

## CONTRIBUTION AU DEBAT SUR LA MOBILITE

### CROIX-DAURADE

---

#### **Transports en commun**

Bien que nous accordions la priorité aux transports en commun, tous les types de *déplacements font partie de nos préoccupations.*

Croix-Daurade situé à la périphérie Nord-Est Toulousaine est donc concerné à la fois par les problèmes de circulations urbaines et par ceux de l'agglomération de la périphérie mais aussi par le flux venant du Tarn.

Compte tenu de l'aggravation du flux automobile provoquant une véritable asphyxie des voies de liaisons avec Toulouse et rendant les transports en commun inefficaces. Il est urgent de réaliser un véritable projet de déplacements pour le Nord-est Toulousain.

**Si nous devons résoudre cette paralysie, il est impératif de prendre des mesures pour juguler les nuisances atmosphériques.**

Il serait inopportun de prétendre qu'une seule solution va résoudre tous les problèmes de circulation, il est important d'apporter une solution à chaque type de déplacements des habitants des diverses communes de l'agglomération.

Nous n'aborderons pas ici les problèmes des liaisons intercommunales extérieures à Toulouse. Le chapitre suivant concerne la liaison avec la périphérie du nord.

Les autres rabattements pour rejoindre la liaison principale sur Toulouse (Launaguet, Balma) ne sont pas abordés.

Nous allons en premier aborder les liaisons avec la périphérie et en deuxième nos propositions urbaines.

**Liaisons avec l'agglomération du Nord (l'Union, St Jean, Rouffiac etc....) et avec le département du Tarn.**

#### **Historique et synthèse de nos rencontres.**

Il y a plus de deux ans le SMTC proposait un projet pour réaliser un TCSP (Transport en Commun en Site Propre) sur la RN88 en concentrant sur une seule voie tout le flux automobile de la périphérie et de celui quittant l'autoroute A68 avant le péage. Ce projet était le modèle même d'une solution lourde et coûteuse pour un résultat médiocre. En effet à contrario il fallait vraiment prendre les problèmes des déplacements en amont et le considérer dans toute sa diversité certes pour l'immédiat mais surtout pour le long terme. De plus ce

projet était assez dévastateur pour l'environnement car il était prévu d'arracher 250 platanes. Il faut rappeler que près de 10000 pétitionnaires riverains de la RN88 on dit non à ce projet. Le Conseil Général de la Hte Gne décidait en août 2006 d'ajourner la demande d'abattage de 250 platanes qui bordent la RN88 entre Croix-Daurade et St Jean, décision qui bloquait le projet.

Il était donc venu le temps de la réflexion et de la concertation. En effet, identifier les vrais besoins des habitants, mettre en relation l'ensemble des infrastructures existantes ou en cours de réalisations (lignes de bus, voie ferrée, ligne A et B du métro, etc.) telle est, nous semble-t-il la priorité.

En Avril 2007 s'est engagé un premier travail positif de concertation entre les représentants du Conseil Général, du Conseil Régional, des Elus, des divers protagonistes des déplacements dans le secteur nord-est toulousains et des Associations. Le Maire de St Jean Gérard BAPT avait répondu favorablement pour être organisateur de cette réunion à la demande des Associations Agir pour Croix-Daurade, Arbres et Routes et les Amis de la Terre.

Il ressort nettement de cette phase de réflexion et d'étude que se sont des solutions multiples mais complémentaires qui répondront aux besoins des déplacements du nord-est toulousain.

Gérard BAPT proposait un projet alternatif pour un TCSP reliant St Jean aux Argoulets. Le Président de notre Association proposa alors de prendre le projet de la Mairie de St Jean comme point de départ et de l'étoffer au fur et à mesure, grâce à l'étude des besoins de transports faite par les Maires des autres communes.

Les associations ont apprécié, l'esprit d'ouverture dans lequel s'est tenu cette rencontre et l'écoute des représentants des mairies de Castelmaurou, de l'Union, de Montrabé, de Rouffiac-Tolosan de Saint Génies et bien sûr de Saint Jean.

En janvier 2007 nous avons écrit à Mr Martin MALVY Président du Conseil Régional pour lui faire part de notre proposition pour un projet alternatif ferroviaire complémentaire. Voici sa réponse :

*« Je suis sensible à l'intérêt que vous portez au développement de solutions alternatives au tout voiture.*

*La Région Midi-Pyrénées œuvre dans ce sens en développant et en cadencant les relations ferroviaires régionales, dans l'optique d'offrir un service public de qualité à même de concurrencer l'usage de l'automobile.*

*Pour mener à bien cette ambition, la Région Midi-Pyrénées s'est orientée vers un choix d'aménagement concerté. Dans ce cadre, des Groupes Territoriaux de Concertation sont organisés chaque année, permettant d'intégrer les propositions des partenaires et des usagers dans la mise en œuvre de la politique de transport régional, mais aussi d'expliquer les choix effectués et les investissements à venir sur les différents axes.*

*C'est dans ce contexte que la réorganisation des dessertes des lignes ferroviaires du Quart Nord Est a été conduite et mise en œuvre au nouveau service de décembre 2006.*

*Cette nouvelle offre constitue une première étape du second Plan Régional des Transports. Ce dernier prévoit d'importants investissements sur les voies ferrées de ce secteur afin d'offrir la capacité nécessaire à la poursuite du développement mais également à la qualité de l'exploitation.*

*Le projet de doublement de la voie entre Toulouse et Montrabé d'ici 2013 constitue un enjeu pour ce territoire. Il permettra un renforcement du service ferroviaire, sur lequel pourront s'articuler les autocars urbains et interurbains.*

*La Région Midi-Pyrénées est donc favorable à la concertation que vous proposez entre les acteurs du transport public (institutionnel, associations et usagers) dans le souci d'améliorer l'efficacité.*

*Je vous prie .... » Martin MALVY*

Pour cause des campagnes municipales le processus de rencontres a été interrompu ; il est impératif de le reprendre en associant la municipalité toulousaine absente à l'époque. Nous souhaitons également la participation active du TISSEO.

## **Nos propositions pour Toulouse**

### **Secteur de PALEFICAT.**

Situé à la limite Nord de Toulouse Paleficat est un quartier attrayant essentiellement pavillonnaire entouré de jardins particuliers et maraîchers ainsi que de parcs, donnant un charme bucolique à ce secteur.

Si ce quartier s'est tenu à l'écart de toute urbanisation que connaissent Borderouge et Croix-Daurade, il arrive aujourd'hui à un tournant de son histoire.

La municipalité précédente a lancée une grande réserve foncière en vue d'urbanisation mais cela ne peut se faire sans concertation. Les habitants de Paleficat et l'association Vivre à Paléficat « souhaitent participer activement à l'évolution de leur quartier. » Agir pour Croix-Daurade est partie prenante de cette volonté qui s'inscrit intégralement dans sa démarche de défense et d'amélioration du cadre de vie de l'ensemble du quartier.

Ce projet n'est pas l'objet du débat sur la « MOBILITE » si nous l'évoquons c'est bien pour souligner la préoccupation que nous avons quant à l'avenir de Paleficat.

Dans l'immédiat il est primordial de créer une navette de transports en commun reliant Borderouge et Paleficat. « L'étude de cette navette desservant le chemin Virebent et la zone Paleficat en heure de pointe (matin et soir) depuis la station de Borderouge sur la ligne B du métro a été présentée en Commission Permanente d'Adaptation de l'Offre le 23 novembre 2007 » courrier direction TISSEO du 10 janvier 2008.

### **Cadencement des lignes 42 et 44**

Les horaires de passage de ces 2 seules lignes traversant Croix-Daurade ont des plages très irrégulières avec des grands écarts.

Selon TISSEO, la circulation due à la traversée du faubourg Bonnefoy présente de nombreuses difficultés.

Une étude des tableaux de marche des lignes 42 et 44 devait être faite, nous n'avons pas de nouvelles.

Compte tenu de l'ouverture de la ligne B, des lignes de bus ont été supprimées certaines ont été reconduites suite à la protestation des usagers. Il est opportun de refaire le point sur le maillage des dessertes.

Aménager des espaces protégés et des trottoirs partout où les conditions de voirie mettent en danger le cheminement piéton.

Traverser des voies principales. Espaces visibles et éclairés.

Voies piétons- cycles longeant une voirie principale (ex. bl. Atlanta) la traversée des rues aux divers carrefours n'est pas sécurisée (prévoir signalisation).

Aménager de vraies bandes cyclables. Sur le bd Netwiller l'emprise le permet.

Recenser les pistes cyclables dangereuses, et lancer un plan pour de vraies pistes sécurisées.

Aire de parkings insuffisantes pour les vélos (Borderouge, Argoulets).

**Information des usagers :**

-revoir la signalisation au niveau des arrêts de bus

-panneau d'affichage au métro pour indiquer les N° et horaires de bus en correspondances

**Liaisons avec le transport la ligne SNCF Tse-Albi.**

Le Conseil Régional a prévu le doublement de la ligne SNCF Tse-St Sulpice.

Dans un premier temps, réalisation du tronçon Tse Montrabé pour 2013.

Nous proposons de prévoir.

- la réalisation d'un arrêt à Tse- Amouroux.

- des liaisons de transports à partir du parking de la gare de Montrabé vers les communes périphériques.

- Suppression des passages à niveaux de Gramont et de Croix-Daurade avec aménagements voiries. (Voies très fréquentées)

**Propositions d'aménagements :**

Aménagement de certains carrefours :

- Carrefour rue André Vasseur- Bd d'Atlanta . Carrefour très dangereux (alternance de feux à revoir, passages piétons mal disposées, passages da piste cyclables non sécurisées. Voir dans le détail nos propositions envoyées au service circulation.

- Suite au projet immobilier aux N° 66 68 route d'Albi il est prévu une modification du carrefour rte d'Albi-rue d'Avranches avec création de ronds-points. La conception nous parait préjudiciable aux riverains .Cela mérite un débat

Aménagements voiries :

- Mettre en zone 30 toutes les voiries secondaires du quartier

- Interdire les poids lourds et les bus (surtout ceux partant ou rentrant à vide au dépôt d'Atlanta) dans les rues secondaires du quartier.

- Aménagement des trottoirs rue Edmond Rostand (partie nord)

- Réalisation de l'échangeur de Borderouge.

- Elargissement du tunnel de l'accès au collège Toulouse Lautrec entre les impasses Vitry et Barthe.

- Création d'une voie piétons-cycles reliant les Argoulets au parcours santé de l'Union (terrains vagues entre le bd d'Atlanta et l'A61, chemin Bernard Sarrette, l'Union le lac).

- Aménagement d'une voie le long des rives de l'Hers, avec l'objectif que cet aménagement devienne à moyen terme un véritable espace vert pour la promenade très attractif pour les quartiers au nord de Toulouse.
- Aménager des espaces protégés et des trottoirs partout où les conditions de voirie mettent en danger le cheminement piéton.
- Traverser des voies principales. Espaces visibles et éclairés.
- Voies piétons- cycles longeant une voirie principale (ex. bl. Atlanta) la traversée des rues aux divers carrefours n'est pas sécurisée (prévoir signalisation).
- Aménager de vraies bandes cyclables. Sur le bd Netwiller l'emprise le permet.
- Recenser les pistes cyclables dangereuses, et lancer un plan pour de vraies pistes sécurisées.
- Aire de parkings insuffisantes pour les vélos (Borderouge, Argoulets).

### **Déplacements piétons et cycles.**

Ces modes de déplacements doivent être développés parallèlement aux transports en commun. Ils imposent donc une gestion rigoureuse et contrôlée du stationnement (utilisation des trottoirs et pistes cyclables).

#### Un premier constat :

la voirie de notre quartier présente de nombreuses rues aménagées sur les anciens chemins de desserte. La voie par endroit présente des trottoirs inutilisables, du fait de leur étroitesse extrême ou des aménagements anti stationnement, et pylônes supports de lignes électriques ou téléphoniques qui réduisent considérablement la largeur, imposant l'utilisation de la chaussée sur des itinéraires de plus en plus chargés du fait d'une urbanisation très importante remplaçant un habitat peu dense ( chemin Jaffary, Raynal, Lapujade...)

#### Un deuxième constat :

De nombreux trottoirs sont rendus impraticables du fait de l'envahissement par la végétation non entretenue par les riverains, la présence permanente de conteneurs à ordures ménagères, ou de dépôts sauvages.

Dans certains carrefours la temporisation de la signalisation tricolore ne laisse pas le temps nécessaire pour traverser et le temps d'attente est souvent trop long. L'emplacement de certains passages piétons impose des détours importants et des bateaux de franchissement de trottoir ne sont pas toujours aménagés.

Le développement d'itinéraires piétonnier en site propre est à développer.

### **Déplacements cycles :**

Hormis de larges itinéraires de promenades il est souhaitable que les pistes cyclables soient différenciées des circulations piétonnes et clairement identifiées.

Les bandes cyclables d'une largeur inférieure à 1 m ne présente pas la sécurité nécessaire. L'interruption des bandes aux arrêts de bus et aux carrefours, faute de signalisation est source de conflit et de danger (ex le long des bd d'Atlanta et

Entailler). De même les bandes installées en voie de circulation sont dangereuses et difficilement utilisables.

Le développement de « vélotoulouse » doit être accompagné par la création d'itinéraires cyclables spécifiques, pistes et voies réservées.

### **Conclusions.**

La circulation des piétons doit être favorisée par des aménagements spécifiques : trottoirs réservés, passages piétons dans tous les carrefours importants et aux arrêts de bus afin de permettre un accès pratique et sécurisé principalement vers les zones commerçantes, de services, de loisirs et de culture, les établissements d'enseignements et d'accueil de la petite enfance, les stations de transport en commun. Il en est de même pour les déplacements par cycle. Des emplacements de garage doivent impérativement être aménagés aux abords des établissements commerciaux, d'enseignement, de service, de loisirs et des stations de transport en commun.

### **Plan technique de transport.**

Ce plan doit être en corrélation avec les voies axiales d'entrées ou de sorties de la ville et bien sûr avec les pôles économiques et démographiques.

- Les lieux d'habitations
- Les zones d'activité
- Les écoles et universités
- Les centres de loisirs
- Les centres commerciaux

La cohérence qui existe entre ces pôles doit être en évolution permanente.

L'attribution d'un permis de construire devrait être contrôlée aussi par le service de circulation. Ce service aurait la responsabilité de cette cohérence avec droit de refus.

### **LES DEBATS**

Les débats sur la mobilité organisés par la municipalité sont d'un apport très positif en amont des moyens à mettre en œuvre pour un plan global de transport.

Ces débats nous fournissent des propositions pour des améliorations ponctuelles et générales du réseau de transport en commun. Ils doivent être le préalable à la mise en place par la municipalité d'une politique urbaine de transports en commun efficace.

Cette concertation doit pouvoir se poursuivre sous diverses formes ; comité d'usagers, conseil permanents avec les divers partenaires (rôle à définir sur le contrôle du plan, sur l'interface avec la population etc. ...)

### **Comités d'usagers**

Aujourd'hui qu'elle synthèse tire TISSEO de son bilan de fonctionnement ?

Nous pensons qu'il faut adapter l'organisation du réseau en permanence en fonction des besoins des usagers

Nous demandons de relancer les « comités d'usagers » qui avaient été supprimés par l'ancienne municipalité.

**En effet ces comités réunissant les habitants par secteur sont d'un apport très positif et contribuent par leurs suggestions et propositions à améliorer les services de transport en commun sur Toulouse.**

**Les habitants prenaient conscience que le transport en commune c'étaient aussi leur affaire.**

**Il faut aussi prendre en compte les besoins des lycéens et des collégiens aux heures d'entrées et de sortie des différents établissements.**

**Sujets à mettre en débats :**

- Réserve pour l'emprise de RFF pour contournement nord
  - o – cette emprise traverse des secteurs habités, une zone d'activité
  - o ( Montblanc) la cité de l'espace.
- Contournement ferroviaire du nord- est pour le fret. Nous avons fait une proposition à la direction de RFF de passer par la vallée du Girou .
- Transport des collégiens.

Liaisons directes entre les terminus de métro de Borderouge et les Argoulets, en site propre, avec un cadencement d'environ 15minutes. Cette navette devrait être la première partie d'une ligne (pourquoi pas un tramway) circulaire reliant les quartiers périphériques de Toulouse.

- D'autres propositions seront à traité avec les comités d'usagers
- Concordance des bus avec le métro aux Argoulets et Borderouge, à retarder le soir, au moins jusqu'à 22 heures
- Bus de nuit

**Si à moyen terme le flux automobile diminue, alors nous pourrions dire que nous avons quitté la spirale infernale du « tout voiture » et que nous sommes rentrés dans celle plus vertueuse d'un autre type de déplacements.**

**Ensemble nous réussirons**

Toulouse LE 22 MAI 2008

Association : Comite de quartier, AGIR POUR CROIX-DAURADE

Président : Michel Gazeau

Adresse 10 rue André Vasseur 31200 Toulouse

Mail : [agirpourcroixdaurade@wanadoo.fr](mailto:agirpourcroixdaurade@wanadoo.fr)

Site ; agir pour croix daurade.free.fr

Tel 05 61 48 16 35