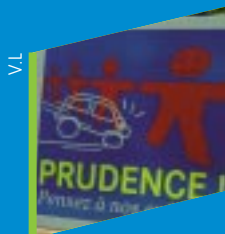


Sicovall

info

SEPT. 03

n°22



VL

6

Sécurité routière :
stop aux fous du
volant !



VL

11

Un programme
pour réhabiliter
les rivières



D.R.

13

Quand les
ados réclament
un local...

← ENTREE

dossier

Déplacements quotidiens :

la solution ambitieuse des transports en commun



V. Laratta



25% des déplacements effectués en transports en commun contre 12% actuellement : c'est l'objectif de l'avant-projet PDU d'ici 2015



Le Sicoval a adopté l'avant-projet sommaire de révision du Plan des Déplacements Urbains (PDU). L'objectif, ambitieux, est de mettre fin au règne du " tout voiture " et de faire circuler un habitant sur quatre en transports en commun. L'arme anti-thrombose ?

Déplacements quotidiens : la solution ambitieuse des transports en commun



« On ne résoudra pas les problèmes de déplacements avec leurs cortèges de bouchons par la seule création de voiries nouvelles qui ne feraient qu'encourager l'utilisation de la voiture au détriment des transports collectifs. Cela me paraît antinomique avec les critères d'un développement durable », estime François-Régis Valette, le président du Sicoval. Et ce ne sont, ni les indicateurs actuels, ni les prévisions de trafic qui inclinent à l'optimisme : dans une agglomération toulousaine où 84 % des déplacements se font en véhicule particulier, le trafic augmente de 2 à 3 % par an, soit de 1 000 voitures chaque mois. 800 000 automobilistes circulent tous les jours dans le périmètre de la rocade où l'on prévoit 4 millions de déplacements à l'horizon 2020 ! À l'échelle du Sicoval, les routes départementales 916 et 16 supportent déjà 25 000 à 30 000 véhicules par jour, soit l'équivalent du trafic



François-Régis Valette,
Président du Sicoval.

“ Le financement du nouveau Plan des Déplacements Urbains est tout à fait accessible aux collectivités membres de Tisséo dès lors que l'on fait du transport en commun un thème prioritaire. ”

autoroutier de l'A61... Que se passera-t-il en 2015, quand le territoire comptera 13 000 habitants supplémentaires et 11 000 emplois de plus ?

Un choix de société

Sans un rééquilibrage volontariste entre la voiture et les autres modes de déplacements, les transports en commun en particulier, l'asphyxie est un risque réel. Mais pas une fatalité. En effet, le Plan des Dé-

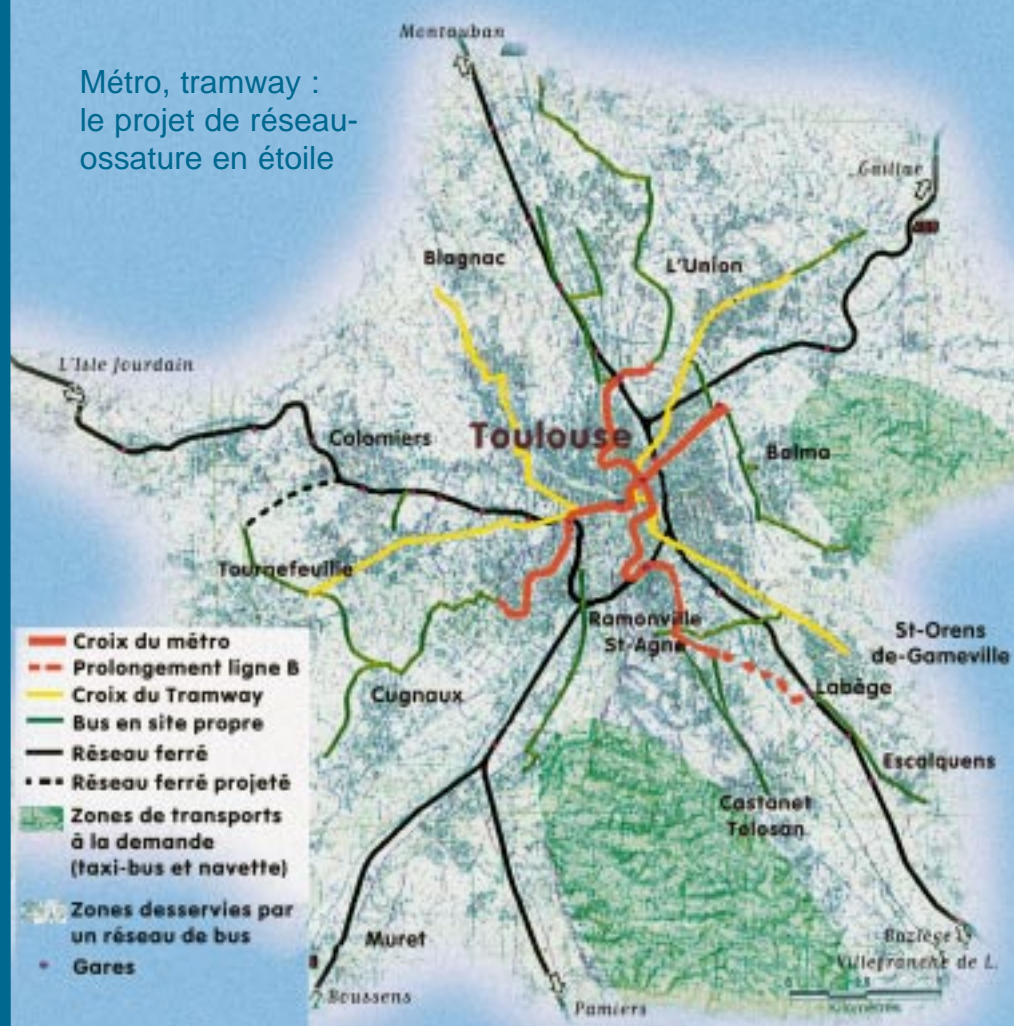
Le covoiturage, une idée citoyenne

Chacun peut apporter sa pierre à l'édifice de la lutte contre la pollution et les encombrements. Depuis la rentrée, l'association Covoituval met en relation des personnes qui souhaitent se regrouper dans un même véhicule pour effectuer des trajets communs régulièrement ou de temps en temps. Un salarié permanent accueille et renseigne le public dans le bureau de l'association à Castanet. « Le facteur humain est très important - explique Marie-Régine Bardoux, la coordinatrice - la notion de solidarité et de citoyenneté nous importe beaucoup. » L'initiative couvre tout le secteur Sud-Est jusqu'à Saint-Orens. Elle a reçu le soutien du Sicoval, de Tisséo-SMTC, des mairies de Saint-Orens et de Castanet, et un partenariat est pressenti avec le Conseil Régional, l'Arpe et l'Ademe.

Le plus de Covoituval : donner des conseils sur les meilleures façons de se déplacer sur l'agglomération. Un vrai service, une autre manière de se déplacer, économique, écologique et conviviale !

Contact : 05 34 66 51 48.

Métro, tramway :
le projet de réseau-
ossature en étoile



Jean-Pierre Placade,
Président de Tisséo-SMTC.

“ La question est de savoir dans quelle agglomération nous voulons vivre, et si nous pouvons y admettre un développement à deux vitesses, avec un cœur où l'on circulerait de mieux en mieux grâce aux deux lignes de métro et une périphérie qui connaîtrait des complications nouvelles. ”

placements Urbains (PDU), adopté en 2001 par Tisséo-SMTC*, l'autorité organisatrice des transports en commun dans l'agglomération, est en cours de révision. Ce document de programmation recense les investissements à réaliser et les politiques à mettre en œuvre sur quinze ans afin, justement, d'éviter la congestion de l'agglomération. Sa nouvelle version, en cours de validation, affiche un objectif ambitieux mais réalisable, celui de faire passer la part modale des transports en commun dans les déplacements quotidiens de 12 à 25 % au détriment de la voiture. « Nous sommes là face à un vrai choix de société et un véritable enjeu économique et social. La question est de savoir dans quelle agglomération nous voulons vivre, et si nous pouvons y admettre un développement à deux vitesses, avec un cœur où l'on circulerait de mieux en mieux grâce aux deux lignes de métro et une périphérie qui connaîtrait des complications nouvelles - explique Jean-Pierre Placade, le président de Tisséo - A quoi bon réclamer un TGV qui nous mettrait à

trois heures de Paris si l'on met deux heures à pénétrer dans l'agglomération ? » demande-t-il.

Combiner différents modes de transport

En rupture avec la politique qui prévaut depuis les années 80 et qui consiste à “ rabattre les usagers ” sur les terminus du métro (voir interview en page 10), le nouveau PDU offre une solution multimodale. L'idée est de transporter les usagers de périphérie à périphérie, en limitant au maximum les ruptures de charge, c'est-à-dire les changements de mode de transport synonymes de perte d'attractivité. La révision envisage notamment la mise en place de deux lignes de tramway disposées en croix : Blagnac/Saint-Orens et Tournefeuille/L'Union, via le centre-ville de Toulouse. Ces dernières, en venant compléter la “ croix ” du métro, formeraient un réseau-ossature en étoile. Pour faciliter les déplacements entre les branches de cette étoile, le projet prévoit des bus en site propre ainsi qu'un réseau de bus secondaire assurant de manière plus fine la desserte des quartiers de

Un thermomètre pour la pollution

L'Observatoire de l'air en Midi-Pyrénées (Oramip) vient d'installer, en partenariat avec le Sicoval, une station fixe d'analyse de l'ozone sur Montgiscard. L'ozone est un polluant secondaire, qui augmente par l'action combinée de l'ensoleillement et de la concentration des polluants primaires comme les gaz d'échappement. Les mesures, heure par heure, de la station de Montgiscard sont accessibles sur le site internet de l'Oramip : www.oramip.org

VL

D. Logard

D. R.

D. R.

Points de vue,

“ Si les collectivités misent sur le transport routier individuel, elles auront toujours et invariablement une guerre de retard. Il faut travailler sur l'accroissement des fréquences des transports collectifs. ”

Robert Gendre, maire de Baziège

“ Sortir de Labège-Innopole le soir est un enfer ! Avec les 35 heures, il n'y a même plus d'heure stratégique pour partir... Je trouve aberrant que toutes les sorties soient rabattues sur une seule voie et un rond-point. Notre société sous-loue des locaux, et il arrive que les problèmes connus de circulation dissuadent des installations. ”

Laurence Azzelino, assistante de direction à ACCESS COMMERCE sur Labège-Innopole

“ Que de temps perdu dans les bouchons ! Nous commençons à ressentir des difficultés de recrutement. La voiture ne représente pas une solution durable. Il nous faut des transports efficaces : une connexion avec la ligne B du Métro ou une desserte ferroviaire très fréquente Matabiau-Labège. L'option la plus rapidement opérationnelle sera la meilleure ! ”

Philippe Baralon, dirigeant de l'entreprise Phylum sur Labège-Innopole

Toulouse et des communes de la périphérie. Au niveau du Sicoval, le PDU amendé prévoit, d'ici à 2010 et conformément au plan des transports en commun adopté par la Communauté d'Agglomération, le prolongement de la ligne B du métro de Ramonville à Labège-Innopole. Rappelons qu'actuellement 31 % des salariés du futur terminus viennent de Toulouse et qu'ils sont 2 % seulement à utiliser pour ce faire les transports en commun. Une étude approfondie de ce prolongement retient pour l'heure l'option de la construction de quatre nouvelles stations de métro, espacées de 700 à 1000 mètres. Ce scénario permettrait de transporter plus de 13 000 usagers par jour. Il est estimé à 270 M€, soit trois fois plus élevé que l'option tramway, mais présente la meilleure rentabilité socio-économique. Autre exemple de multimodalité, le confortement du projet de ligne SNCF cadencée, à l'instar du RER parisien, entre Baziège, le terminus métro de Labège et Matabiau. L'avant-projet sommaire du nouveau PDU maintient aussi l'idée d'une desserte des communes rurales du Sicoval par navettes ou taxis-bus à la demande. Il programme enfin pour 2010 l'insertion d'un bus circulant en site propre (donc plus rapide) entre

Escalquens et Labège-Innopole, en complément avec celui de Ramonville / Castanet (RN113).

Un effort financier accessible

Le but n'est pas de contraindre les automobilistes à changer leurs pratiques mais de les convaincre, de façon indolore, qu'ils y ont tout intérêt grâce à un réseau de transports en commun attractif, performant et concurrentiel. Mais vouloir faire descendre la sacro-sainte voiture de son piédestal à un prix. Le montant du PDU révisé est de 3,2 milliards d'euros contre 1,9 milliard dans sa version précédente. Sachant que, pour l'instant, dans l'agglomération toulousaine l'investissement en matière de métro, tramway ou bus guidé est de 789 euros par habitant, quand dans les agglomérations marseillaise et lyonnaise il atteint respectivement 1 615 et 2 391 €. « *Le financement du nouveau PDU est tout à fait accessible, dès lors que l'on considère que le transport en commun constitue une priorité* », assure le président Valette. Le Sicoval a pris ses responsabilités en adoptant, le 2 juin dernier, ce projet à l'unanimité moins une abstention et en s'engageant à augmenter sa participation financière dans les proportions requises. Trois autres collectivités membres de Tisséo doivent encore se prononcer sur la révision du PDU. Le Conseil Général a annoncé qu'il le ferait le 27 octobre prochain. Le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine (SIT-PRT) et la Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse n'ont pas donné d'échéance.

En savoir plus : service transports du Sicoval
05 62 24 02 17 – info@sicoval.fr

* Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération toulousaine



4 millions de déplacements d'ici 2020 ! Sans un rééquilibrage entre la voiture et les transports en commun, l'asphyxie est un risque réel...

V. Laroche

Tapis rouge pour les vélos

L'un des objectifs de la révision du PDU est " de redonner aux piétons et aux cyclistes une juste place dans l'agglomération ".

Il table donc sur une extension du réseau cyclable de l'agglomération au rythme d'une centaine de kilomètres par an.

À l'échelle du Sicoval, l'outil de cette politique sera le schéma directeur du réseau cyclable structurant adopté en juin dernier par les élus. Ce dernier prévoit 265 km d'itinéraires : 46 km réalisés d'ici 2008, 138 km à l'horizon 2015.

Ce plan sera déployé en fonction d'un maillage cohérent ; il tiendra compte des pôles d'attraction spécifiques du territoire comme les établissements scolaires, les lieux culturels, les terminus des transports en commun et notamment le métro à Ramonville dans un premier temps.



VL



VL



VL



VL

Questions à

Christian Lavigne

Vice-président du Sicoval chargé des transports, secrétaire de Tisséo-SMTC



VL

Sicoval info : Que pensez-vous de la révision du Plan des Déplacements Urbains proposée par Tisséo-SMTC ?

Christian Lavigne : Ce n'est peut-être pas le PDU idéal, mais c'est sans doute la meilleure équation efficacité/capacité que l'on puisse proposer à l'heure actuelle. L'objectif d'atteindre une part modale des transports en commun de 25 % est extrêmement ambitieux mais il est accessible et à la mesure des enjeux. Avec la nouvelle " croix " de tramway, on rompt avec ce concept de rabattement sur les terminus du métro, un schéma qui a longtemps prévalu et a été le signe d'une sorte d'aliénation d'une agglomération à sa ville centre. Désormais, on veut aller chercher les gens le plus loin possible et les amener par le même moyen de l'autre côté de l'agglomération. Cela se fait à Paris avec le RER dans un rayon de 30 kilomètres et dans de nombreuses métropoles. Or, à Toulouse, ce concept avait été abandonné depuis le choix du VAL en 1985.

S.I. : Pourquoi préférer le métro au tramway pour le prolongement de la ligne B sur Labège-Innopole, quand l'investissement est trois fois plus important ?

C.L. : Rappelons que le PDU actuel, adopté en 2001, a déjà retenu le principe du prolongement de la ligne B vers Labège-Innopole. La Commission d'enquête publique a confirmé la nécessité de ce prolongement pour créer un terminus en zone très accessible. Nous comprendrions mal que le SMTC, dans sa nouvelle composition, revienne sur cet acquis. Reste à choisir le mode de transport. Nous n'avons pas de position idéologique. Au moment des choix pour la ligne B, si de nombreux responsables de l'Agglomération dont j'étais, avaient été entendus, ce serait un tramway qui arriverait à Ramonville et nous demanderions son prolongement de la même façon. A l'époque, c'est le VAL qui a été choisi... Dans ce contexte, Tisséo-SMTC a mené des études de simulation très poussées. Elles ont prouvé que le métro présente la meilleure rentabilité socio-économique car il supprime une rupture de charge, autrement dit un changement de mode de transport, qui engendrerait une perte d'attractivité de la ligne de 30 à 50 %. Choisir, aujourd'hui, autre chose que le VAL, c'est donc opter pour une solution moins efficace, une position de repli par rapport à l'ambition globale du PDU. Chacun prendra ses responsabilités.

Les dessertes fines en taxis-bus et navettes

Afin de rapprocher les habitants des communes excentrées des pôles de services, 3 lignes de taxi-bus ont été créées. La première relie Aureville à Rangueil via Rebigue, Pechbusque et Mervilla ; la deuxième Vigoulet-Auzil à Rangueil, via Pechbusque et Vieille-Toulouse. Le taxi-bus fonctionne

sur réservation et permet aux clients de rejoindre les connexions bus ou SNCF moyennant un ticket classique. La troisième ligne, encore plus souple puisqu'elle vient à domicile à la demande, dessert Castanet, Montgiscard, Baziège et Venerque.

Parallèlement des navettes régulières en minibus couvrent les axes Varennes/Labège, Montgiscard/Labège, Montbrun/Castanet et Espanès/ Pins-Justaret/Portet.

Renseignements : 05 62 11 27 27



VL