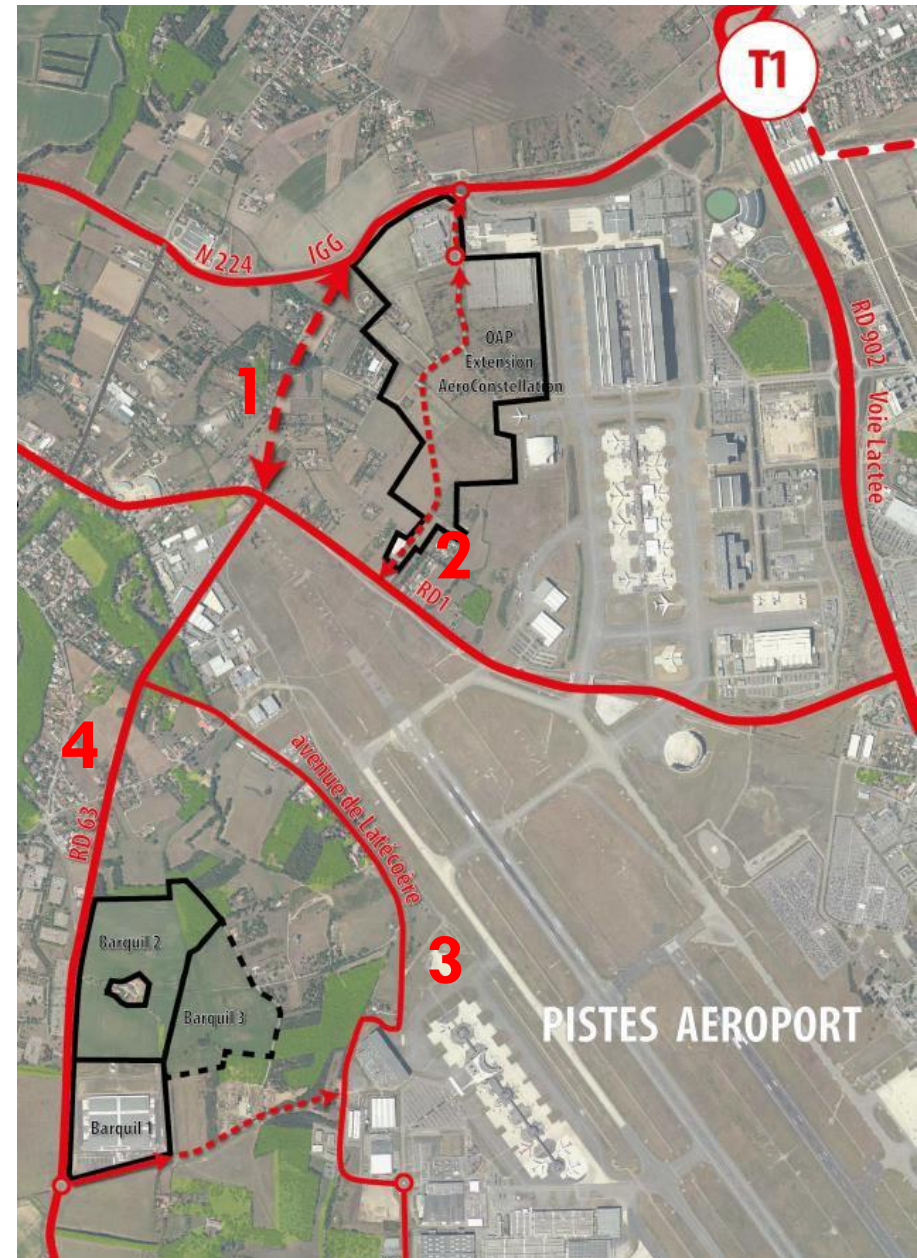
Les projets structurants à moyen ou long terme...

1. Depuis de nombreuses années la Commune se bat pour la réalisation du barreau de la RD 963 entre la RD 1 (giratoire de Terrefort) et la RN 224 (IGG-Daher). La Commune a réussi en ce début d'année à faire acter sa réalisation au plus tard en 2025.

2. L'inscription au PLUi-H d'un emplacement réservé pour une nouvelle connexion depuis sur la RD 1.

3. La réalisation d'un réseau express cyclable depuis Colomiers vers l'Avenue Latécoère et jonction avec RD 1.

4. La route de Colomiers recevra avec l'ouverture du TAE et l'aménagement de la RD963 un transport en commun dit performant.





LE TRAFIC À CORNEBARRIEU



Alors quelles solutions dans l'immédiat ?

Nous avons tous choisi d'habiter le secteur essentiellement par sa proximité aux bassins d'emplois et nous subissons le contrecoup de cette chance.

Il y a tout juste 20 ans, l'idée d'une deuxième rocade à été massivement rejetée par les riverains du secteur. C'était politiquement incorrect...

Quelles autres solutions réalistes?

Contre le Grand Contournement OUEST de TOULOUSE

Premier projet : Une AUTOROUTE

A l'origine, il s'agit d'un projet autoroutier contenu dans le SDAT (Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine) qui emprunte un tracé menaçant gravement plusieurs sites naturels du secteur et des zones résidentielles, qui détruit des équipements collectifs, qui multiplie les pollutions (bruit, gaz, poussière), et qui entraîne un gel des terres sur une bande d'un kilomètre de large afin de préserver la faisabilité de cette voie à l'horizon ... 2015. Jusqu'à aujourd'hui, il n'a fait l'objet d'aucune concertation avec les populations concernées. A l'exemple de MERVILLE ou de ST JORY, certaines communes concernées par le tracé, mais n'appartenant pas au périmètre du SMEAT (Syndicat Mixte d'Etude de l'Agglomération Toulousaine), ne sont même pas averties du projet.

De nouvelles alternatives ... en écran de fumée !!!

L'irruption agressive des populations et du collectif ALEGRO dans le débat (pétitions, réunions publiques, manifestations, envahissement des locaux de l'AUAT), a conduit les promoteurs du projet à revoir la copie (voir plan au dos) et de proposer de nouvelles alternatives :

- 1- le tracé est maintenu. Il ne s'agit plus d'une autoroute mais d'une départementale (2x1 voie limitée à 90 km/h. On veut désamorcer la contestation.
- 2- la voie emprunte la vallée de la Save à l'ouest de la forêt de Bouconne (du sud de Grenade jusqu'à Muret en passant par L'Isle Jourdain et St Lys). Aucune étude de faisabilité n'a été réalisée. On veut faire croire que cette hypothèse a été prise en compte.
- 3- l'aménagement du tracé initial pour éviter PIBRAC et FONSORBES par l'Ouest. On veut faire croire à la préservation de la Vallée de l'Aussonnelle.

Quelle que soit l'hypothèse, le gel des terres sur une bande de 1 kilomètre de large est maintenu ce qui permet de gagner du temps et laisse la possibilité de revenir au projet initial d'autoroute.

L'AUAT conclut que « il est donc important de maintenir un itinéraire le plus proche possible des secteurs à enjeux sans quoi la diminution de capacité de l'infrastructure proposée alliée à son éloignement la rendront inefficace et inutile ».

En clair, le seul tracé valable est le projet initial : **retour à la case départ.**

Les hypothèses irréalistes qui servent d'entrée aux travaux des techniciens n'étant pas modifiées, les contraintes (ex: échangeur de la Clinique des Cèdres) restant les mêmes, l'absence de politique alternative au tout automobile font, et ça ne surprendra personne, que l'on propose toujours la même chose.

Le projet continue, l'action aussi

Plus que jamais, NOUS, habitants des communes de l'Ouest Toulousain, restons fortement mobilisés contre ce projet de Grand Contournement Ouest. Nous continuons à refuser ce projet qui menace principalement notre qualité de la vie et notre santé.

SALSA qui a rejoint le Collectif ALEGRO (regroupant 11 associations) demande que le projet soit repris à partir d'hypothèses réalistes et acceptées de tout le monde. Elle réclame la mise en place d'une large concertation des populations. Elle appelle les habitants des communes concernées à soutenir les actions d'ALEGRO, et à renforcer leur mobilisation pour imposer le retrait du projet.

UNE AMÉLIORATION NOTABLE DEPUIS LA SEMAINE DU 4 DÉCEMBRE

La Commune connaît une importante circulation de transit et celle-ci est encore plus importante si certaines voies qui accueillent habituellement plus de 5 000 véhicules/jour sont fermées.

Les travaux de construction du Parc des expositions comme ceux sur la RN 124 (Route d'Auch) transfèrent un flux de circulation inhabituel sur notre territoire.

Depuis la semaine du 4 décembre et la réouverture du chemin Bel-Air situé entre Beauzelle et Seilh, le trafic a gagné en fluidité.



DIFFÉRENTS TYPES D' ACTIONS PEUVENT ÊTRE MIS EN PLACE « SECTORIELLEMENT » OU COLLECTIVEMENT...

1. Les solutions sectorielles:

Les riverains se plaignent du grand nombre de véhicules qui passent devant leur domicile et de leurs vitesses excessives mais souhaitent pouvoir sortir le plus vite de chez eux.

Pas de solution miracle mais une étude attentive de chaque demande sur chaque secteur:

- Rue des Fours – Lotissement Bel Solelh
- Secteur des syndics
- Chemin des Ambrits – Route de Bouconne
- Rue Saint-Jean
- En projet : Chemin de Marchet-Route de Bouconne, rue Victor Hugo? Autres secteurs?

Ces solutions sectorielles génèrent toutefois des comportements inacceptables:

- Franchissements de sens interdits – Plus de 1 60 PV dressés en 20 jours de présence,
- Franchissements de STOP sans marquer l'arrêt et même dépassement d'un automobiliste qui s'arrête au STOP
- Panneau sens interdit scié ou volé
- Franchissement d'espace vert ou de trottoirs pour contourner un sens interdit
- Circulation à contre-sens
- Incivilités diverses
- Vitesse excessive notamment dès que la circulation est moins dense

Nous sommes tous concernés (et acteurs?) de ces comportements.

2. Les solutions collectives :

- L'automobiliste est un individualiste « forcené » et environ 90% des véhicules personnels sont composés d'un seul occupant.
- La commune a mis en place dès 2010 une aire de co-voiturage située au secteur du Mourlas très peu utilisée.
- Etalement des horaires ? Télétravail ?
- Souhait de mise en œuvre de groupes de travail par secteur ou d'un groupe de travail unique composé majoritairement d'habitants.

LES QUESTIONS ET AFFIRMATIONS

- *Pas question de mettre le chemin de Marchet en sens unique pour garder la tranquillité des « vieux » dans les lotissements !*
- *Allez vous continuer à accepter autant de permis de construire sans des aménagements de voiries?*
- *A quoi sert le STOP de la Route de Bouconne?*
- *Il faut rouvrir la rue Saint-Jean, on ne se fera plus « chier » dans le village !!!*
- *50% de la population de Cornebarrieu travaille à Airbus. Ne pouvez vous pas vous coordonner avec les communes voisines pour créer des pistes cyclables qui desservent TOUS les sites de Blagnac, Colomiers et Saint Martin et qui finalement ne sont pas très loin de chez nous?*
- *Pourquoi ne pas relier le chemin de Gastefer à la route de Pibrac ?*

QUESTIONS – ÉCHANGES

