

BOULEVARD URBAIN NORD (BUN)

BILAN DE LA CONCERTATION



27/02/09

SOMMAIRE

	Pages
1. INTRODUCTION	3
1.1 L'OBJECTIF DE LA CONCERTATION.....	4
1.2 LA METHODOLOGIE DU BILAN.....	4
2. L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION	5
2.1 LE DISPOSITIF D'INFORMATION.....	5
2.1.1 Le dossier de concertation.....	5
2.1.2 Les panneaux d'exposition.....	6
2.1.3 Les sites internet du Grand Toulouse et TISSEO.....	6
2.1.4 Les relations presse.....	6
2.1.5 Les réunions d'information auprès de publics spécifiques.....	6
2.2 LES MOYENS D'EXPRESSION.....	6
2.3 LES REUNIONS PUBLIQUES.....	7
2.3.1 L'information de la tenue des réunions publiques.....	7
2.3.2 Les réunions publiques.....	7
3. LE BILAN DE LA CONCERTATION	8
3.1 LE BILAN QUANTITATIF.....	8
3.2 SYNTHESE DES EXPRESSIONS DU PUBLIC.....	9
3.3 LES THEMES RECURRENENTS.....	10
3.3.1 Les Tracés.....	10
3.3.2 L'Intermodalité.....	15
3.3.3 Le développement urbain.....	19
3.3.4 Le choix du mode.....	22
3.3.5 Les réseaux routiers.....	25
3.3.6 Itinéraires piétons et cycles.....	27
3.3.7 Questions diverses.....	28
4. LES ORIENTATIONS DONNEES AU PROJET	31
5. LES ANNEXES DE LA CONCERTATION	32

1. INTRODUCTION

Suite aux études préliminaires démarrées en 2007, nécessaires à l'élaboration du programme de l'opération du Boulevard Urbain Nord (BUN), la Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse (CAGT) – devenue Communauté Urbaine du Grand Toulouse, le 1^{er} janvier 2009 - en partenariat avec Tisséo ont délibéré à l'unanimité (le 16 octobre 2008 pour le Grand Toulouse, et le 4 novembre 2008 pour Tisséo) afin de lancer la concertation préalable.

Du **17 novembre 2008 au 17 décembre 2008**, un vaste dispositif d'information et de concertation a été mis en œuvre pour permettre aux habitants de l'agglomération, mais aussi des communes impactées de manières directe ou indirecte par le projet BUN, **de s'exprimer sur l'opportunité, les enjeux et les grandes caractéristiques de ce projet multimodal, qui constitue un enjeu majeur pour les déplacements en transport en commun et le développement urbain sur le secteur Nord toulousain.**

Depuis 1990, le secteur Nord – sans nouvel accès – a accueilli plus de 23 000 habitants sur les 15 communes, hors Toulouse, alors que les documents de planification ne le prévoyaient qu'en 2015.

Le secteur Nord de l'agglomération toulousaine, situé en 1^{ère} et 2^{ème} couronne de la ville centre, dispose d'un potentiel de développement urbain important. Potentiel aujourd'hui freiné par un enclavement relatif qui est lié à :

- Une absence d'un réseau TCSP performant,
- Une saturation des voies de circulation qui convergent vers la commune-centre,
- Un raccordement limité à la rocade.

Le territoire traversé par le BUN est un lieu stratégique pour l'accueil des nouveaux habitants, ce site s'inscrivant tout à la fois à proximité de la ville centre de Toulouse (moins de 10 km) et d'un transport en commun très performant (terminus ligne B).

D'autre part, il est à noter que le projet de Boulevard Urbain Nord est inscrit au Plan de Déplacement Urbain (PDU) de l'Agglomération toulousaine. Ce document qui a été approuvé le 12 juin 2001 est en révision depuis le 29 septembre 2008. Il propose la constitution d'un véritable réseau hiérarchisé des transports collectifs.

Dans la continuité des réflexions du SDAT, le PDU prévoit une desserte différenciée en transports en commun selon les tissus traversés et les densités des territoires. Dans ce cadre, les territoires du Nord sont voués à accueillir, de part la densité urbaine attendue, un Transport en Commun en Site Propre (TCSP).

En conséquence, ce projet d'intérêt communautaire, dont les objectifs sont inscrits dans les documents de planification de l'agglomération, consiste en la **réalisation d'un nouveau boulevard urbain multimodal intégrant un Transport en Commun en Site Propre (TCSP), reliant la commune de Bruguières au terminus de la ligne B du métro « Borderouge » à Toulouse.**

1.1 L'OBJECTIF DE LA CONCERTATION

L'objet de la concertation préalable porte sur l'opportunité et les caractéristiques du boulevard urbain multimodal, ainsi que sur le principe du développement urbain qui lui est lié. C'est-à-dire sur l'évolution et la coordination dans le temps du développement urbain et des transports.

Deux thématiques ont fait partie intégrante de la concertation :

Le Transport et les Déplacements :

- Création d'une voie multimodale intégrant un transport collectif en identifiant les tracés envisagés ;
- Le choix des modes de transports publics à réaliser (Bus en site propre, Bus à Haut Niveau de Service, Tramway).

Le Développement urbain :

- L'identification des espaces potentiels d'urbanisation.

Ainsi la concertation préalable, **conformément à l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme**, a pour objectif de présenter au public le projet de la Communauté urbaine en cours de réflexion, de recueillir les avis des futurs usagers, riverains et toute personne concernée, afin de **constituer un outil d'analyse et d'aide à la décision pour les élus et les services**.

1.2 LA METHODOLOGIE DU BILAN

Le présent document recense les modalités d'organisation de cette concertation et fait le bilan des échanges et des contributions de chacun à l'élaboration du projet.

En effet, à l'issue de la période de concertation, la Communauté urbaine du Grand Toulouse a rassemblé l'ensemble des expressions du public (registres, enregistrements des réunions publiques, courriers, e-mails) et a procédé à un travail d'analyse tant quantitatif que qualitatif des avis, des questions, des remarques, critiques, analyses et suggestions.

Ainsi, ce document présente les avis formulés par les habitants de l'agglomération, et des communes hors agglomération concernées et impactées directement et/ou indirectement par le projet, **de la manière la plus exhaustive afin de répondre à 3 objectifs majeurs :**

- rendre compte de manière fidèle de la participation des citoyens,
- constituer un outil d'aide à la décision des élus à partir d'un état des lieux clair et détaillé des différents avis et suggestions,
- informer les habitants de l'agglomération et des communes hors agglomération concernées et impactées directement et/ou indirectement par le projet, sur le bilan de la concertation et sur ses conclusions et préconisations.

2. L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION

La concertation préalable sur l'opportunité et les caractéristiques du boulevard urbain multimodal, ainsi que sur le principe du développement urbain qui lui est lié, a été organisée conformément aux modalités définies par les délibérations :

- de la Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse du 16 octobre 2008,
- de Tisséo du 4 novembre 2008.

Elle s'est déroulée du 17 novembre 2008 au 17 décembre 2008.

Un dispositif d'information et d'échanges reposant sur les outils suivants a été mis en œuvre : dossier de concertation, expositions permanentes avec panneaux, réunions publiques, registres, site internet, courriel et courrier, parution d'un avis d'information dans la presse.

2.1 LE DISPOSITIF D'INFORMATION

2.1.1 Le dossier de concertation

Le dossier de concertation a été réalisé à partir des études suivantes, qui ont montré le besoin de cohérence entre urbanisme et transport :

- Une étude d'opportunité et de faisabilité des infrastructures de transport en commun performantes pour le secteur Nord de l'agglomération, réalisée pour le compte de TISSEO-SMTC, avec pour objectif de proposer un scénario de desserte de transport collectif (bus) ;
- Une étude de faisabilité de la création de l'échangeur de Borderouge, réalisée pour le compte du Grand Toulouse et de TISSEO ;
- Une étude d'opportunité du Boulevard Urbain Nord, réalisée pour le compte du Grand Toulouse ;
- Une étude technique spécifique de la traversée de la commune de Launaguet, réalisée pour le compte du Grand Toulouse.

Il s'est appuyé aussi sur :

- Une étude de diagnostic et de potentialités de développement urbain autour du Boulevard Urbain Nord, menée pour le compte du Grand Toulouse ;
- Les études en cours à ce jour :
 - Etudes préliminaires du Boulevard Urbain Nord,
 - Etude de prospective urbaine (programmation préalable).

Ce document présentait les enjeux et les objectifs du projet de boulevard urbain nord (BUN), ses grandes caractéristiques et le dispositif de concertation. Il était disponible dans les lieux de la concertation (Grand Toulouse, TISSEO, mairies de Toulouse (au Capitole et mairie de quartier), Launaguet, Castelnau, Bruguières, L'Union, Fonbeauzard, Saint-Alban, Aucamville, Gratentour, Pechbonnieu, Saint-Loup et Saint-Génies) et téléchargeable sur le site Internet du Grand Toulouse – rubrique Grands Projets, ainsi que sur le site internet de Tisséo. Ce dossier de concertation consultable en mairies, était accompagné d'un registre dans les mairies citées ci-avant.

2.1.2 Les panneaux d'exposition

Des panneaux d'information, qui présentaient les principaux enjeux et les grandes caractéristiques du projet, et annonçaient les dates et lieux des réunions publiques, étaient exposés dans les mairies des communes directement concernées par l'opération : mairies de Toulouse, Launaguet, Fonbeauzard, Castelginest et Bruguières, et aux sièges de Tisséo SMTC et du Grand Toulouse.

2.1.3 Les sites internet du Grand Toulouse et TISSEO

Le dossier de concertation était accessible à la rubrique « Grands Projets » du site Internet du Grand Toulouse (www.grandtoulouse.org) et sur le site de Tisséo (www.tisseo.fr). Il était téléchargeable, et a fait l'objet de 2326 connexions sur le site du Grand Toulouse. Tisséo n'a comptabilisé aucun téléchargement.

Le public pouvait consigner ses observations par courriel à l'adresse mail du Grand Toulouse : boulevard-urbain-nord@grandtoulouse.org.

2.1.4 Les relations presse

Les médias qui se sont faits l'écho du projet sont les suivants :

- Bruguières Infos,
- Capitole Info (n°177 de novembre 2008 - page 32),
- A la rubrique 'Environnement et cadre de vie' (L'Info (journal municipal de Launaguet page 12),
- La Dépêche du Midi du mercredi 19 novembre 2008,
- La Dépêche du Midi du jeudi 4 décembre 2008,
- FR3 Sud,
- ... etc.

2.1.5 Les réunions d'information auprès de publics spécifiques

A la demande des élus du territoire, le Grand Toulouse est intervenue pour présenter le projet auprès de plusieurs associations le 6 novembre 2008.

2.2 LES MOYENS D'EXPRESSION

Chaque citoyen était libre de s'exprimer (avis et/ou question) sur le projet, au moyen des supports suivants :

- Prise de parole lors des réunions publiques,
- Bordereaux mis à disposition lors des réunions publiques afin de pouvoir s'exprimer par écrit, pour les personnes ne souhaitant pas prendre la parole,
- Registres dans les mairies,
- Courriel au Grand Toulouse,
- Courrier.

2.3 LES REUNIONS PUBLIQUES

2.3.1 L'information de la tenue des réunions publiques

ANNONCES PRESSE : Parution d'un avis d'information dans la presse.

Le Grand Toulouse a réalisé 3 communiqués de presse ayant pour objet :

- Annonce de l'ouverture de la concertation, durant la semaine du 10 novembre 2008,
- Annonce des 4 réunions publiques, le 20 novembre 2008,
- Annonce des 2 réunions publiques restantes, le 1^{er} décembre 2008.

Ces Informations ont aussi été insérées dans les bulletins municipaux des communes de Toulouse, Launaguet, L'Union, Castelginest, Fonbeauzard, Aucamville, Saint Alban, Bruguières, Gratentour, Pechbonnieu, Saint-Loup et Saint-Géniès.

2.3.2 Les réunions publiques

4 réunions publiques

- Le 20 novembre 2008 à 19h00 – Salle des Fêtes à Launaguet,
- Le 21 novembre 2008 à 19h00 – 236 route de Fronton - Quartier Lalande à Toulouse,
- Le 1^{er} décembre 2008 à 19h00 – Salle Polyvalente Municipale à Castelginest,
- Le 2 décembre 2008 à 19h00 – Salle des Fêtes – Parc Xéraco à Bruguières.

Ces réunions publiques s'appuyaient sur un support diaporama présenté par les personnes du service Déplacements et Infrastructures et du service Aménagement Urbain du Grand Toulouse, ainsi que Tisséo et de l'AUAT. Elles étaient animées par un modérateur de réunion. Toutes ont fait l'objet d'un enregistrement audiophonique.

A l'issue de cette présentation, la parole était donnée au public pour une durée d'une heure à une heure trente consacrée aux échanges et aux questions-réponses. Des bulletins étaient mis à disposition pour les personnes souhaitant émettre un avis et/ou poser une question sans prendre la parole.

3. LE BILAN DE LA CONCERTATION

3.1 LE BILAN QUANTITATIF

La concertation préalable a donné lieu à une participation intéressante du public pour ce type de projet. Près de 650 personnes ont assisté aux réunions publiques. Les habitants ont par ailleurs utilisé les différents moyens d'expression mis à leur disposition. Au total, 1153 expressions diverses ont pu être recueillies.

FREQUENTATION DES REUNIONS PUBLIQUES

LIEU DE LA REUNION	NOMBRE DE PERSONNES PRESENTES
LAUNAGUET - Salle des Fêtes	192
TOULOUSE - Quartier du Fronton	41
CASTELGINEST - Salle Polyvalente Municipale	290
BRUGUIERES - Salle des Fêtes - Parc Xéraco	130
TOTAL	653

REPARTITION DES EXPRESSIONS SELON LES MOYENS D'EXPRESSION

OUTILS D'ECHANGES	NOMBRE D'EXPRESSIONS (AVIS & QUESTIONS)
Commentaires dans les registres	961
Questions réunions publiques	132
Courriels	57
Courriers	3
TOTAL	1153

3.2 SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS DU PUBLIC

RECURRENCE DES THEMES

OUTILS D'ECHANGES	NOMBRE D'AVIS / QUESTIONS CORRESPONDANTS
Les tracés	1127*
L'Intermodalité	190
Développement urbain	163
Le choix du mode	66
Le réseau routier	61
Itinéraires piétons et cycles	42
Questions diverses	70

* y compris pétition des riverains de Launaguet (876 signatures)

NB : Un avis pouvant porter sur plusieurs thématiques, le nombre total ne correspond pas au nombre de personnes qui se sont exprimées

Le nombre relativement important d'avis analysés – 1719 (questions posées lors des réunions publiques, e-mails et courriers, commentaires dans les registres) au regard du nombre d'expressions (1153) s'explique en partie par la mobilisation d'organismes constitués (associations, parti politique, ...) qui ont développé des argumentations intégrant un nombre important de commentaires dans des documents de plusieurs pages voire plusieurs dizaines de pages et traitant de nombreuses thématiques, mais aussi par la pétition (regroupant 876 signatures) jointe au registre de la commune de Launaguet.

Les avis émanant de personnes privées restent majoritaires (60% environ) et très largement dominants au sein du thème identifié comme le plus important, à savoir la question du tracé (1127 avis). Les impacts potentiels sur les propriétés privées et la présentation de variantes de tracés avec des conséquences contrastées sur le patrimoine ont été un des principaux motifs de mobilisation en particulier à Launaguet (Pétition jointe au registre de la commune de Launaguet, représentant 876 signatures) et Castelginest.

Les avis ont principalement porté sur les thèmes suivants :

- ▶ **Les tracés** : Quels impacts sur le territoire ? Quelles variantes préconisées ? Quelles autres alternatives de tracés ?
- ▶ **L'intermodalité** : Un projet TSCP ou un projet voiture ? Avec d'autres parkings relais ? Un projet connecté au réseau de TISSEO et SNCF ? Quel niveau de dissuasion pour les automobilistes ? ...
- ▶ **Le développement urbain** : Quels espaces préserver et pourquoi ? Quelles conséquences du projet sur la vie de quartier ? Comment favoriser la densité et limiter l'étalement urbain ? Quel type de ville et de vie de proximité ?
- ▶ **Le choix du mode** : Quelles qualités pour un TCSP ? Quel est le TCSP idéal pour ce territoire ? Comment concevoir un TCSP évolutif ?

- ▶ **Le réseau routier** : Pourquoi un nouvel échangeur ? Quels projets pour les axes routiers transversaux ? Des poids-lourds en centres-villes ? ...
- ▶ **Les itinéraires piétons et cyclables** : Quelle place pour les vélos et les piétons dans la ville ? Quelles continuités avec les itinéraires existants et projetés ? Quelles articulations avec le TCSP ?

Les thèmes récurrents abordés lors de la concertation sont développés ci-après par ordre décroissant d'avis recensés.

3.3 LES THEMES RECURRENTS

3.3.1 Les Tracés

La question du tracé apparaît comme **la plus importante**, et recueille **66% des avis**, démontrant combien l'enjeu est important pour la population.

Au-delà des prises de positions sur les différentes variantes présentées, cette question majeure du tracé a fait émerger des sujets comme : l'adéquation entre desserte et densité (10 avis), les impacts liés à l'infrastructure (coupure physique des centres-bourgs), nuisances sonores (15 avis), la sécurité routière (14 avis) et surtout les **expropriations (46 avis)**.

Ce sujet a logiquement mobilisé des personnes potentiellement impactées par les tracés, qui se déclarent opposées au projet et/ou souhaitent avoir davantage de précisions sur les éventuelles procédures à venir.

Sur environ 1700 expressions sur le sujet des tracés, 3% révèlent l'inquiétude des riverains quant aux éventuelles expropriations inhérentes aux variantes de tracés proposées, plus particulièrement sur les communes de Launaguet et Castelginest. Les variantes de tracés de Launaguet touchent des propriétés bâties du centre ville, celles proposées sur Castelginest touchent plus particulièrement des propriétés non bâties.

La deuxième préoccupation ressentie porte sur le désir de conserver le cœur du village et son mode de fonctionnement actuel, notamment pour les Launaguetois. En effet, les variantes 1 et 2 qui passent au cœur du village de Launaguet suscitent de nombreuses appréhensions, comme voir le village « scindé en deux » par le BUN, et, comme « préserver la sécurité des habitants et des enfants », puisque le BUN passerait à proximité des écoles dans les variantes 1 et 2.

Concernant le parc classé du château de Launaguet, la majorité des personnes ne perçoivent pas l'intérêt de son classement, et conçoivent difficilement que les alternatives de tracés mettent sur le même plan l'impact sur leur maison et l'impact sur un parc.

Le choix des variantes de tracés

Environ 975 avis portent plus précisément sur la question du choix des variantes de tracés, ce qui représente plus de 4/5^{ième} des remarques réalisées dans le cadre de ce thème lié aux tracés. Parmi ces 975 avis :

- ▶ plus de 95% des avis en faveur d'un choix préférentiel sur les variantes de tracés (avis portant notamment sur la variante n°3 de Launaguet) ,
- ▶ 2,5% des avis demandent l'étude de nouvelles variantes de tracés,
- ▶ 2,5% des remarques n'évoquent aucun choix sur les variantes de tracés.

De manière plus précise, sur les communes de Toulouse et Castelnau, il a essentiellement été demandé l'étude de nouvelles variantes. Alors que sur la commune de Launaguet, le choix du tracé par le public s'est largement porté sur la variante 3 qui passe par le parc du château (923 avis) dont 9 avis déclarant une préférence pour son passage en souterrain.

A noter :

D'une part, la pétition - regroupant 876 signatures – annexée au registre de Launaguet, tranchant sur le choix des variantes, et proposant de retenir la variante 3. D'autre part plusieurs associations se sont regroupées en collectif, le collectif Boulevard Urbain Nord Toulousain, opposé au passage du BUN dans le parc classé Monument Historique, et également opposé aux deux autres variantes.

Les variantes et extensions proposées

En plus des variantes présentées dans le dossier de concertation, **une trentaine d'avis sur de nouveaux tracés ont été proposés**. Ces tracés sont principalement localisés au plus près des coteaux et concernent exclusivement la fonctionnalité Transport en Commun du BUN.

25 avis se sont prononcés en faveur de **la création de liaisons transversales en transport en commun**, plus dans une logique d'extension du réseau de transport en commun que d'un nouvel itinéraire. L'idée forte mise en avant pour justifier ces nouvelles liaisons transversales est de permettre l'accès aux principales zones d'emploi de l'agglomération, notamment à Blagnac et Labège, sans passer par la ville centre.

<< Les réponses du maître d'ouvrage

Les objectifs du projet BUN sont multiples. Il s'agit de :

- désenclaver les territoires du Nord Toulousain et de les relier directement à des bassins d'emplois et des lieux de vie (avec une accessibilité simplifiée vers le cœur de l'agglomération),
- accroître la mobilité via les transports en commun, élément essentiel au développement économique et social,
- permettre une concomitance de la desserte en transports et de l'urbanisation.

Les variantes de tracés présentées à la concertation répondent aux enjeux complexes de desserte de zones denses - notamment les centres-bourgs existants et les centralités projetées, de zones d'urbanisation futures, de pôles d'emplois et d'activités, et de desserte de futurs équipements communautaires éventuels.

La desserte des zones d'urbanisation future est à l'origine même du projet. Ainsi, dès 1998, le Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine (SDAT) valant Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération (SCoT) a retenu le principe d'un développement urbain en cohérence avec l'offre de transports. Dans un souci de développement équilibré de l'agglomération, le SDAT a instauré des zones de cohérence urbanisme/transport où le phasage du développement urbain est associé à celui des infrastructures de transport qui les desservent et les structurent.

Autre point fort ayant guidé l'élaboration des tracés présentés à la concertation, le principe d'une utilisation des voies existantes et la desserte du pôle multimodal de la station de métro Borderouge – Ligne B, permettant de relier le BUN à un axe de transport en commun existant efficace.

Au stade actuel de définition du projet, les alternatives de tracé sont encore nombreuses. Ainsi, 11 variantes sur la totalité du tracé ont été présentées par le Grand Toulouse dans le cadre de la présente concertation. Nous en rappelons les principales caractéristiques (du Sud au Nord par grandes séquences) :

► Séquence 1 : Toulouse Paléficat

Variante 1 :

La Plaine du Paléficat est préservée, en particulier les espaces agricoles le long de l'Hers. La perspective visuelle sur les coteaux est maintenue, et le tracé évite l'Espace Boisé Classé (EBC) du Château de Paléficat. Cette variante impacte du bâti près du futur échangeur, mais dessert au mieux les zones les plus denses d'habitat de Launaguet. Elle passe au cœur des zones pressenties d'urbanisation et permet de structurer la liaison douce avec la commune de L'Union.

Variante 2 :

Cette variante de tracé n'offre aucune perspective visuelle sur les coteaux, et traverse l'EBC du Château de Paléficat. En revanche, l'importance du bâti directement impacté est moindre. En terme de desserte, cet itinéraire est excentré par rapport à Launaguet et au secteur du Grand Selve. La desserte des zones d'urbanisation futures est également plus éloignée. Le développement urbain apparaît donc plus difficile à réaliser et moins directement corrélé à l'arrivée d'un TCSP.

► Séquence 2 : Launaguet

Variante 1 :

Cette variante de tracé traverse la Plaine des Monges sur une voie existante (chemin de la Palanque). Les bâtis impactés se situent principalement sur la rue Fignac. Les équipements du centre ville sont desservis, ainsi que l'ensemble de ses zones à urbaniser.

Variante 2 :

Cette seconde variante emprunte le même itinéraire que la variante 1, excepté pour le mode Transport en Commun qui est dissocié entre le chemin de la Palanque et le secteur de Cazalbarbier (via l'avenue des Nobles et les rues Jean Moulin et Fignac). Cette variante induit la création d'une nouvelle infrastructure sur une partie de la Plaine des Monges. Le bâti impacté est moindre car les modes sont dissociés. Les équipements du centre ville sont desservis, ainsi que l'ensemble de ses zones à urbaniser.

Variante 3 :

Cette dernière alternative de tracé passe par le parc de Launaguet et sera sur cette portion accompagnée par un aménagement conséquent. Cette variante pourra donc avoir des impacts sur le parc classé et le paysage de la Plaine des Monges. En revanche, elle n'impacte directement aucune propriété privée. Elle permet la desserte du quartier de la Mairie et du secteur de Cazalbarbier.

► **Séquence 3 : Castelginest - Fonbeauzard - Launaguet**

Tronçon 1 - Variante 1 :

Cette variante emprunte la RD15. Elle permet une meilleure préservation du paysage des coteaux et évite les espaces bâtis. Cet itinéraire n'est pas excentré par rapport à l'urbanisation existante et passe au cœur des sites potentiels d'urbanisation.

Tronçon 1 - Variante 2 :

Cette variante passe au plus près des coteaux, et demande la création d'une nouvelle voie à l'Est de la RD15, avec un franchissement du ruisseau de Carles et d'un fossé pluvial. Cette hypothèse de tracé préserve moins l'environnement et le paysage des coteaux que la précédente. En première approche, nous pouvons dire qu'aucun bâti existant n'est impacté. En revanche cet itinéraire est plus éloigné des zones denses d'urbanisation actuelle, mais permet de desservir les zones potentielles d'urbanisation.

Tronçon 2 - Variante 1 :

Cette variante permet le maintien des « corridors écologiques » et n'a pas d'impacts directs sur les coteaux. Cet itinéraire est relativement proche de l'habitat existant (secteur de Naucou), mais ne devrait pas l'impacter. En revanche, il ne permet pas une desserte directe de l'urbanisation future.

Tronçon 2 - Variante 2 :

Prenant place sur une voie nouvelle proche de l'habitat existant, cette variante présente les mêmes caractéristiques que la précédente mais permet une très bonne desserte des zones d'urbanisation futures.

► **Séquence 4 : Bruguières Gratentour Castelginest**

Variante 1 :

Cette variante traverse la zone inondable le long de l'Hers pour se raccorder au giratoire de la RD4. Des bâtis pourront éventuellement être impactés au niveau de la RD59. Les communes de Gratentour et de Bruguières sont desservies directement. Ce tracé laisse la possibilité de développer une mixité fonctionnelle le long de l'axe (habitat/activités) mais nécessite le réaménagement de la RD59.

Variante 2 :

Cette variante de tracé s'arrête en limite de la commune de Gratentour.

Ces 11 variantes de tracé présentent des caractéristiques de desserte, des impacts bâtis et environnementaux contrastés. Certaines ont fait l'objet d'un intérêt très marqué et ont suscité des choix préférentiels, en particulier sur la commune de Launaguet.

Le choix des variantes de tracés

Concernant **le secteur de Launaguet**, les avis exprimés sont majoritairement favorables à la variante 3. Une attention particulière dans la suite des études sera portée à cet itinéraire.

Un courrier sera adressé au Ministère de la Culture pour demander un déclassement partiel du Parc de Launaguet.

Cependant, au regard de la complexité des enjeux sur ce secteur (desserte TC, circulation, stationnement, modes doux, développement économique, patrimoine, coûts, ...), il apparaît difficile d'exclure dès à présent les autres variantes des études ultérieures. Les trois variantes seront donc approfondies.

De plus, une étude de circulation va être réalisée de manière spécifique sur la commune de Launaguet, afin de réfléchir à des solutions prenant en compte la dissociation des modes sur des voies et/ou des transversales existantes et/ou projetées.

Concernant la proposition **d'une voie de bus souterraine**, elle semble éloignée de l'objectif de réaliser le BUN en surface, au plus près des gens. Il s'agit d'une solution majeure en termes d'amélioration des déplacements. Soit, une infrastructure de transport en commun qui se voit, qui est performante, qui est directe, et qui dessert des zones d'habitat.

Sur les autres secteurs, aucune variante n'a fait l'objet d'un choix marqué de la part des participants à la concertation. Nous proposons donc d'intégrer dans nos réflexions ultérieures les principaux impacts identifiés dans le cadre de cette concertation : expropriations, sécurité routière, coupures physiques, nuisances sonores.

Concernant la **question des expropriations**, elles seront répertoriées au stade de la déclaration d'utilité publique. L'état actuel des études ne permet pas de cibler précisément de zones. Néanmoins, il est bien évident que les difficultés rencontrées sur le territoire du Nord toulousain est dû à une urbanisation qui s'est faite sans préserver, suffisamment tôt, l'emprise nécessaire au passage d'une infrastructure de transport en commun.

Les différents sujets liés aux impacts du projet dans la rue seront traités dans le cadre des études sur l'insertion du TCSP.

Leur avancement actuel ne permet pas à ce stade de répondre de façon précise aux problématiques de sécurité routière, de nuisance sonore, de coupures physiques, de partage de la voie publique. Néanmoins, nous pouvons d'ores et déjà avancer des principes généraux :

- Il s'agira d'un site réservé aux transports en commun dans lequel ne circulera que le transport en commun en question,
- Un aménagement paysager sera réalisé (de nombreux arbres seront plantés),
- Les modes doux (piétons et cyclistes) seront privilégiés.

Les variantes et extensions proposées

Les propositions de nouveaux tracés, lorsqu'elles correspondent aux enjeux du projet et qu'elles apparaissent « réalistes » seront analysées et étudiées. La forte implication du public dans l'élaboration du projet démontre combien le BUN est un projet de transport en commun majeur pour le secteur Nord toulousain.

En réponse aux remarques formulées sur la mise en œuvre de transversales en transport en commun, il est possible d'articuler des voies dédiées en site propre (avec leurs véhicules dédiés), avec des liaisons bus transversales qui, non seulement se rabattent sur cette infrastructure TC, mais font aussi des liaisons transversales entre les autres communes.

De plus, Tisséo a pour projet de développer un réseau de transport de pôle à pôle, plus maillé qu'aujourd'hui. A titre d'exemple, il s'agit d'offrir la possibilité de se déplacer à partir de Borderouge directement vers d'autres pôles de l'agglomération, tels que Blagnac, Ramonville ou autres, sans passer par le cœur du centre ville de Toulouse.

3.3.2 L'Intermodalité

Le thème « intermodalité » regroupe environ 1/10^{ième} des avis exprimés qui portent essentiellement sur l'affirmation d'une orientation claire en matière de type de transport associé au projet BUN.

Sur 190 avis exprimés sur ce thème, **2 seulement sont favorables à la création d'un axe routier efficace, alors que 56 souhaitent un projet uniquement Transport en commun.**

La très grande majorité des personnes s'est exprimée sans ambiguïté en faveur d'un projet « véritable alternative à la voiture individuelle » combinant TCSP et circulations douces.

L'argument le plus avancé (26 avis) pour expliquer ce choix en faveur des transports en commun est l'apport de voitures supplémentaires généré par la création d'un nouvel axe routier, en particulier sur la rocade et dans Toulouse.

Plusieurs points conditionnant la réussite d'un projet et donnant la priorité aux modes de transports doux ont été mis en avant par les participants :

Les parkings relais

37 avis sur ce point. 29 mettent en avant **l'importance de créer des parkings relais supplémentaires en amont de la future ligne de transports** et 8 concernent la saturation du parking de Borderouge et ses conséquences négatives sur le quartier.

Les autres Transports en Commun

20 avis portent sur cette question. Ils mettent en avant **l'importance de l'articulation entre le BUN et les réseaux de transport en commun existants et projetés** (lignes et gares SNCF, bus actuels et projetés) et la possibilité de créer des navettes de rabattement vers les futures stations du TCSP.

Un projet dissuasif pour les automobilistes

17 avis expriment la nécessité de dissuader les **automobilistes d'emprunter ce nouvel axe en recourant à une limitation de la vitesse à 50 voire 30 km/h (9 avis) en mettant en place un tracé et/ou un gabarit de voie dissuasif pour le trafic de transit.**

De manière générale, la répartition entre particuliers et groupes organisés (associations, partis politiques) est quasi équivalente sur ce thème : 89 contributions d'associations et 99 pour les particuliers. En revanche, certains centres d'intérêts semblent les différencier. Ainsi les associations comme les amis de la terre, Vivre à Paléficat, le collectif PDU,... ont davantage mis en exergue la question de la priorité accordée aux transports en commun alors que les particuliers ont adopté une posture plus défensive en affirmant la nécessité d'un projet dissuasif pour les automobilistes.

<< Les réponses du maître d'ouvrage

A la question centrale de ce thème, à savoir l'affirmation d'un projet « véritable alternative à la voiture individuelle », notre réponse est claire : **le projet BUN est principalement un projet de transport en commun** (même si il est conçu dans le cadre d'une réflexion globale sur tous les types de déplacements).

En effet, l'enjeu aujourd'hui réside dans la recherche du juste équilibre entre l'usage de la voiture et des autres modes de déplacements, avec pour objectif d'encourager le report modal, c'est-à-dire l'utilisation des transports en commun à la place de la voiture particulière.

L'une de nos priorités est de limiter les flux de véhicules automobiles, et basculer ces flux sur le vélo et les transports collectifs.

Nous assistons aujourd'hui à une baisse du trafic automobile dans l'hyper-centre de Toulouse. Certes, le métro, les bus, ... ont été développés, mais en parallèle, des mesures rigoureuses vis-à-vis de la circulation automobile et du stationnement dans le centre ville de Toulouse ont été prises.

Le projet Boulevard Urbain Nord doit s'inscrire dans une démarche globale d'organisation des déplacements à l'échelle de l'agglomération toulousaine. En effet, une simple approche transports en commun et modes doux ne peut pas répondre aux seuls besoins des déplacements à l'échelle du territoire nord. Le Boulevard Urbain Nord est un axe structurant radial, véritable colonne vertébrale, qui permet le raccordement d'un maillage transversal VP, TC et modes doux.

En matière de flux, l'objectif majeur du BUN est d'améliorer la fluidité vers le centre pour les transports en commun. Avec le BUN, l'objectif est d'assurer des déplacements essentiellement en transports en commun du Nord de l'agglomération vers Borderouge et puis de Borderouge vers le centre, grâce au métro. Le flux sera fonction des capacités que l'on mettra en face, dans le cadre d'un BUN avant tout projet de transport en commun.

Des outils de simulation de trafic permettent, en fonction des caractéristiques de la voirie, d'estimer la répartition des flux possibles dans le cadre de ce projet, sur cette infrastructure. Les volumes de flux, mais aussi les origines-destinations sont estimés. Aujourd'hui, nous connaissons quel type de flux nous aurons sur le BUN.

Ce travail a été réalisé dans le cadre des études déjà réalisées, avec des simulations basées sur l'existant et les projets futurs. Nous pouvons dire que **le BUN va générer un trafic de transit estimé à moins de 1%**, du fait des contraintes imposées à la voiture. Il servira de desserte et de lien entre quartiers et non d'axe de transit.

Les parkings relais

Par définition, un parc relais (ou stationnement incitatif) est un espace de stationnement pour automobilistes, situé en périphérie d'une ville et destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transports en commun : autobus, train ou métro.

Le parc relais a pour vocation de garer le véhicule dans un espace extérieur ou intérieur jusqu'au retour du passager. Il peut être payant ou gratuit, gardé ou non.

Aujourd'hui, à l'échelle du projet BUN, il est prévu de réaliser **4 parcs relais tout au long du tracé**, nous avons défini des zones d'implantation privilégiées, mais les études préliminaires réalisées ne nous permettent pas d'être à une échelle de précision très fine, localisant précisément ces futurs parcs relais.

La création de ces nouveaux parcs relais, en amont du site de Borderouge, devrait permettre de limiter la pression automobile sur celui-ci et donc les éventuelles conséquences négatives sur le quartier environnant.

Concernant la taille des parcs-relais sur l'agglomération, des parkings de différentes tailles ont été réalisés. Ont été développés des parcs-relais de 50 places autour de TCSP bus, aussi bien que des parcs-relais de 4 000 places aux abords du métro. Dans le cadre du projet BUN, il conviendra d'étudier le dimensionnement de ces parcs-relais, tout en recherchant leur mutualisation.

Concernant la forme de réalisation, elle peut être en surface, en élévation, en souterrain, etc. il est bien évident que les coûts et l'impact sur l'environnement seront différents selon le choix.

Dans le cadre du projet BUN, nous souhaitons opter pour une réalisation en surface.

Les autres transports en commun

Le partenariat entre le Grand Toulouse et Tisséo dans le pilotage de ce projet est en soi un gage de prise en compte des problématiques de transport dans une démarche globale. Il va de soi que le projet BUN est développé, avec à l'esprit, l'articulation avec les autres projets de transport en commun.

Concernant la question sur le **ferroviaire**, il y a effectivement sur le secteur Nord une infrastructure ferroviaire sur laquelle il est prévu de réaliser un cadencement des trains, entre Montauban au Nord et Castelnaudary au Sud. Ce projet est en cours de définition par la Région, mais suite à un problème de disponibilité sur la voie ferroviaire Nord, plus particulièrement sur les sillons, ce projet ne se mettra vraisemblablement en œuvre, conformément aux objectifs du Conseil régional et de l'autorité organisatrice des transports ferroviaires qu'à échéance 2011.

Néanmoins en 2011, il semble que nous n'ayons au mieux qu'une fréquence d'un train toutes les demi-heures sur cette infrastructure, pour cause de son utilisation multiple (trains de marchandises, trains rapides, trains omnibus, ...).

Il faut donc attendre les travaux de la création de la ligne à grande vitesse - si accord financier avec l'ensemble des collectivités concernées - pour qu'il y ait un doublement ou un rajout d'au moins une voie sur l'infrastructure existante, qui permette d'avoir un cadencement beaucoup plus élevé, donc des trains « urbains » sur le secteur concerné par le projet BUN. Nous sommes dans une démarche globale, le ferroviaire en fait partie.

Un projet dissuasif pour les automobilistes

Concernant la place de la voiture, la mise en œuvre du BUN est un pas supplémentaire dans la poursuite d'une politique engagée en faveur des transports publics et des modes doux. Toutefois, l'accès en voiture aux riverains, livraisons et personnes ayant des difficultés à se déplacer sera maintenu. En effet, comme dans tous projets de ce type, des accès et des zones de livraisons seront aménagés afin que les commerçants situés dans les voiries impactées par le TCSP puissent maintenir leur activité. Le type de véhicule de livraison utilisé devra bien sûr faire l'objet d'une attention particulière.

L'objectif de réduction du trafic sera poursuivi. En contrepartie, les usagers trouveront plus facilement où stationner leur véhicule par la réalisation de parcs relais.

Le projet présenté est un projet de cohérence urbanisme et transport, structuré par un TCSP qui aura une voie réservée et un temps de parcours garanti. Les véhicules individuels subiront tous les carrefours, les feux, les stops, les zones 30, ... etc. Cette voie ne sera pas performante pour les personnes qui iront du Nord au Sud, en utilisant la voiture, parce que les aménagements réalisés seront extrêmement dissuasifs pour les personnes voulant aller de Bruguères à Borderouge en voiture.

Dans le cadre du BUN, nous avons voulu réfléchir sur une infrastructure continue pour les déplacements en transports collectifs. Ce projet majeur est un projet de transport collectif, un projet cyclable en continu : une voie lisible pour les modes doux, les modes alternatifs de transports. Projet qui permettra seulement de faire éventuellement des déplacements de proximité en voiture.

En effet, le BUN ne sera pas une voirie performante pour la circulation de transit. C'est une voirie qui sera une alternative à tous les modes de déplacements : bus, voitures, vélos, piétons, pour les personnes qui y habitent ou qui y travaillent, sur des relations qui font moins de 3 km. Mais ce ne sera pas une relation qui sera attractive sur le plan du transit routier. Cela ne pourra être que de la desserte locale. C'est **la qualité, la nature de l'aménagement qui fera que l'on évitera d'y accueillir le transit.**

3.3.3 Le développement urbain

Avec 163 avis sur les 1719 avis/questions exprimés au total, le développement urbain apparaît comme un sujet central de la concertation. **Troisième préoccupation en nombre d'avis** exprimés après les tracés et l'intermodalité.

Au cœur de la réflexion du projet BUN, la question de « la cohérence urbanisme-transport ». Cette question du développement urbain se décline en deux grands thèmes dans les commentaires des participants :

- ▶ Un thème : Des espaces et « un art de vivre à préserver » regroupant les sujets liés à la protection du patrimoine naturel et humain...
- ▶ Un thème : Une urbanisation future à encadrer et des éco-quartiers, traitant des questions liées à la densité, à la forme urbaine et au modèle de développement urbain envisagé en lien avec le BUN.

Avec environ 80 avis chacun, ces deux thèmes ont suscité un intérêt équivalent.

Des espaces à préserver

Avec 45 avis sur ce sujet, **un vif intérêt pour la préservation des espaces naturels et agricoles a émergé. Il concerne en premier lieu les espaces verts et boisés** et le maintien d'une trame verte en cohérence avec les intensions du SCOT (32 avis). **Le maintien de l'activité de maraîchage et de l'agriculture de proximité**, sujet d'actualité par rapport aux cycles économiques courts et au développement local a quant à lui fait l'objet de 13 avis.

L'environnement urbain et son histoire

38 avis concernent cette question du « patrimoine humain et urbain » avec une préoccupation très marquée pour la **préservation de « l'esprit village »**, du « caractère rural » de leur environnement (16 avis). Ce sujet du « vivre ensemble » et des solidarités de proximité est souvent combiné avec une volonté de préservation du « petit » patrimoine architectural comme les « Toulousaines » (largement porté par l'association Vivre à Paléficat). La question de la protection du « grand » patrimoine (parc et château, bâtiment classé, ...) a quant à lui fait émerger 11 avis.

Densité et étalement urbain

Sujet de fond en termes de cohérence entre urbanisme et transport, la question de la densité a suscité une quarantaine de remarques qui mettent pour la plupart en avant **les points positifs liés à la densification urbaine** (11 avis) **et la limitation de l'étalement urbain** (7 avis). Seul 4 avis émettent des réserves quant aux risques liés à une trop forte densité. De manière générale cette question a davantage mobilisé les associations que les particuliers. Ils ont semble-t-il manqué d'outils d'analyse (nombreuses questions sur la signification des « carrés » représentés dans le SCOT, figurant le nombre d'hectares potentiellement urbanisables conditionnés par la réalisation d'une infrastructure de desserte multimodale).

Créer des éco-quartiers

Un modèle de développement urbain a été plébiscité dans le cadre de la concertation : « l'éco-quartier ». Combinant densité, mixité de programme (logement, commerces, activités, équipements), hautes qualités environnementales, ce type de développement urbain a été cité à 15 reprises, exclusivement par des représentants d'associations.

La question de la **mixité entre logements et activités** a quant à elle suscité 14 avis qui sont principalement fondés sur des arguments liés à l'animation (éviter les cités dortoirs) et à la limitation des déplacements.

Cette approche « développement durable » est le plus souvent articulée avec la thématique « intermodalité » où le « non à la voiture » est largement soutenu.

<< Les réponses du maître d'ouvrage

Le projet BUN est un projet où développement urbain et transport collectif sont indissociables. En effet, l'urbanisation actuelle du secteur Nord permet difficilement d'avoir une concentration de flux suffisante pour justifier un projet de transport en commun en site propre. Il est donc nécessaire d'avoir un projet d'urbanisation complémentaire sur les communes de Launaguet et de Castelnest, mais également sur la commune de Toulouse pour la zone de Paléficat. Ces projets d'urbanisation induisent une concentration d'habitat et/ou d'activités le long de cette infrastructure.

Des espaces à préserver

Dans le cadre du projet BUN, les couloirs naturels (territoires non aménagés, restant sous forme d'espaces naturels ou agricoles) entre l'Hers et les coteaux sont préservés. Ils permettent notamment de maintenir des perspectives visuelles et les éléments structurants du paysage. Il en est de même pour les zones qualitatives sur le plan environnemental, comme les coteaux. Des espaces dédiés au maraîchage et à l'agriculture de proximité seront recherchés autant que possible.

L'environnement urbain et son territoire

En réponse aux remarques des participants de la concertation portant sur **les nuisances**, le Grand Toulouse souhaite que la définition du projet de TCSP se fasse en adéquation avec les principes primordiaux de maîtrise des flux de circulation et de lutte contre la pollution atmosphérique et le bruit.

Il est pris bonne note des inquiétudes de certaines personnes sur la préservation de la qualité de vie et de « l'esprit village ». Nous partageons les constats sur l'importance du sens, de l'histoire, et de la culture dans les cœurs de quartier et les cœurs de village, c'est pourquoi nous proposons d'y améliorer la qualité de vie grâce à des aménagements de qualité accordant la priorité aux transports en commun et aux modes doux de déplacements.

L'adoption d'un mode de transport type TCSP génère de nombreuses opportunités environnementales. Outre l'argument écologique indéniable, le TCSP est également facteur de cohésion sociale. Il constitue un mode de transport solidaire et convivial.

Densité et étalement urbain

Cet axe de transport en commun en site propre proposé dans le cadre du projet BUN va structurer les secteurs d'habitat existants et projetés. Nous sommes en phase avec le principe d'un renforcement des densités préconisées par certains participants et sur l'importance des centres-bourgs et des cœurs de quartier existants dans la structuration de la ville à venir. C'est pourquoi nous considérons que c'est à proximité de ces cœurs de village qu'il est préférable d'accueillir les habitants, avec des services, une certaine densité qui induira plus de « vie dans le village ».

Aujourd'hui, lorsque l'on crée des quartiers d'habitat, la mixité des fonctions est privilégiée. Ils regroupent de l'habitat sous des formes différentes, mais denses pour pouvoir accueillir des activités, des services, des commerces et justifier le passage de transports en commun.

Certaines remarques ont porté sur la question de la densité, des droits à construire possibles sur les communes. Il existait des ouvertures éventuelles à l'urbanisation sur le territoire, sous conditions d'accès et de voies, notamment de voies de transport collectif : toute urbanisation nouvelle est soumise à la réalisation d'une infrastructure multimodale. Ainsi, le Schéma directeur de d'aménagement de l'agglomération toulousaine (SDAT) valant SCoT identifie tous ces secteurs voués à être urbanisés, pouvant accueillir des activités ou de l'emploi.

Créer des éco-quartiers

Les principes de développement des projets urbains le long du BUN présenteront bon nombre de caractéristiques communes avec le concept d' « éco-quartier » : desserte par les Transports et Commun et les modes doux, densité élevée, mixité fonctionnelle (habitat, activité, commerces, ...).

L'intégration des questions énergétiques, de limitation du stationnement, de valorisations des ressources en eau, de participation des habitants à la conception et à la gestion, constitutives parmi d'autres de la création d'éco-quartier devront être abordées dans le cadre de réflexions spécifiques sur la conception des différents projets urbains et le cas échéant des démarches de concertation mises en œuvre dans ce cadre.

3.3.4 Le choix du mode

Le thème « choix du mode » a fait l'objet de 66 commentaires soit **3,8 % des avis**. Ceux-ci portent à la fois sur les points de comparaisons des différents modes de transports et sur les premières préférences en termes de choix de mode. La plupart de ces avis semblent avoir intégré que le choix final du mode sera traité ultérieurement.

En ce qui concerne les tendances exprimées sur **les caractéristiques du futur transport en commun**, les arguments mis en avant concernent essentiellement « **la qualité de service** ». **Le transport en commun doit être rapide (8 avis) et proposer des fréquences élevées (7 avis)**.

En matière **d'intérêts pour les différents modes présentés**, **une majorité d'avis se dégage en faveur du tramway (26 avis)**, alors que le Bus à Haut niveau de Service et le Bus « classique » regroupent respectivement 4 et 2 avis. Les argumentaires en faveur du tramway insistent majoritairement sur l'efficacité de ce mode et citent le tramway comme référence (ex : « un mode de transport de type tramway »). **Ces avis témoignent également d'un intérêt pour les aspects environnementaux et les faibles nuisances associées à ce mode.**

La question de **l'évolutivité des aménagements et de leur articulation avec le choix du mode** est mise en avant par 5 avis, certains préconisent de ne pas obérer le futur en permettant de répondre à la demande de transport générée par les urbanisations futures.

Quelques personnes émettent des avis qui ne relèvent pas strictement du champ du projet concerté. L'extension du métro est ainsi citée 5 fois.

De manière générale, cette question du choix du mode a mobilisé deux fois plus de particuliers (42 avis) que de membres d'associations (24).

<< Les réponses du maître d'ouvrage

Dans les secteurs concernés par le projet du BUN, les lignes de bus actuelles circulent sur des voies routières classiques. Elles sont donc sujettes aux aléas de la circulation automobile. Ce qui explique notamment les différences de régularité entre les lignes de bus.

L'objectif du projet BUN est de sortir les transports en commun du flux de circulation générale afin d'offrir une réelle alternative à la voiture individuelle. Le BUN permettra de gagner environ ¼ d'heure sur le temps de parcours actuel entre Bruguières, Pechbonnieu et Toulouse. Il permettra de passer de 40mn en moyenne aujourd'hui en heure de pointe à 20mn.

En effet, la mise en place d'un transport en commun en site propre s'accompagne de priorités aux carrefours. Le bus ou le tramway ne s'arrête qu'aux arrêts, aux stations, là où il y a de l'échange voyageurs. Aux carrefours, il ne s'arrête que de manière exceptionnelle. Quand des bus sont noyés dans la circulation automobile, comme aujourd'hui, nous sommes couramment autour d'une vitesse moyenne de 14 km/h. Le temps de parcours des bus sera donc amélioré.

De plus, l'infrastructure BUN permet de fiabiliser son parcours. C'est-à-dire que l'on met environ le même temps en heures de pointe qu'en heures creuses.

Les caractéristiques du futur transport en commun

Aujourd'hui 2 grands types de scénarios de desserte en TC sont envisagés :

Le **premier scénario** (Bus en site propre) propose la mise en place de plusieurs lignes de bus qui relient les différents centres-bourgs du Nord au terminus du métro de Borderouge.

Le bus au départ de Borderouge prend l'infrastructure dédiée, les voies réservées, mais une fois arrivé à différents croisements de l'infrastructure, ou au bout de l'infrastructure, il peut très bien continuer et aller desservir le cœur de la commune de Bruguières par exemple, comme desservir éventuellement le cœur de la commune de Pechbonnieu, sans correspondance.

Le **deuxième scénario** (ligne dédiée BHNS ou Tramway) propose une infrastructure dédiée, sur laquelle se rabattent les lignes de bus qui desservent les environs.

Des bus à haut niveau de service cadencés ou des tramways (avec des intervalles de passage réguliers) circuleront sur l'infrastructure et iront tous à Gratentour ou Bruguières. Pour rejoindre en TC les cœurs de village des communes, l'usager devra effectuer une correspondance avec une autre ligne bus.

Par contre, aux points de connexion avec les autres communes, des possibilités de correspondances permettront d'aller sur les autres communes.

Ainsi pour accéder à cette « ligne forte » avec un matériel roulant dédié, lorsque l'on n'est pas dans sa zone d'influence directe, il est nécessaire de prendre son vélo ou sa voiture jusqu'aux parcs relais mis en place, ou un autre système de navette ou de bus qui viendrait en correspondance.

Le pourcentage de personnes utilisant les transports en commun n'est aujourd'hui que de 10 à 11%. Nous comptons environ 5000 déplacements par jour en transport en commun dans le secteur.

Le choix du mode de transport doit être en adéquation avec la fréquentation en volume de déplacements estimés. A titre d'information, les capacités des différents systèmes sont les suivants :

- autour de 10 000 voyageurs par jour : réponse apportée par la mise en place d'un bus en site propre,
- entre 10 000 et 30 000 voyageurs par jour, par du BHNS,
- plus de 30 000 à 40 000 voyageurs par jour, par du tramway,
- plus de 100 000 voyageurs par jour, par du métro

En réponse aux avis exprimés concernant la **comparaison des modes de transport** :

- En termes de fréquentation du transport en commun, elle est du même ordre de grandeur pour les deux scénarios. Par contre, l'hypothèse ligne dédiée avec le mode tramway apparaît sur capacitaire à horizon 2020.
- Par rapport au scénario bus en site propre, le scénario ligne dédiée induit un choix modal en transport en commun plus élevé : c'est-à-dire qu'il permet davantage de déplacements en transport en commun et offre un nombre plus important de correspondances.
- Concernant les réserves de capacité (le nombre d'usagers pouvant être accueillis) le scénario bus à haut niveau de service offre une réserve de capacité légèrement supérieure à celle du bus en site propre, les possibilités d'amélioration ultérieure de l'offre étant limitées.
- L'impact en phase travaux d'une solution bus à haut niveau de service peut-être moins important qu'une solution tramway. Les travaux de déviations de réseaux souterrains doivent tout de même être réalisés quel que soit le mode retenu.
- En termes de coût, le bus à haut niveau de service est, à qualité d'aménagement équivalent, environ 2 fois moins cher que le tramway.

Ainsi, bien que les avis formulés dénotent une préférence pour le tramway, le projet BUN demeure un projet de cohérence urbanisme et transport, et au regard des perspectives de développement urbain et des besoins à moyen terme, la solution tramway semble disproportionnée.

Pour la mise en place d'un bus à haut niveau de service, il faudra vraisemblablement attendre qu'une partie des nouvelles zones soit urbanisée.

Evolutivité des aménagements et de leur articulation avec le choix du mode

Sur le seul BUN, les bus ou le tramway capteraient environ 10 000, voire 15 000 voyageurs par jour. Nous l'avons vu dans l'item précédent, le tramway n'est à priori pas le bon choix à horizon 15 – 20 ans. Par contre **la question de l'emprise à réserver est importante.**

C'est-à-dire que si l'on doit évoluer effectivement vers un bus à haut niveau de service, puis un tramway, le tracé doit déjà permettre d'accueillir ce dernier, et d'y poser des rails ultérieurement. L'espace nécessaire doit être préservé.

Si le mode bus en site propre, puis bus à haut niveau de service devait être choisi, le Grand Toulouse veillerait à ce que l'infrastructure prévue pour le bus permette à terme le passage du tramway.

L'emprise au sol, et l'envergure des girations qui sont plus importantes pour le tramway, seront prévues. L'évolution vers un plus capacitaire de type tramway ne se justifiera que si la densité urbaine est plus importante que celle qui a été prévue aujourd'hui.

Il s'agit de questions de service public, et il nous apparaît essentiel de connaître ce que coûte le transport collectif par rapport au nombre de personnes à desservir et au service à rendre.

3.3.5 Les réseaux routiers

La question de l'articulation du projet avec le réseau routier a fait l'objet de 61 remarques, soit environ **3,5% sur la totalité des avis émis**. Même si cette question n'apparaît pas majeure au regard des autres problématiques analysées, comme le tracé ou l'intermodalité, certains points liés à l'articulation du projet avec le réseau routier ont été plus particulièrement cités :

Le nouvel échangeur

19 avis ont été identifiés sur ce sujet. **L'utilité de ce nouvel échangeur a été remise en question** (risque d'augmentation du trafic routier dans les secteurs adjacents) en lui préférant un simple franchissement dédié au transport en commun ou en proposant une utilisation pas exclusivement dédiée aux automobiles. 4 avis ont également mis en avant la nécessité de mettre en place le TCSP avant la réalisation de l'échangeur afin de favoriser les usages alternatifs à la voiture, avant de permettre une amélioration des temps de parcours en voiture.

Les axes transversaux

16 avis ont été formulés sur ce sujet. Ces commentaires et questions insistent sur **l'intérêt d'une amélioration de la circulation vers les futures stations du TCSP**, ainsi que le manque de précisions sur les options et itinéraires transversaux envisagés. La création de transversales permettrait semble-t-il **une meilleure mise en relation des communes traversées avec les principales zones d'emplois de l'agglomération et en premier lieu Blagnac**. Le sujet connexe du franchissement de l'Hers a suscité 6 remarques.

La place des poids-lourds dans le projet

A fait l'objet de 9 questions et commentaires portant essentiellement sur **la possibilité par les PL d'emprunter la nouvelle infrastructure et sur les nuisances générées.**

Le péage

Quelques avis (7) ont porté sur la question « péage », notamment des interrogations sur la **création de nouvelles sorties, le recul du péage de St Jory, ou son éventuelle gratuité.**

<< Les réponses du maître d'ouvrage

Le nouvel échangeur de Borderouge

Le projet BUN est, nous l'avons dit, prioritairement un projet de renforcement du transport en commun. Il s'inscrit dans une démarche globale d'organisation des déplacements à l'échelle de l'agglomération toulousaine. En effet, une simple approche TC et modes doux ne peut pas répondre aux seuls besoins des déplacements à l'échelle du territoire, d'une part au regard des volumes de déplacements, d'autre part au regard de la part modale et des origines – destinations.

Le projet BUN doit :

- articuler les territoires traversés entre eux et les territoires voisins,
- assurer la connexion de ces mêmes territoires avec le réseau structurant de l'agglomération, ce dans une logique multimodale.

Dans ce cadre, la finalisation de l'échangeur de Borderouge nous apparaît importante. D'une part, celui-ci donne accès aux zones d'urbanisation existantes et nouvelles (secteur de Cazalbarbier à Launaguet, secteur de Paléficat à Toulouse, ...etc.). D'autre part, le fait de compléter cet échangeur permettra de mieux mailler le réseau et d'avoir des flux de trafic plus équilibrés sur l'ensemble des voies entrant sur Toulouse, d'autant que l'échangeur des Izards n'est qu'un demi-échangeur.

Concernant l'avancement du projet de l'échangeur de Borderouge - échangeur qui fait partie du projet global BUN – celui-ci a été soumis à l'approbation de l'Etat, et les études lui ont été transmises.

Au stade actuel de définition du projet, ces deux éléments - BUN et échangeur - doivent être réalisés simultanément, notamment pour des questions d'optimisation des coûts. Dans le cas où l'échangeur ne serait pas réalisé, les projets de TCSP sur les RD 88 et 20 ne seraient plus compatibles avec les études en cours. En effet, la réduction des voies prévue pour les TCSP n'est possible que si le BUN possède aussi l'échangeur complet et multimodal.

Les axes transversaux

Au regard des avis de la concertation, cet autre principe d'organisation des flux routiers des voies transversales par rapport à l'infrastructure de transports en commun qui, elle, resterait « directe Nord-Sud », n'a pas été suffisamment analysé jusqu'à maintenant. Cette hypothèse sera donc prise en compte dans la suite des études.

La problématique d'un nouveau pont franchissant la Garonne doit être déconnectée du projet BUN, ce dernier ne répondant pas aux mêmes origines – destinations. Toutefois, le projet BUN devra tenir compte d'un éventuel nouveau franchissement de la Garonne.

La place des poids-lourds dans le projet

Dans le cadre du projet BUN, le transport en commun et les modes doux sont absolument prioritaires. Néanmoins, demeurera le besoin de transport de proximité pour les besoins de proximité. En effet, il y aura des poids lourds qui passeront de temps en temps pour alimenter les surfaces commerciales du secteur. Par contre, ceux qui alimentent les grandes plateformes de Fenouillet, St Jory (... etc.), n'emprunteront pas l'infrastructure BUN. L'infrastructure BUN proposée n'est pas une voie de transit, et ne sera donc pas une « autoroute à camions » dans le Nord-est toulousain.

3.3.6 Itinéraires piétons et cycles

Les itinéraires piétons et cyclistes

42 avis portent sur cette question, dont 29 spécifiquement sur l'aménagement d'itinéraires modes doux ou piétons et cyclables. **Ces aménagements sont perçus comme naturellement complémentaires avec un projet de TCSP et sont associés pour proposer une véritable alternative à la voiture individuelle.**

7 avis ont porté sur la question des **raccordements avec les itinéraires piétons et cyclables existants à l'échelle communale et de l'agglomération et du rabattement vers les stations.** 6 avis ont porté plus spécifiquement sur la question **des aménagements et de la sécurisation des vélos aux abords des stations.**

<< Les réponses du maître d'ouvrage

Dans le cadre du projet BUN, le développement des modes de déplacements doux (cyclistes, piétons, ...) est une priorité. La communauté urbaine poursuivra sa politique en faveur des modes doux par la création d'itinéraires cyclables et piétons. Le projet donnant la priorité au TCSP et aux modes doux, à proximité du TCSP, la circulation automobile sera maîtrisée, ce qui conduira à améliorer les conditions de sécurité des piétons et cyclistes.

Au stade d'avancement actuel du projet, il est un peu tôt pour préciser la nature des aménagements proposés. Cependant un certain nombre de principes guidant les évolutions du projet peuvent être définis :

- Les rues empruntées par le TCSP seront autant que faire se peut, équipées d'itinéraires cyclables séparés de la circulation automobile
- Une logique de mise en cohérence et de continuité entre les différents itinéraires modes doux existants et projetés sera recherchée
- Concernant les piétons, des trottoirs confortables seront aménagés dans les rues situées sur le tracé du TCSP en fonction des flux piétons attendus, et des itinéraires piétons seront étudiés pour faciliter l'accès aux stations.

Quant à la création de **parcs vélos** aux abords des principales stations et/ou des parcs relais, c'est une solution intéressante qu'il nous faut envisager. Elle évite en effet de devoir transporter son vélo dans le TC où l'espace est contraint en période de pointe. En effet, les vélos ne sont généralement pas admis dans les véhicules de transports publics urbains car ils occupent une place importante et présentent un risque de blessure en cas de freinage d'urgence et de forte affluence.

3.3.7 Questions diverses

3.3.7.1 Concertation

La question de la concertation a été abordée 43 fois. Les participants se sont exprimés sur la nature même du processus, **reconnaissant l'intérêt d'une démarche de concertation en amont du projet** pour environ un tiers des avis sur ce sujet (15 avis), alors qu'une proportion équivalente d'avis concerne les **doutes sur la prise en compte des propositions** faites par le public. Le dernier tiers des avis **regrette le manque de précisions** du dossier de concertation et souhaite des informations complémentaires pour faire des propositions plus éclairées notamment en matière de tracés, de contraintes techniques, de choix du matériel roulant, ...

<< Les réponses du maître d'ouvrage

La concertation est une phase réglementaire obligatoire pour tout projet d'aménagement qui est régie par le code de l'urbanisme, art. L300-2, en phase d'avant-projet.

Au stade des études préliminaires, la concertation n'est pas obligatoire. Toutefois, la Communauté Urbaine du Grand Toulouse a souhaité présenter au public le projet en cours de réflexion, afin de recueillir les avis des futurs usagers, riverains, et toute personne concernée sur le projet. Cette démarche de concertation sert **de point d'appui aux décisions sur les suites à donner au projet BUN.**

Environ 650 personnes ont participé aux réunions publiques et près de 1719 avis et suggestions ont été recueillis. Ces chiffres démontrent la forte participation de la population et la volonté de s'impliquer dans la réflexion et la mise en œuvre de ce projet majeur pour l'agglomération toulousaine.

L'avancement des études fera l'objet d'une information régulière de la population et d'un dialogue permanent au sein d'ateliers mis spécifiquement en place.

De plus, une seconde phase de **concertation aura lieu courant 2009**, sur la base d'études plus fines, sur les questions - entre autres - de liaisons transversales, de dissociations des modes, du positionnement du tracé.

Concernant **les futures zones à urbaniser**, la concertation sur le projet BUN ne se substitue pas au débat qu'il y aura sur leur conception. Cette première concertation avait pour objet de présenter les points d'entrée et de sortie de ces zones, d'un tracé TCSP voulu le plus direct possible.

3.3.7.2 Risques naturels

Le sujet des risques d'inondation a quant à lui, fait l'objet de 10 avis. Ceux-ci portent notamment sur **les risques liés à l'urbanisation des espaces en pieds de coteaux, à l'accentuation des phénomènes de ruissellement** liés à l'imperméabilisation et au passage du BUN sur des espaces considérés comme inondables.

<< Les réponses du maître d'ouvrage

Les impacts sur les eaux de surfaces liés à l'urbanisation et à l'imperméabilisation des espaces en pieds de coteaux, seront à priori limités. Tout d'abord une très grande part de ces espaces est préservée (usages naturels et agricoles), et de plus, la conception des futurs quartiers devrait intégrer cette problématique au moment de leur conception. Comme nous l'avons vu plus tôt, ces projets urbains devraient également faire l'objet de démarches de concertation spécifiques durant lesquelles ces questions pourront être abordées.

3.3.7.3 Coût

La problématique des coûts liés au projet n'a **pas été au cœur des questionnements, puisque seulement 8 avis ont été émis sur ce sujet**. Ils portent principalement sur le financement des aménagements et les éventuelles économies liées à la minimisation des investissements routiers, au risque d'augmentation de la fiscalité locale et de la tarification des transports en communs.

<< Les réponses du maître d'ouvrage

Au stade actuel de définition du projet, encore en phase amont, la question des coûts n'a pas encore fait l'objet de réflexions précises. Il est donc tout à fait normal que ce sujet ne soit pour le moment pas au centre des préoccupations des participants à la concertation. Il est tout de même important de noter que le principe d'une réutilisation partielle des voiries existantes, les premières pistes en matière de choix de modes orienté vers une solution bus pouvant évoluer vers un BHNS puis à terme vers un tramway, démontre la volonté de la maîtrise d'ouvrage d'ajuster au mieux le volume des investissements aux enjeux du territoire et en particulier en matière de réponse aux besoins en déplacements en transports en commun.

3.3.7.4 Gouvernance

Les questions relatives à la « gouvernance » ont suscité une dizaine de réactions, la plupart mettant en avant l'importance **d'un travail partenarial entre les collectivités et avec Tisséo, mais aussi avec d'autres acteurs comme les associations, la SNCF et RFF**, pour faire émerger un projet de transport global à l'échelle du Nord-Toulousain.

<< Les réponses du maître d'ouvrage

Le Grand Toulouse, Tisséo et les communes traversées, dans l'aire d'influence du BUN, ont démontré à l'occasion de cette concertation et notamment dans le cadre des réunions publiques, le caractère partagé et partenarial de la gouvernance du projet. L'Etat, le Conseil Général et le Conseil Régional ont été consultés.

Quant aux questions liées à la coopération avec RFF et SNCF, elles ont fait l'objet d'un commentaire dans la partie concernant l'intermodalité. Concernant la question du concours des associations, elle est d'ores et déjà manifeste dans le cadre du présent bilan.

4. LES ORIENTATIONS DONNEES AU PROJET

La concertation a permis au Grand Toulouse de mieux percevoir les avis de la population et d'identifier ses observations pour améliorer le projet.

D'une manière générale, la participation témoigne d'un intérêt de la population pour le projet.

Les habitants ont souligné leur inquiétude quant aux variantes de tracés proposées : préoccupations portant notamment sur les questions d'expropriation et de nuisances pouvant être générées par le BUN.

Trois thèmes ont principalement suscité l'intérêt de la population :

- Les variantes de tracés,
- L'intermodalité,
- Le développement urbain.

Par ailleurs, d'autres thèmes ont également entraîné des observations :

- Le choix du mode,
- Le réseau routier,
- L'itinéraire piétons et cycles,
- Et la concertation, dans les questions diverses.

Il ressort de cette phase d'échanges directs lors des réunions publiques avec les habitants et les associations de l'agglomération que le projet BUN n'a pas forcément été bien compris, incompréhension notamment de la séquence de Launaguet. Une nouvelle réunion d'explications du projet pourrait éventuellement être mise en place.

De plus, après analyse des préoccupations recensées au travers des avis dans le présent bilan, le choix s'oriente vers des études approfondies des variantes de tracés présentées dans le cadre du projet BUN, ainsi que celles proposées par le public.

Ces études seront accompagnées par des études fines de circulation, notamment sur les communes de Launaguet, Toulouse et Bruguères, et une lecture plus fine des voiries transversales.

Le projet BUN demeure principalement un projet de transports en commun direct et efficace, reliant le Nord toulousain au métro B de Borderouge. Transports en commun qui est l'épine dorsale d'un projet de cohérence urbanisme et transport.

5. LES ANNEXES DE LA CONCERTATION

- ⇒ Délibération du Grand Toulouse
- ⇒ Délibération de Tisséo