



Villeneuve-Tolosane

Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne
Service Territorial - Pole Territorial Sud
1 rue du Général Lapène
BP 10199
31806 Saint-Gaudens

N/Réf. : RV/PL/PM : 2024-03-008
Suivi par : Priscilla MACH - Service urbanisme
urbanisme@villeneuve-tolosane.fr
PJ : Note technique de Toulouse Métropole
Extrait étude mobilité 2030/2040

le 29 mars 2024,

Objet : Avis de la Commune de Villeneuve-Tolosane - Consultation PC 031 433 23 M0029 et PC 031 433 23 M0030 commune de Portet sur Garonne - Projet de centrale photovoltaïque au sol.

Monsieur le Préfet,

Par courriels en date du 28 février 2024 et du 04 mars 2024, la préfecture de la Haute-Garonne consulte la commune de Villeneuve-Tolosane sur les permis de construire enregistrés sous les numéros PC 031 588 433 23M0029 le 24 novembre 2023 et PC 031 588 433 23M0030 le 24 novembre 2023 concernant la réalisation d'un parc photovoltaïque au sol sur la commune de Portet-sur Garonne lieudit « Cerisiers Est » et « Cerisiers ».

Conformément au titre de l'article L. 122-1 du code de l'environnement qui régit le dispositif des projets soumis à évaluation environnementale, il est notamment demandé, que le dossier soit transmis « pour avis à l'autorité environnementale (...) ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements intéressés par le projet ».

C'est également l'article R. 423-50 du code de l'urbanisme qui prévoit, pour l'instruction des autorisations d'urbanisme, que "L'autorité compétente recueille auprès des personnes publiques, services ou commissions intéressés par le projet, les accords, avis ou décisions prévus par les lois ou règlements en vigueur".

Nous pouvons nous interroger sur le périmètre de consultation, car Toulouse Métropole et la commune de Cugnaux n'ont pas été consultées sur les deux permis de construire sus mentionnés. Les communes de Pinsaguel, Roques, Lacroix-Falgarde et la communauté d'agglomération du Muretain agglo, destinataires des courriels, ne correspondent, en effet, pas à toutes les communes limitrophes de Portet-sur-Garonne. Le périmètre de la consultation ne permet pas de prendre en compte l'ensemble des enjeux économiques et de mobilités affectés par ce projet.

Nous considérons que les deux permis de construire sont les deux parties d'un même projet et nous les analyserons conjointement.

Le projet

Le projet de parc photovoltaïque au sol des Cerisiers et Cerisiers Est, se situe sur les terrains appartenant à la société VINCI autoroute et porté par sa filiale SOLARVIA, sur des emprises foncières de 5,2 ha situées de chaque côté de l'autoroute A 64. Ce projet a une puissance attendue de 3,27 MWc, soit la consommation d'environ 1 030 foyers sur la base d'une consommation moyenne de 4 585 kWh, réparti suivant :

- Le site des « Cerisiers Est » - PC 031 433 23 M0029 : unité foncière de 16 999 m² (environ 1,7 hectares), à proximité immédiate de l'autoroute A 64 et de la gare SNCF, développe une puissance d'environ 820 kW crête, ce qui correspond à la consommation moyenne de 570 personnes (hors chauffage et eau chaude sanitaire).
- Le site des « Cerisiers » - PC 031 433 23 M0030 : unité foncière de 34 964 m² (environ 3,5 ha) à proximité immédiate de l'autoroute A 64 et de la zone du Bois Vert, développe une puissance d'environ 2 450 kW crête, ce qui correspond à la consommation moyenne de 1 700 personnes (hors chauffage et eau chaude sanitaire).

Dans le résumé non technique du projet, il est fait mention dans la partie genèse du projet, qu'une phase de concertation a eu lieu. À aucun moment la commune de Villeneuve-Tolosane n'a été informée ou concertée. Les acteurs du bassin économique (Cugnaux, Villeneuve-Tolosane, Portet-sur-Garonne) n'ont pas été concertés ou sollicités. La mention d'un affichage dans le périmètre autour du projet (aire d'étude rapprochée) n'a pas été faite, ce qui est dommageable car cela aurait pu concourir à informer les communes riveraines (Villeneuve-Tolosane et Cugnaux).

Toujours dans le résumé non technique, nous notons que l'impact de l'entreprise « Sablières MALET » n'est pas pris en compte dans les risques et nuisances. Alors que périmètre autour de la sablière fait l'objet d'un suivi par l'ATMO (ETU-2023-043 - Edition Mars 2023) au sujet des retombées des poussières sur l'exploitation de Portet-sur-Garonne et sur la qualité de l'air, avec tous les impacts sur les conditions de vie des riverains. La proximité de cette installation imposera des contraintes particulières, notamment en raison de cette poussière qui aura un impact sur la production électrique des panneaux, qui, aujourd'hui, ne sont pas prises en compte dans les études.

La problématique / les enjeux

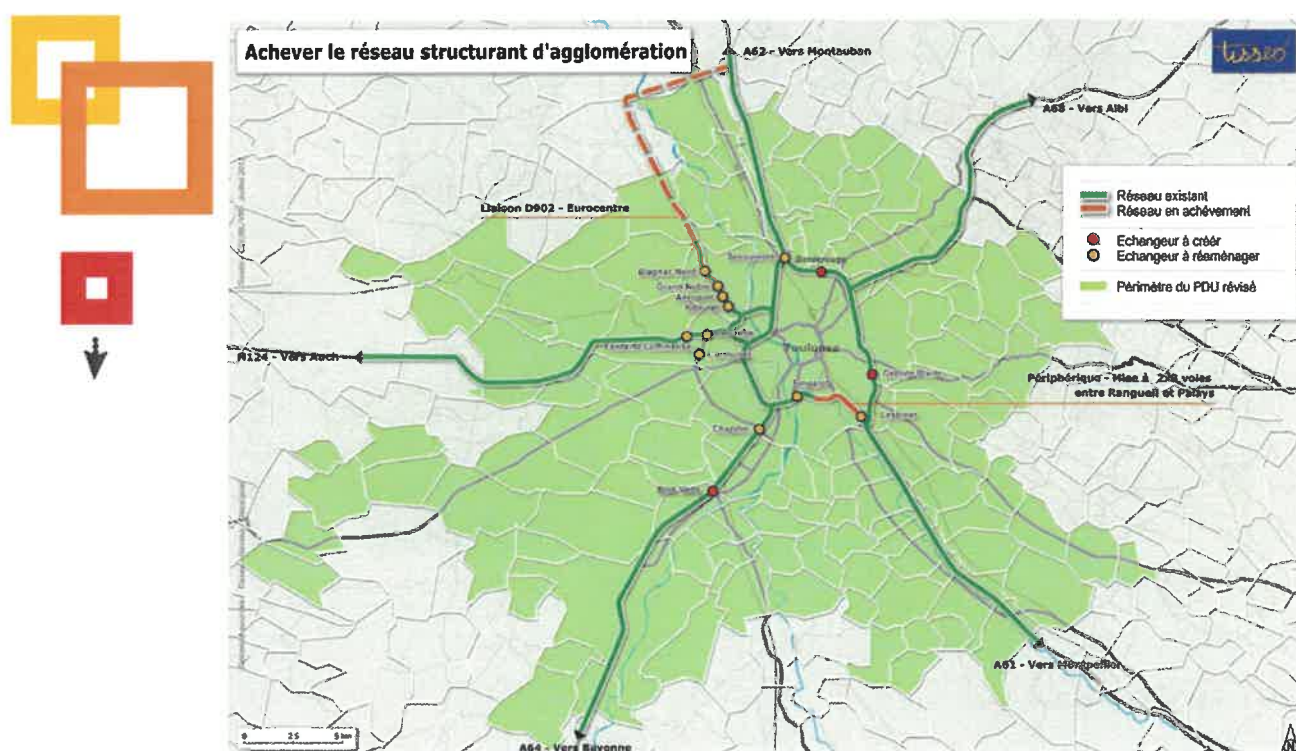
La localisation de ce projet de centrales photovoltaïques au sol, sur l'ancienne emprise de la barrière de péage de Portet-sur-Garonne, à proximité immédiate de l'autoroute A64, vient compromettre le projet de création d'un échangeur sur l'autoroute A64 desservant les secteurs économiques considérés d'intérêt métropolitain, « Écopole » et « Franczal », technopôle des mobilités dont le centre d'essai « Technocampus Hydrogène » est porté par la région Occitanie dans le cadre du Contrat de plan État-Région 2021/2027.

Le projet d'échangeur est identifié dans les documents de planification territoriale, à l'échelle des Plans de mobilité de l'aire Toulousaine (PDU 2012 et 2018 annulé), et dans les documents d'urbanisme de la commune de Portet-sur-Garonne.

1/ Plans de mobilité

Dans le PDU de 2012, la création d'un échangeur dans la zone des « Bois verts » est indiquée dans la fiche action n°33 et a été également maintenu dans la vision politique du PDU de 2018.

→ ACTION **F33** MAÎTRISER L'USAGE DE LA VOITURE Achever le réseau structurant d'agglomération



Les études prospectives multimodales datées du 24 janvier 2023 menées par l'État, la Région Occitanie, le Département de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole, et Tisséo pour la période 2030/2040 (*en pièce jointe à la présente*), mentionnent le projet de création d'un échangeur sur l'A64 à l'horizon 2030 notamment dans l'**Étude n°10 - Voie routière du Canal Saint-Martory, liaison A64 et Plaisance-du-Touch**. Elles concluent à la nécessité du projet et actent la poursuite des études avec un partenariat dédié.

Cette nouvelle desserte s'inscrit dans la vision du SCoT et vient conforter le pôle d'intérêt métropolitain, considéré « **territoire d'innovation dédié aux mobilités innovantes, durables et vertes** », de Francazal, et dont le maintien des emprises foncières dédiées à cet ouvrage est une nécessité.

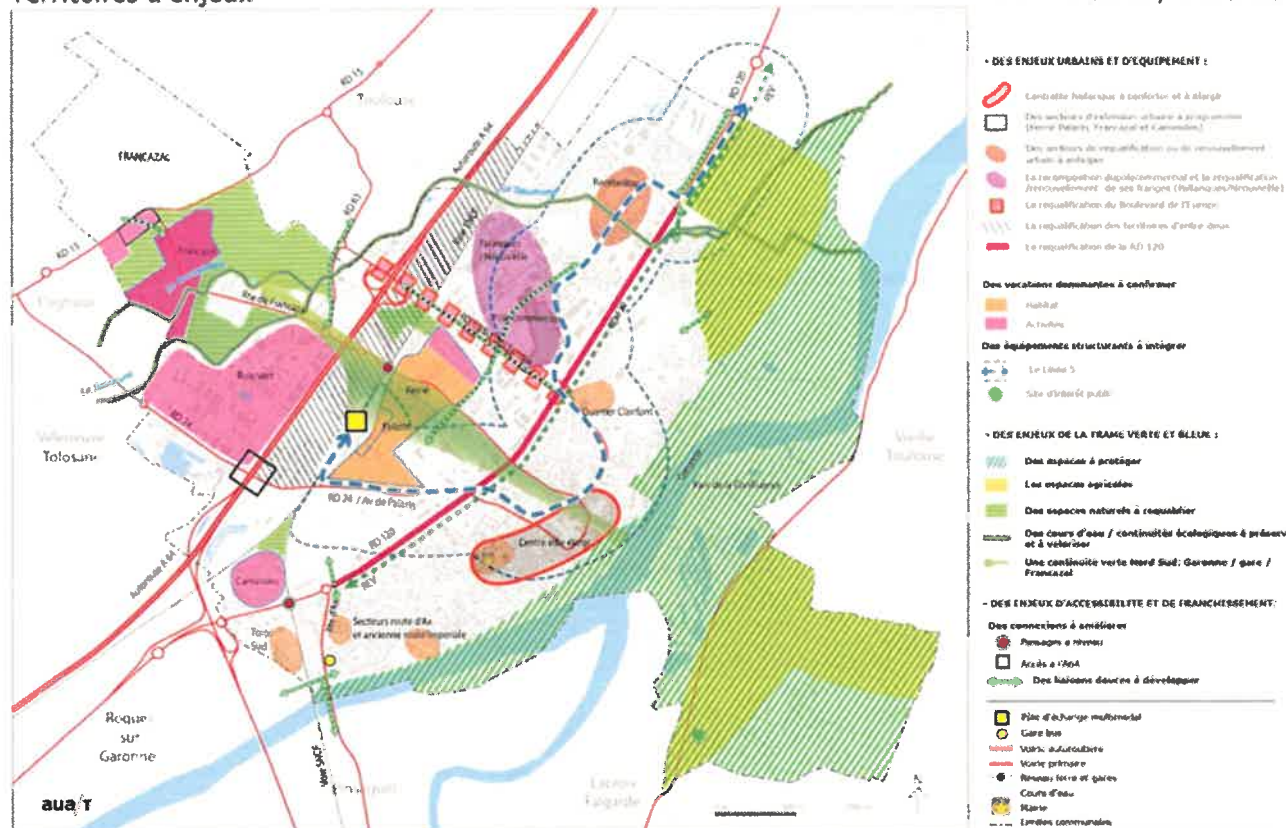
Je vous joins à cet effet la note technique rédigée par les services de Toulouse Métropole.

2/ Documents d'urbanisme

Le projet d'échangeur sur l'A64 est présent dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Portet-sur-Garonne, débattu le 09/02/2022, et dans la révision du PLU approuvée le 03/10/2023.

- en page 13 du PADD, sur la carte présentant la territorialisation des enjeux, l'échangeur est identifié par un carré noir dont la légende indique « accès à A64 ».

Territoires d'enjeux



- en page 16 du PADD, dans l'**Orientation 1** « Ville et Mobilités », est mentionné que la commune de Portet-sur-Garonne a pour ambition de réaliser des aménagements routiers qui permettent de fluidifier les flux.

Et dans la partie : Amélioration des connexions routières et des franchissements est écrit :

- **projet de demi-échangeur sur les emprises de l'ancien péage de l'A64,**
- effacement du passage à niveau n° 9 avenue de la Gare, etc

Orientation 1

La ville des mobilités

Les mobilités sont un élément fondamental de nos modes de vie actuels. Elles constituent un enjeu majeur et durable pour le territoire urbanisé comme pour le territoire en développement.

Les mobilités portent sur l'optimisation des moyens de déplacement, mais invitent à une réflexion plus large sur les comportements de mobilités et le parcours de vie des habitants. La ville des mobilités intègre l'ensemble des aspects liés à l'accessibilité afin de favoriser l'autonomie à tout âge.

Par sa situation géographique, Portet-sur-Garonne est une ville traversée.

Par ailleurs, les déplacements au quotidien des habitants de la commune se répartissent à parts égales entre Toulouse (1/3), les autres communes périphériques (1/3) et Portet-sur-Garonne intramuros (1/3), d'après l'enquête ménage 2013.

Portet-sur-Garonne se doit donc de disposer de réseaux performants et interconnectés, quel que soit le mode de déplacement.

Les déplacements routiers

Constat : Les déplacements routiers sont évalués à 80% pour la voiture (enquête ménage et déplacements de 2013).

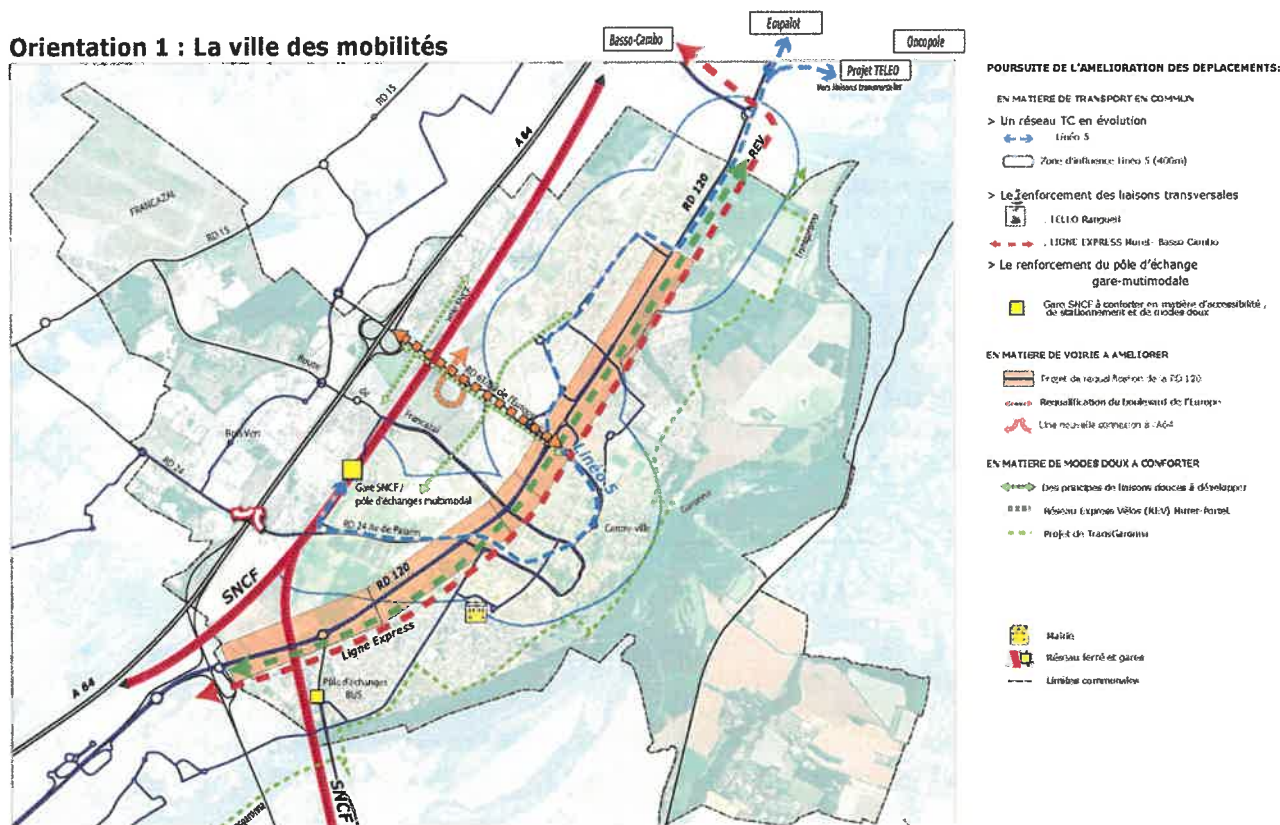
La commune a pour ambition de réaliser des aménagements routiers qui font la place aux différents modes de déplacements, permettant de fluidifier et sécuriser les flux.

S'inscrivent dans cette ambition :

- La requalification du boulevard de l'Europe (RD 63).
- L'apaisement de la circulation de la route d'Espagne (RD 120), et la facilitation des traversées sécurisées entre quartiers.
- L'amélioration des connexions routières et des franchissements :
 - projet de demi-échangeur sur les emprises de l'ancien péage de l'A64,
 - l'effacement du passage à niveau n° 9 avenue de la Gare, etc.
- La hiérarchisation du réseau routier secondaire à l'occasion des projets d'aménagement, de réaménagement, des projets d'équipements publics, selon une approche qualitative et sécurisante.
- Le traitement des entrées de ville en lien avec les projets de requalification de la route d'Espagne et du boulevard de l'Europe notamment.
- L'organisation de stationnements adaptés aux projets et aux évolutions des pratiques (covoiturage, mutualisation, ...).
- L'intégration de démarches innovantes ou expérimentales lors de ces différents projets.

- en page 20, sur la carte de synthèse, nous pouvons voir que la création de l'échangeur sur l'A64 est identifiée par les deux flèches pour une nouvelle connexion à la A64 :

Orientation 1 : La ville des mobilités



Il est à déplorer que l'emplacement réservé identifié dans le précédent PLU de Portet-sur-Garonne ait dû être retiré, afin de limiter la consommation d'ENAF (espaces agricoles naturels et forestier), liée aux équipements d'infrastructures routières.

De plus, le PLU de la commune de Villeneuve-Tolosane a maintenu un emplacement réservé (ER 588-014) le long de la route métropolitaine RM 24, en vue de se raccorder à ce futur échangeur de Portet-sur-Garonne. Cet emplacement réservé (ER) est repris dans le futur PLUi-H de Toulouse Métropole sur les communes de Villeneuve-Tolosane et de Cugnaux, pour ne pas obérer la réalisation des aménagements à moyen et long terme.

Enfin, sur la cohérence avec les zones d'accélération de la production des énergies renouvelable ZAENR, la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 *relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables* invite les communes à identifier des zones potentiellement propices à l'implantation d'énergies renouvelables sur leur territoire, et notamment à définir les zones d'accélération.

Pour ce faire, le portail géographique mis à disposition par les services de l'État permet de visualiser et d'analyser les divers enjeux des territoires à prendre en compte dans le développement des énergies renouvelables et présente les cartes de potentiel par type d'énergie renouvelable.

Il est à noter que les cartes du portail cartographique des énergies renouvelables (ENR) sur la commune de Portet-sur-Garonne n'identifient pas les sites support du projet (« Cerisiers » et « Cerisiers Est ») comme des zones à potentiel, mais en « **zone inadaptée sauf exception** » pour le potentiel solaire au sol, en dehors du fait d'être des délaissés autoroutiers.

Portail cartographique des énergies renouvelables

Accès grand public



L'argument du potentiel de production ENR ne peut pas à lui seul concourir à développer ce projet, au vu des enjeux territoriaux pour Toulouse Métropole, pour le Muretain agglo et pour le projet porté par la Région (centre d'essai « Techno Campus Hydrogène »), en termes de desserte routière, multimodale et de développement économique (on y prédit 2000 emplois).

En conclusion, et malgré tout l'intérêt partagé que la commune de Villeneuve-Tolosane porte pour le développement de la production des énergies renouvelables, la localisation du projet de centrales photovoltaïques au sol des « Cerisiers Est » et « Cerisiers », n'est pas compatible avec la création de l'échangeur sur l'autoroute A64, qui permettra la desserte des zones économiques d'intérêt métropolitain d'Écopole et d'intérêt régional de Francazal. Cet échangeur limitera la saturation des accès au boulevard de l'Europe et à la zone Thibaud. Ce projet de centrale photovoltaïque au sol vient donc à l'encontre de la stratégie territoriale, ainsi que des études réalisées et reprises dans l'élaboration du PLUi-H de Toulouse Métropole.

Pour l'ensemble de ces raisons, la commune de Villeneuve-Tolosane donne un avis défavorable au projet de centrales photovoltaïques sur les sites Cerisiers et Cerisiers Est correspondant aux PC 031 433 23 M0029 et PC 031 433 23 M0030 déposés sur la commune de Portet-sur-Garonne.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de ma très haute considération.

Le Maire

 Jean-Marc Vaillant



Note relative à l'implantation d'un parc solaire des CERISIERS sur la commune de Portet-sur-Garonne, de part et d'autre de l'A64.

Objet :

Cette note a pour objet de rappeler les enjeux territoriaux relatifs à un projet de parc solaire de panneaux photovoltaïques porté par Vinci et sa filiale SOLARVIA, sur la commune de Portet-sur-Garonne, de part et d'autre de l'A64.

Contexte :

Cette note est étayée par les services de Toulouse Métropole et remise au service de l'urbanisme de Villeneuve-Tolosane, qui est saisi par les services de l'État pour émettre un avis sur les deux PC concernant ce projet de parc solaire, avant les 29/03 et 04/04 2024.

Localisation :

Deux demandes de permis de construire sont en cours sur des emprises foncières situées de part et d'autre de l'A64, et forment un seul projet de parc solaire de panneaux photovoltaïques.

- PC 031 588 433 23M0029, concerne l'emprise foncière Est à l'A64
- PC 031 588 433 23M0030, concerne l'emprise foncière Ouest à l'A64

Emprise projet Est (PC 031 588 433 23M0029) Emprise projet Ouest (PC 031 588 433 23M0029)



Enjeux :

Toulouse Métropole alerte sur le fait que le projet du parc solaire de panneaux photovoltaïques prévu par VINCI et sa filiale SOLARVI s'envisage à l'emplacement de fonciers ciblés et pré-identifiés favorables à la création d'un échangeur autoroutier de raccordement à l'A64.

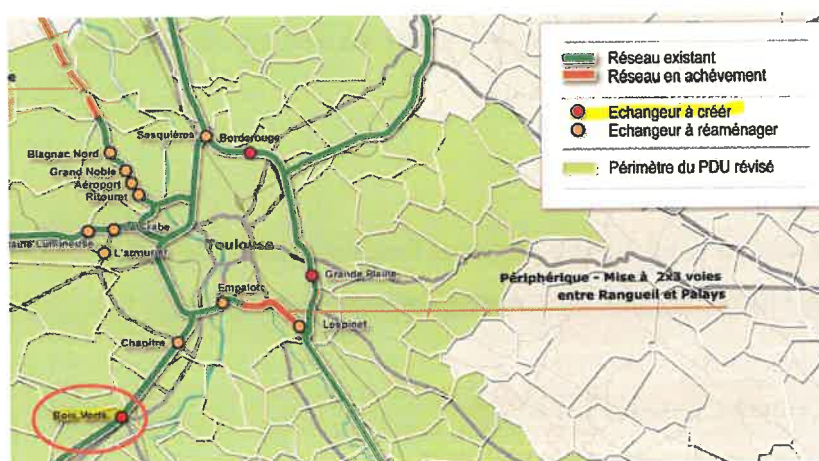
Note détaillée :

Ce projet d'échangeur est identifié dans les documents de planification territoriale, à l'échelle des Plans des Mobilités de l'aire métropolitaine toulousaine (PDU 2012, et 2018 annulé), et dans les documents d'urbanisme des communes.

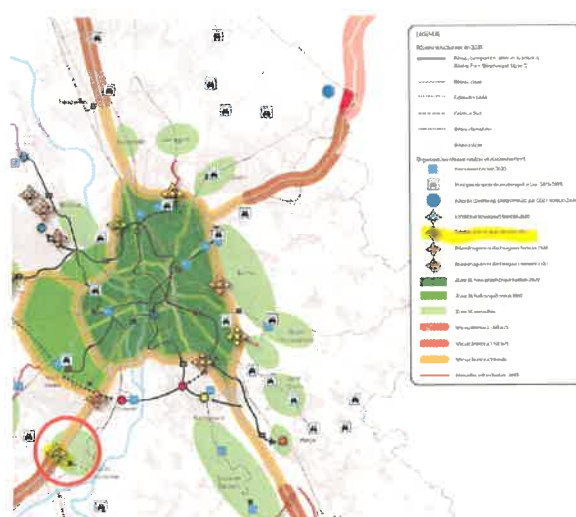
- Contexte réglementaire :

La création d'un nouvel échangeur dans la zone des « Bois Verts » est mentionnée dans le PDU de 2012 comme fiche action (n°33) afin de maîtriser l'usage de la voiture et achever le réseau structurant d'agglomération p(.153). Il est également maintenu dans les visions politiques du PDU de 2018, annulé en 2021 (p.152)

PDU 2012, en vigueur



PDU 2018 annulé



Cette solution d'amélioration de connexion du territoire du quadrant sud-ouest à l'A64 s'inscrit dans la vision du SCoT qui demande de fortifier le fonctionnement des territoires par grands quadrants.

En l'occurrence, la création d'un échangeur sur Portet, à hauteur de la zone d'activités du Bois-Vert, répond à une solution de maillage et de réseaux viaires et Transports Commun pertinents, vis-à-vis de la localisation de la gare de Portet, qui relirait les deux territoires en voie de développement du Muretain et de Toulouse Métropole, et dont la conurbation forme la « Porte d'Espagne » dans le schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur depuis 2012.

Cette projection de connexion autoroutière sur l'A64, à hauteur du Bois-Vert, est confortée à l'échelle locale, par une étude portée par Toulouse Métropole en 2019 confiée au BE INGEROP. Dans cette étude multimodale n°10, il apparaît évident que si un nouvel échangeur doit apparaître pour connecter la M24 venant de Cugnaux à l'Ouest et de Portet sur Garonne à l'est, avec l'auto-route A64, ce point d'échange doit s'appuyer sur l'ouvrage d'art existant qui franchit l'A64.

Or les seules parcelles qui puissent permettre la création d'un échangeur complet respectant les règles de conception pour insérer les bretelles d'entrées et de sorties et qui fasse à la fois le lien avec l'A64 mais aussi la D820 (Pins-Justaret) se portent sur les parcelles choisies par VINCI.

Toulouse Métropole souligne par ailleurs, que l'emprise ouest du projet, située à l'ouest de l'A64, apparaît être de taille suffisante pour concilier à la fois l'aménagement d'une bretelle de raccordement à l'A64 et l'implantation d'un parc solaire photovoltaïque de taille plus réduite.

Extrait étude TM 2019 – Etude échangeur A64 – ex BUCSM, analyse des scenarios

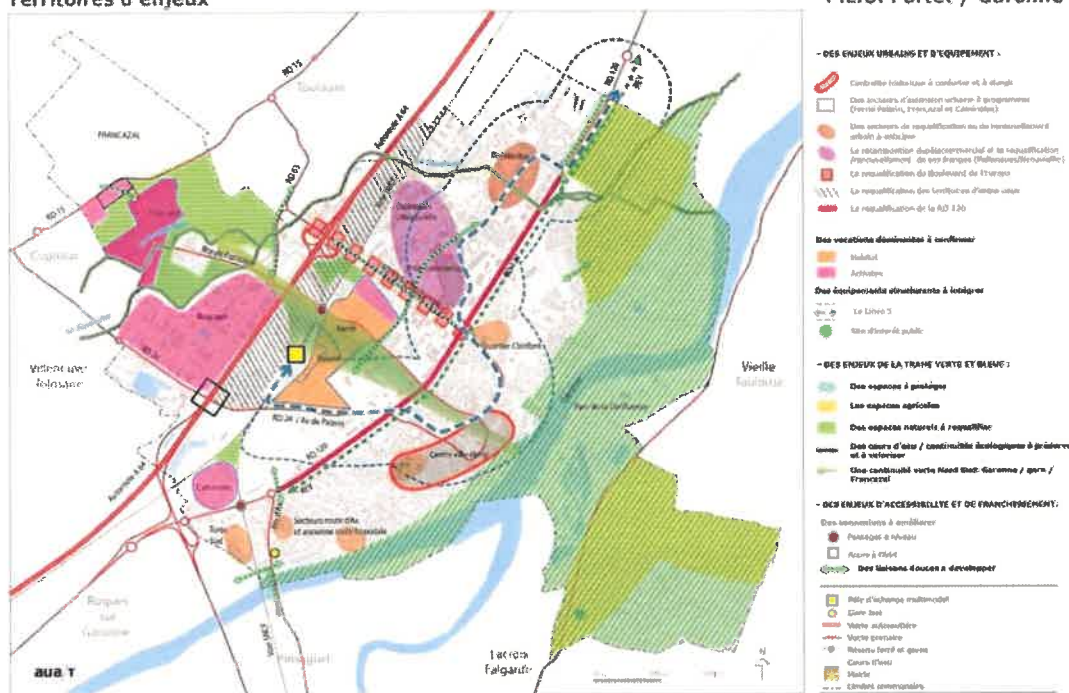


Vole routière du Canal de Saint-Martory, Liaison A64 et Plaisance-du-Touch – Phases 2 et 3 : Définition, études des scénarios de tracé et des solutions d'aménagement + Analyse multicritère et synthèse



En outre, concernant le PLU révisé de Portet-sur-Garonne, dans le PADD débattu le 09/02/2022 et dans le dossier approuvé le 03/10/2023, la localisation du projet de l'échangeur sur l'A64 apparaît toujours dans les stratégies territoriales de la commune, concernant les volets mobilités, en pages 13, 16 et 20 du document (extrait ci-dessous). La demande d'implantation de panneaux photovoltaïques sur ce carrefour va donc à l'encontre de cette orientation.

Territoires d'enjeux



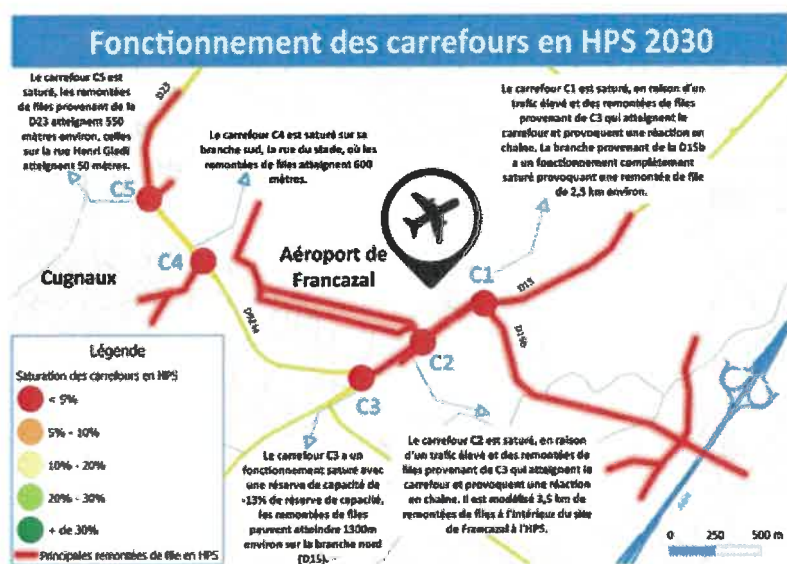
- **Actualités des études et des projets dans le secteur :**

A ce stade des études réalisées, et compte-tenu de la temporalité des projets qui vont émerger dans le cadran Sud-Ouest toulousain à **horizon 2030-2032** (Campus des mobilités de Francazal, l'OAP du Bois-Vert sur 27 hectares ouverts à l'urbanisation sur la commune de Portet, plus les projets de revitalisation économique de l'aéroport de Francazal côté Etat et la base vie militaire du 1^{er} RTP), **il n'est pas opportun de geler dès à présent les parcelles ciblées le long de l'A64 pour une occupation foncière de panneaux photovoltaïques, même temporaire.**

Il est essentiel de conserver le choix et la liberté de disposer d'un foncier disponible et pré-identifié pour améliorer les conditions de dessertes et de désengorgement des flux routiers du secteur vers l'A64, si les acteurs publics du territoire souhaitent voir aboutir leurs projets de développement dans le secteur.

En effet, les simulations de trafics dont dispose déjà Toulouse Métropole depuis 2022 dans le cadre de la préparation de la procédure d'aménagement du Campus Francazal, montrent une saturation des réserves de capacité des carrefours existants en entrées de communes Cugnaux/Portet, sur les Routes de Francazal et route de Seysses.

Conclusion étude de trafic 2022, BE CDVIA, horizon 2030 avec la ZAC CAMPUS FRANCAZAL



La projection d'un nouveau barreau routier de connexion du secteur Grand Francazal à l'A64 via l'ECOPOLE de Villeneuve-Tolosane allègerait la route de Seysses et la Direction Est allant vers Portet et l'A64 de 100 véhicules/jour, soit une diminution de 15% du trafic dans ce sens de circulation.

Sur la base de ces éléments actualisés, Toulouse Métropole préconise la reprise des études de mobilités/dessertes dans le secteur pour pacifier les flux, et trouver des solutions d'amélioration de conditions de dessertes, tous modes confondus, dont fait partie le raccordement à l'A64.

La réflexion doit être multi-partenariale, et portée à échelle élargie du Grand Francazal, comme cela est attendu et demandé par les services de l'Etat connaisseurs des projets émergents dans le secteur, à travers les divers Comités qui se tiennent depuis 2022-2023 entre acteurs du territoire comme le CODOR Grand Francazal impulsé par la Préfecture de Haute-Garonne, et les Comités Techniques

Aménagement du Francazal élargi organisés par Toulouse Métropole, où participent les porteurs de projet privés et publics du secteur, dont le Muretain.

EN RESUME :

Dans le cadre de la consultation sur deux demandes de dépôts de permis de construire sur un projet de parc solaire porté par Vinci le long de l'A64 sur la commune de Portet, Toulouse Métropole émet un avis défavorable. Le projet va à l'encontre de la stratégie territoriale qui est inscrite dans les documents d'urbanisme et de planification territoriale et va à l'encontre des études réalisées jusqu'à présent, qui ciblent l'opportunité et la faisabilité d'implanter un échangeur autoroutier avec l'A64 permettant de mieux desservir le quadrant sud-ouest métropolitain à cet embranchement.

Pour Toulouse Métropole, il apparaît important de ne pas obérer l'avenir en gelant dès à présent ces fonciers pour réaliser un parc solaire, alors que le besoin d'échangeur autoroutier devient urgent à re-questionner à horizon 2032-2035, pour répondre au développement territorial projeté et annoncé dans le quadrant sud-ouest métropolitain par tous les acteurs du territoire et au regard de leur temporalité.

Toulouse Métropole souligne que l'emprise située à l'ouest de l'A64 apparaît être de taille suffisante pour concilier à la fois l'aménagement d'une bretelle de raccordement à l'A64 et l'implantation d'un parc solaire photovoltaïque de taille réduite le cas échéant.

2.4.3 - Étude n°10 – Voie routière du Canal Saint-Martory, liaison A64 et Plaisance-du-Touch

2.4.3.1 - Maître d'ouvrage

Toulouse Métropole

2.4.3.2 - Les objectifs de l'étude

La voie routière du Canal Saint-Martory doit répondre à plusieurs objectifs multimodaux à l'échelle du secteur et plus largement à l'échelle métropolitaine :

- **Améliorer les conditions de circulation sur le réseau structurant d'agglomération.** Un nouveau maillage apportera une offre de capacité routière supplémentaire permettant de soulager les axes environnants.
- **Créer des conditions de report modal favorable vers les transports publics** avec le rabattement à envisager vers la gare de Portet-sur-Garonne et la station de métro Basso-Cambo (via le TCSP de la VCSM), ce report modal soulagerait le réseau viaire d'agglomération en aval.
- **Offrir un itinéraire structurant au schéma directeur cyclable de la Métropole** avec l'objectif d'inciter des automobilistes à privilégier le vélo en renonçant à l'usage de la voiture.
- **Améliorer le cadre de vie au cœur des quartiers** en maîtrisant le trafic automobile de transit et mettant en place les conditions de requalification de certains axes.

2.4.3.3 - Diagnostic

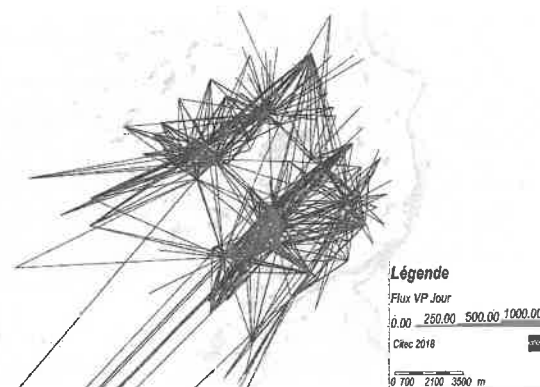
Le secteur sud-ouest est confronté à des **phénomènes de congestion de son réseau structurant**. Les difficultés sont **récurrentes aux heures de pointe** pour accéder aux grands pôles d'attractivité de la Métropole.

Les congestions sont essentiellement observées sur le **réseau radial** (A64, Route de Saint-Simon, route de Seysses, Route d'Espagne). Ce phénomène de congestion est accentué à mesure que l'on s'approche du **réseau structurant transversal** (Avenue du Général Eisenhower, RD980, A620).

L'analyse des OD sur le périmètre d'étude met en évidence une organisation multipolaire :

- **Cugnaux / Villeneuve-Tolosane / Frouzins** d'une part qui fonctionne comme un ensemble compact et en échange avec Portet-sur-Garonne et le secteur de l'Oncopôle.
- **Plaisance-du-Touch et Tournefeuille** d'autre part qui fonctionne autour de la D632.

Ces deux secteurs présentent également des échanges avec le site d'Airbus et Reynerie.



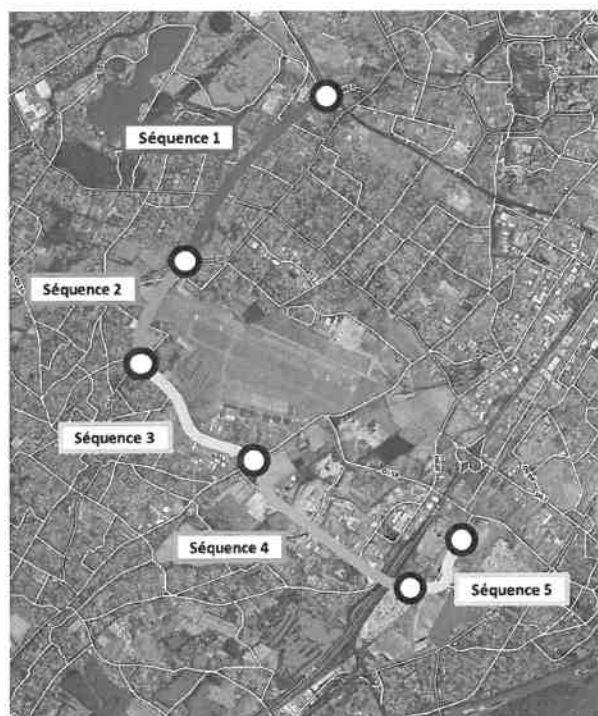
En heure de pointe du matin, le trafic du secteur d'orienté principalement **vers la rocade Arc-en-Ciel et l'A64 / périphérique sud**. Les voies « locales » (D632 / D23 / D63 / etc.) servent de rabattement vers les axes structurants. Le **boulevard Eisenhower a une fonction davantage d'échange** que de transit. La majeure partie des déplacements sont en **lien avec les sites économiques** autour de l'axe, et non avec l'A64.

À horizon 2030, **l'urbanisation du secteur est soutenue** (+ 33% de population et +20% d'emplois) mais les pratiques modales restent très en lien avec la voiture. Les problématiques de circulation ne s'améliorent pas à l'horizon 2030.

2.4.3.4 - Hypothèses et scénarios étudiés

La zone d'étude a été décomposée en 5 séquences correspondant à des tronçons d'axe homogène.

Des familles de scénarios ont été testées pour déterminer quel rôle pouvait jouer la VCSM (boulevard urbain, VSA, etc.)



■ Séquence 1 :

- Réaménagement du carrefour en extrémité de la rocade arc-en-ciel avec 3 scénarios envisagés (à niveau, enterré, aérien)
- Création d'une nouvelle voirie entre la RD980 et la route de Toulouse avec deux scénarios (2x1 voies ou 2x2 voies)

■ Séquence 2 :

- Réaménagement de la route de Toulouse avec passage de 2x2 voies pour la circulation générale + TCSP bidirectionnel
- Création d'une nouvelle voirie permettant de desservir Cugnaux et préfigurant un raccordement vers Plaisance du Touche/RN124 à long terme

■ Séquence 3 :

- 2 scénarios : maintien de la RD924A à 2X1 voie ou réaménagement à 2x2 voies

■ Séquence 4 :

- 2 scénarios : maintien de la RD24 à 2X1 voie + 1 voie centrale ou réaménagement à 2x2 voies
- Aménagement d'un nouvel échangeur A64/RD24 selon 2 scénarios : 2 giratoires ou 1 giratoire + 1 carrefour à feux.

■ Séquence 5 :

- Aménagement d'une voie de tourne-à-gauche vers la gare de Portet

2.4.3.5 - Les effets des hypothèses et scénarios étudiés

L'analyse des modélisations de trafic montrent notamment qu'il existe **très peu de flux intéressés par l'ensemble de l'itinéraire Rocade Arc-en-ciel ↔ nouvel échangeur A64/RD24.**

Le BUCSM a donc essentiellement pour vocation d'offrir une **meilleure desserte de Tournefeuille/Cugnaux** et le nouvel échangeur une **meilleure desserte de Villeneuve-Tolosane.**

Le projet **décharge très peu l'avenue d'Eisenhower mais soulage de manière importante la route de Saint-Simon.**

Pour garantir la mobilité dans le secteur, il est nécessaire de développer des **alternatives à la voiture** notamment en créant des conditions de cyclabilité, en améliorant l'accessibilité aux réseaux structurants TC, et en ouvrant les sites d'emplois trop peu perméables en modes doux.

L'analyse des modélisations de trafics ainsi que des impacts fonciers, environnementaux et de coût de travaux ont conduit à recommander de **retenir les scénarios suffisants :**

■ Séquence 1 :

- Carrefour de type dénivelé aérien en extrémité de la rocade arc-en-ciel.
- Création d'un boulevard urbain entre la RD980 et la route de Toulouse en 2x2 voies limité à 50 km/h.

■ Séquence 2 :

- Réaménagement de la route de Toulouse avec passage de 2x2 voies pour la circulation générale + TCSP bidirectionnel
- Nouvelle voirie en direction de Plaisance.

■ Séquence 3 :

- Maintien de la RD924A à 2X1. Les trafics attendus ne justifiant pas le passage à 2x2 voies en 2030.

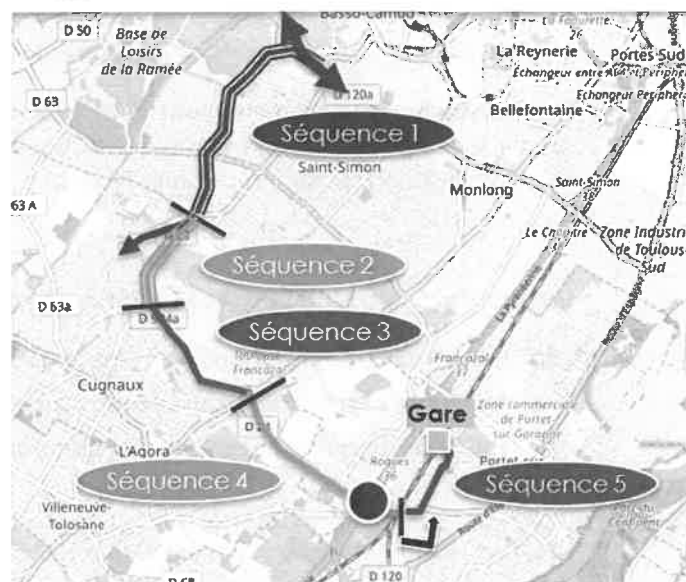
■ Séquence 4 :

- Réaménagement de la RD24 à 2X1 voie + 1 voie centrale ainsi qu'un trottoir et une piste cyclable de part et d'autre. Les trafics ne justifiant pas nécessairement le passage à 2x2 voies en 2030.
- Aménagement d'un échangeur complet avec un giratoire coté Portet-Sur-Garonne et un carrefour à feux coté Villeneuve-Tolosane afin de limiter les impacts fonciers.

■ Séquence 5 :

- Aménagement d'une voie de tourne-à-gauche vers la gare de Portet depuis la RD24 afin de permettre aux cycles et au bus d'accéder en sécurité à la gare.

- ==== Aménagement 2x2 voies en tracé neuf
- ==== Aménagement 2x1 voie en tracé neuf
- ==== Réaménagement à 2x2 voies
- ==== Réaménagement à 2x1 voie
- ==== Maintien de l'existant à 2x1 voies
- Création nouvel échangeur



2.4.3.6 - Éléments de coûts

Le coût par séquence est estimé à :

- 72,3 M€ pour la séquence 1 ;
- 15,9 M€ pour la séquence 2 ;
- 1,7 M€ pour la séquence 3 ;
- 51,7 M€ pour la séquence 4 ;

À ce stade de l'étude, **l'estimation globale s'élève à environ 140 M€** et la VAN (valeur actualisée nette) est positive.

2.4.3.7 - Les interfaces avec les autres études

- Étude 2a : Étude d'itinéraires cyclables prioritaires dans l'ouest de l'agglomération

2.4.3.8 - Synthèse à date

L'étude remise en décembre 2018 permet de conclure sur les éléments suivants. Le secteur sud-ouest est confronté à des **phénomènes de congestion de son réseau structurant**. Les difficultés sont **récurrentes aux heures de pointe** pour accéder aux grands pôles d'attractivité de la Métropole. L'analyse des trafics montre que la voirie est essentiellement utilisée pour des flux d'échanges. La **croissance des déplacements reste très soutenue à l'horizon 2030**.

La zone d'étude du Boulevard Urbain du Canal Saint-Martory a été décomposée en **5 séquences correspondants à des tronçons d'axe homogène**.

Les **aménagements proposés sont différents selon les secteurs traversés** (2x2 voies, 2X1, voie nouvelle, tourne à gauche, etc.). Ces aménagements ouvrent les sites d'emplois aux déplacements vélo et favorisent l'accessibilité aux réseaux structurants TC.

Les principaux effets du projet sont les suivants :

- **Déchargement important de la route de Saint-Simon**
- **Meilleure desserte de tournefeuille/Cugnaux et Villeneuve-Tolosane**
- **Faible déchargement de l'avenue Eisenhower et du périphérique.**

Le projet répond très favorablement à deux des trois objectifs majeurs :

Réduire la congestion routière	++
Améliorer l'accessibilité du territoire (tous modes)	++
Préserver l'environnement et améliorer la qualité de l'air	Neutre

Les trafics attendus à l'horizon 2030 ne justifient pas un aménagement intégral à 2x2 voies les études à venir devront préserver la possibilité de la faire.

À ce stade de l'étude, l'estimation s'élève à environ **140 M€** et la VAN (valeur actualisée nette) est positive.

L'opportunité du projet est démontrée.

Les suites données à l'étude réalisée sont présentées dans les fiches projets en annexe au document. Le programme d'études a été réalisé sur la base de scénarii exploratoires, justifiant d'une poursuite des d'études en phase études préliminaires, dans le cadre d'un dispositif partenarial dédié.

TIM - n° 14 Printemps 2021

1. Grands projets
2. Francazal - Les transports du futur s'inventent ici

Francazal - Les transports du futur s'inventent ici

La partie sud de l'ancienne base militaire aérienne de Toulouse-Francazal sera reconvertie en territoire d'innovation dédié aux mobilités innovantes, durables et vertes. La dépollution du site débute ce printemps.

Les bâtiments devraient sortir de terre en 2025.



LA NAVETTE AUTONOME D'EASYMILE



1. PROPRIÉTÉ DE TOULOUSE MÉTROPOLE (38 hectares)
2. PÔLE « LABORATOIRE » : Pistes d'essais et laboratoires des industriels travaillant sur les véhicules de demain
3. PÔLE « LABORATOIRE » : Campus dédié à l'hydrogène vert
4. VILLAGE TEST : Quartier expérimental

1. Nouvelles filières économiques

En janvier 2020, Toulouse Métropole a racheté à l'État la partie sud de la base aérienne 101 de Toulouse-Francazal située sur la commune de Cugnaux. Voisine de l'aérodrome, cette parcelle de 38 hectares accueillera d'ici 2025 un pôle « laboratoire » et un village test où seront conçues et expérimentées les mobilités du futur. Cette reconversion de l'ancienne base de l'armée de l'air en territoire dédié à l'innovation contribuera à la diversification de l'économie toulousaine. À terme, ce site pourrait réunir près de 2 000 emplois.

2. Vos déplacements de demain

La base de Francazal accueille déjà les navettes sans conducteur de la société toulousaine Easymile, la piste d'essais d'Hyperloop - le train futuriste supersonique – et la start-up toulousaine Aura Aero qui s'apprête à produire des avions de voltige 100% électrique. Les aménagements du site permettront la création de pistes d'essais très attendues pour tester les véhicules autonomes connectés et améliorer leurs performances. Voitures volantes mais aussi robotique, drones... Ce terrain d'expérimentation devrait intéresser les grands groupes industriels et donc créer des emplois dans l'agglomération.

3. Un campus dédié à l'hydrogène vert

Le site abritera un centre de recherche, d'essai et d'innovation technologique consacré à l'hydrogène. Objectif ? Produire de l'énergie propre appliquée aux transports et aux avions verts. Ce campus hébergera l'actuelle plateforme Hydrogène (qui sera agrandie) ainsi que les laboratoires de recherche et développement des industriels de la filière aéronautique. La construction de ce centre d'environ 12 000 m² réunit plusieurs partenaires aux côtés de Toulouse Métropole : la région Occitanie, le CNRS, l'Université de Toulouse, l'Office national d'études et de recherches aérospatiales (Onera), des laboratoires et des industriels.

4. Un quartier expérimental

À côté du pôle laboratoire, une zone d'activité accueillera bureaux, espaces verts, restaurants, commerces, services... Ce nouveau quartier reproduira une petite ville où seront expérimentées les nouvelles technologies développées sur Francazal. Ses mots clés ? Transports du futur, énergies vertes, économie des ressources. Ainsi, il sera desservi par des véhicules autonomes via des routes connectées, testera les dernières découvertes en matière d'hydrogène vert ou d'électricité photovoltaïque, combattrait le gaspillage des ressources et l'étalement urbain en privilégiant le recyclage, les bâtiments évolutifs, la mutualisation des espaces et des moyens de fabrication.

Au coeur de VILAGIL

Francazal fait partie des sites clés où sera mis en oeuvre le programme VILAGIL*, l'un des 24 lauréats retenus par l'État dans le cadre de l'appel à projets « Territoires d'Innovation ». Ses enjeux ? Assainir l'atmosphère et fluidifier le trafic du territoire toulousain. Complémentaire au développement des transports en commun, VILAGIL fait la part belle aux nouvelles technologies et aux mobilités connectées. Déjà, des bornes de recharges électriques se multiplient dans la ville, des services de livraisons par drones sont en cours de développement, les pratiques et les services innovants sont encouragés afin de limiter le recours à la voiture individuelle : corpoworking (espaces de travail mis à la disposition des salariés par une entreprise), télétravail, implantation de tiers lieux en périphérie pour limiter les déplacements domicile-travail, services fonctionnant grâce aux informations en réseau (covoiturage, véhicules partagés en libre-service).

** porté par 19 partenaires dont Toulouse Métropole et Tisséo*

- **38 hectares** de superficie
- **2 000 emplois** pourraient être accueillis sur le site
- **2025** C'est la date à laquelle les bâtiments devraient sortir de terre

Pour aller plus loin sur le sujet rendez-vous sur toulouse-metropole.fr