

Contribution du Comité de quartier Saint-Michel aux Assises de la mobilité (5 mai-28 juin 2008)

Généralités

Le Comité de quartier Saint-Michel est une association loi 1901 d'habitants et usagers - bénévoles - qui vise à améliorer la qualité de vie dans le quartier qui s'étend à peu près des allées Paul Feuga et Jules Guesdes au boulevard des Récollets et à l'avenue Crampel, de la Garonne au jardin des Plantes. La question de la mobilité est souvent abordée lors de nos réunions et nous avons organisé l'année dernière un débat public sur les déplacements à Saint-Michel. Nous avons aussi travaillé avec les associations de quartier limitrophes (Comité de quartier Saint-Agne Niel et collectif Hasur-Empalot) pour une desserte de l'axe Viadieu-Férétra par les transports en commun. Nous sommes donc très intéressés par les Assises de la mobilité dont nous suivrons attentivement les résultats.

Nous soutenons l'objectif général des Assises de la mobilité - et du PDU - de réduire la part des déplacements en voiture au profit des transports en commun et des modes doux (piétons, vélos). Mais la réalisation de cet objectif est souvent complexe et nous semble devoir se faire progressivement. La réduction de l'utilisation de la voiture en ville doit être accompagnée par une augmentation des possibilités de transports en commun et de modes doux pour répondre aux besoins de déplacement. Il nous serait actuellement difficile de faire accepter la disparition de places de stationnement au profit de trottoirs aux normes d'accessibilité ou de pistes cyclables sans proposer de nouvelles places de stationnement à proximité, par exemple en mutualisant les parkings des collectivités territoriales avec une utilisation de nuit par les riverains. Globalement, il nous semble que le maillage des transports collectif est beaucoup trop large, avec des trous. Cette situation pourrait être améliorée avec un réseau métro-tram-train-bus en site propre qui serait complété par des petits bus ou navettes pour les déplacements infra- et inter-quartiers. Enfin, nous insistons sur la nécessité de permettre à tous de se déplacer, en particulier les personnes à mobilité réduite, cela même pour des déplacements infra- et intra-quartiers.

Les transports collectif

Constat

La ligne B du métro avec deux stations dans le quartier est très appréciée pour se déplacer rapidement le long de son tracé, mais elle ne répond pas au besoin d'un maillage fin de transports collectifs pour les déplacements de proximité vers les commerces et services de Saint-Michel et des quartiers limitrophes. La nouvelle ligne 29 répond partiellement à ce besoin, sans faire le lien demandé par plus de 1 400 pétitionnaires entre la rue Achille Viadieu et la rue du Férétra dont les commerces et services restent par ailleurs isolés d'une grande

partie d'Empalot. L'axe d'entrée sud du centre-ville est segmenté pour les déplacements en bus avec les lignes 29 Grande rue Saint-Michel, 34 avenue de l'URSS et avenue Jules Julien, 2 route de Narbonne. Enfin, la ligne 34 en direction des Arènes est dissuasive avec une fréquence d'une ½ heure en heure creuse (le temps de faire le parcours à pied). Quant aux arrêts de bus du quartier, plusieurs ne sont pas équipés d'abribus.

Propositions

- La mise en place de bus de petite taille ou de navettes à Saint-Michel et aux alentours (Empalot, Saint-Agne, Crampel, Busca) pour répondre au besoin, notamment des personnes à mobilité réduite, d'un maillage fin des transports collectifs. De tels bus ou navettes auraient l'avantage de pouvoir circuler partout et donc de permettre de relier les zones isolées aux commerces, services, stations de métro, etc. Ce type de transport collectif nous semble le plus adapté pour les déplacements infra- et inter-quartiers.

- La modification du tracé de la ligne 34 pour qu'il continue sa vocation transversale avenue Crampel et bien au-delà du pont des Demoiselles, et l'augmentation de sa fréquence en heure creuse à 15 mn au maximum.

- Une seule ligne de bus pour compléter la ligne B du métro en surface sur l'axe Grande rue Saint-Michel / avenue de l'URSS / avenue Jules Julien / route de Narbonne, par exemple jusqu'au CHU de Rangueil.

- Equiper tous les arrêts de bus avec des abribus.

Modes doux de déplacement (piétons, vélos)

Constat

Concernant le vélo, la Grande rue Saint-Michel et le boulevard des Récollets figurent parmi les discontinuités cyclables à résorber en priorité à Toulouse¹, mais le délai pour équiper ces voies de pistes cyclables est sans cesse repoussé, sans compter le boulevard du Maréchal Juin ou le bord de Garonne qui ne sont pas accessibles aux vélos contrairement au plan des pistes cyclables. Par ailleurs, il y a seulement 4 attaches vélos à la station de métro « Saint-Michel Marcel Langer », ce qui est largement insuffisant. Enfin, les ralentisseurs avec des plaques de plastique emboîtées contre sont très glissants et donc dangereux en cas de pluie pour les vélos.

Quant aux piétons, de nombreux trottoirs ne sont pas assez larges pour être utilisés même sans poussette et les personnes en fauteuil roulant roulent toujours sur la chaussée.

¹ D'après une enquête réalisée fin 2006 par l'association Vélo auprès des 650 adhérents, l'axe boulevard des Récollets - boulevard Delacourtie - avenue Crampel et la Grande rue Saint-Michel sont en 2^e et 3^e position parmi les priorités à Toulouse pour les aménagements cyclables longs à réaliser. Le Conseil municipal du 06/07/2007 (délibération 309) a adopté un plan triennal de résorption des discontinuités cyclables qui suit les recommandations de l'association Vélo et mentionne ces aménagements comme des priorités de niveau 1 sur 3. Mais cela ne s'est toujours pas concrétisé.

Propositions

- Le tracé - même provisoire- de pistes cyclables dans les deux sens de circulation Grande rue Saint-Michel, lorsque la chaussée est suffisamment large, ce qui est le cas du boulevard des Récollets jusqu'à la rue Beethoven, voire jusqu'à la rue Poudepé.

- La création de pistes cyclables sur l'axe boulevard des Récollets / boulevard Delacourtie / avenue Crampel, ainsi que boulevard du Maréchal Juin ou en bord de Garonne.

- L'installation d'attaches vélos en plus grand nombre à la station de métro « Saint-Michel Marcel Langer » et à proximité des grands équipements du quartier.

- La disparition des ralentisseurs avec des plaques de plastique emboîtées.

- La mise aux normes d'accessibilité des trottoirs de chaque voie publique d'une largeur suffisante, au moins d'un côté et de manière continue, même s'il faut pour cela supprimer des places de stationnement.

La place de la voiture en ville

Constat

La Polyclinique du Parc (105, rue Achille Viadieu) étend considérablement ses locaux sans pour autant augmenter les places de dépose qui sont déjà très insuffisante, sans compter la mauvaise signalisation de la clinique. Cela cause fréquemment des embouteillages et de nombreux véhicules tournent dans le quartier à la recherche de la clinique et... de son parking qui n'existe pas.

Plusieurs collectivités territoriales ont des locaux à Saint-Michel, tels que l'Hôtel-de-Région (boulevard du maréchal Juin), l'INSEE (rue des Trente-Six Ponts), l'ex-DDE (rue Blanchard), sans compter les nombreux établissements d'enseignement. Leurs parkings utilisés seulement de jour restent libre la nuit alors que des habitants tournent chaque soir en voiture pour trouver une place de stationnement.

Propositions

- Solliciter la Polyclinique du Parc pour qu'elle mette en place un PDE.

- Mutualiser les parkings des collectivités territoriales avec une utilisation de nuit par les résidents (comme cela se fait avec un abonnement jour et un abonnement de nuit sur le même dans des parkings privés).