

DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



ÉDITO

L'association 2 Pieds 2 Roues (2P2R) milite pour une redistribution de l'espace public, aujourd'hui principalement dédié à la voiture, au profit de la marche à pied et du vélo. Si notre association n'a pas vocation à se prononcer sur la pertinence d'un aménagement de transports en commun, elle est néanmoins sensible aux importantes conséquences de celui-ci sur la cité, dans le cadre de la révision du PDU.

Le métro souterrain, contrairement au tramway ou au TCSP (Transport en commun en site propre), ne redistribue pas l'espace public et ne crée pas d'aménagements piétons et cyclables, avec risque de création de coupures urbaines supplémentaires en partie aérienne.

D'après les estimations du SMTC-Tisséo, le projet de TAE aura un impact limité sur la diminution du trafic automobile qui est un des objectifs du PDU inscrits dans le code des transports (cf www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000023086525&idArticle=LEGIARTI000031727287).

Cet inconvénient pourrait être contrebalancé par une politique d'investissement ambitieuse et volontaire dans les modes actifs. Malheureusement, le coût faramineux de cette 3^{ème} ligne (2 128 millions d'euros + 150 à 200 millions d'euros de matériel roulant) va forcément bloquer tous les autres investissements sur les 15 prochaines années et de fait limiter

à suivre en page 2

CAHIER D'ACTEUR ASSOCIATION 2 PIEDS 2 ROUES

1. OBJECTIFS 2P2R DANS LE CADRE DE LA RÉVISION DU PDU (PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN) 2025-2030

1.1 VISION GLOBALE DES MOBILITÉS POUR UN DÉBAT PUBLIC COHÉRENT

L'agence de Santé publique France évalue à 48000 le nombre de victimes annuelles lié la pollution de l'air, soit 9 % de la mortalité nationale (source : www.santepubliquefrance.fr). La moitié de la pollution de l'air provient de la circulation motorisée. Les enjeux de mobilité sur l'ensemble de la zone urbaine toulousaine sont donc immenses tant en termes sanitaires qu'écologiques mais aussi économiques.

Le PDU doit donc énoncer des solutions qui visent à réduire significativement ces nuisances. 2P2R est convaincue que les modes actifs sont une des solutions à ne pas négliger : **nous pensons que les modes actifs (marche à pied et vélo) peuvent atteindre une part modale* d'environ 40 % à l'horizon 2035 soit 30 % pour la marche à pied et 10 % pour le vélo.**

* Parts modales données sur un périmètre correspondant à l'Enquête Ménages Déplacements 2013 (EMD) soit 179 communes de la région toulousaine. Nous basons nos projections sur ce qui existe dans d'autres villes françaises :

- Part modale vélo sur la métropole de Strasbourg= 8% actuellement, 16 % projeté en 2025 (source : <http://www.strasbourg.eu/developpement-rayonnement/transports-et-infrastructures/>).
- Part modale marche à pied : Lille= 32%; Lyon=33% (source CERTU la mobilité urbaine en France, enseignement des années 2000-2010).

Qui sommes-nous?

L'association 2 Pieds 2 Roues, forte d'un millier d'adhérents, plaide pour le développement de la pratique du vélo, de la marche à pied au quotidien (appelés modes actifs) sur Toulouse et son agglomération via une quinzaine d'antennes réparties sur tout le territoire.

Contact : Deux Pieds Deux Roues, 5, avenue Collignon 31200 Toulouse

Mail : toulouse@fubicy.org - Site internet : <http://www.2p2r.org>

Twitter : <https://twitter.com/2pieds2roues>

Facebook : <https://www.facebook.com/2p2rtoulouse>

suite de la page 1

le développement massif de l'usage du vélo et de la marche à pied sauf si les collectivités locales et le SMTC-Tisséé en décident autrement.

Notre question principale est donc : la 3^{ème} ligne de métro et un investissement ambitieux mais réaliste pour les modes actifs, pour les 15 prochaines années, sont-ils compatibles?

Dans l'hypothèse où ce projet serait mené à terme, 2P2R apporte des solutions pour une meilleure synergie entre Métro/Vélo/Piéton aux abords des stations et le long des parties aériennes.

1.2 LES PROPOSITIONS DE 2P2R DANS LE CADRE DU PDU

2P2R a proposé en février 2016 un programme ambitieux mais réaliste de mesures (à retrouver sur le site internet de 2P2R: <http://www.2p2r.org/>) suivant 4 points principaux:

- les aménagements cyclables et piétons : créer un schéma directeur vélo et piéton piloté par Tisséo, projet de Réseau Express Vélo (REV) projeté sur toute l'aire urbaine toulousaine, création de zones piétonnes dans tous les quartiers.
- l'apaisement, le partage, la redistribution : généralisation de la vitesse à 30 km/h sur toute l'aire urbaine, plan d'accès piéton/cycle vers les établissements scolaires, péage urbain pour les modes motorisés individuels (aux abords de la rocade et des ponts sur la Garonne par simple relevé de plaques minéralogiques).
- les services : intermodalité, location vélo, prêts de locaux pour le développement des ateliers d'auto-réparation.
- la formation, l'incitation, la communication : multiplier par 10 les aides pour la formation des jeunes et adultes à la mobilité à vélo, campagne d'incitation à se déplacer à pied et à vélo.



Toutes ces propositions concernent l'ensemble du territoire toulousain du PTU (Périmètre de Transport Urbain).

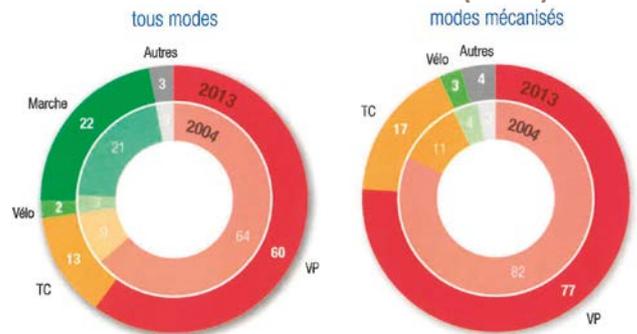
1.3 BUDGET MODES ACTIFS SUR LES 15 ANS À VENIR

Nous estimons qu'un budget dédié de :

40 millions d'euros par an sur 15 ans (hors aménagements structurants de voirie type TCSP, ZAC, réfection totale de voirie, création de ligne de métro) permettrait de mettre en oeuvre nos mesures soit un total de 600 millions d'euros.

1.4 LE CŒUR DU DÉBAT LIÉ À LA 3^{ème} LIGNE DE MÉTRO : GAIN DE PART MODALE & EFFICACITÉ DES INVESTISSEMENTS.

PARTS MODALES EN 2004 ET 2013 (en %)



(Extrait Enquête Ménages Déplacements 2013)

PARTS PROJECTIONS PARTS MODALES 2030 SMTC-TISSEO

	2013	2030
Marche à pied	23 %	23 % à 25 %
Vélo	2 %	3 % à 5 %
Transports en commun	14 %	17 % à 19 %
Voiture	58 %	50 % à 55 %
Autres	3 %	1 % à 2 %

(Extrait Projet Mobilités 2025/2030 SMTC-Tisséé P. 198)

PROJECTION 2P2R GRÂCE AU PLAN MODES ACTIFS

- Vélo : passage de 2 à 10 %, gain de 8 points
- Marche à pied : de 22 à 30 %, gain de 8 points

Efficacité des investissements dans le cadre de la révision du PDU, quant à la réduction de la part modale de la voiture :

- Avec notre plan de 600 millions d'euros sur 15 ans, la part modale des modes actifs gagnerait 16 points, soit 37,5 millions d'euros (=600 M€/16 pts de gain) investis par point gagné de part modale « modes actifs ».
- selon le projet Tisséo-SMTC de révision PDU, 3 821 millions d'euros d'investissement dans les TC conduiraient à un gain de part modale maximum de 5 points pour les TC, soit au mieux 764,2 millions d'euros (= 3 821 M€/5 pts de gain) par point gagné de part modale TC.

De plus les coûts d'exploitation liés à une 3^{ème} ligne de métro et les transports en commun plus généralement sont sans commune mesure avec ceux liés à la pratique de la marche à pied et du vélo.

L'investissement dans les modes actifs proposé par 2P2R est donc à minima 20 fois plus efficace que l'investissement dans les transports en commun inscrit au projet du PDU du SMTC-Tisséo.

Pourquoi Tisséo-SMTC et les collectivités locales ne saisissent-ils pas une telle opportunité pour être enfin efficaces vis-à-vis d'un des objectifs principaux au regard de la loi? Le code des transports demande explicitement via le PDU la diminution du trafic automobile, sur tout le PTU.

2. PRISE EN COMPTE DES MODES ACTIFS DANS LE CADRE DE LA 3^{ème} LIGNE DE MÉTRO

Malgré ces interrogations, nous présentons ici les aménagements "modes actifs" qui augmenteraient la synergie avec cette 3^{ème} ligne de métro, si elle se concrétise.

2.1 INTERMODALITÉ

2.1.1 Connexion métro - axes majeurs "modes actifs"

Bien connecter les stations de métro à des axes majeurs "modes actifs", idéalement en localisant des stations de métro de la 3^{ème} ligne sur des axes "modes actifs".

2.1.2 Services vélo à proximité du métro

Le projet de 3^{ème} ligne doit prévoir à proximité des principales stations des lieux dédiés aux services vélos, par exemple :

- réparations, vente d'équipements, informations.
- station de location vélo courte et longue durée.

2.1.3 Stationnement sécurisé pour les vélos

Présence d'abris vélos + locaux sécurisés à chaque station.

2.1.4 Usagers des modes actifs dans le métro

Malgré une réglementation existante, s'assurer que l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, des personnes âgées, des enfants en poussette, des personnes avec des bagages encombrants soit assurée de manière qualitative et durable à travers les stations et dans les rames.

Nous demandons également l'accessibilité des cyclistes dans le métro. Même zone dans la rame pour :



En conséquence :

- les ascenseurs doivent être suffisamment grands
- les escaliers doivent être équipés de goulottes.



Le projet de TAE prévoit de connecter 5 de ses stations à des gares de trains qui embarquent les vélos.

2.2 MÉTRO AÉRIEN ET VOIES “MODES ACTIFS”

La 3^{ème} ligne de métro comportera à minima 40 % de parties aériennes : viaduc ou ras du sol. Nous proposons que ces parties soient surélevées afin de mettre en place un itinéraire “modes actifs” continu et large sous la totalité des parties aériennes. Cette surélévation éviterait de créer de véritables coupures urbaines.



2.3 FRANCHISSEMENT DES COUPURES URBAINES

Les coupures urbaines telles qu’un cours d’eau, une rocade, une voie ferrée constituent une difficulté pour les déplacements. Il est peut-être judicieux de profiter **ponctuellement** d’un franchissement par la 3^{ème} ligne pour y adjoindre une voie “modes actifs”. Cette voie serait juxtaposée au tunnel métro, séparée par un mur, mais partageant le même gros œuvre.



Ex: franchissement du canal au niveau de la Halle aux grains, franchissement de la Garonne.

2.4 TRAVAUX DE SURFACE, STATIONNEMENT RÉSIDENT

Les travaux en surface doivent être l’occasion d’améliorer l’accessibilité par la réalisation de trottoirs larges et de voies cyclables et ceci au-delà du minimum légal (1,4 m) en suivant la charte des aménagements piétons de la collectivité qui propose 2 m de large.

Profiter des travaux pour appliquer le stationnement réglementé le long du fuseau de chantier métro. Ce dispositif déjà en vigueur au centre-ville de Toulouse a fait ses preuves : moins de véhicules stationnés, utilisation plus équitable du domaine public. Après les chantiers, rendre aux modes actifs et TC de surface l’emprise libérée.

CONCLUSION

L’association 2 Pieds 2 Roues présente dans ce cahier d’acteurs ses fortes réserves sur le projet de 3^{ème} ligne de métro. Tel que détaillé ci-dessus, ce projet n’apparaît pas comme un moyen efficace pour réduire l’usage de la voiture, surtout quand on le compare aux effets attendus d’une politique volontariste en faveur des modes actifs.

Bien que nous présentions ci-dessus un volet “modes actifs” qui devra être inclus dans le projet de 3^{ème} ligne de métro s’il se concrétise, notre principale crainte face à ce projet est que le coût exorbitant de cette 3^{ème} ligne rende impossible tout investissement ambitieux pour les modes actifs pour les 15 prochaines années et nous craignons donc que la part modale vélo stagne à 3 % en 2030 comme projeté par le SMTC Tisséo !