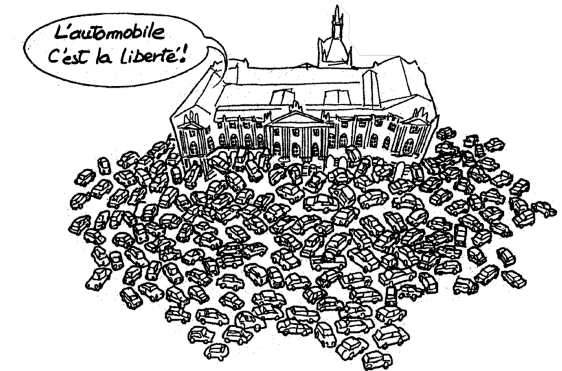


Collectif associatif PDU
www.collectifpdu.com



Pour un projet de PDU
(Plan de Déplacements Urbains)
ambitieux et durable
pour l'agglomération toulousaine

Introduction

Elections municipales : l'occasion de définir un projet pour l'agglomération

En mars 2008, nous élirons les équipes municipales qui géreront nos communes ces 6 prochaines années. Mais sur quels projets ?

La tentation sera grande de limiter les débats à des projets communaux. Or de nombreuses questions dépassent cette échelle. C'est aussi au niveau de l'agglomération toulousaine qu'il faut débattre d'urbanisme, d'habitat, de déplacements, d'économie, etc. Nous avons besoin de définir un vrai projet pour l'agglomération car les bassins de vie de ses habitants ne se limitent pas aux communes.

L'aire urbaine de Toulouse accueille 19 000 nouveaux habitants par an et elle est, sur certains points, au bord de l'asphyxie. Prétendre résoudre les problèmes de déplacements à coup de nouvelles infrastructures routières, de promesses de prolongements coûteux des lignes de métro, de quelques lignes de bus et de location de vélos, c'est se résoudre à aller dans le mur. Car, si Tisséo vient de publier un livre blanc, touffu mais incomplet, sans chiffrage ni priorités, pour alimenter les réflexions des élus, les orientations actuelles ne sont pas du tout à la hauteur des enjeux.

Face à cela, nous voudrions défendre une vision d'espoir. Oui, il est possible de faire autrement, de mettre en oeuvre un projet global où chacun peut trouver sa place (territoires, modes de déplacements, individus). Mais cela demande un changement culturel, de la volonté et des projets répondant aux vrais besoins. Il est l'heure de discuter d'un PDU ambitieux et durable.

Candidats quelles sont vos propositions ? Et vous, citoyens ?

Qu'est-ce qu'un PDU ?

En France, les plans de déplacements urbains (PDU) ont été formalisés pour la première fois dans la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) en 1982. Ils deviennent obligatoires avec la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) en 1996. La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) renforce encore en 2000 le rôle des PDU (cohérence territoriale, articulation entre la planification urbaine et les politiques de déplacements).

Ces plans déterminent l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Tous les modes de transports sont concernés, ce qui se traduit par la mise en place d'actions en faveur des modes de transports alternatifs à la voiture particulière : les transports en commun (TC), les deux roues, la marche à pied...

Le Collectif associatif PDU

Le Collectif PDU s'est créé en 1997 sur la volonté de nombreuses associations qui voulaient présenter un projet commun lors de la concertation réalisée pour le PDU de la l'agglomération toulousaine.

Il s'est fait connaître par sa préférence pour la réalisation d'un vrai réseau de transport en commun (tramways, trains, bus) et la priorité aux modes doux de déplacement (vélos, rollers, piétons...).

Le Collectif PDU assume que de tels choix ne sont possibles que par une réduction du trafic et du stationnement automobile.

Ces choix n'ont de sens que dans un urbanisme maîtrisé et adapté (arrêt de l'étalement urbain, prise en compte des transports en communs et des piétons).

Notre premier projet, détaillé sur 60 pages, a été diffusé dès 1998 à tous les élus concernés mais il n'a pas été pris en compte dans les débats.

La concertation n'avait, en effet, porté que sur le projet défini par les élus en 1984, à savoir l'achèvement des 2 lignes du métro.

Depuis 10 ans, le Collectif et ses membres ont continué à réagir aux projets institutionnels, à militer pour des projets alternatifs et un autre modèle de développement pour l'agglomération.

Sommaire provisoire

Introduction

- ◆ Elections municipales : l'occasion de définir un projet pour l'agglomération
- ◆ Qu'est-ce qu'un PDU ?
- ◆ Le Collectif associatif PDU

Une agglomération qui va dans le mur (ou plutôt dans les bouchons)

- ◆ Un constat inquiétant, mais prévisible...
- ◆ ... car il y a des raisons
- ◆ Les projets officiels dans les cartons

Pour un projet alternatif

- ◆ Objectifs
- ◆ Grands principes

Zoom sur quelques propositions

- ◆ Une meilleure utilisation de l'étoile ferroviaire
- ◆ Des bus express pour les trajets banlieue – banlieue
- ◆ Des lignes structurantes pour parfaire le maillage
- ◆ Une haute qualité de service dans les transports en commun
- ◆ Les déplacements de proximité
- ◆ La voiture autrement

Un projet global pour l'agglomération

- ◆ Que peut-on faire rapidement (2ans) ?
- ◆ Que peut-on faire d'ici 2014, à la fin du prochain mandat municipal ?
- ◆ Que peut-on faire d'ici 2020, à la fin des deux prochains mandats municipaux ?

Des déclinaisons locales par secteurs (si possible)

- ◆ Que peut-on faire rapidement (2ans) ?
- ◆ Que peut-on faire d'ici 2014, à la fin du prochain mandat municipal ?
- ◆ Que peut-on faire d'ici 2020, à la fin des deux prochains mandats municipaux ?

Fiches détaillées de certaines propositions (si possible)

En gras, les parties présentes dans ce document de travail.
Le reste sera développé au fur-et-à-mesure.

Une agglomération qui va dans le mur (ou plutôt dans les bouchons)

Un constat inquiétant, mais prévisible...

Afin d'avoir une photographie de la question des déplacements, une « Enquête ménages » a été réalisée en 2004.

Etrangement, ses mauvais résultats n'ont été rendus publics qu'en 2007, soit trois ans plus tard.

Ils ne sont d'ailleurs pas surprenants puisqu'ils sont conformes aux prévisions du Collectif quant au manque d'ambitions du PDU actuel et à ce que chacun peut constater tous les jours dans sa vie quotidienne.

Que nous disent-ils ?

1. Que le nombre de déplacements augmente fortement du fait de la croissance démographique et d'une mobilité plus importante de chacun.
Que les principales augmentations concernent la périphérie (faubourgs de Toulouse et banlieue proche) alors que ces secteurs sont peu desservis par les transports en commun.
2. Que la part de la voiture dans les déplacements reste très largement majoritaire puisqu'elle représente plus de 60 % (74% en banlieue). A titre de comparaison, ce taux est inférieur à 50 % dans l'agglomération de Lyon.
Que le nombre de trajets en voiture a ainsi augmenté de 21 % depuis 1996, soit un total de 1 942 000 chaque jour (+ 334 000 par jour). Cette tendance devrait perdurer accroissant ainsi fortement la congestion actuelle.
Que le taux d'occupation d'une voiture est, en moyenne, d'1.2 personne.
Que la moitié de ces déplacements fait moins de 3 km.
3. Que, dans le même temps, les déplacements à pied représentent seulement 20%, ceux en transport en commun 8 % (3 % en banlieue, 14 % dans l'agglomération de Lyon) et ceux en vélos 3%.

... car il y a des raisons

Le problème de la gouvernance

Y a-t-il un pilote dans l'avion ?

C'est bien là la question car notre agglomération se caractérise par une mosaïque institutionnelle qui explique bien des problèmes dans la gestion de la difficile question des déplacements.

Le SMTC, qui s'occupe du PDU et de la gestion de Tisséo, est géré par Jean-Luc Moudenc, représentant du Grand Toulouse majoritaire grâce à une loi faite exprès pour évincer le Conseil général (cogestion jusque là).

Oui, mais voilà, le SMTC n'est capable de financer seul ni les nouvelles infrastructures, ni la gestion courante de Tisséo, actuellement sous perfusion. Pour cela, il doit demander la contribution des différentes collectivités dont le Conseil général.

Oui, mais voilà, ce n'est pas le SMTC qui a la compétence des routes départementales (dont les anciennes nationales), c'est le Conseil général (qui s'occupe aussi des lignes de bus départementales), pas plus qu'il n'a celle des trains régionaux, c'est le Conseil régional (qui doit aussi composer avec RFF, propriétaire des infrastructures, et la SNCF, opérateur).

A cela, il faut quand même rajouter l'intervention des mairies qui ont la compétence urbanisme, qui essaient de défendre leurs intérêts et parfois organisent certaines actions localement (lignes de bus municipales gratuites à Colomiers et Blagnac, ...).

Comment voulez-vous qu'on s'y retrouve ?

Pas étonnant qu'avec un tel méli-mélo, les différents acteurs passent leur temps à se refiler les patates chaudes.

L'absence de projet global et cohérent

Cette mosaïque institutionnelle a plusieurs conséquences.

Elle rend difficile l'émergence d'un projet d'agglomération tout d'abord.

D'autre part, l'urbanisme et les déplacements étant gérés séparément, plusieurs grandes opérations d'urbanisme sont lancées sans qu'une véritable réflexion sur leur desserte ait eu lieu (ex : Cancérôpole, Portes de Gascogne, etc.).

Depuis peu, Tisséo parle de « contrats d'axe » avec les communes pour réfléchir à coordonner la politique urbaine avec la réalisation de nouvelles lignes de transport en commun.

Ceci est présenté comme une expérimentation nationale alors que beaucoup d'agglomérations ont cette réflexion depuis longtemps (le PLU intercommunal de l'agglomération de Bordeaux prévoit une densification le long des lignes de tramway et autour des gares de TER, par exemple).

Manque d'ambition et de convictions

Il faut dire que, de toute façon, les modes de transport alternatifs à la voiture, peu y croient vraiment.

La preuve, lorsqu'une nouvelle infrastructure de transport en commun est étudiée (tramway, bus en site propre), ce n'est qu'avec l'ambition de ne récupérer qu'une faible part des personnes touchées (10 % en général).

Il n'est jamais envisagé un autre modèle de développement.

Les transports en commun, c'est pour les « captifs », ceux qui n'ont pas le choix.

Toujours de nouvelles infrastructures routières

Le mythe de « la voiture reine » n'étant pas remis en cause, il est donc essentiel de proposer de nouvelles infrastructures routières, que l'on maquille parfois en « boulevard multimodal » en accolant un bus en site propre.

Grand contournement, LMSE, Voie du Canal Saint-Martory, Jonction Est, Boulevard Urbain Nord, les projets sont nombreux et coûteux.

De « grands projets » coûteux

Coûteux, tous ces projets routiers le sont par leur prix, mais aussi par leur impact sur leur environnement et les lignes de transports en commun qui sont ainsi concurrencées.

La LMSE, c'est un nouveau pont de 22 m sur le Canal du Midi et la disparition d'un espace de nature de qualité. La Voie du Canal Saint-Martory, c'est une bande de 56 m de large avec une voie express enterrée de 2x2 voies qui sera une ligne de fracture.

Coûteux aussi tous ces projets d'extension du métro. En cette période électorale, chacun veut la sienne : Labège (300 M€ pour 4 km), l'Union, Cugnaux.

A noter aussi que l'extension de 4 stations de la ligne A, prévues trop petites pour doubler les rames, coûtera quelques 250 M€.

Autant d'argent qui n'ira pas ailleurs.

Un réseau de transport en commun qui converge vers Toulouse

Ce qui est frappant quand on regarde une carte du réseau (existant et projeté), c'est sa convergence vers le centre de Toulouse.

Les lignes de bus ne servent qu'à rabattre les usagers vers le métro qui du coup arrive à saturation.

En revanche, la desserte de proximité est souvent délaissée et les déplacements banlieue – banlieue, avec notamment la desserte des zones d'activités, sont ignorés.

Une faible qualité de service

Autre raison qui explique la faible attractivité du réseau des transports en commun, l'insuffisante qualité de service.

Dessertes ridicules le soir comme le week-end et souvent médiocres le reste du temps, informations peu accessibles (horaires peu visibles, délais d'attente inconnus, calcul de trajets difficile, etc.), gestions des situations dégradées (pannes, grèves, etc.), absence d'abribus à de nombreux arrêts y contribuent.

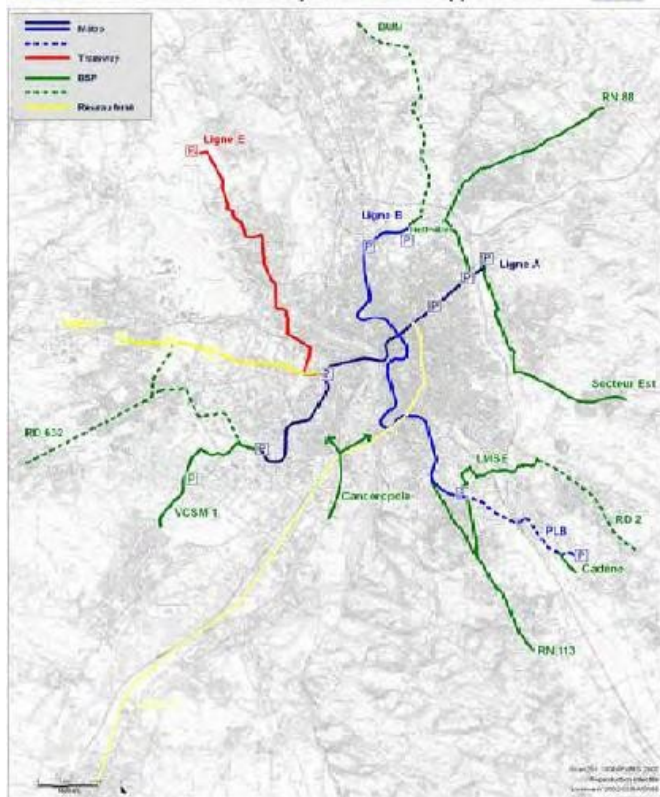
Des modes doux délaissés

Les piétons et cyclistes sont aujourd'hui toujours les parents pauvres.

Invasion des voitures sur les trottoirs et les « pistes » cyclables, discontinuités des cheminements, aménagements peu adaptés aux personnes à mobilité réduite, ...

Les projets dans les cartons officiels

Schéma « Achèvement avec adaptation du PDU approuvé » 2013



Le projet pour 2013 est identique au projet du PDU en vigueur. Ce dernier devait pourtant être terminé vers 2008.

Ce PDU de 2001 avait été mis immédiatement en révision dès sa publication par le préfet à cause d'un manque de volontarisme en matière de réduction du trafic automobile.

Le projet pour 2020 n'est qu'une petite mise à jour du projet pour 2013.

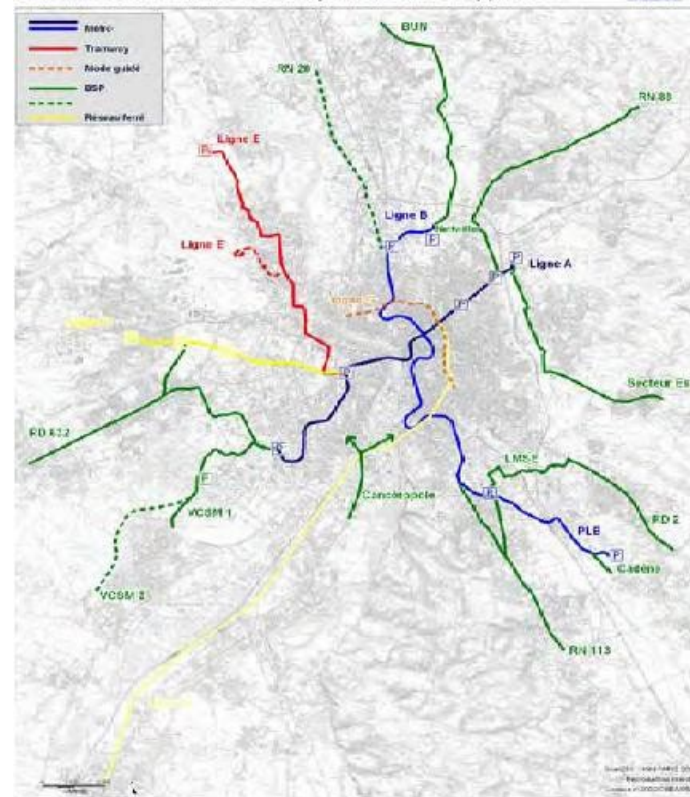
Ces schémas continuent de prôner la construction d'un réseau qui converge vers Toulouse à coup de « grandes infrastructures » (métro, tramway, bus en site propre, « mode guidé »).

Le problème des déplacements de banlieue à banlieue n'est toujours pas traité.

Il est remarquable que rien ne concerne non plus les multiples lignes de chemin de fer et voies rapides de l'agglomération.

Pas de traces également de projets d'amélioration de la qualité de service, du traitement des déplacements de proximité, etc.

Schéma « Achèvement avec adaptation du PDU approuvé » 2020



Les principaux projets pour 2007-2013

Réfection de 4 stations de la ligne A, construites avec un quai trop court : 250 M€.

Création d'une vingtaine de kilomètres de site propre pour bus : 100 M€

Ligne E : 10km de tramway : 200 M€

=> 550 M€ donc 45% pour le métro

Légende des deux cartes :

Rouge : tram / Jaune : train / Bleu : métro / Vert : bus en site propre / Orange : « mode guidé »

Trait en pointillés : projet à l'étude mais non réalisé

Les principaux projets pour 2013-2020

Prolongement de la ligne B jusqu'à Labège sur 5 km : 300 M€.

Création d'une vingtaine de kilomètres de site propre pour bus : 100 M€

Création d'environ 5 km de « mode guidé » le long des grands boulevards : 50M €

=> 450 M€ dont 66% pour le métro

Pour un projet alternatif

Objectifs

Au Collectif PDU, nous pensons que la part trop importante de la voiture dans les déplacements est source de problèmes.

Pollution, temps de déplacement longs et incertains, insécurité routière, sur-utilisation d'espace public ou naturel par les voitures, problèmes de santé, coût croissant dans les budgets, etc.

Le collectif PDU estime qu'il faut rompre avec notre mode actuel de développement et se fixer des objectifs ambitieux :

- **15 % de déplacements en transport en commun en 2014 (fin de mandat)**
- **25 % de déplacements en transport en commun en 2020 (fin de mandat)**
- **10 % de déplacements en vélo en 2020**
- **25 % de diminution des polluants émis en 2020 par rapport à 1996**

Ce niveau de déplacement est atteignable, il est amplement dépassé par les villes les plus avancées d'Europe : Bâle, Zurich, Karlsruhe, ...

Il faut offrir des alternatives.

Un changement culturel

Le mythe de « la voiture reine » doit céder la place à « la rue partagée ».

On ne doit plus faire non plus comme s'il n'y avait pas de vie après la rocade.

A question complexe, réponse complexe.

Ce n'est pas quelques « grands projets » qui résoudront les problèmes, mais bien une politique de déplacements globale et ambitieuse sur l'agglomération.

Un projet global et partagé

Pour qu'une politique des déplacements ait un impact important, celle-ci doit s'inscrire dans un projet d'agglomération.

Chacun doit pouvoir y trouver sa place (territoires, modes de déplacements, individus, institutions).

Une nouvelle gouvernance

Pour faire émerger ce projet d'agglomération et le mettre en oeuvre, il faut une simplification de la mosaïque institutionnelle et une meilleure collaboration entre les différentes institutions. On doit savoir qui fait quoi.

Grands principes

Un réseau maillé et structuré

Plutôt que de réaliser quelques infrastructures lourdes qui toutes convergeraient vers le centre de Toulouse, la priorité est le maillage du réseau au niveau de l'agglomération, mais aussi local.

Voirie, réseau Tisséo, lignes TER, cheminements piétons et cycles doivent mailler notre territoire de manière pertinente et cohérente.

Un réseau de TC à haut niveau de service

Pour être attractif, la qualité de service du réseau de transport en commun doit être améliorée dans toute l'agglomération.

Ceci nécessite un ensemble de mesures, pas nécessairement très coûteuses et qui auront un impact très important sur le quotidien des usagers (fréquences, information, intermodalité, etc.).

Des modes doux favorisés

Les piétons et cycles ne doivent plus être des intrus sur l'espace public et les cheminements nécessitent d'être structurés et adaptés.

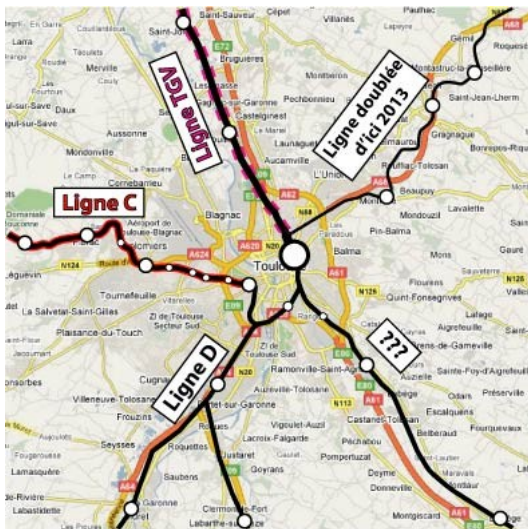
La voiture autrement

La fin de « la voiture reine » n'est pas synonyme de la fin de la voiture, mais de « la voiture autrement ».

On peut généraliser les zones bleues pour les commerces de proximité, améliorer le stationnement résidentiel, organiser le covoiturage au niveau de l'agglomération et favoriser l'auto-partage.

Zoom sur quelques propositions

Une meilleure utilisation de l'étoile ferroviaire



Le train permettrait une desserte rapide de l'agglomération.

Mais l'étoile ferroviaire est insuffisamment exploitée, notamment à cause de lignes en mauvais état ou qui nécessitent d'être doublées. Elle pourrait pourtant desservir des zones « sinistrées » comme Labège ou le Cancéropôle.

Nous proposons que les 5 lignes soient cadencées afin de former l'épine dorsale du réseau d'agglomération.

L'intermodalité sera privilégiée.

La Région a décidé d'un important plan de travaux pour 2013. Cet effort doit être accru.

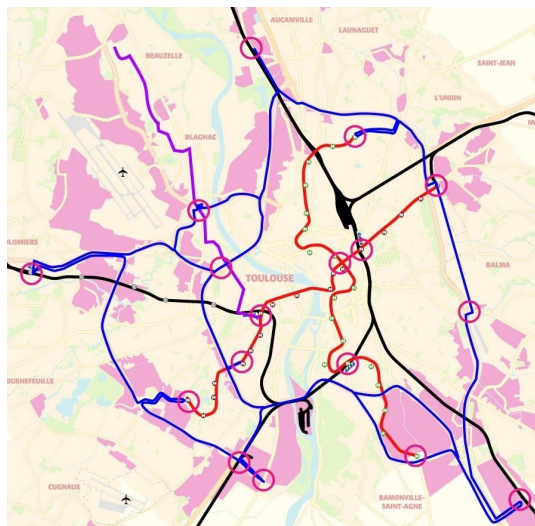
Des bus express pour les trajets banlieue – banlieue

Les liaisons banlieue-banlieue, et notamment les zones d'activités situées, généralement, à proximité des voies rapides, sont aujourd'hui très peu desservies par les transports en commun. Nous proposons donc la mise en place de lignes de bus express utilisant les voies rapides.

Celles-ci seront aménagées pour, comme à Grenoble, disposer d'une voie sur la bande d'arrêt d'urgence pour éviter les bouchons.

Il s'agit là d'un projet bien moins coûteux que d'autres et répondant aux besoins de nombreux habitants obligés de prendre leur voiture.

De telles lignes modifieraient le visage de l'agglomération.



Des lignes structurantes pour parfaire le maillage

La logique du rabattement a montré ses limites et il convient d'opter pour une autre stratégie.

Un maillage à l'échelle de l'agglomération

Les lignes fortes actuelles doublées de lignes de bus express dessinent un réseau d'agglomération. Des lignes structurantes, transversales ou radiales, le compléteront, tout en maintenant sa lisibilité et sa cohérence.

Le réseau doit être articulé autour de nœuds d'échange.

Un cadencement général est souhaitable.

Ce qu'est une ligne structurante

Une telle ligne dessert plusieurs bassins de vie de l'agglomération et est très connectée au réseau.

Elle doit être rapide et directe.

Son parcours doit donc éviter les détours inutiles et ne pas multiplier les arrêts. Des aménagements doivent faciliter sa vitesse commerciale.

Le choix du mode

Celui-ci variera en fonction de la ligne (usagers potentiels, topographie, coûts, etc.), la priorité étant le maillage rapide de l'agglomération.

La ligne pourra être en site propre (tramway, trolley, bus) ou pas suivant les circonstances.

Au fil du temps, avec l'augmentation de l'utilisation des transports en commun, ces lignes seront progressivement renforcées.

Une haute qualité de service

Créer des lignes n'est pas suffisant ; une haute qualité de service est nécessaire pour rendre les transports en commun attractifs pour les usagers.

Le volume de l'offre

Les fréquences sont souvent insuffisantes, voire dérisoires (le soir et le week-end en particulier).

Les transports en commun ne sont alors plus une alternative à la voiture.

Nous proposons qu'un grand investissement en hommes et en matériel soit réalisé pour y remédier. 30mn en banlieue est un strict minimum.

La ponctualité

Qui n'a jamais attendu 20 mn un bus censé passer toutes les 10 mn ?

Nous réclamons la mise en place d'un maximum d'aménagements légers (peu chers) offrant la priorité aux bus (couloirs de bus, feux, etc.).

Le confort

Il est très pénible de devoir attendre le bus debout sous la pluie.

Les abribus doivent être généralisés.

L'information

Elle doit être améliorée par tous les moyens.

Les temps d'attente doivent être connus (fiches horaires simplifiées ou écrans).

L'information lors des perturbations sur le réseau (grèves, manifestations, pannes, etc.) doit être plus claire et mieux diffusée.

Enfin, des maisons de la mobilité, comme à Labège, doivent pouvoir renseigner et conseiller les usagers sur leurs déplacements.

Les déplacements de proximité

Que cela soit les déplacements internes à un bassin de vie ou en complément d'un trajet plus long (ex : desserte d'une zone d'activité), c'est un sujet peu traité.

Rappelons que la moitié des trajets en voiture font moins de 3 km.

Pourtant, il existe toute une gamme de solutions pour mieux desservir les différents lieux de vie (commerces, équipements, entreprises, etc).

Les modes doux

Les cheminements piétons et cycles se distinguent trop souvent par leurs discontinuités et la faible qualité de leurs aménagements.

Une meilleure répartition de l'espace public doit permettre la mise en place de vrais réseaux.

De tels déplacements sont sains, économiques et facteurs de lien social.

Chaque enfant doit, par exemple, pouvoir aller à l'école à pied ou en vélo.

Des transports en commun de proximité

Les lignes structurantes ne peuvent desservir l'intégralité des quartiers. En correspondance ou seules, des lignes de proximité peuvent jouer ce rôle de desserte fine et adaptée aux besoins.

Il s'agit de lignes régulières ou de TAD.

Les TAD (transport à la demande), expérimentées à Balma, permettent la desserte des zones inaccessibles en lignes régulières.

Nous souhaitons que ce système soit généralisé à l'échelle du périmètre des transports urbains.

Un effort particulier sera fourni sur la qualité environnementale des véhicules (électriques, silencieux, sécurisants, accessibles).

La voiture autrement

Malgré les alternatives, la voiture répondra toujours à certains besoins.

Mais à « la voiture reine », nous préférons le concept de « la voiture autrement ».

Arrêter de favoriser la voiture

Il faut renoncer à construire de nouvelles infrastructures et donner la priorité aux autres usagers (transports en commun, piétons, cycles).

Développer le covoiturage

Passer du bricolage à un vrai système de covoiturage au niveau de l'agglomération ne nécessite pas grand chose.

Il suffirait de parkings relais, d'un site internet bien fait et d'une structure comme Covoituval afin de renseigner et de dépanner en cas d'imprévus.

Favoriser l'auto-partage

L'auto-partage consiste à mutualiser des véhicules (et leurs frais). Un véhicule mutualisé remplace 10 voitures stationnant en permanence.

Les usagers paient un abonnement et une participation fonction de leur utilisation.

Des places leur sont dédiées dans les parkings publics.

Une autre politique du stationnement

Le stationnement des résidents doit les inciter à ne pas utiliser leurs véhicules.

Les parkings à côté des poles de commerces de proximité doivent être classés en zone bleue.

Les fautifs doivent être plus réprimés (places handicapées, de livraison, pistes cyclables, etc.).

Un projet global pour l'agglomération

Que peut-on faire rapidement (2ans) ?

Que peut-on faire d'ici 2014, à la fin du prochain mandat municipal ?

Que peut-on faire d'ici 2020, à la fin des deux prochains mandats municipaux ?