

## Projet associatif de révision du PDU de l'agglomération toulousaine

Version 01 janvier 2004

### ***Propositions pour une agglomération parcourue par un réseau étendu de transport en commun de tramway sur rail qui desserve les banlieues et utilise les voies ferroviaires (train-tram) et s'appuie sur les lignes de métro A et B***

En 2008, la construction de 2,5 km de prolongement de la ligne A du métro et de 15 km de métro de la ligne B sera achevée. Seule une très faible partie de l'agglomération sera desservie comme le montre les prévisions qui estiment :

**en 2008 avec les 2 lignes de métro, seuls 16,1 % des déplacements se feront en transport en commun**

### **Objectif du collectif d'association pour le PDU**

**25% de déplacements en transport en commun en 2008**

**40% de déplacements en transport en commun en 2015**

**25 % de diminution des polluants émis par rapport à 1996**

Lorsque la ligne B sera achevée, les habitants de l'agglomération toulousaine doivent pouvoir utiliser les transports en commun pour se rendre à leur travail.

**Demande prioritaire du collectif d'associations pour le PDU pour 2008 lors de l'inauguration de la ligne B**

**Un tramway connectant la ligne A à : Un tramway connectant la ligne B à :**

**- l'hôpital PURPAN,  
- à l'aéroport de Blagnac  
- à Aeroconstellation**

**- Labège Innopole  
- Castanet et Pechabou**

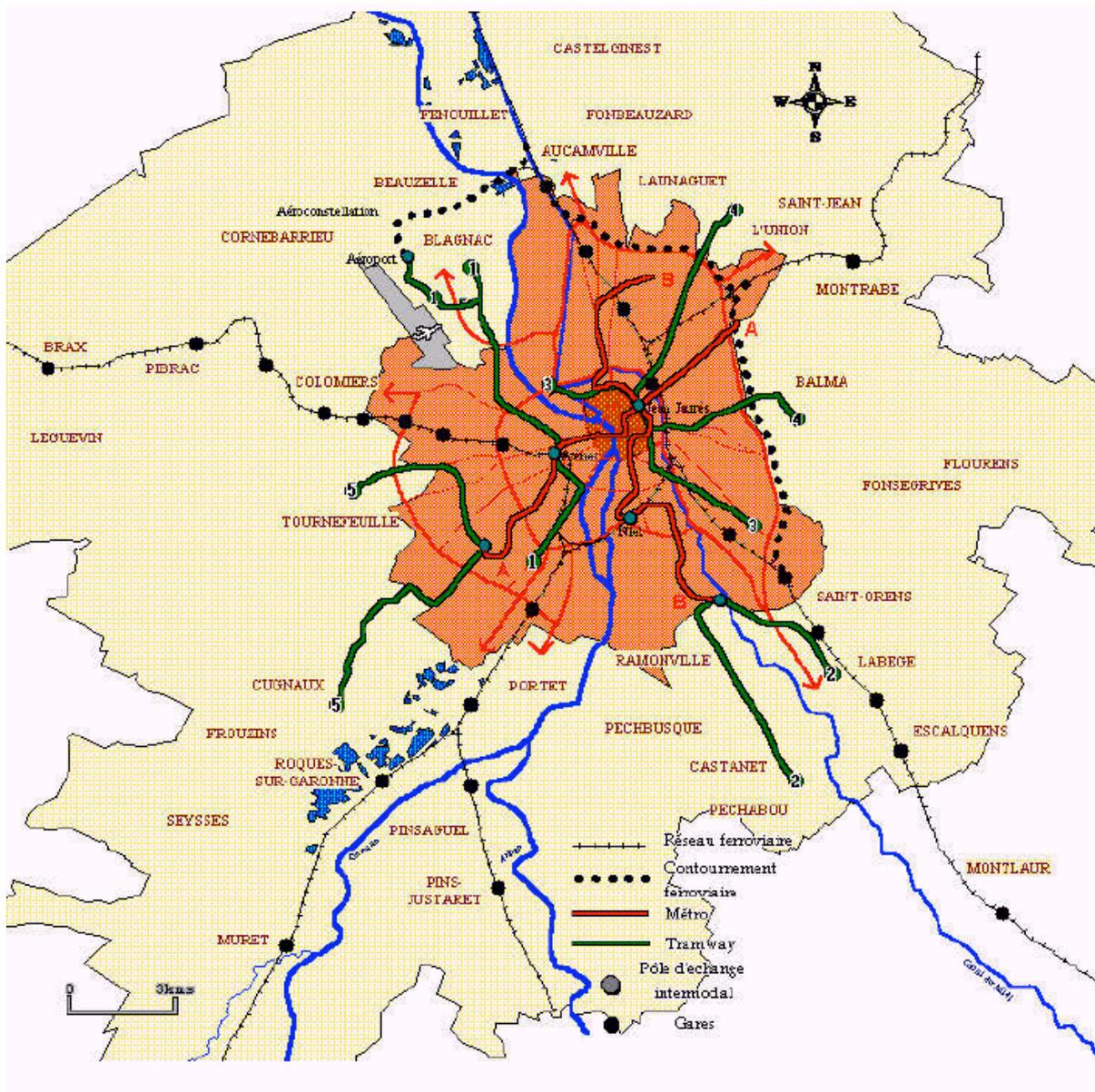
Dans le cadre de la révision du PDU, le collectif d'association pour le PDU demande :

- l'équipement le plus rapidement possible l'étoile ferroviaire de banlieue Montauban, St Sulpice, Villefranche-de-Lauragais, Auterive, Muret, L'Isle-Jourdain de manière à pouvoir accueillir des dessertes cadencées
- le maillage de l'agglomération par des lignes de bus cadencées, dont des lignes circulaires d'agglomération, circulant tard le soir, la nuit en fin de semaine et le plus possible en voie réservée
- le contournement ferroviaire EST par la vallée de l'Hers et la desserte de l'aéroport
- La création d'ici 2015 d'un réseau étendu de 7 lignes de tramway qui couvrent les banlieues et puissent utiliser l'étoile ferroviaire de banlieue (train-tram)
- l'intermodalité généralisée du vélo avec les bus, trains et métro

*Cette version 01 est la contribution du "Collectif d'associations de défense de l'environnement pour le PDU de l'agglomération toulousaine" au suivi et à la révision du PDU adopté en mai 2001. Ce projet réactualise et complète la proposition initiale du collectif PDU de juillet 1998 qui reste d'actualité dans ses analyses et objectifs*

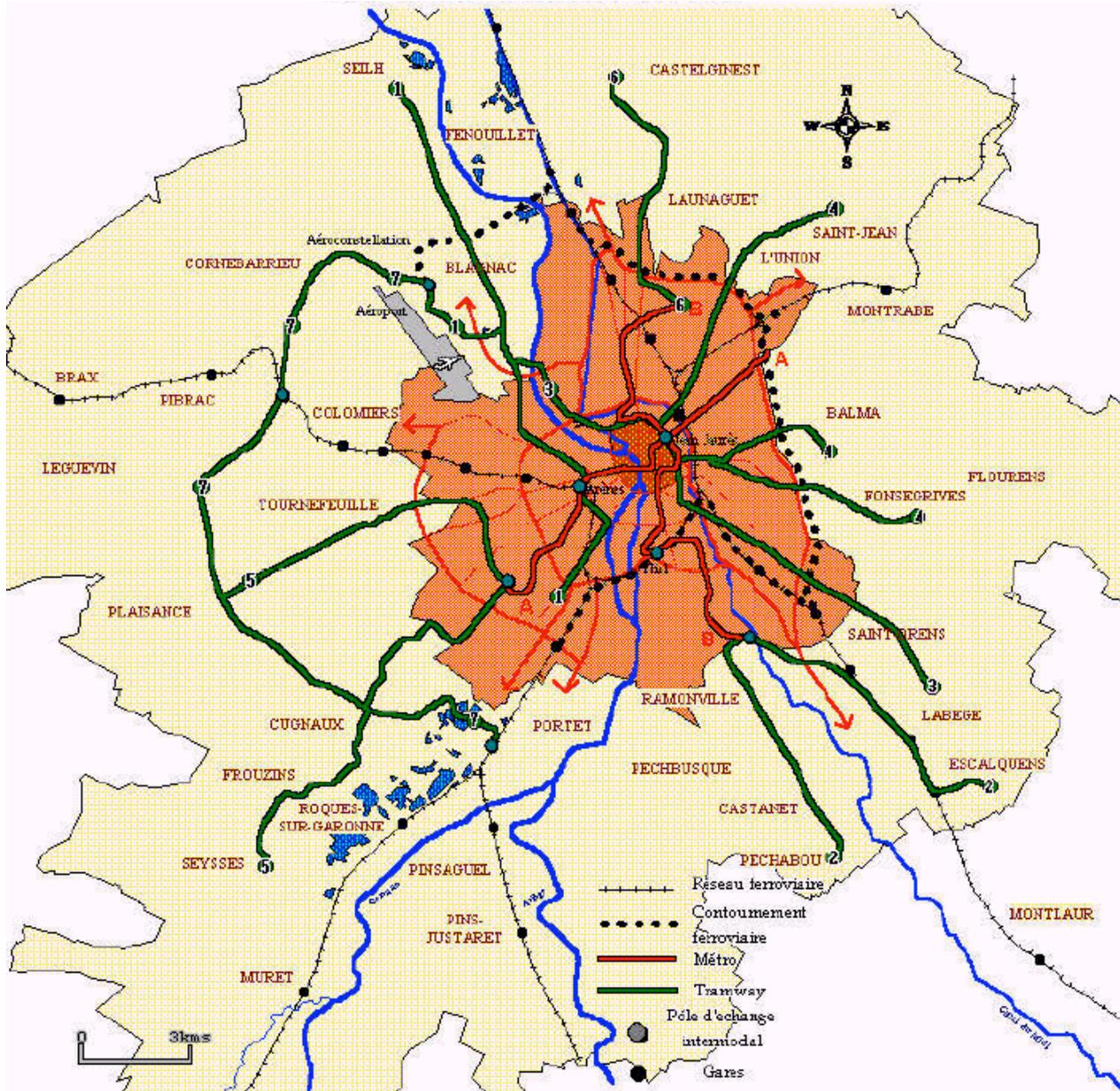
## I. Schéma des propositions

### Propositions pour 2008



METRO VAL		TRAMWAY	
A	Basso Cambo – Gramont	1	Aeroconstellation et Blagnac - Ligne A - La Fourguette.
B	Borderouge – Ramonville	2	Castanet - Ligne B - Labège Innopole
		4	Pont Jumeaux – Montaudran.
LIAISON FERROVIAIRE		4	St Jean – Fourche Balma et Fonsegrive
Aéroport	Liaison Aéroport - Ligne de Paris	5	Tournefeuille - Ligne A - Cugnaux
EST	Contournement Gramont (ligne Albi)- Montaudran (ligne Narbonne)		

## Propositions pour 2015



METRO VAL		TRAMWAY	
<b>A</b>	Basso Cambo – Gramont	<b>1</b>	Fourche Seilh et Cornebarrieu - La Fourguette
<b>B</b>	Borderouge – Ramonville	<b>2</b>	Pechabou - Escalquens
		<b>3</b>	Blagnac – St Orens.
LIAISON FERROVIAIRE		<b>4</b>	St Jean – Fourche Balma et Fonsegrive
<b>Aéroport</b>	Liaison Aéroport - Ligne de Paris	<b>5</b>	Plaisance - Seyses
<b>EST</b>	Contournement Fondeyre- Gramont Ligne Paris - ligne Narbonne	<b>6</b>	Castelginest - Barrière de Paris (ligne B)
<b>SUD</b>	Doublement à 4 voies Montaudran – Portet	<b>7</b>	Contournement Blagnac, Colomiers, Plaisance, Cugnaux, Portet

## II. Objectifs du projet associatif de révision du PDU

Depuis 1996, le collectif associatif PDU a élaboré la proposition initiale et participe à la concertation organisée dans le cadre du PDU. Il s'est donné deux objectifs en terme de déplacement pour l'agglomération toulousaine :

- améliorer la qualité des déplacements,
- améliorer l'environnement urbain.

Ce sont ces objectifs qui ont guidé le collectif associatif PDU lors de la rédaction de ce document.

### II.1. Objectif en terme de qualité des déplacements

Le collectif associatif PDU s'est donné les objectifs suivants en terme de qualité des déplacements :

- développer un réseau de transport en commun qui desserve tous les lieux de travail, commerce et loisirs, qui soit d'une efficacité similaire à la voiture aujourd'hui (18 km/h en moyenne) et d'un coût financier global inférieur ; il doit offrir une meilleure qualité de la vie en supprimant les nuisances dues à la pollution, en préservant la santé publique, en libérant des espaces utilisés par la voiture et en réduisant le stress lié au transport.
- favoriser tout d'abord les déplacements des piétons en leur donnant la priorité sur les déplacements automobiles, la plus grande place de l'espace public urbain, un environnement calme et non pollué et enfin un accès prioritaire aux services (travail, commerces, écoles, loisirs, administrations...)
- favoriser ensuite les déplacements des vélos de façon similaire à ceux des piétons, en leur assurant une sécurité de déplacement urbain égale à celle des voitures aujourd'hui
- intégrer les transports urbains (métro, tramway, bus) avec les transports périurbains (train bus), interurbains (trains, avions) et vélo (généralisation des parkings à vélo sécurisés) ou la possibilité de transporter son vélo

**L'objectif quantitatif espéré pour chaque mode de déplacements (hors piéton) en 2015 serait de**

-	<b>voiture</b>	<b>45 %</b>
-	<b>transports en commun</b>	<b>40 %</b>
-	<b>deux roues</b>	<b>15 %</b>

### II.2. Objectif en terme d'environnement urbain

L'espace public de l'agglomération doit être un lieu agréable à vivre pour le plus grand nombre en offrant, pour un prix similaire, voire même inférieur à celui des infrastructures automobiles :

- peu de nuisance sonore
- peu de pollution
- peu de risque en terme d'accident de circulation
- un accès facile pour tous, enfants, personnes âgées et handicapées
- des activités de proximité ou de quartier : écoles, commerces, loisirs, administrations, travail

D'autre part, les études liées à la préparation du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de la région Midi Pyrénées montre la dégradation continue de la qualité de l'air. L'impact minimal en terme de mortalité serait aujourd'hui de 100 morts par an sur l'agglomération toulousaine réduite aux 72 communes du périmètre du PDU initial.

Le collectif associatif PDU s'est donné les objectifs suivants en terme de qualité de l'air :

**Objectif qualitatif en terme de qualité de l'air d'ici 2015**

**une diminution d'au moins 25 % pour chacun des polluants émis par rapport à 1996**

### III. Analyse de la situation fin 2002

Le PDU adopté en mai 2001 par les élus de l'agglomération toulousaine se caractérise principalement par :

- 2,5 km de prolongement de la ligne A du métro et 15 km de métro pour la ligne B
- 9 km de système en guidage optique
- environ 40 km de bus en sites prioritaires
- la poursuite du maillage du réseau cyclable existant
- 20 km de voies rapides urbaines
- 10 à 15 km d'achèvement de mise à 2x3 voies du périphérique

D'après le document du PDU de l'agglomération Toulousaine adopté par le SMTC le 21 mai 2002, la part prévue en 2008 pour chaque mode de déplacements motorisée (hors piéton) dans l'ensemble de l'agglomération est de

- voiture	76,8 %	contre 82 % en 1996
- transports en commun	16,1 %	contre 12,6 % en 1996
- deux roues *	7,1 %	contre 5,4 % en 1996

\* bicyclettes et deux roues motorisées

En chiffre brut, le nombre de déplacements automobiles passerait de 800 000 en 1978, puis 1 600 000 en 1996 à une estimation de 1 700 000 déplacements par jour en 2008.

Le collectif avait publiquement constaté que le PDU adopté se satisfait :

- d'une expansion automobile de 100 000 déplacements automobiles de plus par jour d'ici 2008.
- d'une part de 76,8 % de déplacements automobiles en 2008

Le collectif avait montré que le PDU adopté ne faisait que :

- offrir des transports en commun performant pour les lignes A et B
- ralentir le rythme de création de voies routières, tout en les concentrant sur les banlieues qui sont peu pourvues en transports en commun.

**Il est intéressant de noter que c'est en partie ce même constat qui a motivé la mise en révision du PDU par le préfet sitôt adopté.**

C'est ce constat qui a conduit le collectif associatif à rédiger la présente proposition.

### IV. Rappel du projet associatif initial

Dès le début de la concertation liée à l'élaboration du PDU (Plan de Déplacement urbain), un collectif associatif s'est créé afin de proposer un schéma de déplacement innovant dans le sens de la loi sur l'air, à savoir améliorer la qualité des déplacements et du cadre de vie.

Ce travail mené par plus de 30 associations s'est traduit par l'élaboration du document

**“ Contribution des associations de défense de l'environnement à l'élaboration du PDU de l'agglomération toulousaine ”**

Ce document diffusé dès juillet 1998 se caractérisait par les 3 points principaux :

- 1) la réalisation de 4 lignes de tramway en lieu et place de la ligne B du métro
- 2) la généralisation du train tram sur les lignes de chemins de fer existantes (avec intermodalité avec les bus et le vélo)
- 3) la réalisation d'axes prioritaires aux tramways, vélo et piétons sur tous les grands axes

Ce projet permettait de réaliser des transports en communs à moindre coût et à court terme 2008.

A partir de ces réalisations, il permettait d'envisager dans une deuxième étape (2015) :

- la réalisation de nouvelles lignes de tramways en s'appuyant sur le réseau central existant
- la bifurcation des axes de tramway vers toutes les banlieues
- la réalisation d'une rocade ferroviaire train tram

A cette date, aucun habitant de l'agglomération toulousaine ne devait se trouver à moins de 500m d'un arrêt de bus, tramway, métro ou gare SNCF.

## V. Propositions du projet associatif de révision du PDU

Cette proposition a été élaborée par des associations environnementalistes. Elle ne constitue donc qu'une ébauche théorique et ne pourrait être exhaustive qu'avec le support d'expert technique des services publics de l'agglomération. Ces propositions sont donc indicatives et donnent le sens global du projet proposé. Elles réactualisent (en tenant compte du métro) les propositions faites dans le document initial du collectif PDU de juillet 1998. Pour plus de détails, se reporter à ce document.

Les propositions suivantes sont faites :

- Propositions pour une première étape (2008)
- Propositions pour une deuxième étape (2008-2015)
- Déplacements en vélo
- Déplacements ferroviaires
- Déplacements en automobiles
- Politique tarifaire
- Transports scolaires
- Déplacements ferroviaires
- Intermodalité
- Aménagements urbains

### V.1. Propositions pour une première étape (2008)

#### Métro VAL :

- Métro B : ligne B : Borderouge-Entrée de Ramonville

#### Tramway sur rail :

- **Tramway 1 : ZAC Aeroconstellation, Aéroport de Blagnac et fourche Blagnac centre, Arènes, Croix de Pierre, La Faourette, La Fourquette**

Il s'agit de la ligne E prévue dans le PDU et sa prolongation vers La Fourquette proposée dans le document initial du collectif PDU. Elle bifurque entre Aeroconstellation, Aéroport de Blagnac d'un côté et la ville de Blagnac de l'autre. Elle permet de desservir les bassins d'emploi de PURPAN et Aeroconstellation et de desservir la ligne A du métro. Elle se connecte avec la ligne ferroviaire de la ligne d'Auch.

- **Tramway 2 : Castanet, Ramonville, terminus Métro Ramonville, Labège Innopole**

Elle permet de prolonger rapidement la ligne B de métro sous forme de tramway et desservir les bassins d'emploi du Canal, de Labège Innopole, de l'hôpital de Rangueil avec une navette cadencée vers le lycée Bellevue et l'hôpital de Rangueil. Elle se connecte avec la ligne ferroviaire de la ligne de Narbonne. Elle dessert les centres villes de Castanet et Ramonville.

- **Tramway 3 : Pont Jumeaux, Pont des demoiselles, Montaudran en passant par les boulevards et le grand rond ou le canal du midi.**

Elle permet de desservir la partie EST de la ville. Il s'agit de réaliser sous forme de tramway la ligne dite G et prévue pour 2015 dans le PDU. Elle dessert la gare Matabiau et la ligne A.

- **Tramway 4 : L'Union, Croix Daurade, Faubourg Bonnefoy, Guillemery, Soupertard, Balma en passant par les boulevards ou le canal**

Cette ligne emprunte les mêmes voies que la ligne précédente sur les boulevards. Ces 2 dernières lignes permettent de desservir la partie EST de la ville de Toulouse, de desservir la ligne A du métro et préparent la desserte des banlieues. Elle dessert les centres villes de L'Union et Balma.

- **Tramway 5 : Tournefeuille, terminus métro Basso Cambo, St Simon, Cugnaux**

Il s'agit de desservir la partie OUEST de l'agglomération de Toulouse en la reliant au terminus de la ligne A du métro. Elle dessert les centres villes de Tournefeuille, St Simon et Cugnaux, ainsi que Basso Cambo

### Bus non polluants en site propre :

- Il s'agit de compléter ces réalisations par un maillage de l'agglomération par des lignes de bus cadencées, circulant tard le soir, la nuit en fin de semaine et le plus possible en voie réservée. Ce maillage doit être défini en fonction des besoins de déplacements recensés, de la couverture géographique de l'agglomération et de l'intermodalité avec le métro et les gares ferroviaires existantes et à venir. Ce sont par exemple les lignes :
  - Site propre Cornebarrieu Blagnac ligne de tramway
  - Site propre Beauzelle Blagnac ligne de tramway
  - Site propre Castelnest, terminus ligne B
  - Site propre St Jean, L'union, ligne A et ligne de tramway de Croix Daurade
  - Site propre Balma, ligne de tramway cité de l'Hers
  - Site propre Quint, Lasbordes, terminus ligne A et ligne de tramway cité de l'Hers
  - Site propre St Orens et ligne de tramway G Montaudran
  - Site propre Terminus métro ligne B Ramonville – Montaudran
  - Site propre Saint Orens – Quint – Balma ligne A du métro
  - Site propre station métro Fac Rangueil – Hôpital Rangueil – Hôpital Larosière
  - Site propre Labège, Labège Innopole et ligne de tramway G Montaudran ligne B
  - Site propre Frouzins, Villeneuve ligne de tramway Cugnaux, ligne A
  - Site propre Plaisance, Tournefeuille ligne de tramway Tournefeuille, ligne A
  - Site propre Colomiers, ligne A et ligne de tramway ECette liste indicative est à compléter. Ces lignes en site propre doivent préfigurer leur remplacement par une infrastructure tramway Il peut être plus judicieux de réaliser directement certaines lignes en tramway ferroviaire.
- Création de plusieurs lignes circulaires concentriques d'agglomération par des lignes de bus cadencés, circulant tard le soir, en fin de semaine et le plus possible en voie réservée, notamment le contournement extérieur OUEST :
  - ligne remplaçant le boulevard urbain Ouest entre Léguevin, Plaisance du Touch et Cugnaux, tel que prévu initialement au SDAU;.
  - ligne remplaçant le boulevard urbain Ouest entre Beauzelle et Colomiers tel que prévu initialement au SDAU ; tracé de la départementale D63 entre Beauzelle et Colomiers

Ces lignes en site propre peuvent préfigurer leur remplacement par une infrastructure tramway

- Bus ou Minibus de desserte de zones d'activité, pouvant être circulaire, dans les zones de travail de l'agglomération à partir d'arrêts d'échange de tramway ou de gares : par exemple les zones d'activités Thibaut, Basso Cambo, Aeroconstellation, Fondeyre, MontBlanc, Labège innopole, Canal du midi....
- Bus ou Minibus de desserte de quartier, pouvant être circulaire, dans les zones d'habitation de l'agglomération à partir d'arrêts de tramway ou de gares

### Service ferroviaire de banlieue :

- **contournement ferroviaire EST**  
entre la voie ferrée de Narbonne (vers Montaudran) et la voie ferrée de Saint Sulpice (vers Gramont).
- **liaison ferroviaire de l'aéroport à Matabiau,**  
création d'une voie double et pont ferroviaire entre Fondeyre et l'aéroport de Blagnac et la ZAC Aéroconstellation.
- **Mise en place d'un service de trains de banlieue :**

Des services ferroviaires cadencés sans terminus à Matabiau doivent être mis en place pour desservir entre autres :

- L'Isle Jourdain
- Montauban
- St Sulpice
- Villefranche de Lauragais et Castelnaudary
- Auterive
- Carbonne

Le cadencement doit être fonction de la distance. Les villes périphériques doivent être desservies de manière cadencée, mais avec un cadencement d'une desserte horaire par exemple dans la journée, alors que la périphérie immédiate de la ville doit être desservie avec des cadences élevées de l'ordre de 3 ou 4 dessertes par heure.

De nouvelles gares, d'interconnexion (bus d'agglomération, bus départementaux et régionaux, vélo, voiture, métro,... ) sont à aménager ou à créer à Caserne Niel, Lalande, Gramont, Croix daurade, Montaudran, Langlade, Pont des demoiselles, Les Capelles, Roques...

- **Autres :**
  - Construction de la deuxième gare voyageur de Toulouse à TOULOUSE NIEL (aux casernes NIEL).
  - Initialisation du doublement des voies uniques : vers St Sulpice, vers Colomiers, vers Auterive.
  - Utilisation de la troisième voie de service pour créer une desserte de train cadencée entre Matabiau et St Jory.

- Recul de la gare de Labège (très peu d'espace) jusqu'à hauteur de Diagona (terrains libres derrière le Gaumont)
- choix d'un matériel de type "tramway régional" (c'est-à-dire tram-train) à forte cadence et interconnecté au métro et aux bus prioritaires, avec parking à vélo et parking à voitures (ces derniers en extérieur de Toulouse).

#### Réseau cyclable:

- Mise en place d'un réseau cyclable dense et sécurisé de déplacements en vélo sur tous les grands axes de l'agglomération.

#### Réaménagement urbain:

- Démarrage du remodelage de grandes voies urbaines en avenue commerçante semi piétonne ; il s'agit d'aménager les parties les plus commerçantes des avenues de Toulouse et de toutes les communes de l'agglomération (Ramonville, Castanet, Cugnaux, Seysses, Tournefeuille .... Escalquens)° avec :
  - Couloirs de bus prioritaires ou tramway
  - Piste cyclable en site propre
  - Interdiction de stationnement le long de ces avenues centrales permettant de larges trottoirs
  - Limitation de la vitesse automobile à 20 km/h
  - Accès automobile réglementé (autorisé pour les riverains et les livraisons)
  - Circulation automobile déviée sur les voies intérieures des quartiers avec débouché sur les roades routières et voies rapides existantes.

Dans cette première étape, les déplacements d'agglomération en transports en commun, voire en vélo ou à pied doivent commencer à être **aussi** attractifs que les déplacements automobiles, particulièrement entre les quartiers ou les zones d'activité.

#### Estimation de coûts pour 2008

L'estimation suivante est indicative à partir des prix connus en ce qui concerne les équipements lourds:

- Environ 17,00 millions d'euro le km de tramway urbain

Pour l'infrastructure SNCF, une estimation SNCF a été utilisée.

Une estimation plus fine doit être faite par les services techniques compétents. A titre d'exemple, dans le cas de la liaison Ramonville- Labège, l'étude des coûts a été fournie par la coordination Sud Ouest :

- métro Ramonville-Labège : 257M. euros, soit de 54 M. Euros le km de métro aérien avec 4 stations ( 300 M euros avec le tunnel foré préconisé par le bureau d'étude, soit **64 Millions d'Euros le km de métro**)
- Tramway Ramonville-Labège 79 M .Euros pour une distance de 4.690 m., soit à **17 Millions d'Euros le km de tramway** avec 7 stations.

Les deux projets comportent un viaduc de 400 m. sauf le projet de métro foré à 300 M.d'Euro

	Km	Millions d'euros
<b>Ligne métro A :</b> Extension Basso Cambo – Gramont	2,3	230
<b>Ligne métro B :</b> Borderouge –Ramonville	17	1200
<b>Total métro</b>	<b>18 km de VAL</b>	<b>1430</b>
<b>Ligne tramway 1 :</b> Aeroconstellation et Aéroport - La Fourguette.	13,6	230
<b>Ligne tramway 2 :</b> Castanet - Labège Innopole	10,7	180
<b>Ligne tramway 3 :</b> Pont Jumeaux – Montaudran.	8,1	140
<b>Ligne tramway 4 :</b> L'Union – Balma	12,3	210
<b>Ligne tramway 5 :</b> Tournefeuille – Cugnaux	13	220
<b>Liaison ferroviaire aéroport :</b> Aéroport de Blagnac – Fondeyre	5,7	150
<b>Contournement ferroviaire EST:</b> Gramont - Montaudran.	8	150
<b>Total hors métro</b>	<b>57,7 km de tramway 13,7 km de fer</b>	<b>1280</b>

Estimation des coûts des grosses infrastructures pour 2008

## V.2. Propositions pour une deuxième étape (2015)

### Métro VAL :

- pas d'extension de la ligne A de Métro
- pas d'extension de la ligne B de Métro

### Tramway sur rail :

- **Tramway 1 : Seilh et Cornebarrieu Blagnac Arènes, Croix de Pierre, La Fourquette**  
Prolongation de la branche de Blagnac vers Seilh  
Prolongation de la branche d'Aeroconstellation vers Cornebarrieu
- **Tramway 2 : Pechabou, Castanet, terminus Métro Ramonville, Labège Innopole, Escalquens**  
Prolongation de Castanet vers Pechabou  
Prolongation de Labège Innopole vers gare d'Escalquens et Escalquens centre
- **Tramway 3 : Blagnac, Pont Jumeaux, Montaudran, St Orens.**  
Prolongation des Ponts Jumeaux vers Blagnac et jonction avec la ligne de tramway 1  
Prolongation depuis Montaudran vers St Orens et la clinique
- **Tramway 4 : St Jean, L'Union, Croix Daurade, Bonnefoy, Guillemery, Fourche Soupeatard-Balma : et Lasbordes-Fonsegrives**  
Prolongation depuis L'Union vers Saint jean  
Prolongation par une nouvelle branche depuis Guillemery vers Lasbordes, Fonsegrive
- **Tramway 5 : Plaisance Tournefeuille, terminus métro Basso Cambo, Cugnaux, Villeneuve, Frouzins, Seysses**  
Prolongation tramway depuis Tournefeuille vers Plaisance  
prolongation depuis Cugnaux vers Frouzins et Seysses
- **Tramway 6 : Castelginest – Launaguet - ligne B**  
Il s'agit de créer une sixième ligne de tramway pour desservir la partie NORD de l'agglomération de Toulouse en la reliant à la ligne B du métro
- **Tramway 7 : Grand contournement OUEST : Blagnac, Colomiers, Plaisance du Touch, Cugnaux, Portet**  
Il s'agit de créer un tramway de contournement extérieur de Blagnac à Portet desservant la partie OUEST de l'agglomération, et en particulier les bassins d'emploi. Elle desservirait : l'aéroport, Aeroconstellation, Colomiers, la zone d'En Jacca, Plaisance du Touch, Cugnaux, gare de Portet.

### Service ferroviaire de banlieue :

- **finalisation du contournement ferroviaire EST Fondeyre - Montaudran**  
par création du tronçon Fondeyre- Gramont afin de libérer la gare MATABIAU du trafic de fret et des matières dangereuses et de doubler la capacité ferroviaire de la traversée de l'agglomération
- **contournement ferroviaire SUD entre Montaudran et Portet**  
par la mise en place du rebroussement au niveau du pont des Demoiselles et préparation de la mise à 4 voies entre Montaudran et Portet
- **doublement des lignes ferroviaires :**  
(hors partie du cœur de Toulouse doublée par la rocade ferroviaire) pour absorber les nouveaux trafics de train tram d'agglomération. Ce sont :
  - L'Isle Jourdain en 2 voies(avec prolongement ultérieur vers Auch)
  - Montauban en 4 voies
  - Baziège en 4 voies
  - St Sulpice en 2 voies (avec prolongement ultérieur vers Albi)
  - Auterive en 2 voies (avec prolongement ultérieur vers Foix)
  - Carbonne en 4 voies

### Réseau de tramway ferroviaire : Train -Tram

Création (sans nouvelles infrastructures) de dessertes transversales directes sans changement de véhicules par des tramways ferroviaires utilisant à la fois des lignes de tramway en banlieue et des lignes de chemins de fer en ville, sans terminus à Matabiau. Ces nouvelles lignes ne demandent que l'achat de matériels :Ce sont parmi d'autres possibles en fonction de l'étude des flux de déplacements :

- Aeroconstellation - Lasbordes Quint
- Beauzelle - St Jean,

- Castelginest - Frouzins,
- Labège Innopole Muret
- Castanet, Plaisance

Un contournement extérieur Tram-Train peut être mis en place avec la ligne 7 de contournement Ouest, le contournement ferroviaire EST, et la jonction ferroviaire de l'aéroport.

**C'est à ce moment là que l'impact positif du réseau de train tram permettrait de concurrencer réellement les déplacements automobiles**

#### Réseau cyclable:

- densification du réseau cyclable sécurisé dans toute l'agglomération.

#### Réaménagement urbain:

- Extension du remodelage des grandes voies urbaines en avenues commerçantes semi piétonne avec transports en commun prioritaires et voies cyclables. Un plan global de réorganisation de la circulation automobile de l'agglomération doit renvoyer progressivement celle-ci sur les voies intérieures des secteurs concernés avec débouchés sur les roclades routières et voies rapides existantes.

Dans cette deuxième étape, les déplacements d'agglomération entre les quartiers ou les zones d'activité en les transports en commun, voire en vélo ou à pied doivent commencer à être **plus** attractifs que les déplacements automobiles.

#### Estimation de coûts

L'estimation suivante est indicative à partir de prix estimés en ce qui concerne les équipements lourds:

- Environ 10,00 millions d'euro le km de tramway périurbain
- Environ 20,00 millions d'euro le km de voie ferrée urbaine double

	Km	Millions d'euros
<b>Ligne tramway 1 :</b> extension Seilh/Cornebarrieu	+7 ( total 20,6 )	70
<b>Ligne tramway 2 :</b> extension Pechabou – Escalquens	+5,7 ( total 16,4 )	60
<b>Ligne tramway 3 :</b> extension Blagnac – St Orens.	+9 ( total 17,1 )	90
<b>Ligne tramway 4 :</b> extension St Jean – Fonsegrives	+8,2 ( total 20,5 )	80
<b>Ligne tramway 5 :</b> extension Plaisance – Frouzins - Seysses	+9,6 ( total 22,6 )	100
<b>Ligne tramway 6 :</b> Castelginest – Barrière de Paris (ligne B)	8	80
<b>Ligne Tramway 7 :</b> Contournement Blagnac, Colomiers Plaisance, Cugnaux, Portet	23,6	240
<b>Contournement ferroviaire EST :</b> extension Fondeyre –Gramont	+7,1 ( total 15,5 )	150
<b>Contournement ferroviaire SUD :</b> Doublement à 4 voies Montaudran – Portet avec retournement au pont des Demoiselles	10	200
<b>Total des extensions</b>	<b>71,1 km de Tramway 17,1 km de rail</b>	<b>940</b>

Estimation des coûts des grosses infrastructures pour 2015

<b>Métro ligne A depuis 1996</b>	10 km de VAL	<b>800 M Euros ( ? )</b>
<b>Total extension métro en 2008</b>	18 km de VAL	<b>1400 M Euros</b>
<b>Total tramway en 2015</b>	130 km de tramway	<b>1600 M Euros</b>
<b>Total extension voies ferrées en 2015</b>	30 km de voies ferrées	<b>650 M Euros</b>

Total des estimations des coûts des grosses infrastructures pour 2015

### V.3. Déplacements en vélo

Les déplacements en vélo doivent être considérés comme un moyen de déplacement normal sur les trajets domicile-travail de moins de 5 km et non pas comme un sport de détente, tel le dimanche le long du canal, à La Ramée, le long du Touch, etc... Les cyclistes doivent être en sécurité (bien éclairés par exemple voir bords Garonne) et rouler sur des espaces de qualité (pas de bandes de terre, pas de trous, largeur suffisante...).

Le vélo doit être un moyen complémentaire des déplacements en

- train
- métro
- bus
- voiture

En plus d'un réseau cyclable sécurisé dans toute l'agglomération, des garages à vélo sécurisés doivent être installés dans toutes les gares, aux principaux points de services, dans les écoles, les universités, les lieux publics, les lieux de travail, à l'aéroport et aux principaux arrêts de métro et bus.

Des fourgons à vélo doivent être installés sur toutes les rames de train. Cet objectif est possible à court terme, avec une augmentation progressive de l'offre d'emplacements disponibles. Certaines régions (Limousin, Provence Côte d'Azur) proposent déjà l'offre de trois places, mais insuffisante, dans tous les TER. Cette politique doit être encouragée et développée progressivement. Il est parfaitement réaliste de la démarrer tout de suite.

### V.4. Déplacements ferroviaires

La déviation Est de Toulouse peut être commencer immédiatement et sans trop de frais en comparaison avec les déviations autoroutières envisagées à l'Est de Toulouse. Les emprises entre Montaudran et Gramont sont déjà propriété de RFF et le détournement de Matabiau peut être finalisé par la mise à double voie du tronçon Gramont-Raynal). La mise à double voie au départ de Toulouse vers Saint-Sulpice est d'ailleurs étudiée et n'attend que le financement. Il apparaît réaliste de proposer cette création dès la première étape avec un objectif mixte, à savoir détournement des marchandises et dessertes des voyageurs.

Le projet de création d'une liaison ferrée dans la vallée de l'Hers est actuellement freiné par RFF dont les objectifs de rentabilisation sont contraires à une utilisation urbaine en concurrence avec les utilisations de transit. Par contre, la fin du contournement pour relier directement Gramont à Lespinasse au nord de Toulouse peut être reportée à l'échéance 2015.

La création de la rocade ferroviaire EST permet à la fois de libérer des capacités :

- pour les dessertes ferroviaires cadencées,
- pour la mise en place de train-tram.

Puis le contournement OUEST permet de relier MATABIAU et la gare de fret avec l'aéroport et le secteur aéronautique Aeroconstellation puis le secteur ouest de l'agglomération, en vu de la mise en place de train-tram sur ce secteur

A terme le contournement SUD permet de libérer MATABIAU du trafic Narbonne – Bayonne.

Le choix de desserte cadencée performante sur la zone urbaine et périurbaine signifie que :

- grâce à un cadencement suffisamment performant, une garantie des correspondances (train et avion) peut être obtenue d'où l'importance du maintien des cadencements initialement prévus sur la ligne Matabiau – Villefranche de Lauragais et actuellement revus à la baisse.
- grâce à la multiplication des gares secondaires, il est possible de diviser l'encombrement des grandes gares. En général, les gares sont placées en fonction d'une situation favorable, en desserte locale d'abord, en possibilité de stratégie de rabattement ensuite. Sauf cas locaux très défavorables, il est possible d'organiser les rabattements qui en général n'existent pas.

En ce qui concerne la création des nouvelles gares d'interconnexion, elles doivent en priorité assurer les correspondances entre transports en commun, ensuite la convivialité des accès piétons, puis des autres modes doux. Enfin, les arrêts-minute des automobilistes et les parcs à voitures doivent être conçus en complément des correspondances précédentes. A moyen terme, le doublement des lignes ferroviaires, hors la partie urbaine de Toulouse, doublée par les rocades ferroviaires Est puis Ouest est nécessaire pour absorber les nouveaux trafics.

## V.5. Déplacements automobiles

Pour mettre en place rapidement la priorité aux transports en commun, des idées innovantes sont possibles, par exemple un système dynamique (peu consommateur d'espace), en fonction des flux de circulations majoritaires:

- Le matin de 7h00 à 9h30 le bus en site propre sur les voies rentrant vers Toulouse et en site prioritaire dans l'autre sens.
- Le soir de 16h00 à 19h30, l'inverse, comme cela peut se voir avec les voies routières de certains ponts.

Le nombre de taxis doit être augmenté, ainsi que la formule des voitures urbaines partagée de location (car sharing). Mais ces véhicules doivent avoir des exigences de réduction de pollution (incitations spéciales pour l'utilisation de véhicules moins polluants : GPL, électriques ou hybrides, véhicules à air comprimé,...).

## V.6. Politique tarifaire

Une politique tarifaire unique doit être mise en place sur l'agglomération et valable pour tous les moyens de déplacement : bus d'agglomération, départementaux et régionaux, train, métro,....

Les tarifs des transports en commun doivent être attractifs. Pour que cela soit sensible pour l'utilisateur, un trajet en transport en commun doit coûter moins cher que le coût en carburant du trajet automobile.

La notion de souplesse aussi est essentielle. Actuellement, l'achat d'un billet est relativement compliqué. Il faut aller le chercher par dix dans des points de vente spécialisés. A Matabiau, il faut aller au métro, avoir la monnaie, revenir aux bus. De plus, il existe de très nombreuses catégories : familles nombreuses, chômeurs, retraités, lycéens, prix unitaire ou par dix, dans le bus ou sur le quai, par zones....

En plus de la gratuité pour certaines catégories (tels les chômeurs ou les collégiens), une politique tarifaire incitative doit être faite pour les familles (et les petits groupes). Le déplacement d'une famille ou d'un groupe de 5 personnes doit être comparable à un déplacement automobile.

### Exemple de tarif unitaire attractif :

un trajet de 5 km coûtant en carburant environ le 1/3 du prix du litre de Gazole, le prix du ticket de bus à l'unité doit être inférieur à 0,50 euros.

### Exemple de tarif groupe attractif :

Le prix du ticket de bus d'un groupe de 5 personnes doit être inférieur à 2 euros.

En ce qui concerne le déficit possible des transports en commun, il faut remarquer que :

- 1° la plus grande fréquentation fait diminuer le déficit d'exploitation,
- 2° le comblement éventuel du déficit des transports en commun est financé par TOUS, y compris ceux qui se déplacent en voiture, et donc agit en faveur du transport en commun

Une politique tarifaire avantageuse pour les transports en commun a un rôle de répartition en terme de capacité de déplacement vis à vis des catégories les moins avantagées, les utilisateurs des transports en commun étant aujourd'hui pour l'essentiel constitué de catégories sociales à faible capacité financière (jeunes, vieux et vieilles, immigré-e-s, handicapé-e-s, non propriétaires d'automobiles....). Cela permettrait à un très grand nombre de gens d'accéder à l'espace public urbain et social

## V.7. Transport scolaire

Les transports scolaires doivent être intégrés dans le PDU. L'usage des transports en commun s'apprend aussi à l'école à travers la fréquentation du ramassage scolaire dont l'organisation est confiée à la fois au Conseil Général (matin et soir pour les enfants habitant à plus d'un kilomètre de l'école) et à la commune (midi-14h et pour les enfants habitant à moins d'un kilomètre). Ce partage de compétences ne favorise pas la mise en place d'un ramassage scolaire dans toutes les écoles et pour tous les enfants.

Une autorité unique doit prendre à sa charge l'intégralité de ce service pour tous les enfants de l'agglomération, quelque soit la distance école-domicile, compte tenu de la densité du trafic urbain.

Une harmonisation des circuits doit être envisagée dans les communes où il existe des navettes de bus. La présence de policiers municipaux à la montée des enfants doit être organisée.

Une action éducative forte doit être entreprise dans les écoles et les collèges pour promouvoir l'usage des transports en commun et du vélo par la création de pistes cyclables sécurisées.

Certains parents pourraient amener leurs enfants à l'école à pied, s'ils avaient un moyen de transports à proximité.

## V.8. Intermodalité

L'inter modalité généralisée est déjà un objectif du PDU approuvé. Le collectif associatif demande que l'inter modalité, ne soit pas limitée à l'arrêt minute des automobilistes.

L'intermodalité doit correspondre à la priorité donnée aux correspondances entre transport en commun, suivie d'une priorité aux modes doux et finalement, en dernier, les accès des véhicules automobiles. Concrètement, cela signifie qu'à Matabiau par exemple, il faut fixer comme objectif (à court terme) que le voyageur qui va du train au bus ou au métro n'ait aucun passage de voiture à franchir, ni d'avenues extérieures, ni d'arrêt voiture minute.

C'est le bus qui doit être près de la gare et non l'arrêt voiture minute. A la gare Matabiau, c'est actuellement le cas pour le métro, mais ce n'est pas le cas pour les lignes de bus. Par ailleurs, il faut que le voyageur puisse trouver dans le bus le billet au même prix qu'au distributeur du métro. Enfin, il faut qu'il ait dès le quai du chemin de fer l'information bien faite sur les bus.

La coordination entre les différents réseaux de transport est un objectif prioritaire, par la coordination des circuits et des horaires entre les services :

- de train
- de métro
- de bus des différentes communes de l'agglomération tels que les différentes navettes municipales (lignes SMEAT, Blagnac..)
- de l'aéroport.

Une organisation innovante de gestion des différents modes de transport doit gérer sous une même organisation :

- les transports communaux
- les transports d'agglomération
- les transports départementaux
- les transports régionaux
- les transports privés (des lignes pourraient être concédés à des opérateurs privés).

Le PDU doit énoncer avec force cette nécessité de coordination entre les différentes compagnies et services, au nom des objectifs de la loi sur l'air par exemple.

Une charte commune doit garantir le service public, le respect des garanties sociales des salariés des transports, le respect de l'environnement (aussi bien pour les transporteurs privés que publics).

## V.9. Aménagement urbain

L'urbanisme doit redevenir à l'échelle de l'usager des transports en commun de surface, du piéton et du cycliste, et non à celui des déplacements automobiles vers les zones commerciales et d'activité en bordure des échangeurs.

Afin d'offrir aux usagers des transports en commun, aux vélos et aux piétons un environnement adapté à ses déplacements, il faut :

- favoriser la qualité du bâti, en particulier dans sa continuité et sa diversité historique (cadastre toulousain de type centre ville, puis faubourg et pavillons de banlieue ) tout en respectant la création architecturale
- sauvegarder les coulées vertes et agricoles afin de bien identifier les différentes villes et villages de l'agglomération, en particulier sauvegarder toutes les zones vertes limitrophes pour Toulouse,
- favoriser la mixité sociale et la diversité d'activités (service / habitat) pour dynamiser l'environnement urbain
- favoriser le commerce de proximité dans les zones semi-piétonnes dans toutes les grandes avenues de l'agglomération (centres anciens et quartiers anciens ou neufs de Toulouse et des villes de banlieue) par l'arrêt de l'extension des rocade et voies rapides qui favorisent les grandes surfaces et par l'organisation des livraisons au niveau de l'agglomération
- favoriser les services et activités (travail, commerces, écoles, loisirs, administrations) dans les zones habitées desservies par les transports en commun
- aménager en voie verte la rive intérieure du canal du midi, réservée aux piétons, vélos et autres activités sportives de proximité (avec mise en double sens de la voie extérieure) et des berges de la Garonne (en particulier le Chemin des Etroits au Sud) et les rivières affluentes.
- créer de petits parcs ouverts de récréation dans tous les secteurs incluant des activités sportives (minifoot, minibasket, volley, pétanque...) suite à la mise à disposition des terrains occupés par les parkings (80% de l'espace public sont aujourd'hui occupés par la voiture) avec présence d'animateurs pour encadrer jeunes et moins jeunes.

## VI. Proposition de mise en oeuvre de la révision du PDU

Comme tous les grands projets publics, la révision du PDU doit impliquer un maximum de participation en présentant au débat les projets d'aménagement aux toulousains en fin de pré étude avec au moins trois scénarios. Les différents scénarios devraient recevoir le support des experts techniques des services publics afin de pouvoir être soumis à des réunions de concertation avec la population et les élus locaux.

Lors du choix définitif par les élus, ceux-ci doivent expliquer leur vote qui doit être public.

La concertation publique doit se poursuivre tout au long de la réalisation, en particulier par la présentation de l'avancement des projets et des coûts.

Toute action pénalisante pour les habitants (suppression des parkings et limitation des accès sur les grandes avenues) ne se fait qu'après :

- une période d'information préalable,
- la mise en place effective des alternatives,
- un délai suffisant pour laisser la possibilité d'amortir les voitures déjà achetées avant de basculer sur un moyen de transport collectif moins onéreux que la voiture particulière.

Par exemple pour chaque remodelage d'une voie urbaine en avenue commerçante semi piétonne avec ligne de bus prioritaire et voie cyclable, un délai de plusieurs années doit être consacré à préparer la suppression du trafic automobile et du stationnement sur l'avenue empruntée.; il faut raisonner ici en terme d'années, hormis pour quelques réalisations emblématiques dont la politique tarifaire.

Au vu du taux de participation des citoyens aux enquêtes publique, il sera très difficile de parler de concertation, si l'on ne re crédibilise pas l'analyse et la prise en compte des remarques par les élus et les commissaires enquêteurs. Idem pour les réunions publiques et la participation aux instances de concertation comme le PDU, ou l'exposé des vues du SMTC, à grands coups de transparents, a pris le pas sur des discussions constructives avec la prise en compte de la position des associations.

### Liste des associations ou coordination représentées depuis janvier 2003 à au moins une réunion du collectif PDU

ADPM	Amis de la Terre Midi Pyrénées	APCVEB Balma
Association Cugnaux	Comité de quartier Saint-Agne Niel	Comité du quartier Saint Michel
Association de quartier St Cyprien	ABAVE : Association des Habitants de Blagnac	Association vélo
ATTAC	Coordination Circulation Sud-est	GreenPeace Toulouse
Mieux Vivre à Castanet	Présence du Touch	Rumba
UCQ - Union des Comités de Quartier	UMINATE	ASCM
Présence du Touch	Collectif des Arènes Romaines	

## Sommaire du document

<i>I. Schéma des propositions</i>	2
<i>II. Objectifs du projet associatif de révision du PDU</i>	4
<i>III. Analyse de la situation fin 2002</i>	5
<i>IV. Rappel du projet associatif initial</i>	5
<i>V. Propositions du projet associatif de révision du PDU</i>	6
<i>VI. Proposition de mise en oeuvre de la révision du PDU</i>	14

**Fin du document**