

SUGGESTIONS POUR RÉSORBER LA DÉGRADATION DE LA DESSERTE DU QUARTIER DE RANGUEIL-SAUZELONG PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Rappel historique

Pendant plus de dix ans, les habitants du quartier de Ranguel-Sauzelong ont attendu impatiemment la mise en service de la ligne B du métro. Lorsqu'elle a été effective, ils ont unanimement apprécié la rapidité et le confort de ce nouveau mode de transport, l'amplitude horaire du service et la fréquence élevée de passage des rames.

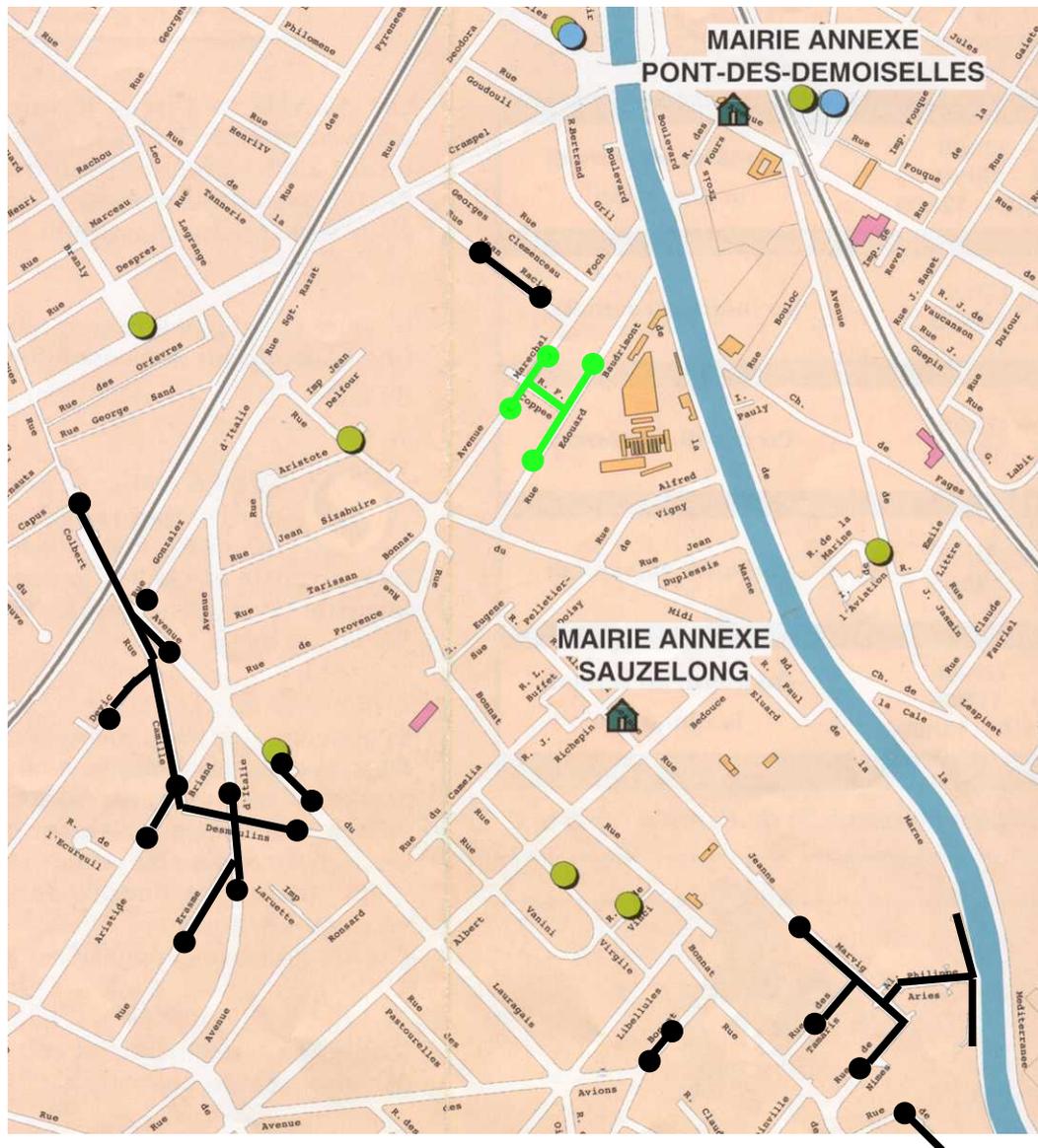
Les usagers des transports en commun avaient bien compris que l'arrivée du métro impliquerait une refonte des itinéraires de bus pour éviter des doubles dessertes et pour tirer un meilleur parti de la complémentarité entre ces deux modes de transport en commun. Personne n'imaginait que cette réorganisation du réseau de bus pouvait induire une dégradation de la desserte du quartier par les transports en commun car cela est totalement contradictoire avec l'objectif martelé d'une amélioration de l'offre. Pourtant, les habitants des environs de la place d'Italie ont constaté qu'ils devaient marcher beaucoup plus pour rejoindre un arrêt de transport en commun depuis la réorganisation du réseau de 2007. Ils ont réagi pour faire cesser cette contradiction avec la politique affichée pour la ville. Entre autres démarches, ils ont saisi le comité de quartier de Ranguel-Sauzelong qui a décidé de soutenir leur revendication pour un rétablissement d'un niveau de desserte du quartier équivalent à ce qu'il était avant la mise en service de la ligne B du métro.

Évaluation de la dégradation de la desserte du quartier

Le comité de quartier a entrepris, à son tour, des démarches auprès de Tisséo et de la municipalité. Il s'est entendu répondre que la nécessaire restructuration des lignes de bus ne permettait pas de conserver tous les anciens arrêts et qu'en conséquence on ne pouvait éviter que certains aient à marcher un peu plus qu'avant pour en rejoindre un. Cependant, la réorganisation des lignes se serait faite avec un souci permanent de maintenir une bonne desserte des zones densément peuplées et d'éviter des parcours pédestres trop longs pour aller prendre un transport en commun.

Il a été difficile de s'accorder sur ce qu'était un parcours pédestre trop long. En particulier, le comité de quartier n'a pu obtenir aucun document officiel en quantifiant la longueur. Lors d'une réunion du bureau de quartier n° 5.2, le délégué du maire, monsieur Jean-Marc Barès, a indiqué qu'on pouvait considérer normal d'avoir à marcher jusqu'à 250 mètres pour rejoindre un arrêt de bus. Se fondant sur cette donnée, on peut estimer qu'il devient anormal d'avoir à faire plus de 50 % de marche en plus, soit 375 mètres. Pour tenir compte d'imprécisions dans l'évaluation des distances, cette valeur a été arrondie à **400 mètres** pour estimer une distance excessive pour rejoindre un arrêt de bus. Pour parcourir cette distance, une personne en bonne forme physique mettra cinq minutes en marchant d'un bon pas ; il faudra nettement plus à une personne âgée ou handicapée qui pourra être obligé de faire le trajet dans de mauvaises conditions météorologiques.

Avec ce critère, le réseau de bus antérieur à 2007 ne desservait mal que 350 mètres de voies du quartier de Ranguel-Sauzelong : 80 mètres de la rue Jean-Racine, 80 mètres de l'avenue du Maréchal-Foch, 50 mètres de la rue François-Coppée et 140 mètres de la rue Édouard-Baudrimont. À l'exception de deux petits immeubles collectifs de cette dernière rue, toutes les autres habitations touchées étaient des maisons individuelles.



- Tronçons de voirie actuellement situés à plus de 400 m d'un arrêt de transport en commun
- Tronçons de voirie qui se retrouveraient à plus de 400 m d'un arrêt de transport en commun en cas de suppression de l'arrêt Provence

La création de l'arrêt Provence sur le nouvel itinéraire du bus n° 2 a amélioré la desserte de 270 mètres de voies (tronçons marqués en vert dans le plan ci-dessus) mais la suppression des arrêts Sizabuire, Place d'Italie et Virgile a dégradé outre mesure la desserte de près de 1,7 kilomètre de voies supplémentaires (tronçons marqués en noir dans le plan ci-dessus, hors rue Jean-Racine). En incluant la rue Jean-Racine, près de 1,8 kilomètre de voies se retrouvent mal desservies par le nouveau réseau de bus, soit cinq fois le linéaire mal desservi par l'ancien réseau. De

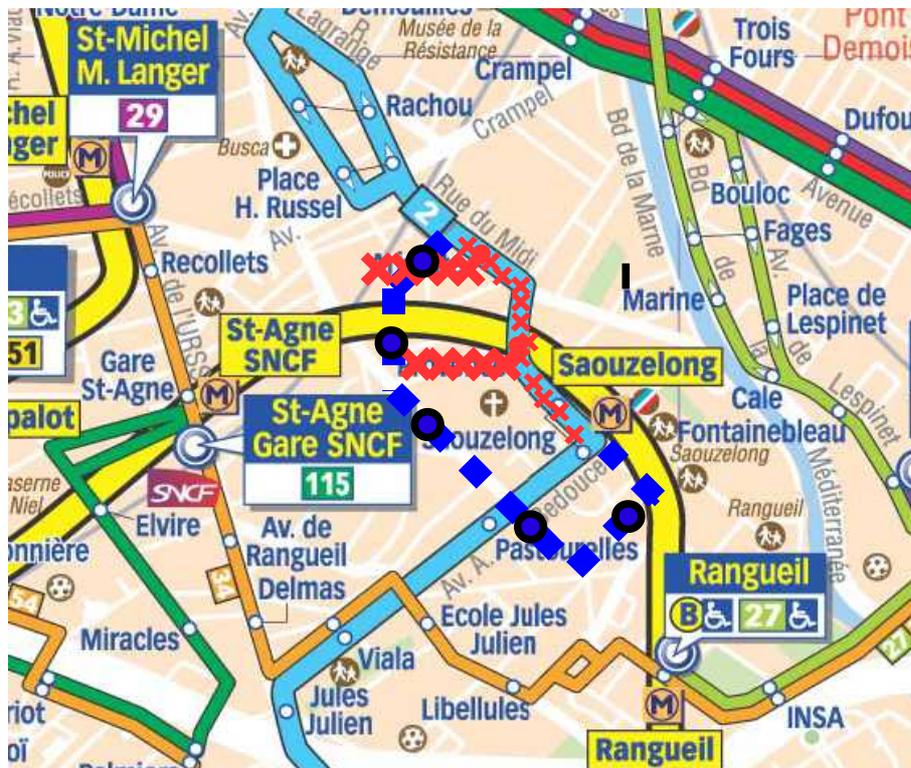
plus, contrairement à la situation antérieure, les zones nouvellement mal desservies comprennent des ensembles immobiliers importants, notamment ceux de la rue Colbert (de part et d'autre du passage à niveau), des allées Philippe Ariès et de la rue de Nîmes ; elles incluent également l'hôtel des impôts du quartier qui, en plus de ses employés, reçoit un public important.

Il est donc indéniable que **la restructuration des lignes de bus de 2007 a induit une importante dégradation de la desserte du quartier de Ranguheil-Sauzelong, non seulement aux alentours de la place d'Italie, comme cela avait été signalé par certains habitants, mais également dans le secteur de l'hôtel des impôts et de la résidence Philippe Ariès.**

Suggestion de résorption de la dégradation de la desserte du quartier

Informellement, Tisséo a fait savoir qu'il était difficile de modifier notablement le réseau de bus, surtout en cas d'accroissement des moyens humains et matériels à mobiliser. La société a aussi indiqué qu'elle tenait à conserver une desserte de la station de métro Saouzelong par le bus n° 2.

Estimant qu'il convient de remédier rapidement à la dégradation constatée de la desserte des environs de la place d'Italie et de la rue Philippe Ariès, le comité de quartier de Ranguheil-Sauzelong suggère la modification représentée dans la carte ci-dessous de l'itinéraire du bus n° 2 et des arrêts desservis.



Nouveaux itinéraire et arrêts proposés pour le bus n° 2



Suppressions d'itinéraire et d'arrêts proposées pour le bus n° 2

La proposition du comité de quartier :

- rallonge d'environ 700 mètres la longueur du parcours du bus ;
- supprime deux arrêts : Aristote et Provence ;
- rétablit cinq arrêts de l'ancienne ligne n° 24 : Midi, Sizabuire, Place d'Italie, Bedouce et Virgile.

Il est à noter que l'itinéraire suggéré est celui emprunté par le bus n° 2 lorsqu'il est empêché d'emprunter la rue du Midi ou la rue Bonnat.

Le rétablissement des arrêts Sizabuire, Place d'Italie et Virgile supprime toutes les zones devenues mal desservies en 2007 et concernant 1,7 kilomètre de voirie. Par contre, du fait de la suppression de l'arrêt Provence, l'itinéraire proposé a l'inconvénient d'annuler l'amélioration de la desserte d'une zone mal desservie antérieurement à 2007 et figurée en vert sur la carte de la page 2 ; cette zone représente 270 mètres de voirie ne comprenant que des maisons individuelles et deux petits immeubles collectifs. Le bilan global reste donc très positif et c'est ce qui a conduit le comité de quartier à faire cette proposition de modification qui, malgré son caractère très local et limité, améliore de façon importante la desserte du quartier.

En effet, **cette suggestion de modification minime de l'itinéraire du bus n° 2 permettrait de rétablir la qualité de desserte du quartier Ranguheil-Sauzelong existant antérieurement à la restructuration des lignes de bus de 2007.**

Suggestion plus globale d'amélioration de la desserte du quartier

Même si elle est très largement positive, la proposition figurée sur la carte de la page 3 n'est pas totalement satisfaisante puisqu'elle maintient une mauvaise desserte 350 mètres de voies dans les rues Jean-Racine, François-Coppée, Édouard-Baudrimont et dans l'avenue du Maréchal-Foch.

Pour y remédier, on pourrait penser conserver l'arrêt Provence en maintenant l'actuel itinéraire du bus n° 2 jusqu'à cet arrêt, puis en lui faisant rejoindre la place d'Italie en empruntant la rue de Provence. Outre que cela rallongerait encore son trajet d'environ 250 mètres, il n'est pas certain que cet itinéraire soit réalisable du fait du récent aménagement de la rue de Provence en zone 30. De toute façon, il n'améliorerait pas la desserte de la rue Jean-Racine.

Une meilleure solution serait certainement de faire circuler un bus sur l'avenue Crampel avec un arrêt à son intersection avec les rues Racine et Déodora. La mise en place d'une telle ligne, reliant transversalement les Arènes au Pont-des-Demoiselles, semble en effet répondre à un besoin dépassant très largement la seule desserte de la pointe septentrionale du quartier n° 5.2 puisqu'il avait été sérieusement envisagé d'y faire passer une ligne de tramway.

L'évaluation de la faisabilité d'une ligne de bus périphérique empruntant l'avenue Crampel gagnerait à s'inscrire dans une réflexion plus globale sur l'amélioration de l'offre de transports en commun des quartiers n° 5.2 et 5.3. On pourrait par exemple imaginer satisfaire également la demande des riverains de la route de Narbonne d'une liaison directe avec la gare Saint-Agne et la Grande Rue Saint-Michel.

Un unique comité de quartier serait certainement mal fondé à défendre une proposition globale de refonte du réseau de bus des quartiers n° 5.2 et 5.3. Cependant, pour montrer qu'une réflexion étendue sur la question n'aurait aucune difficulté à trouver un point de départ, on pourrait imaginer commencer par étudier les restructurations suivantes, semblant a priori peu onéreuses :

- prolonger la ligne n° 29 avenue de l'URSS et avenue Jules-Julien avant de lui faire reprendre, à partir de la route de Narbonne, l'actuel itinéraire de la ligne n° 2 jusqu'au terminus de l'université Paul-Sabatier ;
- faire reprendre au bus n° 2 venant du cours Dillon l'ancien itinéraire de la ligne n° 24 à partir des Carmes ;
- supprimer le tronçon de la ligne n° 34 allant de Saint-Michel à Lespinet pour faire assurer à cette ligne la liaison directe entre les Arènes et le Pont-des-Demoiselles.

Il faudrait naturellement vérifier que de telles modifications de lignes n'entraînent pas de dégradation importante de desserte sur aucune voie habitée.

Au chapitre des améliorations de desserte ne semblant pas a priori devoir être trop coûteuses, le comité de quartier de Ranguel-Sauzelong rappelle sa suggestion d'établissement d'une liaison piétonne directe de l'intersection des rues Colbert et Gonzalez (zone d'habitat dense) avec la gare Saint-Agne. Seul un jardin d'immeuble clos sépare un diverticule de la rue Devic de l'extrémité du quai de la gare qu'un passage souterrain permettrait de relier à l'autre quai et à la rue Pons. Cet aménagement réduirait de 250 mètres la liaison piétonne entre le passage à niveau de la rue Colbert et la station de métro Saint-Agne, le ramenant de 600 mètres à 350 mètres. Pour les voyageurs munis d'un titre de transport se rendant à la gare SNCF, le gain serait encore plus important puisque la longueur du trajet passerait de 550 mètres à 200 mètres.

Le comité de quartier de Ranguel-Sauzelong reste bien évidemment ouvert à toute discussion sur l'ensemble des propositions ci-dessus.