

# Avis sur le projet de Plan de Déplacement Urbain

## **Des bonnes intentions, mais des priorités à afficher clairement**

Ce projet affiche beaucoup de "bonnes intentions". Il affiche une volonté de prioriser les infrastructures de transports en commun, de structurer l'espace urbain autour de celles-ci, car il faut renforcer la densité de population là où passent des transports à haut niveau de service, et stopper l'étalement urbain inconsidéré. Il intègre également l'essentiel des demandes des collectivités territoriales.

La totalité des projets sélectionnés dépasse toutefois la capacité d'investissement. Les besoins sont estimés entre 191 et 223 M€ par an, alors que la capacité d'investissement est de l'ordre de 80 à 100 millions d'euros par an.

Il faut donc faire des choix... Mais l'échelonnement des réalisations n'apparaît pas explicitement dans le projet.

**Nous craignons donc que les projets d'infrastructures TCSP commencent sur le secteur toulousain, et que leurs extensions vers la banlieue soient à nouveau reportées.**

## **Le contexte de Plaisance du Touch**

Les conditions de transport depuis Plaisance du Touch sont à notre connaissance parmi les plus critiques de l'agglomération.

Le trajet Plaisance-Toulouse n'offre toujours pas d'alternative efficace aux voitures, lesquelles se retrouvent engluées dans les bouchons matin et soir, et les offres de transport en commun ne répondent actuellement pas aux besoins :

- Les lycéens sont condamnés à 2 heures de transports par jour pour rejoindre leur lycée de rattachement,
- Les étudiants sont contraints à prendre une chambre en ville, et s'ils ne le peuvent pas financièrement, ils sont soumis à des rythmes infernaux qui hypothèquent gravement leurs chances de succès,
- Les salariés ne peuvent rejoindre leurs bassins d'emploi (par exemple Basso Combo, ou la zone d'Airbus) via des lignes de transports en commun efficaces,
- ... Et les bus sont régulièrement noyés dans les bouchons, au plus grand désespoir des usagers !

Les autorités compétentes reconnaissent que les conditions de transport dans l'axe de la D632 sont très critiques. Ces conditions sont hélas appelées à se dégrader si

rien n'est fait dans un horizon très proche. En effet, La zone de l'Ouest toulousain est celle qui a le plus de croissance économique et démographique.

**Le Plan de Déplacement Urbain doit donc apporter une réponse explicite à cette urgence.**

### **Un besoin à très court terme : L'aménagement de l'Avenue du Marquisat**

Un projet pourrait apporter rapidement et à faible coût une amélioration sensible des trajets de la ligne 67 : un couloir bus sur l'avenue du Marquisat.

Cet aménagement peut se réaliser à moindre coût, car les emprises sont disponibles. Il permettra d'apporter une solution temporaire pour lutter contre l'accroissement continu de trafic sur cet axe. Il permettra en outre de desservir le lycée de rattachement de Plaisance du Touch.

Le conseil municipal de Plaisance du Touch a voté une motion le 15 mai 2008 « demandant à Tisséo-SMTC, et à son Président M. Stéphane Coppey, la mise à l'étude d'un site propre sur la RD50, pour permettre un accroissement sensible du cadencement des bus, et apporter ainsi une solution qui bénéficierait aux lycéens Plaisançois, aux usagers de la ligne de bus 67, et à l'ensemble des Plaisançois ayant renoncé aux transports en commun en raison de l'inadéquation de l'offre actuelle à leurs besoins ».

Contactées par un collectif de parents d'élèves et d'associations environnementales, les collectivités locales concernées (département et villes de Tournefeuille et Toulouse) ont donné leur accord de principe : le département, qui dispose de l'autorité sur la voirie (c'est-à-dire la part principale de l'aménagement), Tisséo qui aurait à financer les nouveaux équipements, et la mairie de Tournefeuille qui aurait à financer la remise en place des équipements urbains.

**Le Plan de Déplacement Urbain doit donc identifier cet aménagement comme une première priorité, et préconiser de tout mettre en œuvre pour une réalisation des travaux pour la rentrée 2011.**

### **Le projet de tramway**

Le projet de tramway est une réponse aux difficultés de transport sur l'axe de la RD632. Il permet également d'innover et de structurer des zones telles que Fonsorbes, la Geyre, le centre de Plaisance, les Ramassiers, Airbus.

Ce projet de tramway est une réponse aux besoins de déplacement Domicile – Travail pour les Plaisançois travaillant dans la zone autour d’Airbus et de l’aéroport. Une réflexion et un accompagnement seront donc à mener avec les entreprises de ce secteur, pour contribuer au succès de cette desserte, dans le cadre des Plans de Déplacement d’Entreprise (PDE).

Le besoin d’accès rapide à Toulouse n’est en revanche pas satisfait par ce projet. En effet, compte tenu de la vitesse commerciale du tramway, il faudra pas loin de 45 minutes pour rejoindre le centre de Toulouse vers la gare Matabiau. Il s’agit certes d’une amélioration par rapport à l’existant, mais le temps de transport reste très important.

Une solution pertinente consisterait à utiliser des véhicules spécifiques, de type Tram express ou Train Tram, et de les relier à la section de la voie ferrée « les Ramassiers - les Arènes » (actuelle ligne C). Nous aurions ainsi une desserte de Toulouse sur un mode express.

**Nous demandons donc que soient réalisées les études techniques pour favoriser l’utilisation de la ligne C en complément du futur tramway.**

**Le besoin d’un axe transversal Colomiers – Plaisance – Portet, réalisé par un véritable boulevard urbain (RD 924) :**

La RD924 (boulevard urbain ouest) n’est pas explicitement désignée comme faisant partie intégrante du Plan de Développement Urbain, bien qu’elle soit mentionnée plusieurs fois dans le document à l’étude :

- Le PDU cite la RD924 dans sa liste de boulevards urbains multimodaux devant structurer les nouveaux quartiers pour accompagner la croissance de l’agglomération et conforter le maillage en TC (page 71).
- L’axe transversal de Portet à Colomiers apparaît à de nombreuses reprises sous la forme de pointillés verts, mais sans légende correspondante (pages 62, 63, 98, 102, 104, 106, 108, 112, 150).

**Nous demandons à ce que le véritable projet sur cet axe soit clarifié, conjointement avec la définition d’un boulevard urbain :**

- En effet, Le PDU qualifie de boulevard urbain le projet appelé Voie du Canal de Saint Martory (VCSM). Dans le détail, ce projet s’apparente plus à une autoroute urbaine qu’à un boulevard.
- On peut donc craindre que la même ambiguïté s’applique pour la RD924, d’autant plus que celle-ci est conçue comme le prolongement de la VCSM.

Nous rappelons qu’un tel projet est en totale contradiction avec le Schéma de Cohérence Territoriale (ScoT), qui se donne comme objectif de stopper l’étalement urbain inconsidéré. Les voiries à créer doivent donc participer à l’urbanisation nouvelle et à la densification de l’aire urbaine.

Nous rappelons également la véritable définition d'un boulevard urbain, telle qu'elle apparaît par exemple dans le PDU d'Ile de France :

- « Un boulevard urbain est une voie urbaine majeure sur laquelle l'espace dédié à l'automobile est volontairement réduit au profit des transports en commun (sites propres), des circulations douces, et faisant l'objet d'aménagements architecturaux et paysagers. Cette configuration doit être porteuse d'effets d'entraînement sur une urbanisation équilibrée et une requalification des tissus qui les cernent, et la beauté du paysage urbain. »

D'autre part, nous confirmons que l'axe Colomiers-Plaisance-Portet a un besoin de renforcer les solutions de déplacements. Les transits sur cet axe vont s'accroître en raison :

- De l'ouverture prévue à l'urbanisation de nouveaux territoires dans le secteur;
- Des opportunités significatives pour l'industrialisation de la zone de Francazal;

**Nous demandons donc un véritable boulevard urbain pour la RD924, qui apparaisse explicitement dans le projet du PDU.**

**Nous demandons également que le PDU révisé comporte une définition précise du boulevard urbain.**

### **Quelques leviers pour convaincre les usagers et les amener à basculer vers les transports en commun**

De meilleures infrastructures de transports en commun ne sont pas les seuls moyens pour obtenir un report vers les modes de déplacement collectifs. La politique de stationnement peut être un levier efficace; elle permet en outre de générer les financements complémentaires.

**Nous recommandons les mesures suivantes.**

- **Préciser une politique véritablement pilotée du stationnement le long des axes équipés de TC ;**
- **Doter de taxes supplémentaires les parkings de l'aéroport lorsque la desserte sera effective, ainsi que ceux du centre-ville pour les non-résidents ;**
- **Inciter les grandes entreprises, universités,... à mettre en place pour ses employés / usagers un mode de paiement progressif du parking, avec redistribution pour financer des mesures d'un PDE ;**
- **Lancer une étude sur la taxation des parkings des centres de consommation en périphérie, générateurs de déplacements et donc de besoins en équipements routiers.**