



Le Journal de la CCSE

Novembre 2013

Coordination Circulation Sud-Est
BP 77, 31322 CASTANET-TOLOSAN Cedex
Contact : ccse.toulouse@gmail.com



□ LE MOT DU PRESIDENT

Nous avons ici une pensée particulière pour notre ancien président Didier Mourgues, gravement accidenté le 28 juin 2012 sur la pseudo-piste cyclable de la RD813 et qui, suite à cet accident, doit encore subir deux interventions chirurgicales. Le courrier de la CCSE adressé au Président du SICOVAL pour l'informer de cet accident et des nombreux dangers de ce parcours cyclable est resté sans réponse.

Que retenir de l'année écoulée ?

- L'espoir de voir reculer le péage de Ramonville après que certains candidats à la députation aient émis cette idée sur leur profession de foi! Grande désillusion... La CCSE maintient que ses propositions méritent encore d'être étudiées.
- Le refus du Conseil Général de lever l'emprise prévue au profit d'une déviation - boulevard urbain de Castanet.
- L'ouverture de l'échangeur de Mongiscard dont les effets sont réels mais limités.
- Le prolongement de la ligne B du métro pour lequel les études avancent normalement et le financement paraît assuré.
- Le développement des parcours cyclables sur le territoire du SICOVAL qui méritent la plus grande attention pour la sécurité des usagers.

Tous ces sujets sont abordés ci-après.

Le Bureau de la CCSE se joint à moi pour vous présenter dès à présent nos meilleurs vœux pour 2014.

Bernard CAILLET



□ LA QUESTION DU DEPLACEMENT DE LA GARE DE PEAGE DE TOULOUSE-SUD

Début 2011, le projet d'extension de la gare de péage de Toulouse-Sud par 8 nouvelles portes de passage, a soulevé l'opposition de la mairie de Ramonville ainsi que des riverains. La position de la CCSE consistait à demander la création de ces 8 portes de passage supplémentaires près du nouvel échangeur de Montgiscard, à moindre coût, puisque leur financement était acquis.

Lors des élections législatives de juin 2012, certains candidats appellent dans leur profession de foi à un « recul du péage de l'A61 », aussitôt suivis par des élus locaux.

Suite à diverses actions, (réunions publiques, pétitions, interventions auprès du ministère des transports, etc...) le Préfet de Haute-Garonne organise des tables rondes à la demande du Ministre, réunissant les acteurs concernés pour examiner les solutions alternatives à l'extension du péage. Le déplacement total de la barrière de péage avec création d'un échangeur à hauteur de Castanet est évalué à 566M€.

Les élus écologistes se sont montrés très hostiles à ce projet peut-être par idéologie,

Nous avons enregistré le soutien écrit de nombreux élus, puis rencontré dans les tables rondes l'hostilité des services techniques de collectivités territoriales (Grand Toulouse, Conseil Régional, SICOVAL, Conseil Général...) préoccupées par d'autres projets dont le financement est préoccupant : LGV, prolongement du métro à Labège, projets routiers, etc... Le projet de recul du péage est donc recalé et ce statu quo est accepté par de nombreux élus...

Nous restons convaincus que notre option de déport des 8 voies supplémentaires à Montgiscard était la bonne alternative à l'extension du péage, son financement étant acquis.

Cette expérience nous montre, une fois de plus, que les décisions sont prises en fonction de raisons politiques ou économiques que « la raison » ne connaît pas, cette gare de péage était prévue à l'origine plus vers l'est, et il reste de ce projet « un pont qui sert à rien », de même 3 stations de la ligne A du métro n'ont pas la longueur standard de 52 mètres, ce qui ne se corrigera probablement jamais...



□ L'ECHANGEUR DE MONTGISCARD : COMPTAGES

Le Conseil Général indique que les comptages réalisés au 1^{er} trimestre 2013 ont donné des résultats assez limités. Ceux-ci n'ont pas donné matière à une note exhaustive à même d'être diffusée. Ils ont été communiqués par courrier au président du SICOVAL le 7/03/2013 et présentés à la table ronde en Préfecture le 27/05/2013.

La dynamique de croissance de l'agglomération contrebalance le tassement général du trafic.

Le trafic à la barrière du Palays-Toulouse sud a augmenté de 4,5% depuis l'ouverture de Montgiscard.

Le trafic sur l'A61 au sud de l'échangeur de Montgiscard est de 51150 véhicules/j.

L'échangeur de Montgiscard a été mise en service le 15/11/2011. Il est considéré par ASF comme ayant rapidement « trouvé son public » : environ 6000 véhicules/jour en moyenne mensuelle.

Un échangeur principalement dédié aux trajets domicile/travail : 50% du trafic total est constitué de trajets « abonnés Télépéage » (et ZAP 31 en particulier).

Un échangeur tourné vers l'agglomération toulousaine : 75% du trafic se dirige vers Toulouse dont 40% vers la rocade est, et 60% vers la rocade sud.

Il y a eu peu de report depuis l'échangeur de Villefranche (environ 1000 véhicules/j).

Les effets de l'ouverture de l'échangeur de Montgiscard se limitent essentiellement sur les routes qui servent d'accès à l'échangeur.

Dès qu'on s'éloigne de l'échangeur, les effets sont minimes. Ainsi vers Péchabou et Castanet entre 2011 et 2012, le trafic n'a diminué que de 7,5%, le ramenant à la hauteur de celui enregistré en 2009. Pour le Conseil Général, cet impact de l'échangeur de Montgiscard est vraiment minime, et pratiquement insignifiant entre Castanet et Ramonville.



❑ **LE POINT SUR LA DEVIATION – BOULEVARD URBAIN DE CASTANET**

A plusieurs reprises, les maires de CASTANET et de PECHABOU, ont demandé la suppression de l'emplacement réservé au bénéfice du Conseil Général de la RD 813 – emprise allant de PECHABOU jusqu'à l'INTERMARCHE de Castanet.

La CCSE a toujours souhaité le maintien de cet emplacement réservé – Le 7 mars 2013, le Président du Conseil Général a écrit dans un courrier adressé au maire de Castanet : « *Après consultation des services, je vous confirme...que le Conseil Général souhaite conserver à son bénéfice, et dans son intégralité, cette réservation* ».

Les projets actuels, ne concernent plus la création d'une voie seulement routière, mais d'une voie multimodale, avec priorité aux transports en commun, pistes cyclables et voies piétonnes, comme il en existe dans le secteur toulousain. Cet emplacement réservé pourrait être utilisé pour assurer la liaison entre la future gare de métro de la Cadène à Labège, et le parking de La Maladie à Castanet.

L'écoquartier en cours d'étude aujourd'hui est possible dès lors que les voies de circulation sont réalisées (c'est l'idéal) ou au moins prévues et réservées. Un passage routier est également nécessaire pour permettre le transit des transports exceptionnels et éviter leur retour vers le centre de Castanet.

La CCSE se félicite de la décision du Conseil Général en ce qu'elle préserve l'avenir et permet un développement économique et une urbanisation conforme aux orientations du SCOT.



❑ **PISTES CYCLABLES : L'ENGAGEMENT DU SICOVAL = 1M€ / 5ANS**

Pour favoriser les déplacements quotidiens à vélo sur le territoire. Le SICOVAL va investir 200 000 € par an jusqu'en 2017 pour améliorer la signalisation et la sécurisation du parcours cyclable du nord et créer un axe cyclable au sud.

La CCSE ne peut que s'en féliciter. Par contre, elle est en mesure de s'étonner, elle qui défend et propose des modes de déplacements doux sur le territoire, de ne pas être associée à une telle démarche !

Il est regrettable que le centre du SICOVAL n'aie pas de projet .Comment nos maires des communes d'Escalquens, Castanet, Labège peuvent-ils laisser aller à Décathlon leurs enfants en toute sécurité ?

Pourquoi ne pas profiter du passage sous la ligne de chemin de fer sur la commune d'Escalquens et tracer un mode de déplacement (dans un premier temps) pédestre et VTT le long du Berjean et rejoindre l'écluse de Castanet en profitant du passage inférieur sous l'autoroute pour arriver au canal ?

Ne privilégions pas l'esthétique à la qualité ; la sécurité des usagers doit rester un parcours simple et non un parcours du combattant.

S'agissant des pistes cyclables, peu ou pas de marquage au sol, pas de peinture verte aux croisements, pas de continuité entre elles ; des chicane pour passer d'un côté à l'autre de la rue !!

Exemple de ce qu'il ne faut pas faire : sur la départementale RD 79 une bordure a été construite et ne permet aucun échappatoire en cas de danger. Pourquoi ne pas élargir tout simplement les routes et marquer au sol une délimitation par un tracé qui permet d'avoir une bande de roulage ?

Piste cyclable le long d'un TCSP : Il nous semble préférable que la bande de roulage soit positionnée entre la voie réservée aux bus et la route. Le marquage au sol d'un stop à chaque croisement aurait pour avantage de supprimer ces tournements de rond-points sources de nombreux accidents.

Nous invitons nos élus à parcourir en vélo les pistes cyclables pour constater et relever les anomalies !



❑ PISTES CYCLABLES : ATTENTION DANGER !

« En milieu urbain, le vélo ne doit pas être considéré comme un piéton rapide mais comme un véhicule à part entière. Hors aire piétonne et zone de rencontre, le cycliste est autorisé à circuler à plus de 20km/h. Il est donc nécessaire de bien identifier et de normaliser les espaces dédiés aux piétons et ceux dédiés aux cyclistes ». Ces lignes sont extraites du document « Etude de sécurité routière (actions en cours) » du Grand Toulouse, Direction Gestion des Infrastructures, de septembre 2011.

Un trottoir n'est pas une piste cyclable et inversement. On transforme à moindre coût un trottoir en « piste cyclable », par un bricolage à la peinture blanche... cela permet à nos chers élus (de tous bords) d'afficher dans leur bilan les kilomètres de piste cyclable créés. Ils oublient simplement d'afficher aussi le nombre de vies abîmées ou détruites par la dangerosité de ces aménagements. Aux intersections, aucune signalisation ne prévient les automobilistes de la présence de cyclistes (panneau A21) !

Nous citerons une nouvelle fois les principales aberrations de l'aménagement mixte piétons/cyclistes qui longe la RD813 entre Castanet-Tolosan et la station Métro de Ramonville :

- les espaces réservés à chaque catégorie d'usagers ne sont pas matérialisés, alors qu'une bordure de faible hauteur en pan coupé permettrait de canaliser les flux et aiderait les mal et non voyants à se déplacer ;
- chaque intersection est potentiellement dangereuse, seuls les passages piétons sont matérialisés à la peinture, les cyclistes doivent obligatoirement traverser à pied, car un cycliste sur son vélo n'est pas protégé (un couloir matérialisé à la peinture pour les cyclistes serait bien utile comme cela est fait en certains points sur Castanet, Auzeville, et Toulouse sauf sur la RD813) ;
- les hautes herbes très décoratives gênent considérablement la visibilité de tous les usagers ;
- si les cyclistes sont tolérés sur la voie de bus, ils n'en sont pas mieux protégés, le danger est encore plus grand aux intersections, la signalisation n'étant pas adaptée, et en cas d'accident ils endosseront tous les torts ;
- en bordure du boulevard Mitterrand à Ramonville, rien n'empêche les automobilistes d'emprunter le « trottoir cyclable » pour sauter les bouchons traditionnels (ceci a été vu plusieurs fois par des cyclistes habitués de ce parcours) !

Notre propos n'est pas ici de faire une liste exhaustive des pièges que les aménagements ainsi créés proposent à leurs usagers, mais d'attirer l'attention des pouvoirs publics sur la dangerosité de certaines de leurs décisions et le manque de concertation avec les usagers, et recommander à ces usagers la plus **grande méfiance** (en plus de la prudence) lorsqu'ils empruntent ces pseudo pistes cyclables.

Tous les aspects des réalisations multi-modales devraient faire l'objet d'une concertation avec les associations et fédérations locales d'usagers, voire d'une validation par la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité, c'est le prix à payer pour un vrai développement des déplacements doux si souvent évoqués par nos élus.

En écrivant ces quelques lignes, nous pensons à notre ami Didier MOURGUES président de la CCSE de 2008 à 2012, qui a été violemment heurté sur son vélo le 28 juin 2012 par une automobile sur le passage piétons au rond-point de l'ENSAT sur la commune d'Auzeville. Il doit encore à ce jour subir au moins deux interventions chirurgicales, et il est rendu responsable des dégâts causés à l'automobile. Cyclistes, attention ! Mieux vaut se faire écraser sur un passage piétons à pied que sur votre vélo !

La CCSE avait à maintes reprises signalé la dangerosité de cet axe pour les piétons et les cyclistes, jamais elle n'a été écoutée.



❑ SOUTIEN DU CONSEIL GENERAL POUR LE FINANCEMENT DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE B

Depuis l'accord politique intervenu il y a deux ans entre Tisséo-SMTC et le Sicoval sur le prolongement de la ligne B du métro jusqu'à Labège-Innopole, tous les acteurs de ce projet structurant pour l'ensemble de l'agglomération toulousaine travaillent à l'élaboration d'un plan de financement finalisé. Le Conseil Général de la Haute-Garonne vient de confirmer sa contribution à ce projet à hauteur de 80 millions d'euros.

Une étape décisive a été franchie lundi 9 septembre, lors de la rencontre des Présidents du Conseil Général de la Haute-Garonne, de Tisséo-SMTC, et de la Communauté d'Agglomération du Sicoval.

En effet, lors de cette rencontre, Pierre Izard a confirmé le soutien financier du Département au prolongement de la ligne B du métro, en indiquant que:

- la subvention de 40 M€ prévue dans le cadre de la convention de financement du Plan de Déplacements Urbains (PDU) entre le Conseil Général et Tisséo-SMTC 2011-2014 pour une liaison Ramonville/Buchens-Labège Innopole en Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) serait reportée sur le projet de prolongement de la ligne B ;

- dans le cadre de la future convention 2015-2019 entre le Conseil Général et Tisséo-SMTC, un financement de 40 M€ serait apporté.

Ainsi, la contribution du Conseil Général au financement du prolongement de la ligne B du métro serait de 80 M€ et s'ajoute à la contribution de Tisséo-SMTC de 141 M€ ainsi qu'à celle du Sicoval, également de 141 M€. Partenaire déterminant du Sicoval et de Tisséo-SMTC sur le projet de prolongement de la ligne B, le Conseil Général confirme une nouvelle fois sa politique constante en faveur du développement des transports urbains dans la grande agglomération. Cette annonce essentielle semble confirmer que le projet de prolongement de la ligne B se fera avec le calendrier prévu, à savoir une mise en service en 2019.

La CCSE prend acte de ce communiqué, s'en réjouit et suivra au plus près la réalisation de ce prolongement du métro.



❑ LA LIAISON MULTIMODALE SUD-EST (LMSE)

La LMSE a été inaugurée le 22 mars 2013, après une mise en service le 11 mars. Cet axe est destiné à améliorer la qualité des échanges entre les quartiers sud-est de Toulouse depuis Ramonville, Montaudran et les quartiers en devenir de Malepère et Marcaissonne, les communes de Saint-Orens et Quint-Fonsegrives.

Cet axe de 5 kilomètres comporte 11 stations. Les bus y sont prioritaires. Ils disposent d'un site propre qu'ils empruntent sur tout ou partie en fonction de la desserte qu'ils réalisent. Les véhicules particuliers peuvent circuler entre les stations Clément Ader et Cosmonautes et les vélos et les piétons disposent de voies dédiées tout au long du parcours. Une dizaine de lignes de bus sont connectées à cette nouvelle liaison.

ASTRIUM et le CNES se sont peut être manifestés un peu tardivement pour obtenir que le prolongement de la ligne B passe par 3 stations CNES, Parc du Canal et ASTRIUM/AFP avant d'arriver au Centre Commercial. Le SICOVAL et TISSEO ont sans doute aussi craint qu'avec 2 stations supplémentaires, le coût grimpe encore alors que sont financièrement restait bien hypothétique.

Du coup, ces établissements se mobilisent pour obtenir une halte au croisement de la LMSE et de la SNCF.

La SNCF aurait récemment déclaré qu'elle y voyait un réel intérêt avec la perspective de 300 à 500 passagers pouvant s'y arrêter. La première solution consiste à créer une gare supplémentaire, ce qui n'est pas évident car cette ligne est fortement utilisée et d'abord dédiée au trafic international. La seconde serait la fermeture (ou le déplacement) de la halte Montaudran, ce qui peut être mal perçu politiquement.

La CCSE encourage ASTRIUM et le Collectif PDE de Rangueil (CNES, UPS...) à persévérer dans leur lobbying vers le Conseil Régional, Tisséo et la SMAT, en insistant de plus que cela contribuerait certainement au maillage des transports en commun de Toulouse et de son agglomération.



❑ ELARGISSEMENT DE LA ROCADE SUD

La traversée du quartier de Rangueil par la Rocade Sud est devenue une préoccupation environnementale de premier plan. Son élargissement est prévu pour le mois de juin 2014. Néanmoins, nous savons que la création d'une voie supplémentaire amènera une augmentation de véhicules corrélativement à une augmentation du bruit et des pollutions liées au trafic.

Construite au début des années 70, elle avait reçu une protection phonique (1/2 couverture, côté route de Narbonne) là où des immeubles d'habitations étaient exposés. Le côté avenue de Rangueil, entre le pôle J.Julien et le pont de l'INSA, compte tenu de la faible densité d'habitations, n'avait pas reçu une protection similaire. Deux solutions prévalaient : on maintenait cette faible densité d'habitations et on déclarait la zone "non édificandi" ou bien, on autorisait les constructions qui seraient alors protégées des nuisances sonores générées par la rocade. Des immeubles ont été construits mais sans la moindre protection phonique des riverains.

Les nuisances sonores sont aujourd'hui un inconvénient prédominant du cadre de vie en milieu urbain, surtout au voisinage d'une grande infrastructure de transport comme la rocade sud. Cette situation de forte exposition au bruit constitue un enjeu de santé publique. Un territoire urbain, comme le secteur Empalot – Rangueil qui voudrait un aménagement durable, ne peut donc pas faire l'impasse sur la problématique du bruit. En effet, pour les gestionnaires en charge des politiques urbaines, la cartographie sonore et les plans de prévention du bruit dans l'environnement sont de véritables outils d'aide à la décision permettant de planifier des actions de prévention et de réduction du bruit.

La ville de Toulouse a établi, à juste titre, un plan de gestion du bruit dans la ville. Elle a été récompensée en recevant les "Rubans du Développement durable", ce qui l'honore.

Le bruit associé aux transports (source du bruit) le long de la rocade sud est une nuisance dont il faut connaître l'intensité et les zones d'expositions. Ainsi, la cartographie stratégique du bruit doit comprendre :

- 1) Une représentation des niveaux de bruit aux différentes heures de la journée, de la nuit mais aussi des 4 saisons ;
- 2) Le dénombrement des populations exposées et la quantification des nuisances par des mesures appropriées ;
- 3) Des éléments permettant d'élaborer des plans d'action pour y remédier (murs anti-bruits, etc...)

Lorsqu'on lit la cartographie sonore de Rangueil, on remarque, de part et d'autre de la rocade sud et sur une profondeur de 100m, un niveau de bruit compris entre 70 et 75 dB.

En vertu de la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 et les différents arrêtés qui ont suivi, le maître d'ouvrage concerné, l'Etat et les collectivités locales doivent " prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation des bruits".

La **Coordination Circulation Sud Est** demande la mise en œuvre de moyens suffisants pour la maîtrise de ces nuisances tels que l'utilisation d'enrobés à hautes performances acoustiques, la mise en place de murs phoniques efficacement absorbants et la couverture du périphérique entre l'avenue J. Julien et l'avenue de Rangueil, secteur où cela est techniquement facile à mettre en place. Cette couverture permettrait de rétablir dans ce secteur habité une continuité piétonne et le lien social interrompu par la Rocade Sud.

