

12. Les déplacements dans le Nord et Nord-Est Toulousain

12.1. Le Collectif des Associations du Nord-Est Toulousain

Un collectif d'associations locales, **C.A.N.E.T.** travaillant à l'amélioration du cadre de vie dans le Nord-Est toulousain apporte ici sa contribution au PDU associatif, à partir d'une étude effectuée sur le SDAU et le schéma de développement de ce secteur tel qu'il est proposé. Des propositions en matière de voirie et transports sont ensuite émises et complètent tout naturellement le projet de PDU associatif. L'ensemble de l'étude : critique du SDAU et projets de transports, est introduite dans ce chapitre.

12.1.1. Les objectifs du Collectif

Les deux thèmes d'actions du collectif sont principalement l'amélioration du cadre de vie des habitants et la valorisation du patrimoine. Pour cela, deux objectifs ont été définis :

- à partir d'une investigation globale sur le secteur, constituer un instrument pédagogique en direction des élus locaux et des habitants pour faire mieux connaître, aimer et respecter les richesses du milieu naturel et le patrimoine ;
- développer un véritable schéma de secteur afin de participer à la réflexion sur le SDAU (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) et éviter ainsi toute dégradation du milieu et de la qualité de vie du Nord-Est.

Il est à noter qu'une première action a été réalisée par le collectif avec la signature par six communes (Castelmaurou, Launaguet, St. Génies Bellevue, St. Jean, St. Loup, Cammas et L'Union) d'une charte intercommunale de l'environnement. Ces municipalités se sont notamment engagées à « en faveur de la protection de l'environnement et de la qualité de vie sur les communes du Nord de la Vallée de l'Hers ». Notre démarche s'inscrit dans la continuité de cette action.

12.1.2. L'aire d'intervention du collectif et secteur d'étude

Le secteur géographique sur lequel intervient le collectif d'associations (CANET) se situe dans le quart Nord-Est de l'agglomération toulousaine, à 10 km du centre ville, entre les cours d'eau de l'Hers, au Sud, et du Girou au Nord, et entre la Garonne, à l'Ouest, et l'autoroute A.68, à l'Est.

Pour des raisons de temps et de moyens, nous avons dû limiter notre étude au secteur le plus proche de l'agglomération toulousaine ; secteur qui s'étend de l'Hers jusqu'aux premières crêtes des « coteaux nord ». En effet, ce territoire qui constitue une première sous-unité (vallée de l'Hers, versant sud des coteaux et crêtes) est actuellement en pleine mutation du fait notamment d'une forte urbanisation.

Les communes concernées, en partie ou en totalité, sont : Balma, Castelginest, Castelmaurou, Fonbeauzard, Launaguet, Pechbonnieu, St. Génies Bellevue, St. Jean, St. Loup Cammas, Toulouse et L'Union.

12.1.3. La démarche dans la problématique SDAU

Le travail effectué sur le SDAU a débuté au printemps 94. La démarche adoptée par les différentes associations a été la suivante :

- effectuer un travail de terrain (relevés, cartographie) qui a permis d'établir un état des lieux du secteur et de mettre en exergue les problèmes et les enjeux ;
- exposer leur vision de l'avenir dans un projet global et des orientations détaillées ;
- proposer des solutions ;

- présenter, dans un document, le projet ainsi que les orientations détaillées associées à l'état des lieux, et ceci pour chaque thème (milieu naturel et patrimoine, agriculture, urbanisme, voirie et transports).

Les différents scénarios possibles pour le secteur Nord-Est nous ont fait réfléchir sur des problématiques plus larges que le simple passage d'un tronçon de voirie, la protection d'un bois,...etc. Tout projet ponctuel ne pourra mieux s'insérer sur un territoire que lorsque les conditions générales du développement de l'ensemble du secteur auront fait l'objet d'un projet global.

...à projet collectif, projet global...

12.2. Les orientations générales

Ce projet global implique la prise d'orientations plus précises en terme de milieu naturel, agriculture, urbanisme et voirie.

Ainsi, il faut avant tout sauvegarder le patrimoine naturel et historique qui est la base du projet. Sa gestion et sa mise en valeur réfléchie devront permettre son ouverture au public et relancera le développement du Nord-Est en tant que zone verte de détente/loisir/découverte de la nature et du patrimoine.

Pour l'agriculture, le but est de renforcer la solidarité ville-campagne et d'intégrer l'agriculture au développement de la région. Elle devra, pour cela, être reconnue en tant que gestionnaire de l'espace, source de produits de qualité pour le marché local et pôle d'animation et de services. Agriculture et urbanisme seraient associés dans une intégration spatiale et économique.

Il sera nécessaire, à l'avenir, de contrôler l'urbanisme pour l'intégrer à son environnement mais également pour restructurer le tissu villageois et redévelopper les identités locales.

Enfin, un aménagement de la voirie permettrait de désenclaver et de faciliter les déplacements dans le NE et dans ses liaisons avec Toulouse. Au-delà, c'est une véritable réflexion sur la complémentarité des modes de transports (voiture/bus/VAL/train...) et le développement d'un réseau de proximité (cheminements piétons et cyclables) qui apporteront des solutions durables.

12.3. Les transports et la voirie : le constat

12.3.1. La voirie : un réseau inadapté

Les routes dans le Nord-Est toulousain (secteur d'étude et au-delà) sont saturées aux heures de pointes. Les déplacements sont en effet très importants depuis cette « banlieue dortoir » en direction de Toulouse, conséquence de la forte migration quotidienne des habitants vers leur lieu de travail. Ces accès vers Toulouse ou la rocade se résument actuellement aux axes départementaux 61 (St. Génies, St. Loup, L'Union), 15 (Launaguet, Fonbeauzard, Castelginest) et 14 (Aucamville, Castelginest) ; et aux routes nationales 20 et 88 limitrophes. Ce réseau de voirie est essentiellement axial. Il faut y ajouter deux voies transversales, la RD 59 et la RD 77, et un maillage de voies communales.

Les saturations s'opèrent à l'entrée de la rocade le matin (RD.61, RD.15) et à l'entrée des villages au retour du soir. Il faut également noter qu'il n'existe, actuellement, que trois traversées possibles de l'Hers.

Par ailleurs, certaines de ces routes sont dangereuses. Leur fréquentation ne cesse d'augmenter alors qu'elles se retrouvent de plus en plus enclavées dans les zones urbaines : problème de franchissement, de vitesse excessive, de bruit, ...etc.

La construction des autoroutes A.62 et A.68 n'a apporté que très peu d'amélioration dans les déplacements au sein du Nord-Est toulousain. Ces autoroutes, payantes jusqu'à la rocade et peu

accessibles depuis la banlieue, ne jouent qu'un rôle très faible dans les déplacements banlieue-ville. Elles soulagent seulement les axes traditionnels du trafic de transit mais dans des mesures très relatives : exemple de la RN 88 qui supporte toujours un trafic poids lourds important alors qu'existe l'A.68 (payante).

Ainsi le trafic inter-agglomération, qui constitue la presque totalité des déplacements, continue à se faire par la voirie traditionnelle. Seul le trafic région est drainé par les autoroutes mais tout se retrouve au niveau de la rocade qui est d'ores et déjà saturée.

La situation ne peut que s'aggraver avec l'augmentation de la population, d'autant plus si l'emploi ne se développe pas dans le Nord-Est. L'éloignement des services (lotissements éloignés des villages ou absence de cheminement piétonnier ou cyclable), ou tout simplement l'habitude de prendre sa voiture pour le moindre déplacement, jouent également un rôle dans la problématique voirie.

12.3.2. Les transports en commun

◆ La voie ferrée :

Deux axes ferrés existent à la périphérie du Nord-Est :

- la voie ferrée Nord vers Paris / Lacourtenourt, Fenouillet, St. Alban : trafic passager et trafic marchandises (ZI le long de la RN 20) ;

- la voie ferrée vers Albi / Montrabé, Gagnague.

Il est à remarquer qu'un grand nombre de gares de la banlieue toulousaine sont aujourd'hui désaffectées.

◆ Le car :

Le réseau de bus du Nord-Est est rattaché au réseau toulousain. Il est exclusivement radial et dessert les communes jusqu'à Pechbonnieu/Montberon. Il présente de nombreuses insuffisances : desserte incomplète, fréquence faible, trajet plus long qu'avec la voiture (absence de voies prioritaires pour les bus). Pour toutes ces raisons il est sous utilisé par les habitants du Nord-Est, exception faite des scolaires.

Il faut également préciser que la vie en banlieue nécessite des trajets parfois complexes : travail, écoles, supermarché....Les transports en commun actuels ne semblent pas assez maniables et attractifs.

◆ Le VAL :

Seules les options longues des lignes A (Gramont) et B (Borderouge, Fondeyre) présentent un intérêt pour le Nord-Est.

12.3.3. Le canal latéral à la Garonne

Le canal latéral à la Garonne, reliant Toulouse à l'Océan Atlantique, longe au nord de Toulouse l'axe RN 20 / ZI. Il connaît encore un certain trafic marchandise, supplanté aujourd'hui par l'activité touristique.

12.3.4. Pistes cyclables et sentiers pédestres

◆ Les pistes cyclables :

Des pistes cyclables ont été aménagées dans certaines communes (L'Union, Launaguet, Castelginest) afin de relier, le plus souvent, les lotissements aux écoles ou aux commerces. Ces aménagements restent très rares et souvent inclus dans la voirie traditionnelle : bandes cyclables (sensation d'insécurité...).

◆ Les sentiers :

Les sentiers actuels sont les restes de l'ancien maillage de chemins ruraux. Ils se situent dans les espaces agricoles, en forêt, ou le long des cours d'eau. Ces sentiers tendent à disparaître et perdent leur continuité soit par manque d'entretien, notamment dans les bois, soit que l'accès en est interdit par un riverain, soit que le sentier ait été mis en culture.

Il existe très peu de cheminements piétonniers au sein même des bourgs.

Il n'y a pas, actuellement, de politique globale en matière de cheminement piétonnier ou cyclable au niveau du secteur.

12.4. Les transports et la voirie : propositions

Face à la saturation de la voirie, nous proposons un réaménagement des axes existants et la réalisation de quelques liaisons locales (2 voies) **mais nous refusons le projet de 4 voies « voie artérielle nord » qui remettrait en cause les équilibres du secteur**. Le collectif reste opposé à la création du Boulevard Urbain Nord car ce nouvel axe Nord-Sud sera en fait une voie de délestage de l'autoroute A62 traversant des communes avec toutes les nuisances que l'on peut attendre du futur trafic. Les solutions pour faciliter une meilleure circulation passent en priorité par l'amélioration de l'existant

Néanmoins, le réaménagement du réseau de voirie ne constituera pas une réponse suffisante à tous les problèmes de déplacements dans le Nord-Est toulousain. En effet, la solution passera également par un développement des services de proximité, une urbanisation limitée aux capacités de trafic des voiries et non l'inverse, au développement des emplois sur place et, à terme, par un changement des habitudes de déplacement et la mise en place d'une complémentarité des transports et un développement du réseau de proximité (pistes cyclables, cheminements piétonniers).

En effet, au-delà du simple aménagement de la voirie, seule une réflexion sur la complémentarité des transports et le changement des habitudes pourra aboutir à une solution durable. Dans cette optique, certaines options doivent dès à présent être choisies :

- ◆ prolongement de la ligne B VAL par des transports en commun en sites propres (bus mais également voies ferrées) ;
- ◆ utilisation de la voie ferrée depuis Matabiau à St Jory pour créer une ligne métro aérien ou rail-tram en articulation avec le réseau urbain de transport collectif;
- ◆ réalisation de véritables « plaques tournantes intermodales des transports » (parkings, terminus du VAL, liaisons ferroviaires, lignes de bus en sites propres, liaisons cyclables...);
- ◆ mais également aménagement dissuasif des voiries en sites urbains (limitation de la vitesse...) afin d'inciter les gens à utiliser les transports en commun.
- ◆ Enfin, les modes de déplacement de proximité doivent être privilégiés : maillage de sentiers, centres piétonniers, réseau de pistes cyclables...etc., ceci pour une meilleure qualité de vie mais également dans le cadre d'une meilleure mise en valeur du patrimoine.

12.4.1. Aménager la voirie

Deux problèmes sont à résoudre pour la voirie :

- ◆ le délestage des axes radiaux (RD 61, 15 et 14) et l'accès à la Rocade ;

◆ l'amélioration du réseau transversal avec notamment la traversée des « barrières » RN 88 et surtout A 62/RN 20/Canal et voie ferrée (et plus loin la Garonne).

Nous refusons la création de la « voie artérielle nord » qui détruirait la plus grande partie du patrimoine de la région (vallon des Cétels, versant sud des coteaux...) et qui ne ferait que déplacer les problèmes : drainage de tout le trafic Nord-Est par cette voie nouvelle qui ne tarderait pas à présenter une saturation notamment dans ses entrées et sorties, incitation à une urbanisation accrue du secteur....

Pour le délestage des axes radiaux, notre préférence va :

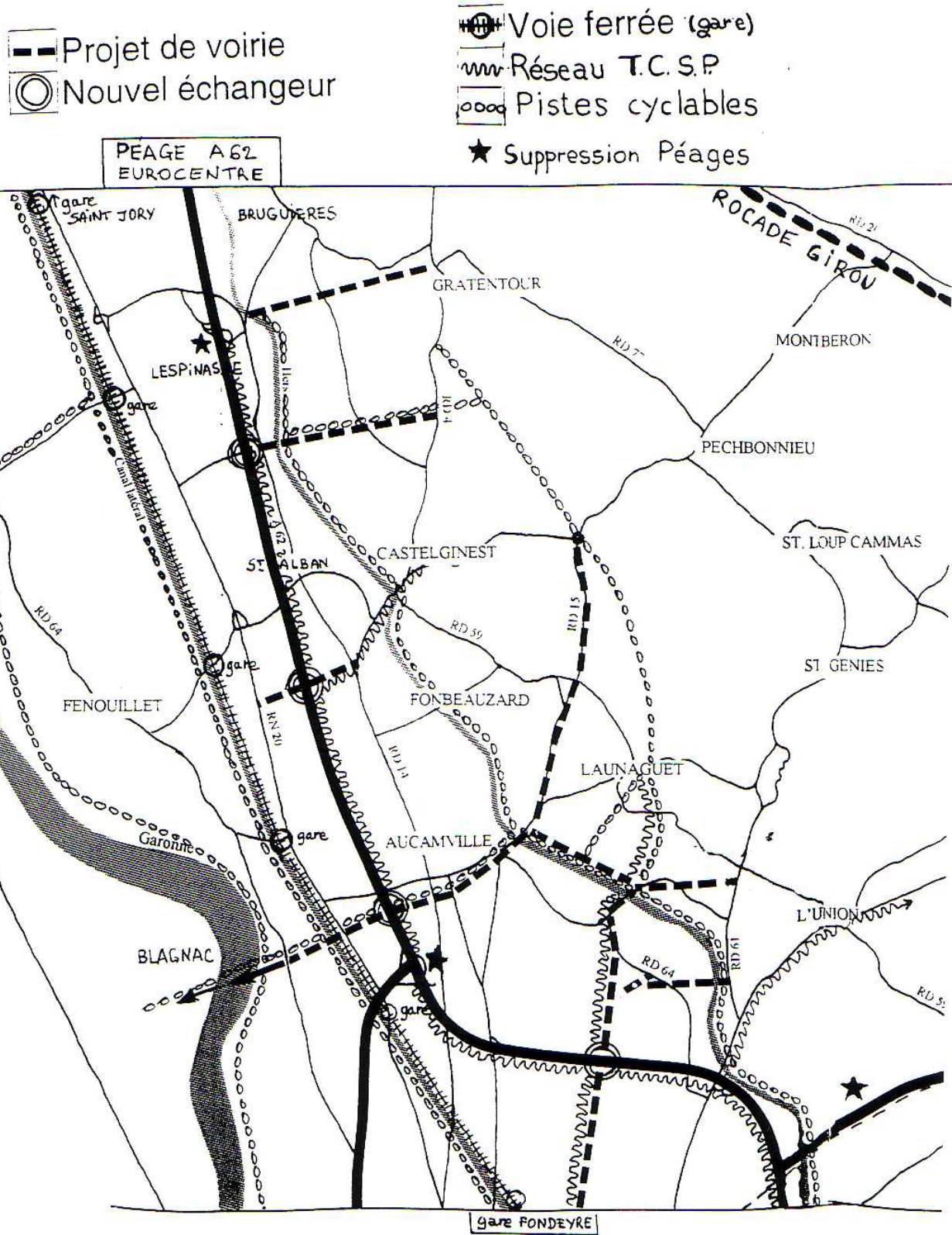
◆ à la création d'un nouvel échangeur sur la rocade au SE de Launaguet, qui serait relié à la RD 61, la désengorgerait et permettrait également aux habitants de Launaguet d'accéder plus facilement à cette Rocade ;

◆ à « l'ouverture » (gratuité) des autoroutes A62 et A68 aux habitants du Nord-Est pour soulager la départementale 14 et la nationale 88 et pour leur permettre d'accéder aux têtes des stations des lignes A et B du VAL. Ceci entraîne le report des deux péages urbains de Toulouse-Lalande et de St Jory sur le site de Eurocentre. L'utilisation des autoroutes pour entrer dans l'agglomération devrait être rendue obligatoire pour les poids lourds.

Dans cette hypothèse, la RD 15 ne serait plus empruntée que par ses riverains et les habitants de Montberon et Pechbonnieu. Elle pourra faire l'objet d'aménagements complémentaires afin d'éviter les zones de saturation au niveau des ronds points.

L'amélioration du réseau transversal est plus problématique et nécessiterait l'aménagement et le complément des quelques voiries existantes ainsi que la mise en sécurité des points de traversée de ces voiries au niveau de la RN 88, de la RN 20, de la Garonne...etc.

Ces projets devront toujours se faire dans le plus grand respect de l'environnement et des paysages. Les choix devront porter, toutes les fois que cela sera possible, sur les solutions entraînant le minimum de nuisances et le maximum de sécurité, à la fois, pour les utilisateurs mais également les riverains.



Aire d'intervention du collectif C.A.N.E.T. et ses propositions en matière de voirie et transports

Aire d'intervention du collectif C.A.N.E.T. et ses propositions en matière de voirie et transports

12.4.2. Complémentarité des modes de transport

La réflexion sur le développement et la complémentarité des transports en commun est, et sera, inévitable dans les prochaines années à l'échelle de l'agglomération et de la société en général. En effet, **à terme, seul un développement complémentaire des transports en commun et le changement des habitudes et des modes de vie permettront d'éviter la saturation des axes de communication.** D'ores et déjà, certains aménagements des systèmes actuels pourraient apporter une amélioration :

- ◆ adapter le réseau bus à la demande et **développer un réseau « sites propres »** afin de mieux concurrencer la voiture au niveau des temps de déplacement : **pourquoi ne pas réserver carrément certaines voiries pour les bus lorsqu'il en existe plusieurs en parallèle pour un même trajet ;**

- ◆ prévoir des prolongements aux lignes A et B : ligne A jusqu'à Gramont, ligne B jusqu'à Fondeyre et Borderouge, et la création de « plaques tournantes » des transports en bordure de la Rocade, pourvues de vastes parkings : carrefour entre le VAL et tramway, les bus, la voie ferrée, la voirie...;

- ◆ interconnecter à Fondeyre / Borderouge, la ligne B à la ligne SNCF de St Jory; station commune à aménager;

- ◆ prévoir une ligne de tramway depuis Barrière de Paris à castelginest (tracé de l'ancienne ligne de tramway telle qu'existant encore en 1950; ligne de bus en site propre en attendant l'aménagement définitif;

- ◆ développer les transports ferrés au niveau inter-régional (soulager le trafic routier, desserte de l'Eurocentre...) mais aussi entre la banlieue et Toulouse.

12.4.3. Créer un véritable réseau de proximité : pistes cyclables et sentiers pédestres

Il est souhaitable de différencier ces deux modes de déplacement et d'éviter les cheminements mixtes qui sont dangereux.

Les pistes cyclables sont surtout adaptées au milieu urbain. Elles peuvent relier les différents centres de vie ou les communes entre elles. Il est préférable de les aménager hors des axes routiers pour des raisons de sécurité et de qualité de déplacement.

Les sentiers sont, eux, plus adaptés à la découverte de la région, bien qu'en milieu urbain ils soient parfois utiles et agréables : centre piétonnier, raccourcis le long d'une voie d'eau, derrière des maisons, en dehors des axes routiers. Créer un véritable réseau suppose de :

- ⇒ ◆ désaliéner et restaurer les sentiers existants (entretien de la végétation, réparation des ponts, redéfinir les accès en levant les interdictions...);

- ◆ créer de nouveaux cheminements en reliant et connectant les sentiers existants pour réaliser un véritable maillage (baliser, réaliser des sentiers à thèmes...);

- ◆ prévoir un entretien et une gestion pérennes.

Propositions pour un réseau de pistes cyclables dans le Nord et Nord-Est toulousain :

En **valorisant les abords** des différentes et nombreuses voies présentes dans l'axe Nord-Sud du secteur Nord toulousain, il peut être développé un très grand et véritable réseau intercommunal en direction de Toulouse avec quelques barreaux transversaux, pour inciter le plus possible

d'habitants du Nord toulousain à privilégier ce mode de transports libre et sûr pour se rendre à son travail ou aux écoles sans recourir à une voiture à un seul passager.

- ◆ Piste fluviale (aménagée également en circuit promenade) le long de la rive droite de la Garonne depuis St Jory jusqu'au pont de Blagnac, en passant par Gagnac, Fenouillet, et se raccordant à la piste du Ginestous.

- ◆ Piste du Canal du Midi, depuis St Jory jusqu'aux Ponts Jumeaux (*cette piste est aussi une revendication de l'Association Vélo*).

- ◆ Piste autoroute, depuis St Sauveur à la zone de Sesquières et le Canal, aménagée au pied du mur antibruit longeant toute l'autoroute qui doit remplacer en partie les talus actuels, avec accès à toutes les rues desservant les quartiers d'Aucamville et de St Alban.

- ◆ Piste rivière de l'Hers, aménagée rive droite depuis Bruguières jusqu'à l'entrée de l'Union, mais aussi devant se poursuivre jusqu'à Labège (jonction avec le Canal au niveau de Ranguel); *ce projet de piste rejoint aussi une proposition de l'Association Vélo*.

- ◆ Piste pied de coteaux, depuis Gratentour jusqu'à la zone sportive de Launaguet et bord de l'Hers Triasis.

- ◆ Création de barreaux transversaux permettant de relier entr'eux ces 5 couloirs et de se raccorder aux quelques réseaux cyclables existants déjà à l'intérieur de certaines communes.

Pour résumer :

En matière de transport et de voirie dans le Nord-Est toulousain, les projets doivent :

- ◆ *Ne pas remettre en cause la qualité et l'intégralité du milieu naturel et des paysages et ne pas altérer la qualité de vie des habitants;*

- ◆ *Permettre une amélioration durable des déplacements quotidiens domicile-travail des habitants*

- ◆ *Permettre une amélioration des déplacements de proximité à l'intérieur du secteur pour les voitures, les piétons et les deux-roues (routes communales, chemins, pistes cyclables)*

Pour atteindre ces objectifs il est nécessaire en parallèle :

- ◆ *D'organiser des voies de rabattement vers l'A62, la rocade Est et l'A68 pour optimiser l'usage de ces axes lourds (avec suppression des péages) en réduisant les traversées des agglomérations.*

- ◆ *D'aménager les voiries existantes plutôt que d'en créer de nouvelles;*

- ◆ *D'organiser des voiries en site propre et des axes prioritaires pour des transports en commun adaptés à un habitat souvent dispersé.*

- ◆ *De connecter le réseau de voirie aux têtes de station nord des lignes A et B du métro, prolongées en direction du Nord-Est au contact de la rocade.*

- ◆ *D'utiliser les voies ferrées Toulouse-Albi et Toulouse-Montaudran (avec rabattements routiers vers un réseau resserré de gares) pour créer les lignes D et E du réseau Métro/tramway. Arrêts à L'Union-Balma / Montrabé / Castelmaurou; Aucamville / St Alban / St Jory-Lespinasse.*

- ◆ *D'organiser un réseau maillé fait de cheminements piétons, deux-roues et cavaliers, reliant les villages et espaces de nature, de détente et de loisirs.*