

Plan de déplacements urbains de l'agglomération toulousaine

Participation à la consultation décembre 2011-12-06

Association de Blagnac A Vivre Environnement ABAVE

1) Petits rappels :

Nous commencerons notre participation par rappeler quelques notions historiques à la base des Plans de Déplacements Urbains. Ces plans, élaborés par l'autorité organisatrice des transports urbains doivent s'intégrer dans une logique urbaine globale.

"La loi SRU insiste sur la cohérence territoriale, donc sur l'articulation entre la planification urbaine et les politiques de déplacements. Les documents d'urbanisme doivent désormais tenir compte des conséquences de l'urbanisation sur les trafics et **donner la priorité au développement des zones desservies par les transports publics**. Les plans locaux d'urbanisme (PLU) doivent être compatibles (au sens juridique du terme) avec les PDU, qui eux-mêmes doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriaux (SCOT) lorsqu'ils existent."

Nous verrons dans le document PDU toulousain mis à la disposition du public que cette comptabilité n'est y pas forcément vérifiée. En effet, si le document confirme que "*le PDU doit être compatible avec le SCOT*" il fait référence à la ville intense. Au-delà de la ville intense, une nouvelle définition, très floue "*de centralités sectorielles*" et "*de pôles de service*" voit le jour.

Ces notions floues laissent sous-entendre que, au-delà de la ville intense, le développement de certaines zones urbaines sera soutenu à ce moment là par une amélioration de l'offre de transports et par exemple celle des transports en commun. Sur ces zones, cette notion de développement "au fil de l'eau" favorisant l'ensemble de tous les déplacements, voitures, transports collectifs, modes doux, s'éloigne considérablement des mesures préconisées par les PDU qui devraient, à contrario, entraîner une diminution du trafic automobile.

Le document graphique ci dessous, "zone d'extension urbaine dans les PLU" issu des schémas élaborés pour le SCOT par l'AUAT, mettent en évidence ces développements de centralités sectorielles. On peut clairement en identifier quatre autour de la "ville centre"

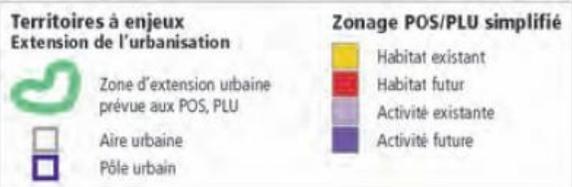
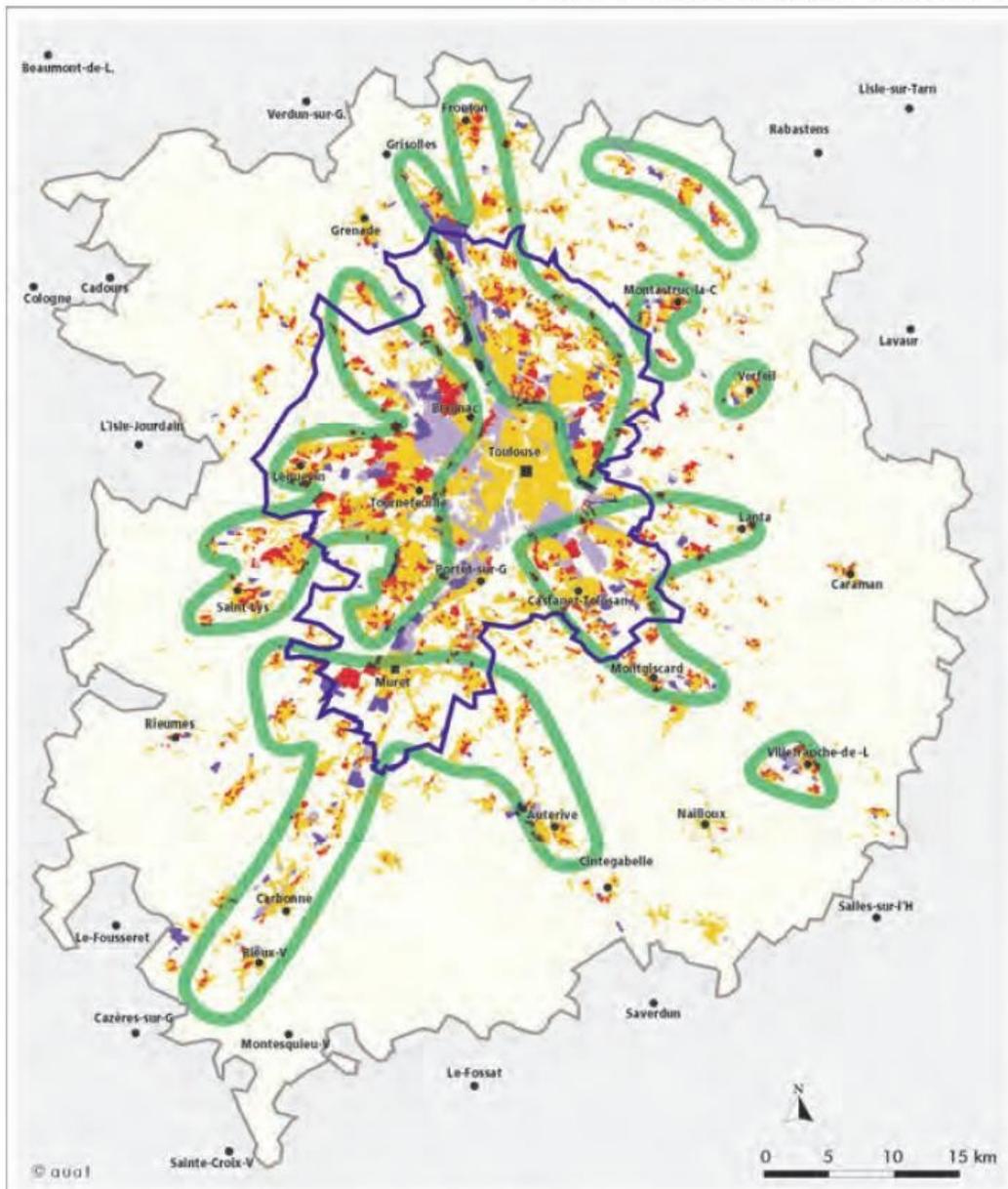
- la zone sud direction le muretain, bordé au nord par le pôle commercial de Roques sur Garonne,
- les secteurs ouest et nord-ouest qui englobent le projet du centre commercial des Portes de Gascogne et toute la zone d'activité de Blagnac
- le secteur nord, bordé au sud par les centres commerciaux L'Union et Balma et qui s'étire jusqu'au frontonnais pour sa partie ouest et jusqu'au Portes du Tarn pour sa partie est
- le secteur est axé entre la zone d'activité de Labège et la zone de Montgiscard en cours d'aménagement.

Soit à terme, c'est à dire d'ici 2025, un petit peu plus loin que les projections du PDU une agglomération toulousaine étirée d'environ, 75km du nord au sud et 45km d'est en ouest...

... avec comme corollaires, une limitation des développements des transports en commun pour la raison essentielle d'une faible densité de population,

... et comme conséquence un développement de la circulation automobile.

Zones d'extension urbaine dans les PLU



Source : AUAT - DDE

2) Le PDU de l'agglomération toulousaine.

Le bilan : force est de constater que les prévisions du PDU 2001 2010 se sont avérées réalistes. Il était indiqué dans ce document, une baisse de la circulation automobile dans le centre de ville de Toulouse et un report ou une augmentation de la croissance automobile sur la proche banlieue (estimation de l'ordre de 170%) L'engorgement des rocade de la périphérie toulousaine prouvent chaque jour en ce début de deuxième décennie du XXI siècle que ces prospectives étaient assez bien calculées.

Malgré la création de la deuxième ligne de métro, les autres modes de transports en commun bus et tramway ne semblent pas répondre à la demande ou l'attente d'usagers hypothétiques.

Les modes doux sont pour leurs parts restés stationnaires ou sont en légère baisse.

Nous allons montrer que les choix proposés par ce PDU 2010 2020 d'une part ne feront que conforter l'usage des déplacements individuels en automobile, et d'autre par n'apporteront pas forcément une amélioration des déplacements par transports en commun ou modes doux.

a) Notion de "rabattement" (ou de hiérarchisation des réseaux)

Notion de rabattement pour les transports en commun (page 21 du document)

Au-delà de la « Ville intense », les transports collectifs sont structurés en rabattement sur le réseau ferré, ou le réseau de TCSP, avec des modes adaptés selon les tissus urbains desservis.

Cette notion est très pénalisantes pour l'usager. Elle sous-entend le passage d'un mode de transport à un autre par exemple dans le cas d'un éloignement du centre ville métro tram bus.

La notion importante de **temps de transport** n'apparaît jamais dans le document.

A aucun moment il n'est cité le temps nécessaire (temps d'attente moyen, nombre de rupture de charge, distance entres deux stations, métro-tram, tram-bus etc.) Il serait intéressant à titre d'exemple de savoir combien de temps en moyenne ou selon l'heure de la journée, un usager pourrait mettre en TC pour rejoindre deux points très fréquentés comme une liaison entre la gare Matabiau et l'aérogare de Toulouse Blagnac.

Cette notion de temps de transport devrait être généralisée sur toutes les nouvelles lignes proposées à l'aide de tableaux comparatifs. Ces tableaux permettraient de comparer le temps de transports des différents modes : véhicules automobile, transports en commun, modes doux en fonction des heures de la journée.

De façon plus simple pour la création de nouvelles lignes de transports en commun (type bus à haut niveau de service ou tramway) il devrait y avoir des tableaux indiquant à l'usager s'il y a ou non une amélioration de son temps de transport.

Notion de rabattement pour la circulation automobile (page 62 du document)

Les outils de **maîtrise de la circulation automobile** sont ainsi :

- un développement du réseau de voirie qui se limite, d'une part, à l'homogénéisation de la capacité du périphérique et, d'autre part, à la desserte par des boulevards urbains multimodaux des zones de développement urbain et économique.

Ici la notion de "rabattement" se conçoit par le maintien et le développement du mode de circulation routière que connaît Toulouse : renvoyer la circulation automobile sur la rocade, les boulevards urbains ou les autoroutes urbaines pour "choisir" l'entrée et la sortie la mieux adaptée à leurs déplacements.

C'est un renforcement de ce que nous connaissons déjà sur l'utilisation du périphérique.

Cette vision du transport VP est confirmée page 81 sous l'appellation "Limiter le développement du réseau de voirie" alors qu'il s'agit au contraire que relancer les grands aménagements "routier et autoroutier" autour de l'agglomération toulousaine.

- *réseau primaire*

Pour conforter l'attractivité de l'agglomération et garantir l'accessibilité des grands pôles et équipements métropolitains, il est proposé d'achever le passage à 2X3 voies du périphérique, support d'un grand nombre de zones d'emplois, et le maillage Nord-Ouest de l'agglomération nécessaire à la desserte du pôle aéroportuaire de Toulouse / Blagnac et du pôle logistique d'Eurocentre.

Il est donc prévu, dans un document PDU censé diminuer le trafic automobile de :

- passer le périphérique en 2X3 voies
- réaliser le maillage du nord-ouest de l'agglomération par création d'une autoroute urbaine Toulouse-Blagnac, zone Eurocentre.

Ce maillage, dépassant d'une part le domaine du PDU révisé (cf. carte page 138 du document) mais d'autre part s'inscrivant dans la réalisation d'une portion du "Grand contournement" toulousain dont le document lui-même rappelle son abandon (cf. page 51)

► **Abandon du projet de grand contournement autoroutier de Toulouse :**

La Commission particulière du Débat Public a rendu compte en 2008 des arguments échangés pendant le débat public, à la suite de quoi le maître d'ouvrage a abandonné le projet car jugé non compatible avec les orientations des dispositifs du Grenelle de l'Environnement.

Comment ces objectifs peuvent-ils être compatibles avec la révision du PDU ?

b) Le SCOT s'impose au PDU et non l'inverse

Le titre du chapitre page 19 :

Le PDU doit être compatible avec le SCoT.

est suivi des définitions de l'organisation future du grand Toulouse

Premièrement des informations sur le rôle de la ville centre...

Le SCoT s'inscrit dans une logique de mixité fonctionnelle et d'intensification urbaine et vise à privilégier l'accueil de l'emploi et de la population en intensifiant la ville. Au sein de la **Ville intense**, afin de mieux maîtriser le développement du territoire, la croissance se concentrera sur les principales centralités urbaines et les principaux pôles secondaires.

Dans la Ville intense, le cœur d'agglomération, territoire le mieux desservi à terme par les TCSP, verra sa fonction de centralité se développer.

... qui ne fait que confirmer ce que nous pouvons déjà constater.

Deuxièmement sur l'organisation future :

Au-delà de la Ville intense, à la charnière des SCoT périphériques, les territoires s'organisent autour de centralités qui jouent un rôle de transition et d'articulation. Ces **centralités sectorielles** structurent des bassins de vie intermédiaires et s'appuient sur des **pôles de service** qui irriguent les territoires, elles seront soutenues dans leur développement, notamment en matière d'accessibilité par les transports en commun et de diversité de l'offre d'habitat et de services.

mais surtout :

Les **portes métropolitaines** sont le lieu d'accueil privilégié des grands équipements et services urbains, générateurs de trafic mais également des zones d'emploi métropolitaines. Elles constituent des pôles

d'emploi et de services majeurs pour les habitants et jouent, pour l'aire métropolitaine et au-delà, un rôle de porte d'entrée de l'agglomération.

Ce qui revient à dire que le PDU confirme les propositions de création de "portes" dans les quatre pétales retenus (voir schéma page 22). Ces "portes" joueront effectivement leur rôle d'accueil privilégié des grands équipements comme par exemple le projet des portes de Gascogne, qui prévoit, comme le laisse entendre le site de l'association favorable à ce projet, de lourds travaux d'infrastructures routières et uniquement routière

<http://ouiauxportesdegascogne.e-monsite.com/rubrique,la-circulation,103864.html>

Ce type d'aménagement laisse craindre une continuité de la politique actuelle d'extension de la ville en tâche d'huile (cf. carte du SCOT fournie ci dessus) et un étalement urbain peu dense hors mis la ville centre qui en 2025 proposera une "nébuleuse toulousaine" s'étirant de 75km du nord au sud et de 45km d'est en ouest)

Comment desservir tous ces territoires sans relancer les projets routiers et autoroutiers ?

3) Incohérence des objectifs de ce PDU :

Un rappel fourni dans le document (page 25) :

En matière de déplacements, deux objectifs nationaux sont projetés : d'une part réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre relevant du domaine Transport à l'horizon 2020, d'autre part augmenter de 25 % la part de marché du fret non routier à horizon 2012. Le PDU doit s'inscrire dans ces objectifs, qui devront être déclinés par territoires et intégrer les dynamiques locales de développement.

Or que nous apprend le document PDU 2011 :

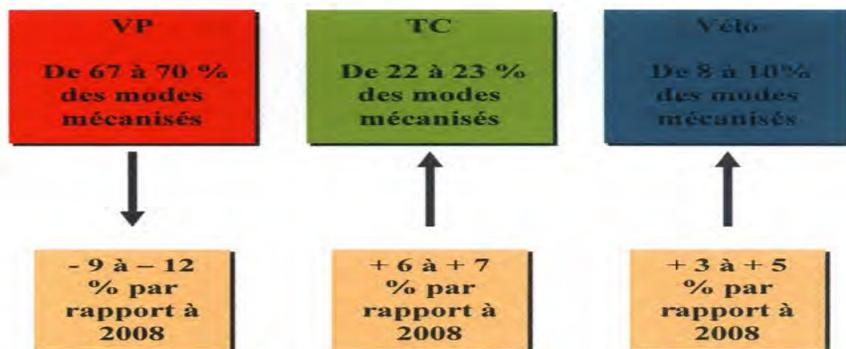
- d'une part un rappel, les fortes disparités que montrent les enquêtes ménages de 1996 et 2004 entre la ville centre et la proche périphérie :

Un report modal important a pu être réalisé sur le cœur de Toulouse, où les habitants réalisent seulement 28% de leurs déplacements en voiture en 2004 ; en revanche, l'utilisation de la voiture reste majoritaire pour les habitants des faubourgs (54%), mais surtout pour les habitants de la proche périphérie (75%).

- d'autre part le constat que la forte croissance urbaine de l'agglomération, même si elle ralentit un peu (on passe d'environ 15.000 personnes par an à 13.000 personnes/an) va continuer et va générer une croissance du trafic automobile qu'il va falloir maîtriser.

D'où les objectifs de ce PDU (p59)...

Pour les modes mécanisés, les objectifs visés en termes de part modales, à l'horizon 2020 et qui résultent d'un travail de modélisation, sont les suivants :



Estimation 2010 réalisée à partir de l'outil de modélisation multimodale

Ces chiffres masquent des disparités au sein du périmètre de révision du PDU. Une approche territorialisée sera réalisée ultérieurement.

C'est à dire qu'avec la mise en place de ce PDU révisé, la part modale des véhicules personnels ne baisseraient que dans une fourchette de 9% à 12%. On peut en conclure que, si le trafic automobile diminue, les émissions de gaz à effet de serres (type CO2) vont également diminuer. Ils devraient baisser environ dans les mêmes proportions c'est à dire dans une fourchette de 9 à 12%.

On peut même imaginer que, à la marge, l'amélioration de la combustion dans les moteurs sera amplement compensée par l'augmentation du trafic lié à l'augmentation de la population.

Ce qui fait que **nous avons un PDU révisé au niveau de l'agglomération toulousaine qui se trouve être en contradiction avec les objectifs nationaux !**

Ce constat est confirmé dans le document (page 35) :

► **Une augmentation des consommations d'énergie liées aux transports routiers :**

- dans la région Midi-Pyrénées, la consommation unitaire de carburant a fortement progressé entre 1999 et 2005, alors qu'elle se stabilise à l'échelle nationale.
- les analyses prospectives montrent que cette tendance à la hausse se poursuit, notamment à l'échelle de l'aire urbaine.

Avec en corollaire des "oublis" sur l'augmentation d'autres nuisances que seront :

- la dégradation de la qualité de l'air sur l'agglomération toulousaine
- l'augmentation des nuisances sonores

3) Conclusions

Le plan de déplacements urbains doit faire l'objet d'une évaluation au bout de 5 ans, et sa révision, en cas de modification du PTU, doit intervenir dans un délai maximum de 3 ans.

Au niveau de l'agglomération toulousaine, il n'y a eu aucune réunion au cours de ces dix dernières années entre les associations et les "autorités organisatrices des transports"

En 2011, il est proposé au public et aux associations un projet de PDU révisé qui à notre avis en terme de contenu est, au moins sur trois points, très loin des objectifs des Plans de Déplacements Urbains à savoir :

- diminuer le trafic automobile
- développer les transports collectifs
- favoriser les moyens on polluants comme la marche à pieds ou l'usage de la bicyclette.

En outre, il est assez affligeant de constater que ce PDU ne prend pas en compte l'action annoncée par la presse la semaine dernière (première semaine de décembre 2011) sur la possibilité de prolongation de la ligne B de métro jusqu'à Labège. Cela suscite de nombreuses interrogations notamment sur le financement de ce projet dans le cadre ou non du PDU révisé ?

De plus il est assez curieux de voir circuler deux types de documents.

D'une part le document PDU (projet de révision arrêté le 24 janvier 2011) dans lequel ne figure aucune information sur un éventuel mode de transport "télé porté" au niveau de Rangueil.

D'autre part le document PDU (Déplacement Grand Toulouse Tabloïd) où ce projet de déplacement "télé porté" est indiqué.

Pour au moins ces deux raisons, mais surtout pour la part trop importante que fait ce document à la circulation automobile, il serait souhaitable avant toute enquête publique de, **réviser**, le document "PDU révisé".