

13. Les déplacements dans le Sud-Est toulousain

13.1. La Coordination Circulation Sud-Est Toulousain

Le collectif d'associations travaillant à l'amélioration du cadre de vie dans le Sud-Est toulousain apporte ici sa contribution au PDU associatif, de l'agglomération toulousaine

13.1.1. Les objectifs de la Coordination

Ses objectifs sont :

- l'amélioration de la circulation dans le Sud-Est Toulousain en menant des actions diverses (information, explication et revendication) dans les buts suivants:
- le développement important des transports en commun dans le sud-est (et en bonne cohérence avec Toulouse),
- le refus des péages urbains : report du péage actuel de l'A61, du Palays au-delà de Montgiscard,
- l'ouverture de l'A61 à Castanet et à Montgiscard, le tout avec un aménagement adapté de l'actuel carrefour du Palays,
- le soutien aux habitants des autres zones de l'agglomération, confrontés aux mêmes problèmes,
- la cohérence entre les politiques de déplacement, d'environnement et d'urbanisme.

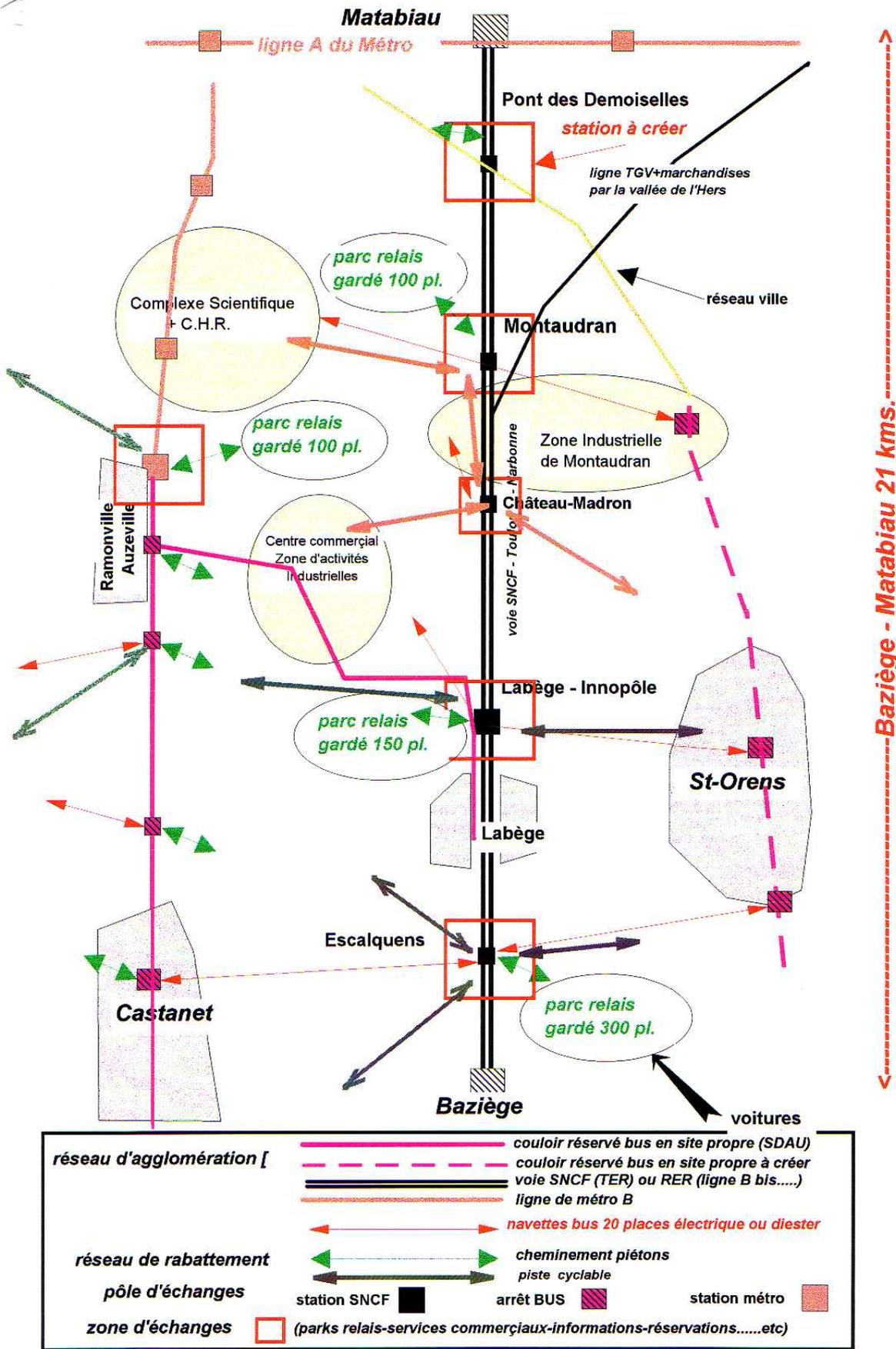
13.1.2. Les orientations générales

Pour la Coordination Circulation Sud-Est, le SDAU de l'agglomération toulousaine aurait du être finalisé après l'élaboration du PDU, afin d'être mis en cohérence avec les nouvelles dispositions de la loi no 96-1236 sur l'air et sur les conditions de mise en place du PDU. Il faut rappeler que les "décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan" (Art : 28-2 alinéa 4).

La chronologie d'adoption définitive du SDAU avant le début des travaux sur l'élaboration du PDU laisse à penser que les orientations du PDU devront au contraire suivre celles du SDAU, ce qui paraît incompatible avec l'esprit de la loi sur l'air. Il ne saurait être question "d'adapter" le PDU au SDAU. Il faut rappeler en effet que l'article 28-1 sur "les orientations du PDU" porte sur :

- La diminution du trafic automobile;
- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette, et la marche à pied;
- L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage.....;
- L'organisation du stationnement sur le domaine public...;
- Le transport et la livraison des marchandises de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement;
- L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du co-voiturage."

La coordination Circulation Sud-Est sera vigilante sur les moyens et les délais pour parvenir à ces objectifs et pèsera pour que ces déclarations ne restent pas lettres mortes.



Aire d'intervention de la Coordination Sud-Est et ses propositions en matière de voirie et transports collectifs.

13.2. Les déplacements dans le Sud-Est : propositions

Le problème doit être abordé dans son ensemble et, en nous appuyant sur le 3ème alinéa de l'article 28-1 de la LOTI.

◆ Nous pensons qu'il faut œuvrer pour "*l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération.*", en l'occurrence, la pénétrante autoroutière A61 (qui est sous-utilisée) et créer des accès à Castanet et à Montgiscard..." *afin de rendre plus efficace son usage*"; il faut reculer le péage après Ayguesvives, là où le nœud routier se forme naturellement au croisement de la RN113, de la RD16 et de l'A61. Toutes les infrastructures existent en ce lieu, il suffit de faire les raccordements.

◆ En la débarrassant d'une circulation de transit, on redonnera à la voirie existante : RN113 et RD16, une destination de voirie de proximité, "*afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport*", couloirs de bus, voies de circulation de tramway, pistes cyclables.

◆ Nous rappelons que le PDU selon l'article 28 de la LOTI "*a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie*".

C'est pour cela que nous pensons que la voirie en zone urbaine ne doit pas privilégier les transports nationaux et internationaux par camions (comme cela fut déclaré lors d'une réunion du Syndicat Mixte pour l'Environnement de la Haute Garonne) et cela au détriment de la population locale. L'intérêt général est invoqué dans ce cas sous la pression puissante du lobby des transporteurs routiers. Nous demandons que, suivant les principes définis au-dessus, l'intermodalité soit appliquée et que le fret qui ne fait que transiter, le fasse par "*des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie*", et plus précisément, par le rail.

◆ Il n'y a aucune raison que ce Plan de Déplacements Urbains passe sous silence le trafic en transit de voitures individuelles et de camions qui transportent des marchandises, sous prétexte qu'ils ne relèvent pas de la compétence de l'organisation des transports urbains. La pollution qu'engendrent ces véhicules fait bien partie de notre problème local. En terme d'utilisation rationnelle de l'énergie, le transport par camion est loin d'être le modèle. Comment faire alors comprendre à un habitant de la vallée de l'Hers que, pour protéger l'atmosphère, il n'est pas bon d'utiliser sa voiture alors qu'il voit passer sous ses fenêtres des processions de camions et de voitures sur une voirie qui lui est interdite.

Nous pensons donc que la priorité est de requalifier en voirie urbaine le tronçon d'autoroute A61 d'Ayguevives à Toulouse, afin qu'il soit partie intégrante du Plan.

◆ Il ne faut pas que, de manière hâtive, nous envisagions de recalibrer la RN113 et la RD16, pour absorber une circulation croissante. Il ne faut pas que, sous prétexte de créer des "sites propres" pour les transports en commun, auxquels on ajouterait des pistes cyclables, plus des cheminements piétonniers, soit avalisé l'élargissement à plus de 17 mètres d'une voirie qui avec seulement quelques petits aménagements, pouvait convenir. D'autant que sur les plans d'aménagement proposés ne figure pas la matérialisation des "sites propres". Ainsi créée, cette "2 fois 2 voies" n'aura pas plus d'efficacité que la route de Narbonne avec son couloir de bus.

De plus cela ne modifiera en rien la circulation parasitaire sur le Boulevard "François Mitterrand" à Ramonville. Au contraire cette rocade à vocation de boulevard urbain n'enregistrera qu'une augmentation de circulation liée entre autre au terminus du métro à Poucicot. Cette proposition n'est vraiment pas satisfaisante.

◆ Réseau de surface de TCSP type tramway ou bus à court terme sur les tracés de desserte principale : RN113, RD16 via Labège Innopole et la station SNCF, RD2. Réserver en urgence les emprises nécessaires pour ces lignes TCSP

Par ailleurs sur RN113 affectée prioritairement aux TCs, site propre axial contrairement à celui présenté dans le projet AUAT

◆ Ligne B de métro ou tramway avec deux têtes de station : une à Ramonville, une autre à Montaudran nécessitant le prolongement de la ligne B de Ramonville à Montaudran;

connexion ligne A via ligne SNCF depuis Labège vers Gramont

◆ Assurer la liaison complète entre l'Agropole d'Auzeville et Labège-Innopôle (afin de soulager l'échangeur du Palys) ; à terme TCSP entre ces pôles.

◆ poursuite de l'aménagement du réseau cyclable avec comme objectif de favoriser au maximum la pratique de ce mode de déplacement de proximité qu'est le vélo ; déplacements pour aller à l'école, au travail, aux sports, à la médiathèque, chez les commerçants. Cet objectif ne peut être atteint que par une politique d'incitation publique dans le cadre d'une véritable politique cyclable des communes (exemple de la ville de Ramonville).

◆ *En marge du PDU dans le sud-est toulousain, il serait judicieux de façonner un quartier "Entrée de ville" entre Le Palays et Montaudran :*

Sa fonction sera de favoriser l'échange des modes de déplacement, de transport, de communication entre la ville, la périphérie et au-delà. Au bout du conduit de "drainage" que doit être l'A61 d'Ayguesvives ou Villefranche de Lauragais à Toulouse, cette entrée de ville offrira un grand parking de dissuasion à entrer en voiture dans la ville et permettra la connexion aux trains, au Métro, au réseau de tram, au réseau de bus, aux taxis; ce serait un point de départ pour le réseau de pistes cyclables et de circuits piétonniers.