

Compte rendu rapide de la réunion de concertation entre le Grand Toulouse et les associations au sujet de la LMSE "tronçon Université" // 2 avril 2009

(Vous pouvez zapper jusqu'à la synthèse en page 3)

Associations : Vélo Toulouse (Jean-Claude Coustel), Collectif PDU (Michel Henry) et Veracruz (Alexandre Delbos)

Institutions : un représentant de la SMAT, services voirie du Grand Toulouse, présidente de la commission voirie du GT (Martine Croquette), et je crois que c'est tout.

Les services techniques nous ont présenté un powerpoint reprenant l'ensemble des éléments présents dans le dossier de concertation : téléchargeable sur ce lien <http://dl.free.fr/vUixFOedD> (copier-coller dans votre navigateur internet)(pardonnez la mauvaise qualité : mon scanner n'est pas loin de l'extrême-onction).

Le projet de LMSE est donc modifié sur deux points par rapport à la version initiale :

- passage du site propre dans l'Université Paul Sabatier, sans liaison en voirie générale vers Ramonville,
- suppression des voies générales sur le pont au dessus de la rocade Sud.

Parmi les modifications présentées, à l'oral du moins, il y avait également le maintien du site propre sous la rocade Est, ainsi que la création d'un tunnel pour les modes doux sous ladite rocade, ainsi que d'une passerelle modes doux sur l'Hers. Cette modification reprend une des réserves de l'enquête publique de 2006, qui avait été déjà levée par le Grand Toulouse.

Un rappel rapide des différentes options de tracé dans l'Université nous est fait : connexion à la Fac de Pharmacie, au métro UPS, etc. Il est rappelé que les possibilités d'un site propre allant vers le métro Université Paul Sabatier sont conservées, et seront examinées lorsque sera réalisé le projet de téléphérique entre le Cancéropole et l'Université.

On nous montre une coupe du projet niveau de l'axe entre le rond point F. Cambou et le pont G. Bruno (page 17 sur le .pdf). Rien à dire. Il est signalé plus tard qu'une réflexion est en cours pour créer une contre-allée pour que l'accès voiture vers les logements Promologis en construction ne se fasse pas au beau milieu de l'avenue (risque que des voitures traversent le site propre), mais au niveau du rond-point F. Cambou.

Puis, on nous montre une coupe au niveau du pont (page 19). Le projet envisagé consiste en un maintien de la structure du pont existant, en insérant un site propre axial, en préservant les deux voies de circulation générale, et en mettant les vélos/modes doux sur un trottoir élargi (circulation mixte piétons/vélos, donc). Mais il nous est clairement dit qu'il n'y a pas de décision définitive quant à la forme que prendra l'ouvrage ici : il y a d'autres possibilités. Néanmoins, l'éventualité d'un élargissement du pont par le rajout d'un encorbellement (élargissement solidaire du pont), ou d'une passerelle (qui ne serait, elle, pas solidaire du pont) est exclu. En effet, cela reviendrait à élargir la butte, et à abattre des arbres, ce que les élus semblent refuser... Pour le moment en tout cas. Par contre il est imaginé de ne pas insérer de site propre sur le pont, et de gérer le passage des transports en commun par un système de feux de circulation qui stopperait les voitures à l'approche d'un bus ou d'une navette. Ainsi, il sera possible de réserver sur le pont une emprise

plus grande et plus sécurisée pour les modes doux. À voir. C'est probablement la meilleure solution, si elle ne perturbe pas trop le fonctionnement du site propre.

Ensuite, on nous montre une coupe de la zone intra-université (pages 21 et 22). Il est dit directement que plusieurs options sont possibles, et que les discussions avec l'université ne sont pas terminées. D'autant plus que l'Université avait mandaté un cabinet d'architectes/urbaniste pour bosser sur un plan dans le cadre de la rénovation du campus (Plan Campus), et que ce cabinet a produit différentes versions, toutes aussi réalistes les unes que les autres. Quel dommage, d'ailleurs, qu'il n'y avait pas de représentant de l'administration de l'Université à la réunion... Mais bon, c'était une réunion "spécial associations"...

Il reste que donc le choix entre un site propre axial, ou latéral, la préservation de deux ou d'une seule voie de voiture, est encore ouvert. On n'a pas pris ouvertement de position à ce sujet.

Par contre, la suppression des places de parking semble être une évidence pour tout le monde. Nous avons rappelé qu'il se pose la question de la restitution, ou pas, de ces places à un autre endroit, alors même que l'Université, que ça soit par le métro ou la LMSE, s'oriente clairement vers une vie avec moins de voitures. L'habitude dans ce genre de projet semble être de restituer une place pour une place supprimée, mais dans ce cas précis il ne semble pas irréaliste d'aboutir à un ratio plus faible voire à aucune restitution.

Pour ce qui est du passage près du Sentier Nature, il semble que ça sera possible de positionner l'emprise de manière à l'éviter totalement.

Pour ce qui est du passage entre le pont G. Bruno et le U4, le premier plan présenté (page 12) montrait deux virages à angles droit, alors que les autres plans (page 16, par exemple), n'en montrent plus qu'un seul... et que les techniciens disent avoir envisagé un passage direct, au milieu de la pelouse. Nous avons rappelé l'intérêt de cette option, mais qu'il fallait faire attention au PLU.

Enfin, on nous montre rapidement une coupe de la zone entre l'Université et le métro Ramonville. Là encore, rien à dire : seules les voies de site propre et de modes doux sont préservées, comme on l'avait demandé.

Nous avons également interrogé nos interlocuteurs pour savoir comment serait matérialisée la fin des voies de voitures autour du pont de la rocade sud. Un des techniciens a parlé d'une bande herbeuse, un autre d'un système de plots, visiblement rien n'est fermement décidé.

On peut donc dire que les pré-études qui ont été faites pour préparer le dossier de concertation vont dans le bon sens. Mais comme on n'est pas arrivés à la phase d'enquête publique, il n'y a pas encore eu d'appel à un bureau d'étude pour préparer un dossier "sérieux", complet, et technique (ça aura lieu pendant l'été).

Peut être que certaines solutions envisagées par le Grand Toulouse ne sont pas techniquement possibles. Par exemple, on ne sait pas si le remplacement du site propre sur le pont par un alternat de feux serait efficace, d'autant plus si à terme on se retrouve avec un bus toutes les deux ou trois minutes (qui sait...). Ce genre de questions très techniques ne pourra être tranché qu'au moment de l'enquête publique.

C'est pourquoi on n'a quasiment rien appris de nouveau par rapport au dossier de concertation "officiel", et que la plupart des réponses à nos questions étaient assez évasives... Quoi qu'il en soit, même si les personnes qu'on avait en face de nous semblent avoir bien pris note de nos remarques, de nos idées, de nos questions, et de nos mises en gardes, il sera **nécessaire** de

consigner nos positions, spécialement celles que lesquels nous sommes fermes, sur les registres de concertation, et de les manifester lors des réunions publiques.

Synthèse

Le Grand Toulouse est beaucoup plus ouvert aux propositions et aux critiques que lorsqu'il était dirigé par l'équipe précédente. On arrive à dialoguer, et s'échanger de vrais arguments la plupart du temps.

Les principes de non-crédation de voie automobile sur le pont au dessus de la rocade d'une part, entre le sud de l'université et la station Ramonville d'autre part, sont fermement actés. Tout autant que celui du passage du site propre dans le campus, bien sur.

Reste que le projet est encore très ouvert, d'autant plus qu'il n'y a pas encore eu de passage d'un bureau d'étude. Les modalités du passage du site propre sur le pont G. Bruno, de l'insertion du site propre dans le campus, pour prendre cet exemple, ne sont pas encore fixées (site propre à une seule voie, ou absence de site propre compensée par une gestion des voitures par des feux ?).

Quoi qu'il en soit, il faudra être vigilant sur les points suivants, et les rappeler dans des contributions écrites ou orales :

- que les places de parkings supprimées le long du passage de la LMSE ne soient pas restituées dans leur intégralité, voire absolument pas restituées,
- que l'emprise du site propre et de la route qui la borde n'affecte en aucune manière le Sentier Nature, au sud du campus
- que le statut prioritaire des bus ne soit pas affecté par divers aménagements, spécialement des carrefours trop nombreux,
- que l'accès au pont au dessus de la rocade Est soit fait de telle manière qu'il dissuade absolument les véhicules particuliers de l'emprunter.