



Association pour
l'Accès au Sud-
Est Toulousain

Avis Plan Mobilités 2025/2030 - Commission Optimisation des réseaux

Vous trouverez ci-après les remarques de notre Association, l'AASET (Association pour l'Accès au Sud Est Toulousain) suite à la réunion de la commission « Optimisation des réseaux » du 5 novembre 2015.

Nos remarques concernent principalement le sud est toulousain, mais nous sommes aussi amenés à intervenir sur des éléments généraux touchant la politique des transports et des réseaux routiers, ainsi que sur des équipements ou services pouvant impacter notre zone d'étude.

Sur les enjeux généraux :

Nous souscrivons à l'évolution souhaitée de développement des Transports en Commun au détriment de l'utilisation de la voiture. Cependant, il nous semble que pour y parvenir, il n'a pas, par le passé, été suffisamment prise en compte la difficulté du « basculement » d'un mode de transport individuel à un mode collectif. Il n'est possible de changer les habitudes qu'en offrant une valeur ajoutée réelle par rapport à la voiture. Pour cela, les transports doivent être fiables, rapides, fréquents. Ils doivent par ailleurs acquérir une bonne image.

Bien que des progrès importants aient été faits, certaines caractéristiques du réseau actuel va à l'encontre de cet objectif :

Les lignes de bus sont souvent plus adaptées à un trafic local, car très sinueuses et desservant de multiples quartiers avec des arrêts très fréquents.

Le tramway est lent et obère la surface disponible au sol, créant par là des encombrements nuisibles à une bonne fluidité des transports. Ils nécessitent par ailleurs des investissements importants qui, de plus, figent les lignes.

A cet égard, les lignes Lineo nous semblent apporter une bonne réponse.

Afin d'accélérer le transit des bus, il a été créé des couloirs ou voies réservés, ce qui est une bonne chose en soit. Par contre, en certains endroits, cela a amené des bétonnages de voies à 4 couloirs de circulation (Ramonville-Castanet, Basso-Cambo, ...) souvent non justifiés au regard de la fréquence des bus. A cet égard, les solutions plus intelligentes à 3 voies donnent de bons résultats et évite ce bétonnage (Fonsegrives-Lasbordes, LMSE, ...). Malheureusement, le fait de pousser jusqu'à l'absurde la logique du site propre a fait prendre des décisions qui nous semblent très dommageables à la fluidité du trafic en général, pour un gain de temps très faible (interdiction aux voitures sur 200 m de la LMSE ou de la voie occitane de l'Innopole par exemple). Cette fluidité sacrifiée, et l'obligation pour les véhicules de faire de longs détours contredit l'objectif de diminution des gaz à effet de serre.

Il faut noter aussi que les blocages de circulation provoqués par les bus, lorsqu'ils sont inutiles, renvoient une image négative de ce mode de transport auprès des automobilistes, alors que c'est

ceux-ci que l'on cherche à convaincre d'abandonner leur véhicule. Peuvent être mis dans cette catégorie les arrêts de bus en pleine voie alors qu'il y a la place pour créer des refuges, ou des voies réservées injustifiées.

Enjeu de développement des transports « doux » : Le vélo doit effectivement permettre d'y répondre, mais il faut bien reconnaître que cela ne peut pas concerner toute la population, pour des raisons de santé. L'usage du vélo électrique, déjà entamé, y répond partiellement. L'agglomération toulousaine pourrait se positionner à cet égard comme précurseur en adoptant le vélo électrique à hydrogène, bien plus efficace car avec une meilleure autonomie et des recharges rapides. Des bornes de recharge pourraient aider au développement de ce mode de transport, encore non disponible pour les particuliers.

Sur la desserte du sud est de l'Agglomération Toulousaine :

La desserte par un transport de masse rapide de l'Innopole est urgente, compte tenu de la congestion du réseau routier, et notamment du carrefour du Palays et de la rocade sud. Le prolongement de la ligne B, qui a fait l'objet de nombreux débats et études, était enfin décidé et serait déjà presque réalisé s'il n'avait pas été mis en cause par les divergences politiques passées.

Ces retards ont aggravé les embouteillages du carrefour du Palays et donc pénalisé les entreprises de l'Innopole. Les éventuelles difficultés de financement se retrouveraient de toutes façons sur tout autre projet, et au moins une partie importante de financement est déjà assuré.

Nous sommes donc favorables au projet PLB, sous certaines conditions énumérées dans nos remarques lors de l'Enquête Publique (réalisation de parkings suffisants, étude d'impact sur les réseaux routiers existants, réalisation d'accès évitant les transits par les villes et villages environnants, ..). Ce chantier peut être réalisé bien avant tout autre projet de desserte de Labège-Innopole. Il faut donc l'entreprendre, vue l'urgence. Nous regrettons de ne pas avoir été associés à la réflexion sur la desserte routière des stations de métro de ce projet, malgré nos demandes répétées.

Néanmoins, la solution du TAE (3ème ligne) nous semble présenter de très nombreux avantages, en liant les pôles économiques de Toulouse entre eux, à la gare Matabiau et à l'aéroport. Cette ligne pourrait venir en correspondance sur l'une des stations du prolongement de la ligne B, ce qui permettrait aux populations concernées de bénéficier des deux trajets, et ne retarderait pas la desserte métro de l'Innopole. La faisabilité devrait donc en être étudiée rapidement.

Par ailleurs, il n'a jamais été sérieusement étudié l'utilisation de la voie ferrée traversant l'Innopole.

« Impossible et trop cher » est l'argument en général avancé, sans que cela ne soit ni étayé ni étudié. Nous demandons une étude sérieuse. Il est certain que l'investissement serait important, mais au regard de ceux nécessités par les lignes de métro, cela mérite une prise en considération sérieuse. Cette ligne pourrait être un véritable lien entre les villes et villages du sud est, le terminus du métro Innopole et la gare Matabiau.

Voies routières :

Notre Association a souvent proposé des solutions qui nous semblent aller dans le sens des enjeux proposés par le projet Mobilités :

Enjeu développement durable et diminution de nuisances routières :

Au lieu de favoriser le maintien de trafic automobile au travers de villages ou dans des zones vertes, nous préconisons de rabattre le trafic de la RD 2 (Route de Revel) et de la RD 16 (Route de Baziège) sur le couloir de l'Autoroute A 61, couloir déjà soumis à pollution sonore, et non constructible. Cela est facilement réalisable, et d'ailleurs prévu à l'ancien SDAU/SDAT, avant que ce ne soit supprimé dans les versions ultérieures PDU/SCOT. Il suffit de prolonger la RD 916 jusqu'au delà de Belberaud et d'aménager les voies existantes pour dégager le trafic de la RD 2 vers cette voie. Plus à l'est, l'échangeur de Montgiscard a déjà été réalisé. Malheureusement, les voies le reliant à la RD 2 n'ont pas été aménagées.

A terme, un échangeur entre l'A 61 et la RD 916, situé entre Labège et Escalquens, permettrait de décharger le trafic de l'Innopole en déviant le trafic de la RD 916 vers l'A 61 et la rocade toulousaine.

Le financement de ces aménagements pourraient être trouvé en supprimant le projet de RD 957B (Déviation de Saint-Orens) et celui de doublement de la RD 916. Il suffirait pour cette dernière d'aménager les ronds-points, qui sont les points noirs pour la fluidité du trafic.

En effet, la RD 957B est plus nuisible qu'utile. Les principaux points sont les suivants :

1 - Elle va attirer sur la zone de Labège et de l'Innopole du trafic qui actuellement s'écoule par capillarité sur les voies existantes. Les documents d'enquête publique prévoyait déjà, pour 2008, 19000 veh/j sur cette nouvelle voie, alors que la RD 57B qu'elle est censée remplacer n'avait à l'époque qu'un trafic de 5380 veh/j ! Il y a donc bien attraction d'un nouveau trafic, qui va venir embouteiller encore plus l'Innopole et le Palays. Le but affiché de ce projet, de décharger la traversée de Saint-Orens, est illusoire, car cette voie est essentiellement empruntée par du trafic local.

De toutes façons, une liaison entre la RD 2 et la future Jonction Est sur la rocade est nous semble bien meilleure, car elle évite la concentration de trafic sur l'Innopole et le Palays. De plus, elle participerait ainsi au désengorgement de cette zone, et permettrait à terme, en sus de la déviation nord de Saint-Orens, la création d'une déviation de Quint-Fonsegrive, avec accès direct à la rocade. C'est d'ailleurs ce qui fait été prévu à l'ancien SDAU/SDAT

2 - Elle va détruire deux zones boisées, contredisant par là l'enjeu de développement durable/

3 - Ne présentant pas d'obstacles, elle va être rapide, et donc à l'encontre de l'enjeu de développement de « Zones de circulation apaisées », en coexistence difficile avec les transports doux générés par les nouvelles urbanisations de la zone, et donc très accidentogène.

Le doublement de la RD 916 ne s'impose pas : elle aboutit à deux entonnoirs : le carrefour du Palays et la desserte de Castanet. Cette dernière peut être améliorée par la déviation de Castanet en projet, mais cette dernière ne desservira pas la ville de Castanet elle-même. A cet égard, le fait d'affirmer (P 12 du document « Optimisation des réseaux ») que la déviation de Castanet serait la suite de la déviation de Saint-Orens n'est pas compatible avec l'état de la RD 57C (largeur, franchissement de voie ferrée) que les relierait. Nous avons souligné lors de l'Enquête Publique sur les deux projets RD 916/RD 957B le danger qu'il y aurait à laisser en l'état ce tronçon.

Un simple aménagement des ronds-point de la RD 916 suffirait à en fluidifier le trafic.

En résumé, nous pensons qu'une remise à plat de la desserte routière dans ce secteur est indispensable, avant même la réalisation de la desserte par métro, que ce soit le PLB ou le TAE, ou les deux, qui soit choisi. **Notre Association est prête à collaborer à la recherche de solutions intelligentes pour ce secteur que nous connaissons bien, pour l'étudier depuis plus de 30 ans.**

Une autre préoccupation majeure pour le sud est toulousain est la liaison avec le sud ouest. La géographie du secteur, avec les collines de Pech-David, de Vieille-Toulouse et avec la Garonne, n'a pas permis la création de voies de transit faciles. Il n'y a pas de pont de franchissement de la Garonne entre la rocade et Pinsaguel. Les ponts plus au nord que la rocade (Croix-de-Pierre et Saint-Michel) ont vu tous deux leurs débits nettement diminués par la création de la ligne de tramway, rejetant ainsi le trafic sur une rocade déjà très chargée, d'autant qu'elle ne comporte que 2 voies sur le tronçon sud. Le passage à 3 voies améliorera provisoirement la fluidité, mais cela restera insuffisant compte tenu du manque d'alternative au franchissement de la Garonne.

Il nous semble indispensable de réserver la possibilité à terme de créer une voie rapide plus au sud reliant l'A 64 et l'A 61. Le relief pourrait permettre de favoriser une solution en tunnel, qui évite par ailleurs des expropriations et diminue les nuisances. D'autres villes ont adopté cette solution, à péage ou pas. Il pourrait être fait obligation aux poids lourds en transit (c'est l'axe Est-Ouest du sud de la France) de l'emprunter.

En ce qui concerne les transports en commun reliant le sud est et le sud ouest, nous avons des doutes sur l'utilité du téléphérique de Pech-David, sauf peut-être à ce qu'il soit prolongé afin de permettre des connections avec les lignes de métro B et A (Université Paul Sabatier et Basso-Cambo).

Notre Association reste à la disposition du SMTC pour commenter ces observations et contribuer à la recherche de solutions.

Denis Apvrille
Président de l'AASET