



## **ASSEMBLEE PLENIERE**

Séance du 21 mai 2010

# **AVIS DU CESL BLAGNAC SUR LE PLAN DE DEPLACEMENT LOCAL DE LA VILLE DE BLAGNAC**

Rapporteurs :  
Jean-Michel VERNHES  
Michel PELI

# **Rapport d'étape du CESL Fin de mission Transitec**

## Le Plan de Déplacement Local

### **1/ Pourquoi un rapport d'étape à ce stade ?**

Après la troisième réunion du Comité de Pilotage qui marque la fin de la mission du cabinet Transitec, il nous a paru indispensable de produire à ce stade un rapport d'étape.

L'objectif de ce rapport est :

- De faire un point sur les propositions du cabinet et de donner notre avis sur celles qui laissent la place à plusieurs solutions.
- De faire un certain nombre de propositions complémentaires ou additionnelles.
- De voir la façon de traiter les sujets qui n'entraient pas dans le domaine de la mission de Transitec.

### **2/ Rappel des objectifs initiaux**

Nous pouvons les résumer par les trois idées forces suivantes :

- Donner la priorité aux transports en commun
- Diminuer le rôle de la voiture
- Développer les modes doux

Le schéma de circulation proposé par Transitec repose sur les principes majeurs suivants:

- Eviter les transits parasites dans le centre ville de Blagnac
- Hiérarchiser les voies de circulation en adaptant les flux à la capacité physique des voies
- Protéger les zones de résidence des flux de circulation et mettre en place des zones d'échange

## Constatation initiale

Le schéma d'ensemble présenté par Transitec nous semble globalement cohérent et parfaitement viable si les hypothèses de transfert modal et de diminution du transit sont réalisées. De plus le fait d'une mise en place progressive du plan répond à notre souci de prudence consistant à ne pas mettre en place trop tôt des règles difficilement réversibles.

A la suite des trois réunions du Comité de Pilotage, de la présentation de Transitec au CESL et des travaux de la commission du CESL, il ressort les remarques suivantes:

### I) Dans le strict domaine de la mission de Transitec

#### 1) Sur la Zone 30

Nous comprenons la difficulté dans le très court terme de mettre en place l'ensemble du schéma définitif c'est-à-dire jusqu'à la Route de Grenade compte tenu de la réglementation sur les nouvelles Zone 30 et en particulier sur le principe des pistes cyclables à contre sens. Nous notons néanmoins le souhait de la municipalité de l'implanter le plus tôt possible.

**Cependant, nous suggérons d'établir d'emblée une simple vitesse limitée à 30 km/h sur l'ensemble du périmètre.**

#### 2) Sur les sens uniques

La hiérarchisation des voies paraît maintenant assez claire. Les sens uniques permettent d'intégrer la plupart du temps une piste cyclable. Néanmoins, il restera à solutionner sur toutes ces voies le problème de **la maîtrise de la vitesse par des systèmes non agressifs.**

Nous maintenons cependant l'idée du sens unique sur **l'avenue Compans** avec des pistes cyclables sur les 2 voies. Si ce n'est pas le cas :

- nous pensons que les cyclistes venant du Plan du Port ne remonteront pas l'Avenue Servanty pour prendre l'avenue du 11 novembre s'ils veulent aller au centre ville.
- un croisement bloquant au Plan du Port entre les véhicules descendant Compans et ceux descendant Servanty provoquera probablement d'importants embouteillages.

De plus cet aménagement permettrait aux bus de circuler plus facilement dans le sens Blagnac – Toulouse au niveau du franchissement du rond point au début de la rue du 11 novembre.

Nous maintenons également la suggestion que la **rue Malard** soit en sens unique dans le sens Pasteur - route de Grenade de façon à éviter une "route de Grenade bis" qui viendrait contrecarrer l'objectif d'orienter les véhicules venant du chemin des Sœurs sur la D902.

Nous suggérons également (en attendant de créer la zone rencontre) de mettre en sens unique la **rue du Vieux Blagnac (sens place Hérisson - Ramier) ainsi que le boulevard Jean Rivet entre la rue Lavigne et la place Hérisson.**

Sur l'ensemble de ces propositions et plus généralement sur l'ensemble des nouveaux sens uniques, il convient cependant d'être prudent. Dans cette optique il serait peut-être souhaitable dans un premier temps d'installer, dans la mesure du possible, juste les sens de circulation sans l'ensemble des aménagements. Ceci pour observer les flux et les difficultés éventuelles provenant de la modification de l'ensemble du schéma de circulation sur la commune.

### 3) Sur les modes doux

Nous comprenons que la commission « Modes Doux » présidée par la commune a été intégrée dans la concertation et nous souhaiterions avoir **une présentation sur le schéma global proposé.** Ce schéma n'apparaît pas clairement dans la réflexion Transitec à ce stade.

Néanmoins nous pensons qu'il serait positif :

- de faire de Blagnac une **ville pilote** en la matière
- d'implanter les trois mots clés Sécurité Continuité Visibilité pour développer les modes doux
- et de lancer des actions de sensibilisation pour agir sur les comportements de tous les acteurs en mettant en place par exemple une charte graphique propre.

### 4) Sur les feux tricolores

La multiplication des feux tricolores, bien que programmables et présentant certains avantages, pourrait devenir une vraie nuisance pour les blagnacais.

En particulier certains feux tricolores (en dehors de ceux permettant la traversée des voies de tram) ont été mis en place à

des endroits qui nous semblent poser question et qui occasionnent déjà certaines difficultés de circulation.

## II) Dans un domaine plus large

### 1) Sur les priorités à droite

Toujours dans le cadre de la hiérarchisation des voies, nous pensons qu'il faut les supprimer lorsque la visibilité est insuffisante ou si la voie débouche sur une voie de circulation plus importante. Dans ce domaine également, il faudra se pencher sur le problème de **la maîtrise de la vitesse**. Il faut aller dans le sens de la cohérence de l'ensemble et d'une plus grande compréhension dans le but d'améliorer globalement la sécurité.

### 2) Sur le stationnement

Compte tenu du nombre important de places de stationnements supprimés sur différentes artères, nous réitérons notre souhait que **ce sujet fasse l'objet d'un traitement spécifique** pour régler les problèmes liés à :

- l'aménagement de la Rue Pasteur
- la zone bleue ou au système horodateur (emprise et heures)
- au stationnement des résidents
- au stationnement des commerçants et employés des entreprises de service (banques, agences immobilières, professions libérales, etc...).
- au stationnement des commerçants
- au stationnement à proximité des commerces « achats courts »
- aux navettes reliant les parkings excentrés aux zones commerciales
- aux aménagements des parkings (e.g. Ramiers)
- au stationnement près des stations du tram.
- aux lieux spécifiques (Relais, Leclerc, IGS, etc...)
- à la signalétique du stationnement

Le CESL est prêt à travailler sur ce thème qui concentre évidemment beaucoup d'inquiétudes en particulier au niveau des commerçants et des riverains.

**Le non traitement de cette question peut, à notre sens, provoquer un rejet de l'ensemble du plan.**

### 3) Sur les transports en commun

Nous réitérons nos propositions du rapport préliminaire à savoir :

- mettre en place une **tarification** incitative du tramway en particulier pour les habitants de Blagnac effectuant des trajets internes à la commune et pour les collégiens et étudiants des établissements de Blagnac. Cette tarification incitative peut être réalisée sous la forme de subventions particulières aux blagnacais
- prévoir un réseau de transports en commun par bus complémentaire au tramway et veiller aux connections avec celui-ci
- mettre en place un espace Tisséo à Blagnac
- étudier la mise en place d'un bus ligne rouge (exemple de Toulouse) pour faciliter l'accès au tramway.

Toutes ces mesures sont proposées pour accompagner la mise en place de la ligne E et aider à son succès.

### 4) Sur la communication du plan

Même si le plan d'ensemble nous paraît cohérent, positif et générateur d'améliorations, il n'est pas évident qu'il soit compris par tous les blagnacais et en particulier par ceux qui devront modifier leurs habitudes. **La communication devra focaliser sur l'explication des objectifs** et en particulier ceux visant à diminuer le rôle de la voiture pour laisser une plus grande place aux modes doux et prendre en compte les problèmes de stationnement.

D'autre part il faudra accorder une grande importance à la signalétique. Celle relative aux directions (pour les blagnacais et les non-blagnacais) et celle relative aux commerces et services.

Michel Peli

Jean-Michel Vernhes