



# **DOSSIER DE CONTESTATION**

## **RELATIF AU PROJET**

### **DU FUTUR PARC DES EXPOSITIONS**

#### **DE TOULOUSE-METROPOLE**

*Edition du 25 novembre 2013*

---

**Aussonne Environnement - (ADEA)**

Siège social : 7, Chemin de Laubarède, Cidex 3501, 31840 AUSSONNE

Site Internet : [http:// aussonne.org](http://aussonne.org)

Email : [adea@ aussonne.org](mailto:adea@aussonne.org)

## TABLE DES MATIERES

---

<b>Préambule .....</b>	<b>3</b>
<b>1 - Présentation générale du projet .....</b>	<b>4</b>
Rappel historique .....	4
Brève description .....	4
Surface, coût et Maîtrise d'œuvre .....	5
Concertation publique .....	5
<b>2 - Infrastructures et dessertes routières .....</b>	<b>6</b>
Saturation actuelle du secteur Nord Ouest .....	6
Aggravation de la situation avec l'arrivée du PEX.....	7
Propositions de desserte routière par Europolia .....	8
La modélisation de trafic d'Europolia est lacunaire .....	10
Les déplacements en voiture particulière ont été minorés .....	11
Les propositions de dessertes d'Europolia sont inadaptées .....	11
Le projet d'Europolia n'a pas de cohérence territoriale .....	12
De quelle autorité relève la cohérence territoriale ? .....	13
Notre point de vue associatif.....	13
<b>3 - Stationnement et Parking .....</b>	<b>15</b>
Capacité insuffisante du Parc de Stationnement .....	15
Risque de voir se développer le stationnement "sauvage" .....	15
<b>4 - Pistes Cyclables et piétonnes .....</b>	<b>16</b>
Quelques tronçons intéressants mais globalement insuffisants.....	16
<b>5 - Nuisances sonores induites .....</b>	<b>17</b>
Etude d'Europolia sur les nuisances sonores .....	17
<b>6 - Conclusion .....</b>	<b>19</b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>21</b>

## Préambule

---

La présentation de ce dossier de contestation par l'association Aussonne Environnement s'inscrit dans une démarche citoyenne et environnementale destinée à faire connaître sans esprit polémique mais de façon argumentée le point de vue des habitants du nord-ouest de l'agglomération toulousaine sur les grandes mutations que s'apprête à connaître ce secteur avec le projet de construction du Parc des Expositions.

Face à la saturation des voies de circulations et aux embouteillages récurrents l'exaspération des usagers grandit. Leurs craintes de voir s'aggraver cette situation désastreuse avec l'arrivée du nouveau Parc des Expositions s'ajoute à celles des riverains qui redoutent d'en subir les nuisances.

L'Enquête Publique Unique qui s'ouvre aujourd'hui est donc aussi l'occasion unique de faire émerger un projet global et cohérent propre à régler les difficultés de circulation du secteur et à répondre aux attentes environnementales réclamées par la population. Il en va de la qualité de vie de tous nos concitoyens dont, en particulier, nos enfants. Nous en appelons donc aux hautes responsabilités des élus, représentants de la population.

De la volonté d'inscrire ce projet ambitieux pour Toulouse et la région Midi-Pyrénées dans une cohérence territoriale maîtrisée avec l'adhésion de ses habitants, dépendra son rayonnement.

# 1 - Présentation générale du projet

---

## **Rappel historique**

*Le projet de déplacement du Parc des Expositions de Toulouse à Aussonne-Beauzelle a été officiellement décidé en 2009.*

*La surface d'accueil, la proximité de l'aéroport et celle du tramway ont présidé au choix du site.*

*Le futur Parc vise une place à l'échelle européenne.*

Malgré l'opposition initiale des Verts,<sup>1</sup> les élus du Grand Toulouse, désormais Toulouse Métropole, ont pris leur décision : le nouveau Parc des Expositions, trop à l'étroit sur l'île du Ramier à Toulouse, sera construit à Aussonne. Le projet n'est pas vraiment nouveau il était dans les cartons depuis la fin des années 2005. Dès 2008, trois communes de Blagnac-Constellation (Beauzelle, Aussonne et Seilh) se porteront candidates pour accueillir ce futur Parc des expositions. En 2009 le projet est officiellement retenu.

Compte tenu des espaces disponibles, il sera situé principalement à Aussonne, et en partie à Beauzelle dans la zone III d'Aéroconstellation près de l'aéroport de Toulouse-Blagnac et à environ 1 km du terminus Garossos de la ligne T1 du tramway opérationnelle depuis fin 2010. Une distance qui devra rapidement être effacée par la prolongation d'une station du tramway en voie unique pour un accès de plain pied à l'entrée Est du Parc des Expositions dotée d'un vaste parvis situé au-dessous de la RD 902.

## **Brève description**

Avec un PEX, entendez **P**arc des **EX**position, de 70 000 m<sup>2</sup> d'espace couvert contre 40 000 m<sup>2</sup> environ pour l'actuel Parc du Ramier, l'objectif affiché de Toulouse Métropole est de hisser ce nouveau Parc au rang des grandes métropoles européennes et reprendre au passage des parts d'exposants aux villes rivales, Bordeaux (84 000 m<sup>2</sup> couverts) et Montpellier (57 000 m<sup>2</sup> couverts), qui attirent près de deux fois plus de visiteurs qu'à Toulouse. Le futur Parc à Aussonne vise la 3ème place nationale (hors Paris) et mise sur une grande Halle de Convention couvrant 15 000 m<sup>2</sup> de surface avec 12 000 places à l'intérieur et une ouverture sur un théâtre extérieur de 40 000 m<sup>2</sup>, pour accueillir des événements à forte valeur ajoutée : expositions, salon, conventions, congrès, concerts, spectacles meetings et des événements sportifs indoor... Les gradins modulables et l'ouverture sur l'extérieur permettront une plus grande capacité d'accueil du public que le Zénith de Toulouse. Le futur Parc permettra d'organiser en simultané tout type de salons et manifestations.

---

<sup>1</sup> Les arguments avancés étaient qu'il n'y avait pas de réelle nécessité à déplacer le Parc des Expositions du Ramier et que le coût de l'investissement aurait pu être mieux utilisé par ailleurs.

### **Surface, coût et Maîtrise d'œuvre**

La surface proposée dans une première tranche est répartie comme suit :

- 40 000 m<sup>2</sup> de halls d'exposition couverts,
- 40 000 m<sup>2</sup> de surfaces d'exposition extérieures,
- 15 000 m<sup>2</sup> d'espaces d'accueil, restauration et billetterie,
- 15 000 m<sup>2</sup> de Halle de Convention.

Le coût de cette première tranche qui devrait être opérationnelle en 2017 est évalué à environ 300 millions d'euros;

- 210 millions environ pour les bâtiments du PEX,
- 90 millions d'euros environ pour les infrastructures (prolongation ligne tramway T1, dessertes routières...).

Les maîtrises d'ouvrage et gestions sont réparties comme suit :

- Toulouse Métropole, maître d'œuvre et donneur d'ordre, a confié à Europolia, la Société Publique Locale d'Aménagement (SPLA) la maîtrise d'ouvrage déléguée,
- La Région Midi-Pyrénées et le Conseil Général de la Haute-Garonne qui a en charge l'aménagement des infrastructures et dessertes routières,
- Tisséo-SMTC a en charge l'extension ligne tramway T1.

### **Concertation publique**

La Société Publique Locale d'Aménagement de la communauté urbaine de Toulouse Métropole présidée par Pierre Cohen et dirigée par Alain Gares (SPLA EUROPOLIA) a lancé, comme l'impose le code de l'urbanisme (article L.300-2), la concertation publique du futur Parc des Expositions, du 12 septembre au 12 octobre 2012. Trois réunions publiques ont été organisées à Aussonne, Toulouse et Beauzelle. Une exposition d'information sur le projet a été présentée à Toulouse et à Aussonne et mise en ligne sur le site d'Europolia Toulouse Métropole.

Avec une participation de près de 300 personnes, les réunions publiques qui se sont déroulées à Aussonne et Beauzelle ont révélé l'inquiétude des riverains concernant les problèmes de circulation et d'infrastructures routières ainsi que les nuisances sonores induites. La majorité des intervenants a souligné avec pertinence l'insuffisance du projet en matière de voirie.

L'association est intervenue dans la concertation publique en inscrivant ses remarques et propositions à la fois sur le registre en mairie et sur le site internet de la SPLA Europolia.

*La concertation publique a permis de faire émerger les inquiétudes des riverains sur les problèmes de circulation routière et de nuisances environnementales liés à la venue du Parc des Expositions.*

## 2 - Infrastructures et dessertes routières

---

### **Saturation actuelle du secteur Nord Ouest**

Aujourd'hui, le réseau routier du secteur nord-ouest de l'agglomération toulousaine est particulièrement engorgé en raison de l'accroissement continu du trafic pendulaire à raison de 2% chaque année. Le déplacement quotidien des populations entre les grands centres d'activité et leurs lieux de domicile à Grenade, Seilh, Merville, Mondonville, Montégut, Cornebarrieu et Aussonne constituent un préjudice considérable en termes de coût, d'énergie et de temps perdu.

Aux heures de pointes le matin dès 7h30 et l'après midi à partir de 16h30, l'itinéraire Grand Gabarit RN224 (env. 30 000 véh./j) et la RD2 (env. 40 000 véh./j) sont proches d'une totale saturation.

C'est aussi le constat fait par Europolia dans son dossier d'étude d'impact :

*On remarque - d'après les projections de trafics à horizon 2020 - que la RD 902 et la RN 224 présenteront des problèmes de saturation même sans l'aménagement du PEX. Ce constat est lié à l'augmentation démographique prévisionnelle de l'agglomération toulousaine, qui engendrera une augmentation du volume du parc automobile.*

*Ainsi, la RD 902 sera en limite de saturation au niveau de Blagnac zone aéroportuaire (71% de saturation) en situation de référence. Cette voie supportera le trafic additionnel lié au fonctionnement du Parc, sauf en période de pointe de fréquentation - soit quelques jours/an - pour lesquelles une saturation ponctuelle est attendue à cet endroit.*

*En ce qui concerne la RN224, à l'horizon 2020, sans parc des expositions, le taux prévisionnel de saturation atteindrait 96% en heure de pointe du soir, dans le sens Est - Ouest. En conséquence, quel que soit le trafic, si minime soit-il, lié au parc, le tronçon Ouest de la RN224 peut être considéré comme saturé.<sup>2</sup>*

*De façon unanime Europolia et tous les observateurs constatent qu'à ce jour, le réseau routier du secteur nord-ouest de l'agglomération est en passe d'être complètement saturé.*

---

<sup>2</sup> cf. Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique - Pièce G1 - Etude d'Impact, p. 23. Voir aussi les comptages anciens réalisés par Europolia dans des conditions de circulation minorées Etude d'Impact, p.136 :

L'enquête de trafic a été réalisée du 1er au 12 février 2012. A noter que les conditions de circulation étaient difficiles (neige) à compter du 5 février. Seules les valeurs du mercredi 1er au vendredi 3 février sont utilisables pour les calculs. L'analyse des comptages montre que la RD 902, la RN 224 et la RD 2 connaissent des problèmes de saturation :

- La RD 902 est caractérisée par des déplacements pendulaires importants, le matin en entrée de Toulouse, le soir en direction de la périphérie. La voie rapide (Fil d'Ariane), avec 2 voies par sens, est en limite de saturation aux heures de pointe ; la liaison vers Seilh (1 voie par sens) est saturée aux heures de pointe.
- Le trafic sur la RN 224, nettement pendulaire, provient de l'Ouest, et n'est pas exclusivement dû aux accès au hall d'assemblage Airbus 380 (horaires décalés).
- La RD 2 est saturée aux heures de pointe, matin et soir. La vitesse et le débit sont contraints par l'écoulement du carrefour aval.

Les accès à Cornebarrieu Mondonville, Merville, comme le franchissement de Seilh pour accéder à Grenade sur Garonne à ces heures de pointe est désastreux. Les automobilistes sont souvent contraints à emprunter des trajets échapatoires en se rabattant sur les chemins étroits de Périac, l'Enseigure, Uliet, Planette, Laubarède et D63, au cœur même des lotissements de la commune d'Aussonne pour finalement se retrouver encore bloqués dans de longues files.

Par ailleurs on constate d'ores et déjà un nœud d'embouteillage chronique sur le tronçon de la RN 224 à l'Ouest du giratoire d'accès à Airbus juste à proximité du futur Parc des Expositions.<sup>3</sup>

Cette situation insupportable empire chaque année avec l'accroissement du parc immobilier en deuxième et troisième couronne de l'agglomération - 600 logements nouveaux identifiés rien qu'à Seilh. A ce jour elle devient quasiment intenable et le moindre accident ou événement se révèle vite calamiteux; la dernière journée porte ouverte d'Airbus a provoqué trois heures d'embouteillages aux abords de l'usine.

### **Aggravation de la situation avec l'arrivée du PEX**

*La situation de saturation calamiteuse aujourd'hui va s'aggraver avec l'arrivée du Parc des Expositions.*

Le trafic supplémentaire généré par l'arrivée du Parc des Expositions, va à coup sûr renforcer les embouteillages. La situation s'aggraverait avec les activités propres au Parc lors de sa mise en chantier d'abord, puis lors de sa mise en service<sup>4</sup> qui attirera non seulement la population toulousaine mais aussi celle du nord et du nord-ouest de l'agglomération, celle du Gers et du Tarn et Garonne.

On rappellera que pour certains événements, spectacles, galas, meetings, le PEX peut accueillir 12 000 visiteurs voire plus lors de manifestations ouvertes sur le théâtre extérieur.

Il faut donc s'attendre le soir, en semaine à des pics de circulations liés à une conjonction du trafic pendulaires avec le trafic propre au Parc.<sup>5</sup>

Cette situation critique impactera aussi la sécurité lors des interventions des pompiers, d'ambulances, de police...

---

<sup>3</sup> Selon la modélisation réalisée par Europolia, en semaine le soir de 16h à 19h, le taux de saturation en 2020 sera compris entre 96 à 113%. *Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique - Pièce G1 - Etude d'Impact, p. 220 et 231)*

<sup>4</sup> L'activité prévue du Parc est de 36 semaines par an dont la répartition moyenne simplifiée est : Foire internationale (2), Meeting (4), Spectacles (1), Salons professionnel (27), Gala, (2) avec diverses combinaisons possibles intégrant des Salons grands publics. (*Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique - Pièce G1 - Etude d'Impact, p. 220)*

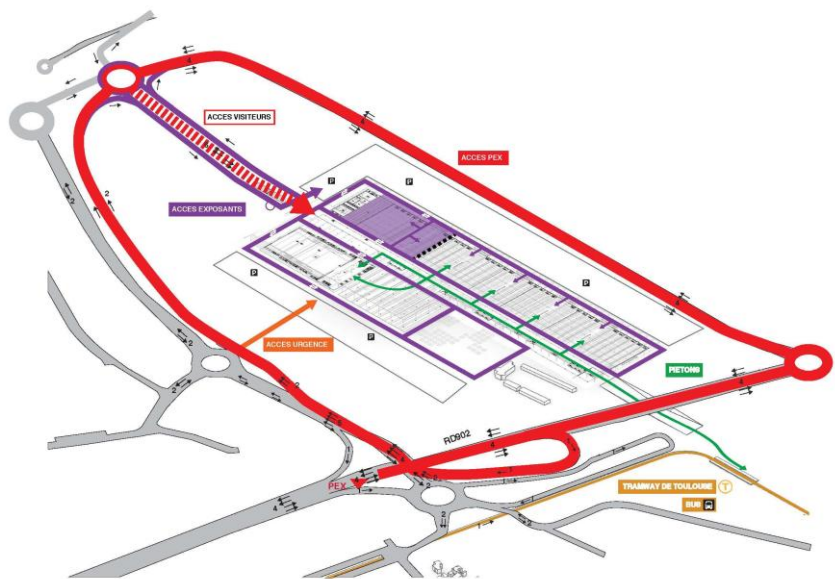
<sup>5</sup> cf. *Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique - Pièce G1 - Etude d'Impact, p. 233*

### Propositions de desserte routière par Europolia

*Europolia présente une version très minimaliste d'infrastructure routière : une ceinture autour du Pex et une liaison avec échangeur vers la RD2.*

Parmi les trois études d'infrastructures et dessertes routières pour accéder au futur Parc présentées en 2012 par Europolia Toulouse Métropole lors de la phase dite de "Concertation Publique", c'est l'option mixte, le scénario numéro 1, dit Chapello qui a été retenu.

Il propose simplement de ceinturer le PEX avec des routes à deux voies de circulation et un prolongement de la RD 902 sur quelques centaines de mètres au nord pour se raccorder avec un giratoire à la RD 2 à Seilh via Chapello.



### Schéma de principe des modalités de desserte du Parc des Expositions<sup>6</sup>

*Le passage de 2 fois 2 voies à 2 fois 1 voie, sans rond-point, à hauteur du chemin Bel air via Chapello est manifestement inapproprié à un écoulement fluide des flux de circulation.*

On notera de façon logique la mise en impasse de la dernière partie du chemin de l'Enseigne comme desserte strictement locale. Mais pouvait-il en être autrement puisque son extrémité doit céder place au Parvis d'entrée du PEX ?

On s'étonnera toutefois du passage brutal de deux voies de circulation à une voie à hauteur du chemin Bel air via Chapello. Ce brusque étranglement de voirie, en freinant l'écoulement du flux de circulation, risque de générer quelques embouteillages. **L'absence de rond-point à cette intersection pour fluidifier le flux de circulation entre le nord et le sud est incompréhensible. La solution minimale à envisager est donc le maintien des "tourner à droite" avec un rond-point.**

<sup>6</sup> cf. Plan du Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique - Pièce G1 - Etude d'Impact, p. 5



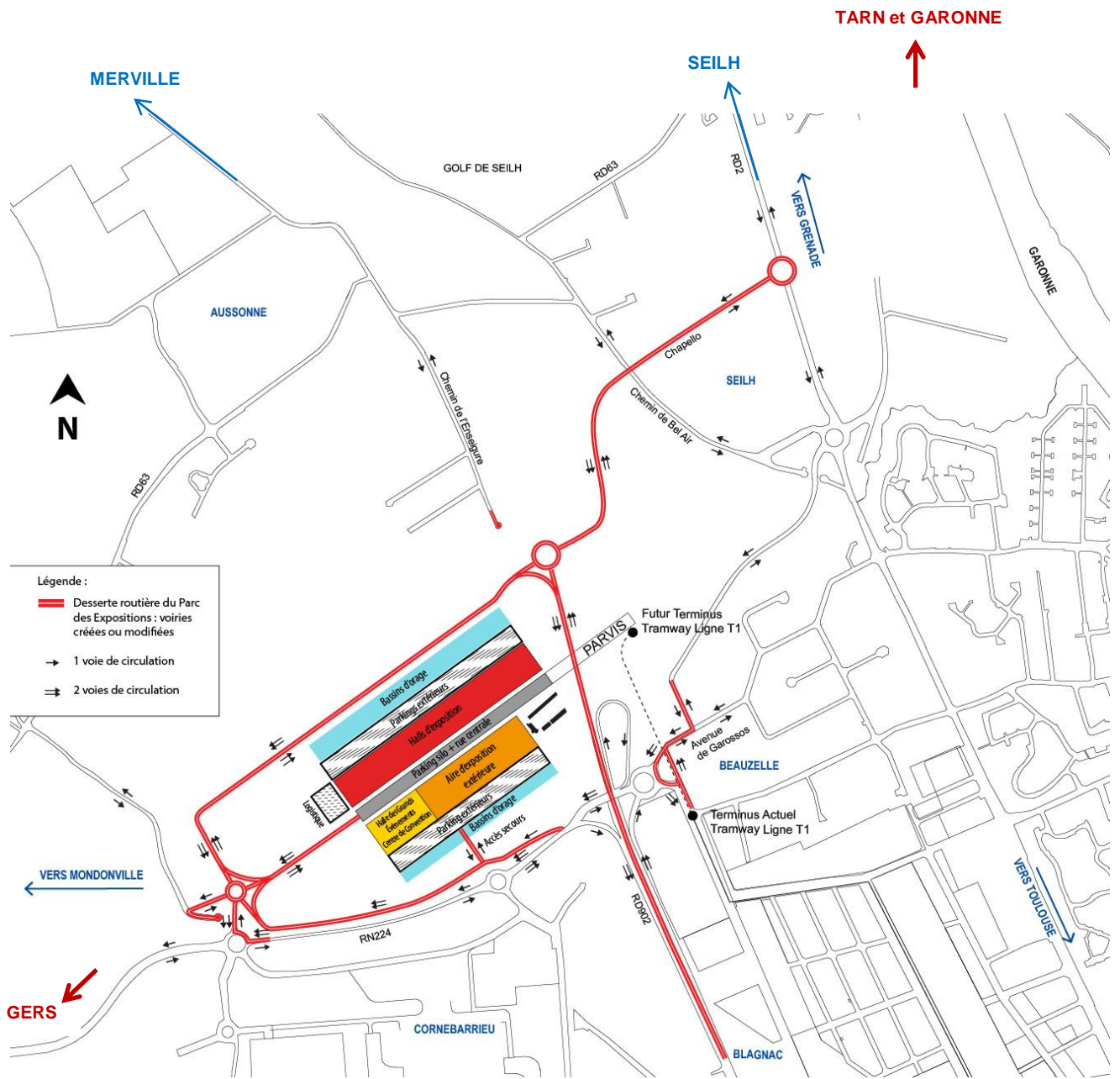


Schéma de desserte retenu par Europolia

### **La modélisation de trafic d'Europolia est lacunaire**

Pour étayer son choix de variante Chapello, Europolia présente pour les divers scénarios de fréquentation du Parc:

*une modélisation correspondant à la situation en 2020 pour la période de pointe du soir (16h - 19h) en semaine en affectant une estimation de report modal des véhicules des particuliers (VP) sur le transport en commun (TC).*

- tramway : 1672 pers/h (pour une fréquence de 7'30"),
- réseau bus pour le complément (avec une capacité de 100 pers/bus).<sup>7</sup>

*La modélisation de trafic d'Europolia est inexploitable dès lors qu'elle ne donne ni la fréquentation attendue au Parc ni ses critères d'estimation de report modal des véhicules particuliers sur le transport en commun.*

Il est insuffisant de fixer un débit maximal de transport du tramway de 1672 personnes par heure avec une fréquence des rames de 7'30", pour déterminer le nombre de personnes qui vont l'emprunter et connaître leur destination: le Parc ou leur lieu de résidence.

C'est cependant sur cette lacune que repose le modèle avancé par Europolia. On conviendra qu'il est inexploitable dès lors qu'il ne précise pas :

- le nombre total de visiteurs,
- le nombre moyen de passagers par voiture,
- l'estimation de report modal des véhicules des particuliers (VP) sur le transport en commun (TC)...

Malgré ces déficiences il donne pour le scénario majorant de fréquentation du PEX (Spectacle ou Meeting en Soirée + Salon Professionnel) 2600 véhicules visiteurs entrant et 1231 sortant !<sup>8</sup>

*Europolia ne présente pas d'étude prévisionnelle fiable sur l'impact réel du PEX en matière de fréquentation et de circulation. L'association conteste la méthode de prévision de trafic.*

**Nous contestons les prévisions de trafic avancées par Europolia dès lors que les données indispensables à toute modélisation et à sa validation ne sont pas indiquées.**

**Nous n'insisterons pas davantage sur l'opportunité de la méthode pour caler les résultats avec capacités d'ac-**

<sup>7</sup> cf. Plan du Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique - Pièce G1 - Etude d'Impact, p. 220

<sup>8</sup> Avec les chiffres donnés par Europolia et pour une manifestation accueillant 12000 personnes nous pouvons effectuer le calcul suivant :

2,5 passagers par voiture X 2 600 véhicules = 6 500 personnes, 10 bus de 100 personnes = 1 000 personnes. Il reste 4 500 personnes qui empruntent le tramway. En répartissant de façon égale les passagers du tramway qui rentrent chez eux avec ceux qui se rendent au Parc **il faut alors compter 5 heures et demi de transport** [ 4 500 / (1672 / 2) ].

Pour une manifestation de 10 000 personnes **les temps d'acheminement avec le tramway seraient de 3 heures !**

Si l'on ajoute encore le temps d'attente pour le passage à la billetterie et l'installation dans la salle de spectacle il est clair que l'utilisation du tramway devient rédhitoire.

## **cueil des parkings du PEX.**

### ***Les déplacements en voiture particulière ont été minorés***

Les déplacements en voiture particulière des visiteurs ont été minimisés au profit d'une forte fréquentation de la ligne T1 du tramway conduisant jusqu'au parvis du PEX; un choix loin d'être avéré au regard :

*Pour donner sens à son modèle, Europolia a sous-estimé les déplacements en voiture en majorant ceux utilisant la ligne T1 du tramway.*

- des temps de trajets relativement longs pour aller de Toulouse à Aussonne,
- des habitudes de déplacement de certaines populations préférant délaissé les transports en commun,
- du coût induit de transport comparé à un déplacement en voiture en groupe d'amis ou en famille.
- de la saturation éventuelle des rames due à aux déplacements pendulaire important dans le créneau horaire retenu pour la modélisation (16h et 19h).
- et enfin l'origine d'une bonne partie des usagers en provenance du nord ouest de l'agglomération, du Gers et du Tarn et Garonne, dans l'impossibilité de prendre ces moyens de transport en commun.

Les propositions d'Europolia pour palier les problèmes de circulation sont quasiment inexistantes.

### ***Les propositions de dessertes d'Europolia sont inadaptées***

Les propositions d'Europolia en matière de voirie sont minimalistes et locales. Elles ne sont pas des réponses pérennes à la problématique de saturation constatée lors de l'état des lieux.

*Europolia ne propose aucune voie structurante nouvelle pour absorber les flux de circulation accrus par la présence du Parc.*

**Nos préoccupations relatives aux dessertes routières restent donc entières car les documents de modélisations fournies sont lacunaires sur les prévisions de fréquentation du Parc et les flux réels de circulation induits.**

Nous constatons en effet qu'aucune voie structurante nouvelle n'est créée. Le prolongement effectif de la RD 902 vers Grenade n'est toujours pas à l'ordre du jour.

Le trafic supplémentaire généré par le Parc de Expositions au nord se répartira donc toujours entre, la N224 et la RD2 déjà saturés avec le rabattement inévitable sur les chemins de traverses d'Aussonne.

### ***Le projet d'Europolia n'a pas de cohérence territoriale***

*Bien qu'approuvé par les services de l'Etat, le projet d'Europolia ne s'inscrit pas dans une cohérence territoriale du secteur mais consiste à mettre en place quelques dessertes à l'entrée du Parc.*

Avec une maîtrise d'œuvre réunissant les plus éminents acteurs décisionnaires de la région (Toulouse Métropole, Conseil Général, Région), on est en droit d'attendre, pour un projet aussi ambitieux, une véritable mise en cohérence territoriale.

Dans les faits on constate que c'est la société Europolia, missionnée pour réaliser le projet qui est seule et unique décisionnaire de l'ensemble des alternatives de choix proposés et par conséquent de l'option finale retenue et validée par les services de l'Etat en matière de desserte.

*Les Services de l'Etat, et notamment le Conseil Général, ont été également consultés dans le cadre de la définition du projet. En matière de choix de desserte, le Conseil Général s'est prononcé par délibération du 17 octobre 2012 en faveur de l'option mixte. L'option Sud, engendrant des risques potentiels sur la circulation, n'a pas été retenue.<sup>9</sup>*

*La justification d'Europolia concernant l'appel d'offre est fallacieuse.*

Il va de soi qu'Europolia est pleinement consciente de la problématique posée en matière de voirie. Elle insiste bien sur le taux de saturation élevé du secteur nord-ouest mais confine ses études et ses choix au seul périmètre du Parc sans prise en compte des conséquences territoriales et environnementales induites sur l'ensemble du secteur Nord-Ouest de l'agglomération.

**Les intérêts propres d'Europolia ne s'accordent pas avec les intérêts supérieurs de mise en cohérence territoriale du secteur nord-ouest.** Pour couper court à tout procès d'intention Europolia précise :

*Au moment des concours, les propositions en matière de desserte n'étaient pas arrêtées.<sup>10</sup>*

Cet argument n'est guère sérieux dès lors que le deuxième critère de l'appel d'offre était: "*la qualité d'intégration urbaine et paysagère du projet et de sa desserte*"<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> cf. Plan du Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique - Pièce G1 - Etude d'Impact, p. 326

<sup>10</sup> cf. Plan du Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique - Pièce G1 - Etude d'Impact, p. 318

<sup>11</sup> Publication de l'appel d'offre le 31/07/2010.

CRITÈRES D'ÉVALUATION DES PROJETS - Les critères indiqués ci-dessous seront pris en compte pour le jugement des offres par ordre d'importance relative décroissante :

1. Respect du programme et qualités fonctionnelles;
2. Qualité d'intégration urbaine et paysagère du projet et de sa desserte;
3. Qualité architecturale des bâtiments;
4. Performance environnementale;
5. Respect des enveloppes budgétaires;

*En l'absence de réelle autorité indépendante ayant en charge d'imposer une cohérence territoriale, le projet d'Europolia n'est affecté d'aucune contrainte concernant les dessertes routières.*

### **De quelle autorité relève la cohérence territoriale ?**

La question qui se pose est donc de savoir qui a en charge les problèmes de fond, qui doit traiter des problèmes de cohérence territoriale, d'harmonisation urbaine, de mode de déplacement, d'infrastructure routière... ? Les services de l'Etat qui ont validé le scénario Chapello d'Europolia ne semblent pas, depuis le lancement du PEX en 2009, avoir pris le temps, d'anticiper et d'organiser une réelle cohérence territoriale pour l'inscrire de façon détaillée dans le cahier des charges.

On regrettera l'absence d'étude alternative et l'absence d'une véritable autorité de contrôle indépendante et coordinatrice des différentes maîtrises d'ouvrage.

Il existe bien en amont un organisme de projection à 20 ans qui fixe les grandes orientations politiques et locales sur l'ensemble en matière d'équilibre et d'équipement du territoire : le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). Mais il ne s'agit là que de recommandations d'orientations très générales ne constituant pas d'obligations formelles.<sup>12</sup>

### **Notre point de vue associatif**

La situation est grave. De récents articles de presse classent déjà l'agglomération toulousaine en tête des villes de France pour le temps perdu dans les bouchons routiers. Si Le Parc est réalisé sans les infrastructures routières appropriées notre région sera encore plus pointée du doigt pour son manque de prévision et l'attractivité du Parc sera dégradée par les difficultés de circulation pour y accéder.

La position de notre Association est que des études très sérieuses auraient dû être effectuées avec des résultats quantifiés faute de quoi l'enquête publique sans exposé de la situation réelle, quoique répondant à la loi, apparaît comme artificielle, sinon factice et nous garderons le sentiment d'avoir été dupés. Malgré l'effort de communication, ces études montrent de réelles faiblesses et insuffisances dans les moyens mis en

---

<sup>12</sup> - le SCoT recommande de promouvoir une offre en équipements et services métropolitains de niveau international, emblématique et indispensable au rayonnement de la Grande agglomération toulousaine : Parc des Expositions, lieux de salons et congrès, ... ; - le SCoT recommande d'une part un renforcement du pôle aéronautique autour de l'Aéroport international Toulouse-Blagnac et, d'autre part, une diversification des compétences d'accueil économique et de tourisme industriel (Parc des Expositions international, Musée Aéroscopia...) SCoT 16 mars 2012 - Document d'Orientations Générales p 45, 48.

- Le secteur Cadours-Grenade [...] pourrait alors constituer un nouveau territoire à enjeu et bénéficier de la dynamique de la RD 902 (Voie Lactée), de la ligne E de tramway, et du pôle économique majeur Aéroconstellation dédié à l'aéronautique et aux différents équipements de centralité projetés (site du futur Parc des Expositions...). - Pour le SCoT se pose dès lors la question de l'interconnexion entre modes de transports et niveau d'équipements d'accueil (parc des expositions, palais des congrès, hôtellerie) SCOT 16 mars 2012 - Projet d'aménagement et de développement durable p. 65, 22.

œuvre pour répondre efficacement aux problèmes de circulation et d'accès au Parc.

*La construction du Parc des Expositions doit être subordonnée aux infrastructures routières.*

Le financement des infrastructures routières (90 M€) n'est pas à la hauteur des enjeux de fréquentation attendue. Si le choix de ne pas traiter le problème des dessertes routières dans sa globalité relève d'une difficulté à les financer; l'étalement dans le temps du projet avec fixation des priorités nous semble alors préférable à un passage en force dont l'issue risque de se révéler désastreuse sur le plan local et national.

Le bon fonctionnement actuel du Parc du Ramier à Toulouse affranchit le projet de futur Parc à Aussonne de toute contrainte calendaire et n'impose donc pas une planification du projet dans l'urgence.

En conséquence l'association demande à ce que la construction du Parc des Expositions soit subordonnée à la réalisation des infrastructures et dessertes routières indispensables au secteur nord-ouest de l'agglomération.

*L'Association demande que soit prioritairement lancé le chantier du prolongement de la RD902 et qu'il soit procédé à un recalibrage du tronçon ouest en partie finale de la RN224.*

En priorité et avant d'engager la construction du Parc des Expositions nous demandons dans l'ordre :

1. **le lancement des travaux de prolongement de la RD902 en direction de Grenade.** Compte tenu de l'urbanisation grandissante du secteur nous demandons que soient clairement définies et rapidement acquises les emprises foncières de la RD 902 qui font depuis les années 90 l'objet de nombreuses tergiversations.
2. **un recalibrage de la partie finale de la N224 sur le tronçon ouest jusqu'au rond-point d'Airbus en vue de fluidifier son trafic.**

## 3 - Stationnement et Parking

---

### **Capacité insuffisante du Parc de Stationnement**

Le projet prévoit un parking payant d'une **capacité totale de 4 500 places** :

- 3 000 places visiteurs seront intégrées en parking silo sur 3 niveaux au-dessus de la rue centrale du PEX,
- 1500 places exposants seront disposées dans un parking extérieur jouxtant le PEX.

*Le trafic automobile des visiteurs a été minoré par Europolia qui a misé exagérément sur une fréquentation du tramway pour se rendre au Parc.*

Manifestement le compte n'y est pas. Comme nous l'avons montré dans le chapitre traitant de la modélisation du trafic par Europolia, cette capacité de places de stationnements est insuffisante notamment lors des grandes manifestations de spectacle, gala, meeting, ou des salons multiples. Nous le répétons : les déplacements en voiture particulière des visiteurs ont été minimisés au profit d'une forte fréquentation de la ligne T1 du tramway conduisant jusqu'au parvis du PEX.

*La capacité du parc de stationnement est nettement insuffisante au regard des villes concurrentes.*

Par ailleurs Pour ce faire une idée de la fréquentation rappelons que la seule foire internationale de Bordeaux, en point de mire de Toulouse, accueille chaque année sur une période d'environ deux semaines plus de 300 000 visiteurs et dispose d'un parking gratuit de 18 000 places dont 7000 sont placées sous ombrages couverts de panneaux solaires. Quant au Parc des Expositions de Montpellier avec une jauge de 57 000 m<sup>2</sup> couverts, très inférieure au projet à Aussonne, il dispose de plus de 5 000 places de stationnement. A Aussonne, où iront se garer les automobilistes en surplus ?

### **Risque de voir se développer le stationnement "sauvage"**

*Le stationnement "sauvage" au sein des lotissements est à prévoir si la capacité des parkings n'est pas augmentée.*

Certains riverains d'Aussonne craignent de voir leur lotissement se transformer en parking sauvage. La question a été posée aux responsables lors de la réunion de concertation publique du 18 septembre 2012 à Aussonne.

*Question : Où iront se garer les véhicules qui ne veulent pas payer ?*

*Réponse de l'élu : Il appartiendra à chacun de faire la police et d'utiliser le service de fourrière.*

L'association demande que des études sérieuses soient faites pour évaluer correctement la capacité des parcs de stationnement.

## 4 - Pistes Cyclables et piétonnes

---

### *Quelques tronçons intéressants mais globalement insuffisants*

Dans son projet, outre une piste cyclable longeant le prolongement du tramway jusqu'au parvis, Europolia propose la réalisation de deux tronçons de piste:

- L'un permettant de relier de façon appropriée la piste cyclable en bordure de l'IGC/RN224 aux accès du Parc,
- l'autre depuis l'extrémité en impasse du chemin de l'Enseigne jusqu'au Parvis.

*Les tronçons cyclables proposés par Europolia ne répondent pas au besoin des Aussonnais.*

Ce dernier tronçon est manifestement insuffisant dès lors que le chemin de l'Enseigne, sur 4 km de longueur, est inaccessible aux vélos en raison de son étroitesse et de sa dangerosité liée à la forte densité de trafic automobile. Cette absence de continuité de piste cyclable ne permet pas à Aussonne de disposer d'accès au PEX en "modes doux" de déplacements c'est à dire à pied ou à bicyclette.

Nous renvoyons à notre document d'étude environnementale sur les chemins de promenades et randonnées - **Un art de vivre entre Garonne et Boucane** qui intégrait les chemins piétonniers et les pistes cyclables de la coulée verte de l'Enseigne longtemps affichée par les acteurs du SDAU puis du SDAT.<sup>13</sup>

**L'association considère que les propositions d'Europolia ne répondent pas aux attentes des Aussonnais et demande une continuité de piste cyclable entre le cœur de village d'Aussonne et le Parc des Expositions.**

---

<sup>13</sup> Plusieurs exemplaires ont été envoyés aux élus locaux et régionaux ainsi qu'à Toulouse-Métropole.



## 5 - Nuisances sonores induites

---

### *Etude d'Europolia sur les nuisances sonores*

Europolia a réalisé une étude d'impact sonore sur :

1. L'ambiance sonore liée aux infrastructures de transport desserte routière et l'exploitation du prolongement de la ligne T1 du tramway.<sup>14</sup>
2. Les sources de bruit mécanique liées aux centres de traitement de l'air du Parc des Exposition.<sup>15</sup>

*Les études d'impacts acoustiques réalisées par Europolia ne prennent pas en compte les nuisances sonores liées à la sonorisation du Parc.*

Ces études acoustiques limitées aux impacts des nouvelles infrastructures routières et aux installations techniques du Parc sont loin d'être suffisantes car il existe une autre source de pollution sonore beaucoup plus agressive pour les riverains. C'est celle liée directement à l'activité au sein même du Parc lors des galas, spectacles ou meetings. Il s'agit du bruit de sonorisation des grands évènements et celui des annonces lors des expositions classiques, en intérieur mais aussi et surtout en extérieur. Une résonance acoustique en forme de "pic de bruit" qui va se propager en espace libre dans toute la zone non urbanisée de l'Enseigne.

Aux activités traditionnelles d'un Parc d'Exposition standard s'ajouteront celles la Halle de Convention, ou comme certains l'appelle l'Aréna, prévue pour accueillir jusqu'à 12 000 spectateurs et des manifestations comme la Coupe Davis ou des courses indoor de motocross, kart ou trial, et même des avions sur le taxiway prolongé.

Mais l'Aréna sera aussi capable de s'ouvrir sur l'extérieur pour accueillir des concerts en plein air en journée et en nocturne sans aucune protection acoustique. Les riverains pourront alors, tout en restant chez eux, profiter des décibels offerts.

Contrairement à ce qui a été dit lors de la réunion publique à Beauzelle il existe bien une configuration "festival" ouverte sur l'extérieur.

Certes la législation prévoit dans les rangs du public un niveau sonore maximal de 105 dB mais lors des concerts le niveau sonore relevé à proximité des enceintes peut varier entre 120 à et 139 dB !

---

<sup>14</sup> cf. Plan du Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique - Pièce G1 - Etude d'Impact, p. 250

Pour information on rappelle que l'addition des bruits ne s'exprime pas linéairement mais de façon logarithmique ainsi de façon simplifiée lorsque le bruit double il n'augmente que de 3 dB par exemple 50 dB + 50 dB = 53 dB.

<sup>15</sup> cf. Plan du Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique - Pièce G1 - Etude d'Impact, p. 278

*Europolia se dédouane en qualifiant de simple bruit de voisinage les bruits de sonorisation du Parc des Expositions !*

**C'est principalement les nuisances de sonorisation, qui sont déterminantes pour fixer l'empreinte sonore réelle du Parc. Sur ce point, Europolia se décharge de toute responsabilité et d'analyse quelconque en qualifiant ces nuisances de simple "bruit de voisinage" :**

*Il est à noter que les modélisations ne permettent pas de reconstituer le bruit ambiant, du fait de la non prise en compte des autres sources de bruit, telles que les bruits aériens par exemple. De même, les bruits liés à l'activité même au sein du Parc des Expositions (salons, livraisons, chargement-déchargement des poids lourds, parkings, etc.) ne sont pas pris en compte dans les modélisations qui suivent. Ces bruits sont traités dans le cadre de la réglementation relative au bruit de voisinage, qui permet de traiter des « pics de bruit », appelés émergences sonores, sur les périodes d'exposition propres aux bruits émis. Ces bruits de voisinage ne peuvent être moyennés sur une année, comme c'est le cas avec le bruit des infrastructures de transport.<sup>16</sup>*

**L'association demande la réalisation d'une protection paysagère aménagée en coulée verte avec merlons et végétation à hauteur des habitations en écran pour limiter l'impact sonore de l'activité du Parc auprès des riverains. Ces dispositifs simples seront valorisants pour la qualité paysagère de l'ensemble du site du Parc des Expositions.**

---

<sup>16</sup> cf. Plan du Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique - Pièce G1 - Etude d'Impact, p. 267

## 6 - Conclusion

---

La Concertation publique qui a permis de mettre en évidence les faiblesses du projet aurait pu être un outil efficace pour les corriger mais manifestement avec le recul elle apparaît aujourd'hui comme un simple outil de communication sans prise en compte réelle des remarques pertinentes des habitants.

L'enquête publique unique actuelle est donc fondée sur un projet dont les aspects environnementaux évoqués ci-dessus ne correspondent pas aux attentes légitimes des habitants. Il serait donc souhaitable que celle-ci permette d'intégrer les demandes des habitants qui sont jusque là restées sans réponse.

L'association AUSSONNE ENVIRONNEMENT demande que le projet de construction du futur Parc des Expositions de Toulouse-Métropole soit amendé sur les points suivants:

1. La saturation actuelle des voies de circulation du secteur nord-ouest de l'agglomération doit être résolue avant la venue du Parc des Expositions. **En conséquence nous demandons que soient rapidement engagés les travaux de prolongement de la RD902 en direction de Grenade ainsi que le recalibrage de la partie finale de la N224 (tronçon ouest jusqu'au rond-point d'Airbus).**
2. Le parking des visiteurs prévus par Europolia (3 000 places) est sous-dimensionné et conduira en l'état à un stationnement sauvage dans les rues et les lotissements proches. **En conséquence nous demandons à minima que le parc de stationnement du Parc des Expositions soit doublé pour répondre à la fréquentation attendue.**
3. Les moyens de déplacements en "mode doux" à pied ou à bicyclette sont insuffisants. **En conséquence nous demandons qu'ils soient développés avec notamment une continuité de piste entre Aussonne et le Parc.**
4. L'activité du Parc et sa sonorisation vont générer une nuisance supplémentaire auprès des riverains. **En conséquence nous demandons la réalisation d'une protection paysagère aménagée en coulée verte avec merlons et végétation à hauteur des habitations en écran afin de limiter l'impact sonore.**

Parmi les critères de l'appel d'offre "*la qualité d'intégration urbaine et paysagère du projet et de sa desserte*" a été placée en deuxième position ce qui semblait indiquer que Toulouse Métropole visait un objectif de réussite sur le plan environnemental.

C'est donc de la volonté d'écoute et d'échange de chacun des acteurs, maîtres d'œuvre, communes, associations et riverains que résultera l'équilibre harmonieux du projet pour la satisfaction de tous.

Aussonne le 25 novembre 2013

*Document réalisé par l'Association Aussonne Environnement (ADEA)*

Le Président  
d'Aussonne Environnement

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'C. Masson', with a long horizontal flourish extending to the left.

Christian MASSON

## Bibliographie

---

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique - Parc des Expositions de Toulouse - Europolia, Toulouse Métropole

Etude d'Impact - Pièce G1

Caractéristiques des ouvrages les plus importants - Pièce E

OMA Permis de construire - Parc des expositions de Toulouse Métropole

PC06 Insertion du projet dans son environnement - 24 juin 2013

PC11 Etude d'impact - 22 juillet 2013

Shéma de Cohérence territoriale du 16 mars 2012.

SCoT - Document d'Orientations Générales

SCoT - Projet d'aménagement et de développement durable

Révision du Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine approuvé par le SMEAT le 11 décembre 1998