

***LES MODES DE TRANSPORTS
DOUX DANS UNE COMMUNE
PERIURBAINE : BLAGNAC***

*Marie COUDERC
Adeline SERVAT*

SOMMAIRE

I. INTRODUCTION.....	3
A. La notion de transport doux.....	3
1. Qu'est-ce qu'un mode doux, aussi appelé actif ?.....	3
2. L'évolution des modes de transports doux.....	3
B. Présentation du site.....	4
II. DIAGNOSTIC SOCIAL ET URBAIN	5
A. Les usagers.....	5
B. Un réseau de transports doux hétérogène.....	7
1. Les aménagements dans les secteurs naturels : les abords de la Garonne.....	7
2. Le centre-ville.....	8
3. Les extensions de l'urbanisation.....	8
4. Le secteur aéroportuaire et industriel.....	10
III. INITIATIVES ET REFLEXIONS.....	11
A. Les acteurs :.....	11
1. Les pouvoirs publics.....	11
1.1 La commune de Blagnac.....	11
1.2 Le Grand Toulouse.....	12
1.3 Tisseo.....	13
2. Les acteurs privés.....	14
2.1 Les entreprises.....	14
2.2 Associatif : l'ABAVE.....	15
B. Initiatives.....	16
1. Publiques.....	16
2. Privées.....	17
IV. UNE NOUVELLE APPROCHE DES DEPLACEMENTS ALTERNATIFS.....	18
1. Les évolutions du secteur aéronautique et aéroportuaire.....	19
2. L'intégration du tramway.....	20
1. La Z.A.C Andromède : un éco quartier	20
V. CONCLUSION.....	21

I. INTRODUCTION

A. La notion de transport doux

1. Qu'est-ce qu'un mode doux, aussi appelé actif ?

Au sens propre, il s'agit des modes de déplacement dans la rue ou sur route sans apport d'énergie autre qu'humaine comme la marche, le vélo, la trottinette, les rollers...

Mais ces modes doivent être considérés en lien étroit avec les transports collectifs (bus, tramway, train, métro), le covoiturage, l'auto-partage, l'utilisation du taxi, et encouragés par la mise en place d'aménagements cyclables, de cheminements piétons, et d'espaces dédiés permettant de leur redonner une véritable place dans l'espace public. Ces modes sont les fers de lance des déplacements de courtes distances, des centres urbains à vitesse apaisée et un maillon précieux dans la chaîne des déplacements. Le GART milite pour leur développement, via la possibilité pour les autorités organisatrices de transport de se saisir de compétences élargies dans le domaine et de favoriser une organisation douce des espaces par la promotion de zones 30 et d'une charte de la rue notamment.

2. L'évolution des modes de transports doux

La notion transport doux était d'abord perçue comme un élément de mode de vie pour des citoyens sensibilisés à la protection de l'environnement, attitude plutôt marginale jusqu'à récemment. En 1996, dans le cadre de la LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) l'intégration des aménagements d'itinéraires cyclables est légiférée :

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement des ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. » (L. 228-2 du code de l'environnement).

Cette obligation de production d'itinéraires cyclables a dans un premier temps été perçue comme une contrainte. D'une part pour les élus qui ont du prendre en compte de nouvelles difficultés techniques dans les aménagements d'espaces publics existants pour intégrer cette nouvelle fonction. D'autre part pour les usagers de la route qui ont eu, au départ, des difficultés pour partager l'espace sacré dédié à l'automobile avec les cyclistes.

Cette loi, bien qu'ayant laissé une large place à l'adaptation en fonction des sites d'aménagements, elle a permis d'amener une réflexion au sein des collectivités territoriales et chez les usagers de la route.

Plus récemment le Grenelle de l'environnement a initié une réflexion en matière de transports urbains et périurbains. C'est dans ce cadre qu'en 2008 a été rédigé un document : « Propositions pour une politique vélo de l'Etat établies en 2008 par le Coordonnateur Interministériel pour le Développement de l'Usage du Vélo ». Ce document a pour but de mettre en oeuvre un plan d'action, visant à terme à répondre à deux objectifs d'ici 2012 :

- au niveau national, une part modale du vélo de 10% dans les déplacements urbains
- pour chaque ville une augmentation de 5 % (par exemple passer de 2% à 7%, ou de 7 % à 12%...) entre 2006 / 2007 (selon les données disponibles) et 2012,

Les propositions formulées dans ce document font intervenir plusieurs domaines afin de coordonner des actions en faveur de l'usage du vélo :

- la démarche « code de la rue » qui vise à faire connaître les dispositions du code de la route en milieu urbain et de le faire évoluer dans le cadre de propositions issues d'acteurs publics, privés, d'association et d'usagers,
- compléter les dispositions liées à l'habitat collectif,
- proposer des mesures de réductions fiscales liées au vélo,
- intégrer dans le cahier des charges des écoquartiers des mesures pour le stationnement des vélos, les voies de dessertes et les liaisons avec les transports collectifs,
- traiter explicitement de la place du vélo dans les documents d'urbanisme.

D'autres mesures sont engagées pour renforcer le partenariat entre l'Etat et les acteurs de terrain, et placer l'Etat en tant qu'opérateur et gestionnaire.

Cette démarche étant relativement récente, il est encore trop tôt pour en percevoir les effets, mais elle témoigne d'une volonté d'interaction où l'Etat est l'élément central.

B.Présentation du site

Blagnac est une ville de l'agglomération toulousaine qui compte en 2006 21 555 habitants sur une superficie de 1 688 hectares.

Cette ancienne seigneurie qui comptait seulement 5 320 habitants en 1962, a été considérablement métamorphosée au cours de la seconde partie du XX^e siècle avec l'essor de l'industrie aéronautique et l'implantation de l'aéroport.

Limitrophe de la métropole régionale, Toulouse, Blagnac est un acteur majeur de l'agglomération tant au niveau économique que politique.

Sa position stratégique et son développement rapide depuis quelques décennies ont structuré une ville multipolaire.

Le centre ancien s'est développé entre la Garonne et la route de Grenade (RD2). Son bâti dense, à l'alignement de la rue, s'est organisé autour des lieux de vie (église, place, marché). Ce noyau s'est développé jusqu'à la RD 2 de façon homogène mixant les fonctions d'habitat et de commerce.

Durant la deuxième partie du XX^e siècle l'essor urbain lié au développement de l'industrie aéronautique a conquis les espaces libres entre le centre et Toulouse, au-delà de la RD2 jusqu'aux installations industrielles et aéroportuaires et au nord vers Beauzelle. Cette urbanisation est composée de plusieurs typologies allant du lotissement au collectif sur plusieurs niveaux. Elle a généré des pôles secondaires logés entre le secteur aéronautique et le centre ancien. Ils répondent aux besoins de mixité en proposant habitat, commerces, activités, détente et équipements publics.

La partie ouest de la commune est entièrement dédiée aux activités économiques et industrielles. L'aéroport y occupe une large place; l'entreprise Airbus y est également prépondérante, mais le tissu est également composé de nombreuses entreprises complémentaires à ces deux structures.

Le nord de la commune, vers Beauzelle, non aménagé jusque là est l'objet de plusieurs opérations, en cours de réalisation, répondant à des fonctions d'habitat et d'activité pour l'essentiel.

Les bords de la Garonne et la plaine inondable ont des fonctions de maraîchage et de loisirs car non aménageables du fait de la contrainte du risque naturel.

Blagnac a eu un rythme de développement intense depuis quelques décennies, son occupation du territoire reste très fonctionnelle, mais une mixité des fonctions a été organisée au sein des secteurs d'habitat permettant la gestion d'un territoire équilibré.

II. DIAGNOSTIC SOCIAL ET URBAIN

A. Les usagers

Grâce à une enquête faite auprès des utilisateurs du vélo sur la commune de Blagnac, nous pouvons relever quelques points importants sur les motivations, les motifs de déplacements mais aussi les revendications faites par ces usagers.

Tout d'abord, il était important de connaître les tranches d'âges, le profil de ces usagers, pour découvrir leurs motifs de déplacements, mais aussi leurs motivations et leurs revendications dans l'attente de nouveaux aménagements en terme de circulation cyclable.

D'après notre analyse, nous avons constaté que ce sont les personnes âgées de 45 à 60 ans qui sont les principales utilisatrices du vélo, puisque elles représentent plus de 45 % des personnes interrogées. Les tranches d'âges couvrant les personnes de 30 à 45 ans viennent en deuxième position car elles représentent environ 37 % des personnes interrogées. Il est important de noter que les personnes âgées de moins de 15 ans et les personnes âgées de 15 à 30 ans ne représentent qu'à elles deux, seulement 7 % des usagers (l'enquête n'a pas pu être réalisée lors des trajets vers les structures éducatives, élément qui peut justifier cette donnée). Il est important de noter que les plus de 60 ans représentent toutefois plus de 11 % des personnes interrogées. Dans ce cas, les réponses font apparaître des motivations liées au loisir et à la santé.

On peut penser qu'à chaque tranche d'âge d'utilisateur du vélo sur la commune de Blagnac correspond une motivation particulière de cette utilisation.

Par ailleurs, il est important de souligner la distance parcourue en vélo par l'utilisateur. On a pu voir que plus de 60 % des déplacements se font sur une distance de plus de 2 kilomètres. Ces déplacements sont effectués dans un contexte de loisir. Car plus de 70 % des usagers ont répondu que leur principale motivation à l'utilisation du vélo est de se rendre sur un lieu de loisir. La part des déplacements pendulaires ne concerne qu'un tiers des utilisateurs. Ici, on peut penser qu'il y a une certaine contraction entre l'âge de l'utilisateur et sa motivation. Car nous avons dit précédemment que les personnes âgées de 45 à 60 ans sont les principales utilisatrices du vélo et cette classe d'âge est active. On peut donc penser que ces personnes utilisent essentiellement le vélo pour des trajets liés à une notion de loisir, ou bien on peut que leurs lieux de travail sont mal desservis.

On remarque que 55 % des utilisateurs pratiquent le vélo dans un but personnel, souvent pour le plaisir.

Ensuite, on a pu remarquer que plus de 50 % des usagers pratiquent le vélo dans un but écologique et environnemental. La motivation économique ne vient qu'en troisième place avec environ 30 %. On peut noter que l'utilisation d'un vélo pour un motif d'obligation et de nécessité ne dépasse pas les 8 % des utilisateurs. On peut en déduire ici que la place de l'automobile reste encore le moyen de déplacement le plus utilisé, mais que la notion de protection de l'environnement est importante chez les usagers du vélo.

Les usagers doivent faire face à plusieurs problèmes récurrents. Le premier que l'on peut relever est celui de la continuité des voies cyclables (plus de 60% des utilisateurs rencontrent ce problème-là). Ensuite, vient le problème de sécurité (cité par plus de 50 %). Le troisième problème qui peut être rencontré par les usagers et celui du stationnement (environ 30 % des usagers doivent y faire face).

Afin de percevoir l'évolution des comportements face à de nouvelles pratiques du vélo nous avons demandé aux personnes interrogées si elles utiliseraient système du type « Vélo-Toulouse » s'il était mis en place sur la commune de Blagnac. La réponse a été négative pour plus de 62 %, ce qui peut laisser penser que ce système ne semble pas adapté pour des utilisateurs quotidiens qui sont vraisemblablement équipés et n'ont pas de demande en terme de location.

La principale revendication formulée est celle de la construction de nouvelles pistes cyclables, ainsi qu'une plus grande continuité. La sécurité (notamment avec une meilleure signalisation et un meilleur balisage) fait aussi partie des principales demandes. Enfin, les personnes interrogées souhaiteraient la mise en place de parcs à vélo près de la nouvelle ligne de tramway, ainsi qu'un meilleur accès à l'aéroport.

Cette enquête révèle que les utilisateurs du vélo sur Blagnac sont plutôt les plus de 30 ans, que leurs motifs de déplacements sont généralement liés aux loisirs et essentiellement dans un souci majeur de protection de l'environnement. Elle indique aussi que de nombreuses revendications sont faites sur la qualité du réseau cyclable, facteur qui peut aussi influencer le profil des usagers.

B.Un réseau de transports doux hétérogène

La morphologie et le développement de Blagnac ont donné place à trois types de structures de circulations douces qui ont des usages et des impacts différents.

1. Les aménagements dans les secteurs naturels : les abords de la Garonne

La Garonne et ses berges offrent un environnement propice à la balade et au loisir. Des aménagements de circulations douces y ont été mis en place. Ce secteur est plutôt dédié au « tout terrain », la qualité des voies n'étant pas homogène sur tout le parcours. Cet itinéraire est indiqué sur une brochure distribuée par la mairie comme promenade de découverte, sur laquelle il est indiqué qu'il est préconisé pour les VTT.

Au sud, en limite avec Toulouse, la piste débute sur un parking sans continuité avec la commune voisine, par un chemin étroit long la Garonne, l'espace entre la berge et le domaine privé étant très restreint, quelques mètres seulement.

Ensuite une partie récemment aménagée est proposée, elle longe un parc pour enfants et le parc du Ramier. Tout est fait pour inciter au loisir et à la détente, les aménagements sont sécurisés.

En suivant et jusqu'à la commune de Beauzelle la piste redevient spartiate, non sécurisée, sans signalétique et non entretenue. Certains endroits en sont même dangereux par le manque de balisage et la proximité non délimitée d'équipements dangereux type terrain de 4x4. Pourtant elle rejoint plusieurs secteurs de loisirs qui pourraient faire l'objet d'un traitement plus approprié.

Cette partie des circulations douces de Blagnac nécessite un équipement adapté, elle n'offre pas de réelle liaison avec le reste de la commune, une voie au coeur de jardins familiaux est proposée mais débouche dans un lotissement sans continuité.

Un effort a été porté sur la partie proche du centre ancien, mais le reste manque cruellement d'entretien, de sécurité et de signalisation.

Dans ce cas l'impact sur l'environnement est négligeable dans la mesure où les aménagements sont quasi-inexistants et tirent plus du sentier que de la circulation douce. Par ailleurs, la seule partie réellement aménagée et mise en valeur, a été conçue de façon sécurisée et avec une intégration qualitative dans son environnement.

Cette partie des circulations douces de Blagnac n'a pas encore fait l'objet d'aménagements cohérents, une portion a bénéficié d'attentions qualitatives et le reste conserve des propriétés peu satisfaisantes. Ce parti pris, ne permet donc pas à l'usager d'utiliser une liaison à l'abri de la nuisance des voitures qui pourrait le conduire à traverser la ville de part en part de manière sécurisée. Ce secteur offre un parcours de détente mais peu adapté à des déplacements quotidiens.

Ceci étant, ce secteur de la commune est soumis à la contrainte inondable, donc la possibilité d'urbanisation qui pourrait être préjudiciable à la mise en place de liaisons douces est plus que limitée. Les pouvoirs publics pourront donc à terme mettre en place une vraie

liaison entre Beauzelle et Toulouse, même si les contraintes naturelles sont un élément qui peut aussi limiter les possibilités techniques.

2. Le centre-ville

On peut considérer que le centre-ville est la partie de Blagnac qui correspond au centre historique qui s'est étendu jusqu'à la RD2. On y trouve un bâti assez dense, organisé autour d'un réseau viaire souvent étroit.

La mise en place de circulations douces dans cette typologie est assez complexe, car l'emprise de l'espace public ne permet pas une cohabitation piéton/cycle/voiture sécurisée.

Deux partis peuvent être adoptés dans ce cas, soit une piétonnisation des rues excluant la voiture, soit la libre circulation automobile avec une place restreinte pour le piéton et pas d'aménagement cyclable. Dans le cas de Blagnac la deuxième alternative est appliquée.

Aucun aménagement pour la circulation à vélo n'est prévu les itinéraires débutent hors centre historique.

Des possibilités de stationnement sont proposées aux abords des équipements publics majeurs, type mairie ou lieux culturels, mais aucun itinéraire n'y mène. Par ailleurs les garages à vélo y sont souvent insuffisants.

Le centre pose un vrai problème de sécurité et de continuité avec le reste de la commune. Or une large gamme d'activités et de manifestations s'y déroule.

Certes les difficultés techniques liées à l'organisation du bâti ne permettent pas d'élargissement des voies pour y inclure des liaisons douces. Mais d'autres possibilités type zones limitées à 30 km/h ou la mise en sens unique de certaines rues pour laisser une place aux voies cyclables pourrait permettre un meilleure cohabitation avec la voiture et un accès plus sécurisé, pour les usagers, et notamment les jeunes, qui y pratiquent sport ou culture par exemple.

L'étude d'un plan de déplacement sur ce secteur de la commune vient d'être engagée par la mairie, afin de pouvoir envisager la mise en place d'une zone limitée à 30 km/h. Ce document devrait permettre d'établir un nouveau plan de circulation intégrant des voies piétonnes et cyclables tout en prenant en compte les difficultés techniques liées à la typologie des centres anciens et les problématiques liées au trafic routier.

3. Les extensions de l'urbanisation

Blagnac a vécu un fort essor urbain depuis la seconde moitié du XX^e siècle. En effet, le développement de l'activité aéronautique a amené l'implantation de l'entreprise Airbus et de sous-traitants, partenaires et activités complémentaires. Cette attractivité économique a attiré de nombreux nouveaux habitants. La population de Blagnac a été multipliée par quatre entre les années 1960 et 2000. Cette population s'est installée dans un premier temps dans la continuité du bourg ancien puis a gagné de plus en plus de territoire.

Le tissu urbain issu de ces décennies est très hétérogène, il est composé de collectifs, de lotissements et de pavillonnaire. Au cœur de ces nouvelles constructions ont été aménagés de nombreux équipements publics permettant de répondre aux besoins des nouveaux Blagnacais. Dans ces secteurs se sont aussi constitués des pôles secondaires alliant

logement, équipement, commerces et services. Cette extension étant contenue à l'ouest par le secteur industriel et aéroportuaire et à l'est par le centre ancien et la plaine inondable de la Garonne, elle s'est organisée selon un axe nord-sud.

Concernant le réseau cyclable, on peut noter que de nombreuses discontinuités le grèvent. Les secteurs résidentiels sont peu desservis, les liens avec les autres secteurs de la ville sont peu nombreux. Cette partie de la commune est très routière, peu de place est laissée aux cyclistes.

On peut remarquer que plusieurs des équipements publics ne sont pas reliés, ni le centre commercial.

En effet, plusieurs écoles, complexes sportifs ne sont pas du tout desservis.

Les comportements dans ces secteurs sont aussi un handicap pour les cyclistes, les véhicules sont souvent stationnés sur les trottoirs et mettent en péril la sécurité des piétons et cyclistes. Ces attitudes sont fréquentes dans les secteurs résidentiels où la voiture doit siéger le plus près possible du logement.

Le réseau est organisé le long des axes nord-sud, peu de liaisons transversales sont proposées, ce qui pose des difficultés pour rejoindre le centre ancien, la Garonne ou le secteur industriel depuis les secteurs résidentiels situés au centre de la ville, ce facteur limite l'utilisation du vélo dans le cadre de déplacements quotidiens.

Cette partie majeure de Blagnac dispose d'un réseau hétérogène dans sa composition et dans son état. Plusieurs types de pistes sont proposés avec des niveaux d'équipement et d'entretien variés :

- mixité piéton cycles,
- couloir cyclable sur voie,
- piste cyclable isolée des automobiles et des piétons,
- passages souterrains.

Cet état des lieux révèle une volonté de mise en place de structures au sein d'un tissu existant. Par conséquent les aménagements ne sont pas tous qualitatifs et sécurisés car ils ont du être adaptés à un environnement pas toujours favorable.

Le problème majeur étant la discontinuité des voies qui impose des parcours assez courts et souvent inadaptés aux besoins, surtout pour les plus jeunes qui souhaitent rejoindre leurs structures scolaires ou de loisirs.

Un effort pourrait être porté pour assurer des liaisons plus sécurisés et dirigées vers les lieux les plus fréquentés.

4. Le secteur aéroportuaire et industriel

Se secteur de la commune est entièrement dédié aux activités liées à l'aéroport et à l'industrie aéronautique.

On peut noter que les aménagements cyclables y sont peu nombreux et qu'il n'y a qu'une continuité avec le reste de la commune, vers le nord qui n'est pas le secteur le plus urbanisé. Cet accès fait partie d'aménagements récents créés dans le cadre de la construction des dernières usines pour le montage de l'avion A380.

Un équipement majeur est situé dans cette zone, l'aéroport, et il n'est pas relié au reste du réseau.

Cette partie de Blagnac accueille de nombreuses entreprises et donc chaque jour le flot de déplacements qui s'y opère est considérable. En effet, 14 000 personnes travaillent sur cette zone et 6 millions de passagers transitent par l'aérogare de Blagnac chaque année. Cette zone est souvent encombrée en terme de trafic. L'intégration de voies de circulations douces permettrait de réduire l'impact des déplacements routiers.

Ce secteur très fréquenté n'a pour l'instant pas fait l'objet d'une réelle politique en terme d'aménagement de circulations douces. Cette situation est quelque peu dommageable car il concerne des milliers de déplacement quotidiens qui pourraient être pour une part, effectués en vélo, mais le manque et l'état des infrastructures n'incite pas de changement de comportement pour les travailleurs.

III. INITIATIVES ET REFLEXIONS

A. Les acteurs :

1. Les pouvoirs publics

On retrouve trois principaux acteurs publics : la Mairie de Blagnac, la Communauté urbaine du Grand Toulouse et la Société Tisséo.

1.1 La commune de Blagnac

Aujourd'hui, la commune de Blagnac ne possède plus la compétence en terme de déplacements doux. Cette compétence a été transférée à la Communauté urbaine du Grand Toulouse le 1^{er} janvier 2009. C'est pourquoi aujourd'hui, il est plus difficile de répondre concrètement aux attentes des usagers du vélo sur la commune de Blagnac.

Toutefois, avant de transférer cette compétence, le souci de cet enjeu environnemental était présent dans sa politique communale. En effet, dans le cadre du service environnement, une commission de réflexions sur les modes de transports doux a été mise en place suite aux dernières élections municipales, lors desquelles il avait été promis de doubler les voies cyclables d'ici 2012. Cette commission faisait participer des acteurs publics (élus, représentants du conseil général), des techniciens territoriaux, des acteurs privés (entreprises blagnacaises), des associations et des usagers. Trois axes de réflexions majeurs ont émergé :

- l'état actuel du réseau et les améliorations à apporter,
- le stationnement des vélos,
- les projets à réaliser en priorité pour assurer les continuités.

A cet effet, trois documents ont été réalisés par les membres de cette commission :

- un état des lieux du réseau,
- un état des lieux des parcs de stationnement,
- un plan des déplacements doux,

Ce travail au sein de la commission a permis de définir des priorités dans les aménagements et d'initier un dialogue entre la commune et les autres acteurs des déplacements doux.

Les problèmes que la Mairie a pu rencontrer sont liés au fait qu'avant le 1^{er} janvier 2009, il existait trois acteurs publics pour l'aménagement des voies cyclables : la commune de Blagnac, le SIVOM Blagnac Constellation et le Grand Toulouse. Ces trois structures n'avaient pas nécessairement les mêmes priorités d'aménagement. Ceci a pu entraîner certains retards au sein de ces aménagements. Actuellement, seule la structure du Grand Toulouse a la possibilité d'intervenir sur la compétence des transports doux, sur les aménagements, l'entretien des voies cyclables et sur la mise en place de mobilier urbain. Avec cette structure unique qu'est le Grand Toulouse, la commune de Blagnac doit faire face à des difficultés en terme de priorités vis-à-vis des projets déjà engagés. Ces mêmes projets font émerger des difficultés en terme de propriété et de domanialité car la commune est composée de propriétés communales, départementales et étatiques sur le domaine public, cela pose des problèmes d'intervention longs à résoudre.

Actuellement, la Mairie a des projets de liaisons le long de la ligne E du tramway.

Un autre projet est à l'étude, concernant la continuité du tramway avec Toulouse avec un système de type « vélo-Toulouse », mais à l'heure actuelle rien n'est défini ni au niveau de l'implantation du système, ni en terme de choix du concessionnaire.

1.2 Le Grand Toulouse

Le 1^{er} janvier 2009 la communauté d'agglomération du Grand Toulouse a laissé la place à une communauté urbaine. Elle représente 25 communes et 670 000 habitants. Cette nouvelle structure est divisée en 8 pôles de proximité regroupant chacun plusieurs communes par secteur géographique.

Ce changement de statut a induit des transferts de compétences, elle gère aujourd'hui:

- Voirie et transports,
- Equilibre social et politique de la ville,
- Equipements culturels et de loisirs,
- Environnement et cadre de vie
- Assainissement,
- Perspectives et développement économique,
- Aménagement urbain et développement aéronautique et spatial.

Avec la création de la communauté urbaine se sont greffées de nouvelles compétences qui ont naturellement augmenté les ressources de cette structure, le but étant de mutualiser les services et d'harmoniser les actions à l'échelle communautaire.

Mais, la conséquence directe est que les communes perdent leur possibilité d'action directe sur certains domaines, dont les transports doux.

Dans cette phase de transition deux problématiques majeures apparaissent : la poursuite des aménagements prévus et la disparité d'équipements entre les différentes communes.

En effet, les communes qui composent cette structure n'avaient, avant de l'intégrer, pas toutes les mêmes politiques communales, ni les même niveaux d'équipement.

La communauté urbaine étant relativement récente, il est difficile de pouvoir déceler l'impact de ses actions à l'heure actuelle.

Concernant les transports doux à Blagnac, les projets engagés et dont les budgets avaient déjà été attribués ont été poursuivis, certains autres aménagements prévus seront réalisés, mais les priorités de la communauté urbaine ne sont pas les mêmes que celles de la commune. L'échelle de réflexion ayant largement été modifiée, les enjeux vont certainement être différents que lorsqu'elle était communale.

On peut penser que les actions de la communauté urbaine vont porter sur les secteurs les moins desservis et sur ceux ayant un enjeu communautaire.

Face à cette position Blagnac possède un atout, sur son territoire est aménagée une zone d'intérêt communautaire, la ZAC Andromède, de ce fait on peut envisager que les liaisons vers ce nouveau quartier vont être renforcées. Mais on peut se demander si les efforts portés en direction de ce secteur ne se feront pas au détriment du reste de la commune.

Le transfert de la compétence de l'aménagement des voies cyclables à cette nouvelle structure réoriente les politiques d'aménagement au niveau intercommunal, une nouvelle donne se met en place à une large échelle pour privilégier l'intérêt communautaire, reste à définir si l'intérêt de l'utilisateur sera le même.

1.3 Tisseo

Un autre acteur public est la société Tisséo. C'est en 2002 que la marque Tisséo fait son apparition dans le paysage urbain. A sa création en 1972 elle était le syndicat mixte des transports en commun (SMTC) et regroupait les collectivités locales qui faisaient partie du réseau de transports en commun lié à Toulouse.

Aujourd'hui, elle est composée de la communauté urbaine du Grand Toulouse, du Sicoval et du syndicat intercommunal des transports de la région toulousaine, représentant au total 84 communes. Le comité syndical qui la dirige est majoritairement composé par les élus du grand Toulouse. Tisséo est propriétaire de l'ensemble des structures de transports en commun et assure l'exploitation du réseau métro et bus.

Dans un contexte de développement économique et d'urbanisation en pleine mutation, Tisséo s'est engagée pour le bien être de chacun en développant une politique de transport urbain cohérente et responsable. Cette volonté s'inscrit également dans l'élaboration du plan de déplacement urbain (le PDU) menée depuis 30 ans par le syndicat mixte.

Tisséo-Smtc est le garant du développement du réseau ainsi que de la logique d'investissement en terme de priorité, de fonctionnalité et d'innovations techniques.

Le principe de Tisséo est de concevoir la ville de demain, ses objectifs sont de :

- Rationaliser l'utilisation de la voiture,
- Développer les transports en commun,
- Soutenir l'émergence des modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière : Marche à pied, Vélo, Roller...
- Être à l'écoute, des attentes sociales, culturelles et économiques exprimés par les habitants.

Mais ces objectifs premiers ne sont pas forcément en cohérence avec les projets qu'elle réalise. C'est notamment le cas sur Blagnac dans le cadre de l'aménagement de la ligne E avec la mise en place de parcs à vélo. En effet, Tisséo avait indiqué au départ du projet du tramway, que cinq parcs seraient installés aux abords des stations afin de permettre aux usagers du tramway de les rejoindre en vélo. Mais à l'heure actuelle, plus aucun n'est prévu. La commune de Blagnac a fait connaître son mécontentement, mais elle n'a pas le pouvoir d'intervenir puisqu'elle ne possède plus la compétence en matière de circulations douces et que le projet est entièrement géré par Tisséo.

Aujourd'hui, on peut donc constater une contradiction entre les objectifs affichés de Tisséo et ses actions concrètes sur la commune de Blagnac, ce au détriment des usagers des modes de transports doux du type vélo.

La place des acteurs publics est primordiale dans le développement des circulations douces. Or on peut remarquer que les intérêts des différents acteurs ne sont pas forcément convergents et que les transferts de compétences laissent peu de marge de manœuvre à la commune qui est l'interlocuteur des citoyens et usagers.

2. Les acteurs privés

2.1 Les entreprises

Blagnac regroupe un large nombre d'entreprises, notamment liées au secteur aéronautique et aéroportuaire. Le moyen pour des entreprises d'avoir un impact sur les déplacements est la mise en place d'un Plan de Déplacements Entreprise (PDE). Ce document est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles en favorisant l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. Sa mise en œuvre est encouragée par les autorités publiques, car il représente de nombreux avantages pour les entreprises, les salariés et la collectivité. Le PDE est un vrai projet d'entreprise qui peut s'inscrire dans un système de management environnemental. Le PDE est une des composantes des Plans de Déplacements Urbains.

Plusieurs mesures peuvent entrer dans le Plan de Déplacements Entreprise :

- La promotion du vélo (mise en place d'un stationnement sécurisé),
- L'amélioration de l'accès des bâtiments par les piétons.

Les avantages d'un PDE pour une entreprise sont nombreux. La mise en œuvre d'un tel document répond à une logique de développement durable, puisque les bénéfices sont à la fois d'ordre économique, social et environnemental :

- Économique, car le PDE permet à l'entreprise de diminuer les coûts imputés aux transports et d'optimiser son fonctionnement à travers ses déplacements, donc d'augmenter sa productivité.
- Social, car le PDE entraîne une diminution des frais de déplacements domicile/travail des salariés et améliore leurs conditions de travail et de transport. Le PDE est aussi un outil de dialogue social dans une entreprise.
- Environnemental, car le PDE, en favorisant les solutions alternatives à la voiture individuelle et en maîtrisant les déplacements, permet de limiter les nuisances correspondantes, de réduire la demande énergétique et de récupérer des espaces publics notamment en diminuant le stationnement sur la voie publique.

La société Airbus a présenté son PDE en septembre 2005. La problématique principale qui a mené à la rédaction de ce document est liée à la saturation des parkings, aux embouteillages et à la raréfaction de la surface constructible. Cette situation est liée à une forte utilisation de la voiture de façon isolée et à une desserte en transports en commun peu satisfaisante. Afin de remédier à ces désordres le PDE envisage des améliorations de certains secteurs routiers, le développement des transports en commun et l'incitation à l'utilisation du vélo. Le site d'Airbus étant relativement vaste le PDE concerne également la mise en place de moyens de déplacements propres pour circuler au sein de l'entreprise type voitures électriques ou accès vélos.

L'aéroport de Toulouse-Blagnac a également mis en place un PDE, qu'elle applique aussi aux entreprises travaillant sur son site. Il a pour but d'inciter les salariés de la plateforme à utiliser d'autres moyens de transports que leur véhicule motorisé. Un partenariat est développé avec Tisséo pour développer les transports en commun et les modes doux,

notamment avec l'ouverture d'une ligne de bus depuis le centre de Blagnac desservant l'aéroport.

D'autres entreprises de ces secteurs ont également élaboré des PDE, participent et soutiennent des manifestations incitant à l'utilisation du vélo. Par exemple, une fois par an une journée est organisée par une association en partenariat avec des entreprises privées, la journée « allons y à vélo », elle a pour but d'inciter le personnel à se rendre sur son lieu de travail à vélo et récompense les entreprises ayant le plus de participants.

Cette volonté d'action allie les caractères économiques, sociaux et environnementaux, même si des initiatives sont élaborées en concertation avec les acteurs publics, les actions et leurs effets sont soumises à l'acceptation et au changement de comportement travailleurs.

2.2 Associatif : l'ABAVE

Une association fait partie des acteurs de la commune en terme des circulations douces : L'ABAVE (Association Blagnac A Vivre Environnement). Créée dans les années 1980, son but est environnemental, et un de ses objets de revendication principal est le réseau cyclable de Blagnac.

L'ABAVE a fait partie des structures consultées et participants aux commissions modes doux organisées par la commune, elle a rédigé les états des lieux du réseau cyclable et des garages à vélo.

Son action est essentielle à plusieurs niveaux:

- elle fait partie des interlocuteurs de la commune pour les problèmes liés au réseau cyclable, elle fait partie de la commission de réflexion sur les modes doux,
- elle est porteuse de revendications d'usagers auprès des pouvoirs publics,
- elle est un relais d'information pour les usagers qu'elles émanent d'autres associations, de la presse, des résultats des commissions, des projets en cours ou à venir, ...
- elle organise des manifestations pour sensibiliser les citoyens à l'utilisation des modes de transports doux,
- elle représente la voix des usagers dans le cadre des projets publics (par le biais de consultations de la mairie ou l'expression de revendications au cours des enquêtes publiques).

Après plus de vingt ans d'action, le sentiment des membres est partagé, elle est écoutée par les élus, certaines des revendications trouvent une issue favorable, mais concernant les projets structurants de la commune la voix de l'Abave n'est pas toujours entendue, phénomène qui a tendance à épuiser un investissement bénévole.

Cet acteur est essentiel, il est l'intermédiaire entre usagers et élus locaux, il permet de porter des revendications dont la résonance est plus importante collectivement qu'individuellement.

D'ailleurs l'Abave s'associe avec d'autres collectifs pour porter des revendications au niveau intercommunal, notamment des associations qui opèrent sur la commune de Toulouse, l'association Vélo, afin de promouvoir des aménagements sur les liaisons intercommunales en particulier.

B. Initiatives

1. Publiques

Le P.D.U (Plan de Déplacements Urbains) en vigueur a été approuvé en 2001 et aussitôt mis en révision. Selon le calendrier prévisionnel de l'étude, la révision devrait être approuvée fin 2009. Ce projet est porté par un syndicat mixte composé du Grand Toulouse, du Sicoval et du Syndicat Intercommunal des Transports publics de la région toulousaine. Le PDU doit suivre des objectifs déterminés par la loi, à savoir :

- Anticiper l'implantation des infrastructures,
- Rationaliser la circulation automobile: partage de l'espace public et gestion du stationnement,
- Développer les transports collectifs - métro, bus, train et l'Intermodalité,
- Préserver l'environnement et le bien-être des habitants,
- Prendre en considération le transport et la livraison des marchandises et leurs incidences sur la ville,
- Inciter les entreprises et administrations à établir des plans de mobilité,

Cette démarche se fonde sur le travail et la réflexion de plusieurs acteurs :

- 1 Commission de Suivi Tisséo, en partenariat avec le SMEAT,
- 1 Commission Partenariale de Suivi,
- 1 COTECH Tisséo, avec l'appui de partenaires : collectivités membres, AUAT et Ville de Toulouse,
- 1 Commission Partenariale Technique,
- 6 Commissions Thématiques.¹

Les objectifs affichés d'ici 2020 sont :

- porter la part des transports en commun à 23 %, elle est à 16 % actuellement,
- réduire la part de l'automobile à 70 %, elle est à 76 % actuellement.
- Passer de 5 % à 7 % pour le vélo.

Le projet principal qui concerne Blagnac est l'extension de la ligne de tramway vers l'aéroport d'ici 2013.

A l'heure actuelle les projets précis en terme d'aménagements liés à la circulation en vélo ne sont pas encore communiqués.

¹ Source TISSEO

2. Privées

Plusieurs initiatives favorisant les modes de transports doux sont d'origine privées comme les PDE.

Les associations sont un acteur majeur également, elles organisent notamment des manifestations ponctuelles pour sensibiliser les citoyens et mettent aussi en place des opérations permanentes pour faciliter l'utilisation des circulations douces.

L'Organisation Bus Cyclistes est une association créée en 2005 à l'initiative d'un cycliste qui a souhaité organiser un itinéraire entre Lèguevin et une entreprise située dans la zone aéronautique de Blagnac.

Cette première initiative ayant eu du succès, dans un premier temps dans le cadre de la journée « allons-y à vélo » (manifestation annuelle incitant l'utilisation du vélo pour se rendre sur son lieu de travail) puis au quotidien, plusieurs itinéraires ont été mis en place et ont rapidement dépassé les frontières du parc aéronautique. En effet ce système est actuellement utilisé dans les villes de Toulouse, Paris, Marseille, Lyon, Bordeaux , Grenoble.

Le créateur de l'association, Hervé Bellut, a mis en place un système permettant de s'adapter aux besoins des usagers et s'adressant à tous types de pratiquants, initiés ou confirmés. L'association assure les missions suivantes :

- Le bus d'accompagnement: sur rendez-vous, pour accompagner sur le terrain un nouveau cycliste, et lui faire découvrir un itinéraire répondant à son besoin.
- Le bus régulier: fonctionnement à une date prédéterminée (en général le 1er Vendredi de chaque mois): c'est l'occasion régulière de se regrouper pour créer un effet d'entraînement avec davantage de motivation et de convivialité,
- Les conseils d'itinéraires : le leader connaissant bien la zone de son itinéraire peut conseiller le meilleur,
- Les conseils pratiques et de sécurité. ²

Aujourd'hui 87 lignes sont opérationnelles en France dont 39 dans la région toulousaine et 12 qui s'achèvent à Blagnac. Cette initiative originale a rapidement trouvé un écho auprès de la population et s'est développée en quelques années seulement avec une concentration particulière sur Blagnac.

Ce phénomène est représentatif d'un certain désir d'évolution dans les déplacements pendulaires, évolution qui s'opère plus facilement dans un cadre collectif.

² Informations source : www.buscyclistes.org

IV. UNE NOUVELLE APPROCHE DES DEPLACEMENT ALTERNATIFS

Aujourd'hui les politiques d'aménagement du territoire prennent de plus en plus en compte la notion de déplacements alternatifs dans leurs évolutions, soit au niveau de l'aménagement des secteurs existants, soit dans la création de nouveaux quartiers.

A Blagnac deux projets majeurs vont modifier la morphologie de la commune, la ZAC Andromède et la ligne E tramway. Dans le même temps, les secteurs existants continuent leur évolution, notamment la zone aéronautique. La notion des circulations douces est intégrée de façon différente sur ces projets.

1. Les évolutions du secteur aéronautique et aéroportuaire

Ce secteur est en forte évolution d'une part avec l'augmentation permanente du trafic de l'aéroport, et d'autre part avec le développement du secteur aéronautique, notamment lié à de nouveaux programmes industriels.

Jusqu'à la desserte en terme de liaisons cyclables était très peu satisfaisante par le manque de continuité avec le reste du réseau et le manque de pistes.

L'aéroport possède une politique environnementale qui explique que le développement d'un aéroport ne peut s'imaginer sans la prise en compte et le respect de la qualité de vie des riverains et du milieu naturel. C'est pourquoi l'aéroport Toulouse-Blagnac a pris des engagements dans une démarche de management des risques qualités, sécurité, sûreté et environnement. Cette démarche environnementale se fait dans une logique de développement durable. Les actions déjà réalisées ou en cours sont en parfaite cohérence avec la convention du Grenelle de l'Environnement et l'engagement des aéroports.

Cet aéroport ne cesse aujourd'hui de développer davantage sa démarche environnementale, ce qui pourra lui apporter la signature d'un code de bonne conduite.

L'intégration de la « vie cyclable » dans cette zone aéroportuaire ne cesse de progresser. Mais on voit toutefois un décalage entre les priorités de la Mairie et les attentes des usagers.

Aujourd'hui, l'aéroport et le secteur aéronautique sont l'une des principales priorités de desserte de la Mairie. Cette année des aménagements ont eu lieu sur la rue Rolland-Garros où l'on peut désormais voir une piste cyclable, mais il manque toujours des continuités. Un problème se pose au sud-est de l'aéroport mais des difficultés liées à la propriété des terrains subsistent. Les liaisons pour rejoindre le secteur industriel seront développées et renforcées, notamment pour relier la partie urbanisée de Blagnac. Mais comme on peut l'observer un seul axe fait l'objet d'aménagement, et il n'est prévu qu'un seul point d'entrée sur la zone. Cet aménagement montre une volonté d'amélioration du réseau mais reste contraignante d'accès pour les usagers car il ne propose qu'une seule alternative à laquelle le cycliste doit se plier.

Dans ce cas l'évolution du réseau et la prise en compte des besoins des utilisateurs du vélo apparaît mais semble encore loin d'une utilisation aussi aisée que celle que propose le réseau routier automobile, élément de frein à la progression de l'utilisation du vélo pour les trajets pendulaires.

2. L'intégration du tramway

La ligne E du tramway reliera a station de métro Toulouse Arènes à la station Garossos située sur la partie de la ZAC Andromède sur la commune de Beauzelle.

Ce projet de déplacement alternatif est un réel outil de diminution de l'utilisation de la voiture et de développement durable, mais il est aussi l'occasion d'une réelle restructuration urbaine des quartiers qu'il dessert. En effet, le tramway sera placé au centre de la voie et la voiture reléguée à un second plan. Ce projet bénéficie d'une intégration paysagère qualitative qui gomme l'aspect routier et insécuritaire de certaines voies actuelles.

Cette mutation de l'espace public a permis de réintégrer des pistes cyclables sur certains secteurs, voire d'en créer. De fait l'intégration de ce nouveau mode de transport replace, par l'aménagement des espaces publics qu'il a entraîné, le cycliste sur un espace qu'il peut s'approprier car continu et sécurisé le long de la ligne.

Sur la partie nord, des aménagements qualitatifs sont réalisés, avec des largeurs de voies suffisantes pour permettre la cohabitation tramway/autos/piétons/cycliste, il s'agit de la partie aménagée dans le cadre de la ZAC Andromède.

Sur la partie intégrée à l'urbanisation existante, des pistes sont créées ou réaménagées dans le cadre des travaux du tramway jusqu'au point nodal de la rue des Mûriers.

En revanche, le long de la route de Grenade sera aménagée une voie où devront cohabiter tramway/voiture/cycles. Situation assez difficile à imaginer, sachant que c'est une voie très empruntée qui est souvent encombrée.

Enfin, comme nous l'avons vu précédemment, les stations de tramway offriront donc la possibilité d'être reliées entre-elles en vélo mais pas de pouvoir y stationner, de plus elles ne sont pas reliées au reste du réseau cyclable.

Le projet de tramway est une solution de déplacement alternatif de premier choix d'un point de vue environnemental. Mais on peut constater que son intégration dans des milieux urbanisés peut s'avérer difficile et inégale d'un secteur à l'autre. Enfin, ce mode de transport est censé inciter à l'utilisation de moyens alternatifs mais il ne favorise pas la combinaison de plusieurs d'entre-eux.

Cette ligne est une opportunité formidable pour Blagnac qui va permettre une requalification et un renouvellement de certains quartiers tout en favorisant un mode de déplacement respectueux de l'environnement. Il est cependant dommageable que la démarche n'ait pas été menée jusqu'au bout pour proposer un réseau cyclable sécurisé tout le long et que des liaisons avec les autres secteurs de la ville n'aient pas été mises en place.

1. La Z.A.C Andromède : un éco quartier

La Z.A.C Andromède est un projet de 210 hectares porté par le Grand Toulouse et articulé autour du projet Constellation lié au lancement de l'avion A 380. Ce futur quartier, dont les études ont débutées en 2001, est un projet ambitieux qui associera des fonctions d'habitat, de commerce et d'équipements, soit à terme de 10 ans :

- 800 logements collectifs et individuels dont 20% de logements sociaux, soit environ 8 000 habitants ;
- 140 000 m² de bureaux soit environ 6 000 emplois ;

- Un petit centre commercial avec boutiques et commerces de proximités ;
- Des équipements publics : lycée, gymnase, école, crèche, centre de loisirs, maison de retraite, gendarmerie, complexe sportif, ...
- Un parc urbain de 70 hectares composé d'espaces verts (arbres, champ de colza, ...) et d'équipements de loisirs.
- Des transports favorisant les modes de déplacement doux sans exclure la voiture : tramway, réseaux de bus interconnectés, pistes cyclables.³

La SEM Constellation, société d'économie mixte aménageur du projet, a affiché d'entrée une volonté de prise en compte des enjeux environnementaux dans l'aménagement de ce quartier. En effet, les enjeux d'aménagement retenus dans le cadre de cet éco quartier sont :

- Qualité architecturale,
- Qualité environnementale,
- Qualité d'usage des logements,
- Mixité sociale et générationnelle,
- Priorité aux modes de déplacements doux.

Les modalités d'intégration des déplacements doux sont affichées à plusieurs niveaux avec notamment un maillage des pistes cyclables dans tout le quartier et en lien avec la ligne de tramway.

Ce quartier innovant exprime une nouvelle approche du développement des transports doux en l'intégrant en amont des aménagements, plutôt qu'une composition avec l'existant comme il est procédé dans des tissus plus anciens. L'utilisateur est placé au centre du projet de telle manière que cela fasse partie prenante du mode de vie dans ce quartier où tout est tourné vers le développement durable.

La mise à disposition de liaisons sûres et continues devrait même avoir un effet incitatif à l'utilisation de transports doux, cycles notamment, pour les futurs occupants de ce quartier et influencer les comportements face aux déplacements.

L'aménagement d'un quartier entier, permet ici la prise en compte et l'intégration des déplacements doux au titre de réel moyen de déplacement et plus au titre d'élément annexe et marginal à la circulation automobile.

V. CONCLUSION

Les circulations douces dans une commune périurbaine telle que Blagnac sont de nature très hétérogènes en fonction du secteur où elles sont situées et de son évolution. Les difficultés sont multiples, liées à la fois aux acteurs qui les organisent et à la fois à une évolution de l'urbanisation à laquelle elles doivent s'adapter.

On peut tout de même noter que Blagnac évolue en intégrant la notion de circulations douces dans ses projets et dans son tissu existant, tout en essayant d'être à l'écoute des usagers et en intégrant les contraintes extérieures.

En outre, les différents acteurs de ce réseau ont également une position qui vise à intégrer de plus en plus les notions de développement durable, et notamment les modes de déplacements doux.

Cette évolution globale vers des modes de transports s'orientant dans le sens d'une démarche de développement durable en terme de déplacements et des nuisances qu'ils génèrent, amène à penser que les circulations douces feront partie intégrante de l'évolution des modes de vie et de l'urbanisation de demain.

³ Données Grand Toulouse

SOURCES DOCUMENTAIRES

- Mairie de Blagnac,
- site internet : geoportail.fr,
- site internet : auat.org,
- site internet : www.semconstellation.com
- site internet : www.grandtoulouse.org
- site internet : www2.securiteroutiere.gouv.fr
- site internet : www.transports.developpement-durable.gouv.fr
- site internet : www.buscyclistes.org
- site internet : www.debatpublic-contournement-toulouse.org
- site internet : www.toulouse.aeroport.fr
- site internet : www.toulouseallonsyavelo.free.fr
- site internet : www.ademe.fr
- site internet : www.plan-deplacement.fr
- site internet : www.tisseo.fr

ANNEXES

Questionnaire(28 personnes interrogées)

A quelle fréquence utilisez-vous le vélo ?

- tous les jours de la semaine
- le week-end
- 2 à 3 fois par semaine
- plusieurs fois par mois
- très rarement

Quelle distance parcourez-vous en vélo ?

- moins de 1km par jour
- entre 1 et 2km par jour
- entre 2 et 5 km par jour
- entre 5 et 10 km par jour
- plus de 10 km par jour

Quels sont les motifs de vos déplacements à vélo ?

- lieu de travail
- lieux de loisirs
- lieux de consommation
- personnel
- autre

Quelles sont vos motivations à l'utilisation de ce mode de transport ?

- motivations économiques
- par nécessité, par obligation
- par rapidité
- motivations écologiques, environnementales
- autres

Quels sont les problèmes que vous rencontrez ?

- problèmes de stationnement
- problèmes de sécurité
- problèmes sur la continuité des voies cyclables
- autres

Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?

- moins de 15 ans
- de 15 à 30 ans
- de 30 à 45 ans
- de 45 à 60 ans
- plus de 60 ans

Utiliseriez- vous un système de type « vélo-Toulouse » s'il était mis en place à Blagnac?

- oui
- non

Quel type d'améliorations souhaiteriez-vous voir apportées sur les circulations douces à Blagnac ?

Entretiens :

SYNTHESE DE L'ENTRETIEN DU 25/06/09 AVEC GAEL DUREAU MEMBRE DE L'ABAVE ET DES COMMISSIONS DEPLACEMENT MODES DOUX A BLAGNAC compléments par entretien téléphonique du 26/06/09 avec MARIE-PIERRE BES SECRETAIRE DE L'ABAVE

- Pouvez-vous me parler de l'Abave (Association Blagnac A Vivre Environnement) : création, but, actions, revendications?
- *L'Abave est une association à but environnemental. Elle a été créée en 1983 lorsque le projet de la rocade Fil d'Ariane a isolé tout un quartier du reste de la ville de Blagnac. Après quelques actions, les activités de l'association se sont essouffées et elle a été relancée en 1992. Elle a mené de nombreuses actions dans le passé pour des problèmes environnementaux et plus particulièrement liés aux cycles. Aujourd'hui, plusieurs de ses membres sont un peu désabusés car la voix de l'association n'a pas toujours été écoutée et prise en compte sur des dossiers importants. Malgré tout elle reste active, dans le cadre de commissions autour des circulations douces sur la commune, elle est un interlocuteur référent de la mairie et est également un relai d'informations pour des citoyens sensibilisés aux problématiques environnementales et de circulations douces.*
- Les commissions modes doux : qui en est à l'initiative, qui les compose, quelles en sont les revendications et ont-elles trouvé un écho?
- *L'initiative de ces commissions a été communale. Elles étaient composées d'associations, des services techniques et environnementaux de la commune, d'élus, d'utilisateurs, d'acteurs privés (entreprises, aéroport, centre commercial Leclerc, ...), de Tisseo, du Conseil Général et des élus.
Les revendications principales des associations et usagers portaient essentiellement sur les continuités des pistes cyclables, les problèmes de sécurité et le stationnement aux abords des lieux publics et privés fréquentés par le public.
Elles ont fait l'objet de plusieurs ateliers : pistes cyclables, signalisation, garages à vélo, tramway, bus.
L'association a produit plusieurs documents pour permettre une réflexion globale sur le sujet, notamment un état des lieux des pistes cyclables et des garages à vélo sur la commune.
Un plan de déplacement a été élaboré, il devrait être prochainement diffusé. Les usagers ont pu faire part des problèmes rencontrés sur le réseau.
Les échanges avec la mairie pour des dysfonctionnements ont été en partie fructueux, les acteurs privés n'ont pas toujours été sensibles aux revendications présentées.
Elles ont permis d'instaurer un dialogue avec les techniciens de la commune et d'améliorer l'état du réseau sur certains secteurs.
Les revendications portaient également sur le manque de transversalité du réseau qui est essentiellement organisé sur des axes nord-sud, mais les aménagements semblent difficiles à mettre en place.
Les commissions ont cessé de se réunir,*
- Avez-vous été consulté dans le cadre des projets communaux ou intercommunaux type ligne de tramway ou Andromède?

- *Dans le cadre des commissions, l'association a formulé des demandes de mise en place de garages à vélo aux stations du tramway, mais le projet n'a pas été retenu dans la phase d'aménagement par Tisseo. Concernant la ZAC Andromède l'association n'a pas été consultée.*

L'association participe et s'exprime dans le cadre de toutes les enquêtes publiques, mais il semblerait que leurs requêtes ne soient pas souvent prises en compte.

Récemment une partie des berges de la Garonne a été aménagée mais il y a pas de continuité, l'association a interpellé à plusieurs reprises et depuis plusieurs années les pouvoirs publics pour remédier à ce problème mais pour l'instant aucun aménagement n'a été effectué.

- *Y a-t-il des initiatives particulières types cyclo-bus?*
- *Le cyclo-bus est organisé par le biais d'une association Bus Cycliste, elle est destinée aux actifs pour se rendre sur leur lieu de travail. Il n'en existe pas à d'autres niveaux type accompagnement scolaire.*

L'association organise plusieurs manifestations pour sensibiliser les citoyens comme la journée voie verte avec l'association Vélo de Toulouse.

- *Y a-t-il des conflits particuliers auxquels vous avez été confrontés?*
- *Le problème de la cohabitation cycles-voiture est omniprésent, les accidents sont communiqués à la mairie afin de prévoir des aménagements sur les secteurs accidentogènes. Les demandes de l'association pour y remédier et de procéder à la séparation systématiques des voies circulées et cyclables.*

L'association fait régulièrement des relevés d'état des pistes et des points dangereux, elle les transmet à la mairie qui est réactive d'une manière générale.

- *Quel est votre ressenti sur, avez vous l'impression d'être écoutés?*
- *L'association est écoutée par les élus, certaines des revendications trouvent une issue favorable, mais concernant les projets structurants de la commune la voix de l'Abave n'est pas toujours entendue, phénomène qui a tendance à épuiser un investissement bénévole.*

SYNTHESE DE L'ENTRETIEN DU 08/07/09 AVEC CAMILLE PONS SERVICE ENVIRONNEMENT MAIRIE DE BLAGNAC

- Pouvez-vous nous indiquer quelles sont les compétences de la commune de Blagnac en terme de déplacements doux?
- *Depuis le 01/01/2009 avec la création de la communauté urbaine la commune de Blagnac n'a plus la compétence des aménagements des voies cyclables qui a été transférée à cette structure intercommunale. Mais c'est encore la commune qui définit les projets et leur priorité.
Trois compétences environnementales ont été transférées à la communauté urbaine : déplacements et transports, gestion des déchets, eau et assainissement. La rapidité de la création de cette structure n'a pas permis de structurer tous les services en amont, par conséquent les projets risquent de mettre plus de temps que prévu à se réaliser.*
- Les commissions modes doux : qui en est à l'initiative, qui les compose, quel est leur fonctionnement et leurs retombées?
- *Durant la campagne électorale pour les élections municipales, la liste élue avait comme projet de doubler le réseau de circulations douces, suite aux élections une commission de réflexion sur les modes doux a donc été mise en place.
Le but était d'initier une réflexion avec les acteurs associatifs, privés et la commune pour faire émerger des enjeux de projets d'aménagement réseau doux. Il y a eu trois axes de réflexions majeurs : l'état actuel du réseau et les améliorations à apporter, le stationnement des vélos et les projets à réaliser en priorité pour assurer des continuités. A cet effet trois documents ont été réalisés par les membres de la commission : un état des lieux du réseau, un état des lieux des parcs de stationnement et un plan de déplacements doux. Le travail de cette commission a permis de faire émerger des priorités dans les aménagements et d'initier un dialogue entre la commune et les autres acteurs des déplacements doux.*
- Quelles sont les difficultés rencontrées pour mener à terme ces projets?
- *Jusqu'au 01/01/09 il y avait 3 acteurs publics pour l'aménagement des voies cyclables : la commune de Blagnac, le SIVOM Blagnac Constellation et le Grand Toulouse. Ces trois structures n'avaient pas nécessairement les mêmes priorités d'aménagement, ce qui a pu engendrer un certain retard. A l'heure actuelle seul le Grand Toulouse peut intervenir sur le domaine cyclable, la mairie ne peut ni en assurer l'aménagement ni l'entretien. La mise en place de mobilier urbain pour les cycles est également de compétence intercommunale.
En plus du problème de compétence, les projets font souvent émerger des difficultés en terme de propriété et de domanialité, la commune est composée de propriétés communales, départementales et étatiques sur domaine public, cela pose des problèmes d'intervention longs à résoudre.*
- Quels sont les projets de liaisons dans le cadre de la ligne E du Tramway, y a-t-il des projets de parcs à vélo autour des stations ?
- *La partie de la ligne à partir de Toulouse le long de la route de Grenade (RD2) sera partiellement cyclable pour des raisons techniques de largeur de voie, certaines portions feront cohabiter tramway, voiture et cycles sur la même voie.*

A partir de l'allée des muriers (point nodal qui quitte le tracé de la route de Grenade) des pistes cyclables seront aménagées jusqu'à Andromède.

Concernant les parcs à vélo, Tisséo avait indiqué au départ du projet, que 5 seraient mis en place, mais à l'heure actuelle plus aucun n'est prévu. La commune a fait connaître son mécontentement, mais elle n'a pas le pouvoir d'intervenir.

- *Pensez-vous que suite au tram, pour assurer une continuité avec Toulouse un système type vélo-toulouse sera mis en place?*
- *Le projet est à l'étude mais des questions techniques et juridiques se posent en terme fournisseur de service, donc la question n'est pas encore tranchée..*
- *Comment est géré le thème circulations douces dans le cadre de la ZAC Andromède ?*
- *La ZAC Andromède étant une création complète de secteur urbain il a été très facile d'intégrer des liaisons douces dans l'aménagement. Les circulations douces faisaient partie du cahier des charges de l'éco-quartier.*
- *Pourquoi certains aménagements récents de voies n'ont pas fait l'objet d'intégration de voies cyclables, type avenue du Général Compans qui est une voie assez large réaménagée récemment mais où aucune voie cyclable n'a été mise en place ?*
- *Les conflits avec les riverains sont nombreux et parfois le stationnement prime dans les aménagements, il faut également gérer la question des réseaux souterrains, dans ce cas la conjonction de ces deux contraintes a fait que les abords de la voie ont été dédiés au stationnement.*
- *Pourquoi aucun aménagement n'est intégré au centre ancien?*
- *En fait une étude de plan de déplacement vient d'être confiée à un bureau d'étude pour envisager des nouveaux sens de circulation afin d'intégrer des voies de circulations douces, la réflexion actuelle se dirigerait vers la mise en place d'une zone 30 sur ce secteur de la commune.*
- *Quels sont les projets d'aménagement envisagés à court-terme ?*
- *La continuité de la berge de la Garonne vers Toulouse, la route de Grenade, la liaison vers le secteur industriel par le rond-point Dewoitine, le but étant de créer des liaisons vers l'aéroport et le secteur aéronautique. Les travaux liés au tram font aussi que la concomitance de trop de projets n'est pas possible.*
- *Quels sont les problèmes principaux rencontrés avec les usagers?*
- *Ce sont les accidents, certains secteurs ne sont prévus que pour les piétons et sont donc étroits, mais ils sont empruntés par les vélos, donc il arrive qu'il y ait des accidents mais des mesures sont étudiées sur les points les plus dangereux.*