

PDU : AVIS DE LA COMMUNE DE TOURNEFEUILLE

Dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées, le Projet « Mobilités 2020-2025-2030 » (révision n°2 du Plan de Déplacements Urbains) arrêté le 19 octobre 2016 par le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine (Tisséo-SMTC) a été réceptionné fin novembre.

Par courrier de son Président, daté du 23 janvier 2017, la commune était appelée par le Syndicat Mixte des Transports en Commun à remettre un avis pour le début du mois de mars.

La 3ème ligne de métro est le projet phare inscrit au PDU. Il en est l'action 1 et structure l'ensemble du PDU. Le projet de 3^e ligne, dite TAE, de plus de 2 milliards d'euros dans les estimations actuelles absorberait 56 % des investissements prévus dans le cadre du PDU.

Ce projet a fait l'objet d'un débat public organisé par la Commission Nationale du Débat Public de septembre à décembre 2016. Ce très riche et intense débat, auquel de nombreux Tournefeullais ont participé, a donné lieu à de nombreuses contributions, constructives, et ouvert de nombreuses pistes de travail.

La Ville de Tournefeuille partage dans leurs grandes lignes les préoccupations exprimées par le public et attend de Tisséo SMTC un engagement à les prendre en compte en suivant les recommandations de la CNDP, en particulier pour assurer l'équilibrage territorial du projet mobilité dans son ensemble et apporter dans le court terme des réponses aux principales urgences.

Le projet mobilités 2020-2025-2030 planifie et organise à court et moyen terme les déplacements sur l'agglomération toulousaine. Il a donc vocation à répondre à la nécessité d'améliorer tous les modes de déplacements, y compris les voiries structurantes, même si l'objectif reste le report modal vers des transports en commun et les modes actifs.

Il s'agit donc de la capacité que nous avons collectivement à développer un réseau maillé, efficace dans son fonctionnement, qui favorisera les solutions alternatives à la voiture personnelle.

Le constat fait état, du fait de la croissance de la métropole, d'une augmentation du nombre de déplacements. Or, malgré quelques évolutions, la voiture reste le mode de transport très largement dominant notamment en proche et lointaine périphérie (70 à 80%).

Trois axes ou leviers sont identifiés : le report modal vers les transports collectifs et les modes actifs, la cohérence urbanisme / transports et l'organisation des réseaux routiers ainsi que des stationnements.

Face à ces enjeux, le projet semble manquer d'ambition. Il n'y est répondu que très partiellement aux enjeux en termes d'adéquation entre les politiques de déplacement et d'habitat telles que définies dans le SCOT.

Du point de vue environnemental, une démarche volontaire s'impose en complément des progrès technologiques escomptés. Une réponse forte est ainsi attendue par la population concernant l'amélioration de la qualité de l'air.

Quant aux financements, le lourd impact de la troisième ligne de métro ne doit pas obérer le financement de besoins dès aujourd'hui devenus cruciaux. Dans le contexte financier que nous connaissons, nous devons nous montrer vigilants quant à nos capacités collectives à faire face à l'ensemble des besoins identifiés dans le cadre du PDU.

Le plan de financement se trouve fragilisé par des hypothèses de ressources maximisées et de dépenses particulièrement faibles, laissant envisager soit une révision à la baisse du projet soit une forte augmentation des ressources fiscales métropolitaine durant le mandat 2020 / 2026.

Dans une vision intégrée des budgets de Toulouse Métropole et de Tisséo SMTC, l'encours de dette serait doublé à 4 milliards d'euros en 2024, interdisant de fait tout investissement significatif nouveau,

hors politique des transports, pour de nombreuses années.

Enfin, les éléments destinés à apaiser les circulations, améliorer le partage de l'espace public et favoriser le report vers des modes actifs font partie intégrante de la politique de mobilité mais leur financement est imprécis. Il s'agirait de définir plus précisément les financements associés à chaque action du PDU pour une véritable approche d'ensemble et collective afin que les réalisations ne se fassent pas au cas par cas selon les capacités de financement des communes.

L'ouest toulousain, dans lequel s'inscrit Tournefeuille, est caractérisé par une densité faible et une attractivité économique très forte. Ces territoires supportent de très importants trajets entre domicile et travail. L'accent mis sur la desserte des zones d'emplois n'offre pas les solutions attendues aux besoins urgents que représentent ces trajets domicile-travail.

Notre commune connaît en outre une forte circulation traversante en provenance des communes de la périphérie plus éloignée ce qui aboutit inévitablement à l'encombrement des principaux axes aux heures de pointe : RD 50 (Marquisat, Ramelet Moundi), RD 632 (Vincent Auriol, Jean Jaurès), RD 63 (Larramet).

Cinq lignes de bus desservent Tournefeuille (21, 48, 63, 65, 67). Mais le bus est encore insuffisamment attractif :

- Les bus sont ralentis par les bouchons (en janvier, le bus 48 a dû être avancé de 10 minutes le matin pour que les lycéens arrivent à l'heure en cours),
- La fréquence, la régularité, et les services du soir comme des week-ends s'avèrent insuffisants pour les usagers,
- Certains quartiers de la ville restent mal desservis.

Lineo 3, inscrit au PDU, annoncé pour septembre 2018, apportera des améliorations très appréciables en qualité de service sur l'axe Plaisance-du-Touch / Tournefeuille / Toulouse. Cependant, ce projet ne suffira certainement pas et d'autres améliorations sont nécessaires pour répondre à l'urgence de la situation.

Pour faire face à la demande de logements, la Ville s'est engagée sur des opérations de densification cohérentes avec les projets de transport en commun du PDU 2012. Malheureusement, les projets d'amélioration des transports en commun ont été retardés ou sont en cours de révision, notamment l'aménagement de la RD50.

L'ensemble de ces observations nous conduisent à présenter un avis favorable pour ne pas impacter les projets en cours qui se révèlent urgents, tout en l'assortissant des réserves suivantes :

1/ Report modal

- Action 1 : 3^e ligne de métro

Si la ligne TAE ne passe pas sur la commune son terminus est prévu à seulement 3 km du quartier de Pahin. Avec une restructuration du réseau comprenant des rabattements efficaces, elle est de nature à offrir d'intéressantes opportunités pour les habitants du nord-ouest de la commune.

Par la suite, les prolongations de la ligne TAE à l'ouest et de la ligne A au sud devront être prioritairement étudiées, notamment sur le secteur sud-est de la commune mal desservi.

- Action 5 : faire la ceinture Sud dont le premier tronçon en téléphérique urbain

Pour que cette nouvelle offre ne transite pas simplement par Tournefeuille, sans prendre de voyageurs, mais offre des solutions nouvelles aux habitants sur un trajet domicile – travail très emprunté, nous demandons que le tracé sorte de la rocade Arc-en-Ciel pour emprunter l'avenue Jean-Jaurès puis le boulevard Vincent-Auriol jusqu'au Commissariat de police, en bénéficiant des aménagements du Linéo 3, et poursuive par la rue de la Montjoie vers le quartier des Ramassiers.

De la même manière, un arrêt doit être étudié au niveau de l'intersection du RD 50 et de la rocade Arc-en-Ciel où de nombreuses entreprises se sont implantées.

- Action 7 : développer le réseau LINEO

Linéo 3, à partir de sa mise en service en septembre 2018, ne permettra un report modal significatif que par la qualité de service qu'il offrira. Il faudra que les temps de trajets s'avèrent réellement concurrentiels.

Sur le deuxième axe traversant fortement encombré aux heures de pointe (Avenue du Marquisat / Chemin du Ramelet Moundi) le projet de voie de bus en site propre, déjà partiellement financé, doit aboutir au plus vite et permettre l'évolution de la ligne 67 en Linéo à terme, avec une interconnexion à la ceinture Sud.

- Action 8 : hiérarchiser le réseau bus

La ligne 48, mise en service en septembre 2014, connaît une fréquentation croissante car elle rencontre les besoins d'un secteur jusque-là mal desservi. Nous demandons que sa montée en puissance se trouve accompagnée par une requalification de la ligne en OPTIMO et la programmation d'un voie de bus en site propre rendue possible par des opportunités foncière le long de la base de loisirs de le Ramée et sur la parcelle de l'entrepôt régional SOCAMIL en cours de mutation.

- Action 9 : adapter le réseau bus aux territoires

Il s'agit :

- d'améliorer le service sur la ligne 21 en termes d'horaires, de fréquence et d'ouverture le dimanche,
- de desservir le nouveau quartier de Ferro Lèbres permettant une connexion au Linéo 3 et à la ligne A du métro,
- de desservir les hauts de Tournefeuille (Peyrette), nouvel axe Plaisance-du Touch / Salvétat-Saint-Gilles / Tournefeuille / Gare de Colomiers,
- d'anticiper le besoin de la transversale Portet-sur-Garonne / Cugnaux / Plaisance-du-Touch / Léguevin inscrite au SCOT et qui répondra aux besoins de déplacements périphériques.

- Action 11 : mettre en place une tarification adaptée aux usages

Il conviendra de veiller à ce que la politique tarifaire proposée n'éloigne pas les publics les plus fragiles de l'accès aux transports qui est un droit primordial dans la société actuelle.

- Action 14 : mettre en œuvre un schéma directeur cyclable d'agglomération.

Tournefeuille a, de longue date, développé un réseau cyclable interne à la commune. Pour les déplacements domicile-travail, il faut cependant que les continuités cyclables soient assurées hors de la commune vers les principaux bassins d'emploi (Basso-Cambo, les zones aéronautiques, Purpan, centre de Toulouse) relativement proches de Tournefeuille, dans une distance adaptée au vélo.

Nous sommes attachés à la constitution de continuités des itinéraires garantissant sécurité confort et lisibilité. Parmi les priorités, citons l'aménagement cyclable de la liaison Tournefeuille – Basso Cambo sur le Chemin de Ramelet Moundi (en lien avec le projet d'aménagement bus de la RD50), ou la liaison entre Tournefeuille et le centre-ville de Toulouse dans le cadre d'un axe de Réseau Express Vélo.

- Action 17 : apaiser les circulations dans les faubourgs toulousains et communes de périphérie.

Dans la situation actuelle de Tournefeuille, sans doute comparable à celle des autres communes de la

périphérie, le centre-ville est très encombré et le partage de l'espace public à promouvoir.

Les actions pour apaiser la circulation doivent être davantage mises en avant et précisées, en complémentarité des actions 14 et 15.

L'offre ferroviaire peut aussi être utilement renforcée dans le cadre d'une action concertée entre les différentes institutions compétentes. Pour les Tournefeullais, l'amélioration de la ligne C et de la desserte des gares de Colomiers, des Ramassiers et de Saint-Martin-du-Touch apporterait des possibilités supplémentaires de report modal sur les transports en commun.

2/ Cohérence urbanisme - mobilités

Pour développer nos villes avec la qualité de vie attendue, il est indispensable que la cohérence entre l'urbanisme et les transports, qui apparaît clairement dans les objectifs du PADD et du futur PLUiH, trouve une concrétisation dans le PDU.

Le PADD place l'habitant au centre de la démarche de planification et s'appuie sur des centralités pour accueillir les habitants dans les meilleures conditions. En plus du centre-ville, Pahin, Quéfets, Bordeneuve, Marquisat / Ramelet Mundi et Ferro-Lèbres constituent de telles centralités, définies autant par la qualité de l'offre de services et de commerces que par leur accessibilité en transports en commun. De réelles perspectives sont donc attendues à cette échelle.

Les objectifs de production de logements, fixés par commune dans le cadre du futur PLUi-H, doivent prendre en compte les investissements en termes de transports programmés par commune et assortis des réserves correspondantes, si ces perspectives apparaissent incertaines.

3/ Organisation des réseaux routiers et des stationnements

- Action 29 : dynamiser l'usage de la voiture partagée

Des lieux dédiés au covoiturage doivent être mieux identifiés et aménagés sur Tournefeuille, accompagnés de moyens de communication adaptés.

- Action 32 : améliorer les liaisons routières transversales

Nous rappelons que le projet routier de la voie du canal Saint-Martory doit être programmé pour proposer un contournement des axes les plus congestionnés de la commune. Dans le même but, la voie urbaine ouest (RD 924) entre la VCSM et la RD 632 doit être également programmée.

- Action 33 : développer une stratégie globale de stationnement

Afin de favoriser l'intermodalité et le report sur les transports en commun et dans le cadre de cette stratégie globale, des poches de stationnement sont à rechercher le long du Linéo 3 et des futurs autres axes structurants de la ville.

- Action 35 : réduire les nuisances sonores et atmosphériques générées par les infrastructures de transport routier

Des capteurs sont à prévoir sur les principaux axes de Tournefeuille afin de disposer de données objectives sur la qualité de l'air, à la fois pour informer les habitants mais aussi en tant que critères de décision sur des choix d'aménagement.

Résultat du vote :

Pour : 30

Contre : 0

Abstentions : 5 (MM. CHARTIER, MOINAT, MEIFFREN, Mme PELLIZZON – M. CAMPS par procuration-)

Non participation au vote : 0

Ainsi fait et délibéré en Mairie, les jours, mois, an que dessus.

Au registre sont les signatures.

Pour copie conforme.

Le Maire,
Dominique FOUCHIER