

DÉBAT PUBLIC

3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR VÉLORUTION

Hausse du trafic routier et étalage urbain : ce Plan de Déplacements est passéiste et illégal

Active depuis quinze ans pour défendre le vélo sur la Métropole Toulousaine, Vélorution! est une association d'usagers apportant aide et assistance aux cyclistes.

Ses nombreux ateliers hebdomadaires permettent à chacun-e de réparer ou construire son vélo en encourageant le partage, la valorisation des savoirs et savoir-faire, le ré-emploi, le recyclage des cadres et des pièces de vélos, etc.

L'association prône la lutte collective non-violente afin de promouvoir ces modes de déplacements, en collaboration avec le réseau Heureux Cyclage dont elle est adhérente, et des initiatives locales de transition.

À ce titre, elle se propose de participer à toute concertation avec les pouvoirs publics allant dans ce sens, en particulier au sujet des aménagements et de la réglementation.

Vélorution ! Toulouse,
6 rue Bénézet,
31000 Toulouse
Mail:
contact@velorution-toulouse.org

La 3^{ème} ligne de métro est LE projet-phare du Plan de Déplacement Urbain. Elle représente près de 60 % des investissements⁽¹⁾, soit 2,5 sur 3,8 Mrd€ au total - et multipliera par deux la dette des transports publics. Elle se situerait majoritairement dans la ville-centre et seulement sur une portion de la couronne, or le trafic routier trouve essentiellement ses sources en périphérie.

Ce projet de 3^{ème} ligne de métro ne respecte pas les recommandations du « cahier des charges » édicté le 18 décembre 2015 par Toulouse Métropole, portant modification du PDU précédent: « Proposition d'étudier des Linéo circulaires afin de connecter les territoires de la périphérie entre eux sans passer par la ville-centre; Nécessité d'aménager les voiries pour favoriser la circulation des bus ».

UNE HAUSSE DU TRAFIC ROUTIER ILLÉGALE, ORCHESTRÉE EN TOUTE IMPUNITÉ

Le Projet Mobilités 2025/2030 prévoit et organise et la hausse du trafic⁽²⁾. La « maîtrise » du trafic automobile dont il est question est bel et bien l'organisation planifiée de son augmentation. Les chantiers de bouclages autoroutiers, de voies urbaines rapides, continuent dans et autour de Toulouse.

Or, accepter et planifier la hausse du trafic routier relève d'une logique non seulement passéiste, mais illégale. En effet, ce plan ne respecte pas l'article L1214-2 du code des transports: « Le plan de déplacements urbains vise à assurer: 3°[...] un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport; 4° La diminution du trafic automobile; »

(1) Le projet de 3^{ème} ligne de métro de la grande agglomération toulousaine, page 33, SMTCC Tisséo, 12 juillet 2016: « Un programme total de 3,8 milliards d'Euros environ » p. 33 « le coût d'investissement est estimé à 2,2 milliards sur l'itinéraire préférentiel de Colomiers à Labège » p. 32

(2) « Inscrire les projets routiers dans une logique [d'absorption d'] une partie de la demande de déplacements supplémentaires » - Extrait du PDU de la grande Agglomération Toulousaine, Commission thématique du 3 décembre 2015, Optimisation des réseaux, p. 14.

Suivant cette logique, la 3^{ème} ligne de métro, qui s'inscrit dans ce projet, n'a pas vocation à remplacer des flux routiers. Elle s'inscrit dans une redoutable logique de complémentarité avec la voiture, qu'elle ne remplace toujours pas et pourrait même contribuer à faire augmenter.

L'absence absolue de plan vélo et modes actifs (vélo, marche à pieds, roller etc.), dans ce PDU achève de le rendre illégal au regard de cette loi : « 5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ; »

Les Parcs Relais prévus dans la 3^{ème} ligne: des aménagements écœurants qui favorisent la voiture individuelle et détruisent l'envie de faire du vélo.

Les parcs relais toulousains permettent aux automobilistes de profiter gratuitement d'un service public qu'on considère comme un droit alors qu'il est un luxe injuste qui favorise les véhicules individuels motorisés.

Par exemple, les voitures garées au parc relais des Argoulets, toujours saturé, profitent de places qui ont coûté 7890 € à l'unité⁽³⁾. Pourquoi faire ce cadeau aux automobilistes quand on déclare vouloir favoriser le vélo? Le prix de ce seul parking, soit 4,45 M€, équivaut quasiment au budget annuel vélo de la Ville de Toulouse⁽⁴⁾.

LE MÉTRO: UNE SOLUTION TYPIQUEMENT FRANÇAISE QUI NE FERA PAS BAISSER LE TRAFIC AUTOMOBILE

Ce métro est un complément du trafic routier, et non son substitut. Il est le fer de lance de la logique mortifère de ce plan de déplacement, et ne fait que déplacer et maintenir les problèmes.

L'exemple des temps de parcours est éloquent, car statistiquement, suivant un effet rebond bien connu, le métro

accentue l'étalement urbain de la ville, en incitant les gens à aller habiter plus loin en profitant de la baisse du temps de trajet de la portion en intra-muros.

Par exemple, à temps de parcours égal (30 min), un trajet de 10 km en voiture dans les bouchons (30 min) devient 15 km voiture dans la campagne (=15 min) + 10 km métro (15 min).

UN PLAN DE DÉPLACEMENTS QUI NE FAVORISE NI LA MARCHÉ À PIEDS, NI LE VÉLO

Le budget vélo prévu dans ce PDU n'augmente pas, il stagne, voire régresse. La part modale prévue pour le vélo est non seulement vague mais également défaitiste : entre 3 et 5 %, soit un gain de peut-être un seul point en l'espace de 25 ans!

C'est méconnaître et sous-estimer les possibilités sérieuses d'alternative que propose le vélo. Et c'est un fait étonnant quand on connaît l'engouement actuel des Toulousains pour ce mode de déplacement - les trois quarts des Toulousains le plébiscitent et déclarent vouloir faire plus de vélo⁽⁵⁾ si les aménagements et la sécurité routière le permettaient.

LA MUNICIPALITÉ EN GUERRE CONTRE LES ASSOCIATIONS DE DÉFENSE DES CYCLISTES

Nous avons constaté ces 2 dernières années :

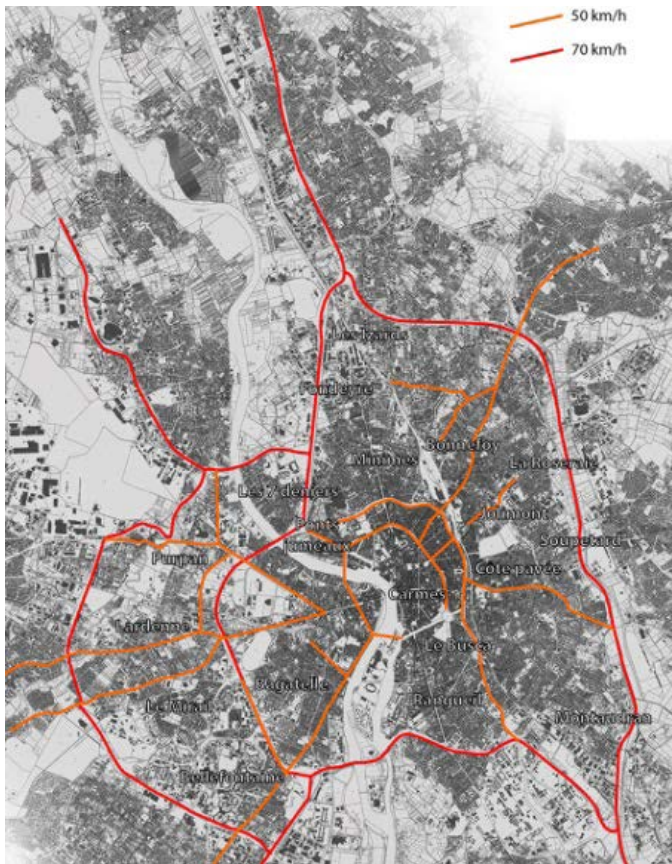
- Une baisse des subventions à la Maison Du Vélo, seule association vélo subventionnée sur l'agglomération ;
- Une absorption du budget vélo par JC Decaux (estimé à 6,50 M€) ;
- Depuis deux ans, une menace de la Mairie d'expulser l'association Vélorution! ;
- Des entraves pour les récupérations de vélos ;
- Des aménagements cyclables qui disparaissent au profit de voies routières (rue Gamelin).

(3) Source: <http://www.azemaarchis.fr/parking-relais-des-argoulets-toulouse-31-2007> « Construction d'un parking relais pour les usagers du métro d'une capacité totale de 564 places et 50 places de vélos. Coût 4 450 000 € HT (montant des travaux) »

(4) Soit 6,50 M€ selon les chiffres donnés par SMTC Tisséo le 14 novembre 2016 au Focus Group Vélo.

(5) Les déplacements dans la Grande Agglomération Toulousaine 2013. Principaux résultats de l'Enquête Ménages Déplacements et de l'Enquête Cordon Routière www.aua-toulouse.org/sites/www.aua-toulouse.org/IMG/pdf/emd2013_100p_dossier_light.pdf

Proposition Vélorutionnaire #1 : vitesses et pollution



Donner de la place aux piétons et cyclistes : avant et après, avenue de Grande-Bretagne

- Passage de l'agglomération entière en zone 30, à quelques exceptions à 50 (certaines voies pénétrantes, zones commerciales et d'activités), et vitesse sur la rocade à 70 km/h
- Ligne(s) de Transport(s) en Commun(s) circulaire(s) et bus en sites propres
- Vélos transportables dans les Transports en Communs au titre du transport multi-modal.

Proposition Vélorutionnaire #2 : gestion de l'espace et urbanisme

- Limiter la spéculation immobilière
- Appliquer la loi qui interdit la délivrance des permis de construire de lotissements en bordure de l'Agglomération toulousaine, pour arrêter l'étalement urbain
- Arrêter les permis de construire des mégas centres commerciaux type Val Tolosa pour conserver l'offre commerciale urbaine et dynamiser les centres-villes.
- Suppression de tous les potelets et aménagements gênants des modes actifs sur les trottoirs
- Les événements publics et festifs doivent être l'occasion de remettre en cause la circulation routière (allées Jean Jaurès) plutôt que gêner les modes doux (allées Jules Gesde)
- Suppression de 90% du stationnement en surface libérant 9 ha favorisant les modes doux, élargissant les trottoirs, favorisant les aménagements piétonniers et les routes cyclables, et permettant le retour des enfants dans les rues, de la végétation et des oiseaux
- Passage progressif des artères et rues au sens unique et voie unique pour les véhicules individuels motorisés
- Franchissements multipliés des ruptures urbaines (type voies autoroutières, canal, lignes de chemins de fer) par des passerelles handicapé-e-s, piétons et cycles tous les 500 m dans la ville-centre puis tous les kilomètres.

Proposition Vélorutionnaire #3 : économie et attractivité locale

- Suppression du minimum de places de stationnements pour la construction de bureaux
- Un plan fluvial et ferroviaire ambitieux pour les flux de marchandises, le développement massif des transports publics de surface (bus, tramways, trains)
- Cesser la concession de JC Decaux par la création d'un service public de location de vélos de courte, moyenne et longue durée
- Favoriser l'activité des ateliers vélo, de recyclage et de réemploi
- Instaurer la gratuité des transports publics.

Proposition Vélorutionnaire #4 : démocratie et concertation

- Mettre en place la concertation des aménagements avec la totalité des représentants des usagers vélo et de la société civile
- Un plan vélo au budget égal aux investissements routiers et transports en commun, qui permet l'accès total des cyclistes aux voies de circulation
- Mettre en place un budget participatif: 50 % du budget vélo est co-géré par les représentants de la société civile et associations d'usagers.

LA PROPOSITION VÉLORUTIONNAIRE : UNE CONCURRENCE LOYALE ENTRE LES MODES POUR ATTEINDRE 50 % DE PART MODALE DU VÉLO EN 5 ANS

Permettre une concurrence loyale entre les différents modes de déplacements, pour permettre à l'engouement réel pour le vélo et les transports publics (tel que L'AUTATE le préconise dans son cahier d'acteur) et de se traduire en réalité dans nos rues.

C'est arrêter de donner la majorité du budget d'aménagement urbain aux nouvelles autoroutes et voies rapides quand on ne donne que des miettes au vélo. C'est arrêter ce combat de David contre Goliath.

C'est permettre au vélo, aux piétons, de retrouver leur place en ville, aux côtés des voitures avec des allures modérées, et pas seulement sur les centres-villes mais dans toutes les parties habitées et fréquentées par la population.

C'est reconnaître que l'engouement des dernières années pour le vélo à Toulouse s'est fait grâce au remarquable travail des associations de terrain et d'usagers cyclistes, ateliers et magasins de vélo.



*Arrêter de rendre la voiture obligatoire:
avant et après, Route de Seysses.*