

# Contribution des Verts au projet de révision du PDU

## 4 propositions

### Pour un PDU à la hauteur des enjeux

---



Les urgences écologiques et sociales nous imposent de placer le développement des transports collectifs et des modes doux comme la priorité des priorités. Lutter contre la pollution de l'air, économiser les énergies fossiles, faciliter la mobilité, réduire les coûts de transports des familles, diminuer le stress quotidien, améliorer la qualité de la vie de tous,... sont les vrais enjeux.

Le retard pris par notre grande agglomération est considérable. Nous payons durement la frilosité et l'absence d'anticipation de ceux qui depuis plus de trente ans avaient la charge de ces questions. Aujourd'hui l'heure est à l'ambition collective et aux attitudes constructives. Les différents projets proposés doivent être réalisés dans les meilleurs délais. Pour les Verts, il est hors de question de les opposer et au contraire, il faut trouver les meilleures solutions pour en réaliser un maximum dans les meilleurs délais avec le plus grand volontarisme. Choisissons en premier lieu l'efficacité des solutions et soyons pragmatiques.

### Un constat partagé : il est urgent d'agir

Les hypothèses de croissance démographique sur lesquelles se base cette révision du Plan de déplacements urbains (PDU) apparaissent surévaluées et excessives. Avec une industrie polarisée autour de l'espace et de l'aéronautique, l'économie régionale est vulnérable, dans une période où l'augmentation du prix de l'énergie entraîne la réduction du trafic aérien. L'économie locale est appelée à se transformer ; une relocalisation des activités apparaît alors inévitable, son corollaire est la diminution globale des besoins de mobilité. D'autre part, le réchauffement climatique oblige à des mesures d'envergure pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les études les plus récentes concluent à une inversion de tendance, et de nouveaux scénarii s'imposent : fléchissement des besoins de mobilité, plafonnement des déplacements en voiture (les plus énergivores) et répartition plus équilibrée de la croissance démographique sur le territoire régional. Agissons pour conforter ces tendances.

**Quant aux objectifs**, ils doivent être à la hauteur de l'enjeu : si les mesures actuellement proposées ne permettent qu'une stabilisation ou une légère baisse du trafic, c'est que ces mesures sont encore insuffisantes. Il ne s'agit pas seulement de respecter la loi sur l'air... Il s'agit d'honorer les engagements de la France et des collectivités locales en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi de réduire pollutions de l'air, pollution sonore et insécurité routière qui impactent directement la santé publique. C'est pourquoi la mise en œuvre du PDU doit s'accompagner d'une volonté politique, effective et forte, ciblant la multimodalité, la requalification des espaces publics, l'accessibilité pour tous aux transports... Seule cette volonté politique donnant la priorité aux projets les plus efficaces en termes de report modal et de réduction des gaz à effet de serre, donnera au PDU les moyens d'atteindre ses objectifs. Et cela à moindre coût : les mesures les plus efficaces ne sont pas forcément les plus coûteuses !

# 1. Réduire l'utilisation de la voiture

Puisque le PDU se donne pour objectif la diminution du trafic automobile, l'aménagement de certaines infrastructures routières, telles que la jonction-est, doit être reconsidéré. Il s'agit plutôt de supprimer des voies de circulation existantes au profit d'un partage de la voirie plus équitable entre la voiture solo et les modes alternatifs.

Parmi ces projets routiers, certains doivent évidemment disparaître, comme ce nouveau pont sur la Garonne au nord.

Constatant combien ces projets routiers grèvent le coût total du PDU, le risque est grand, une fois les infrastructures routières créées, de considérer ensuite que les financements viennent à manquer pour investir en faveur des transports collectifs ! D'autant plus que dans le calendrier proposé, les routes apparaissent bien souvent comme les premières opérations programmées ! Leur éventuelle réalisation ne doit s'opérer qu'après celle des transports collectifs en site propre.

L'agglomération de Bordeaux s'est donné un objectif ambitieux : plus aucune rue ne doit offrir à la voiture plus de 50 % de sa largeur, stationnement compris - et tout en déduisant le site propre de transport en commun s'il en existe un. Toulouse mérite bien elle aussi de se doter d'un tel objectif !

Par ailleurs, situation paradoxale, aux antipodes de l'objectif de piétonisation : les parkings du centre-ville expliquent actuellement l'emprise de la voiture dans le cœur de ville toulousain. Des solutions sont à envisager pour la requalification de ces parcs de stationnement :

- la reconversion en parking sécurisé pour les vélos,
- la requalification intégrale ou partielle en équipements sportifs ou culturels,
- un stationnement auto uniquement réservé aux résidents, etc.

L'enjeu aujourd'hui n'est plus seulement de réduire l'emprise de la voiture dans le cœur d'agglomération, mais il est surtout de lutter contre la saturation des voies de contournement.

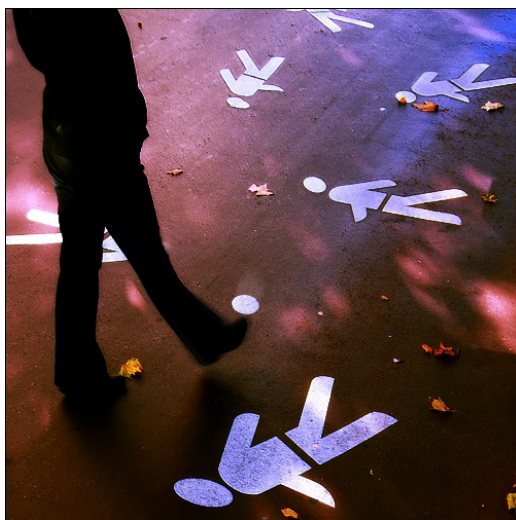
Les premières victimes de cette dépendance forcée à la voiture sont les populations des quartiers périphériques. Et dans les quartiers populaires, le moindre coût du logement est neutralisé par le surcoût lié à une utilisation plus importante de la voiture. L'absence de desserte en transport en commun - ou sa très mauvaise qualité - y condamne à un usage quotidien, et de plus en plus onéreux, de la voiture.

Des solutions s'imposent pour combattre, enfin efficacement, l'encombrement toujours croissant de ces voies. Il s'agira de relier les zones périphériques entre elles par la création de véritables dessertes circulaires en transports en commun et par des aménagements de voirie permettant l'usage du vélo. L'offre devant précéder la demande, c'est par le développement de solutions adaptées aux différentes situations que les alternatives à l'auto-solo deviendront attractives.



# 2. Renforcer les modes doux : la rue pour tous

La marche est un mode de transport à part entière, essentiel même, les autres modes n'intervenant qu'en relais de la marche. L'accompagnement et l'encouragement de cette pratique sont nécessaires ; ils requièrent des espaces publics de qualité. A ce titre, le PDU se doit d'intégrer un plan de développement de la marche, incluant :



- le développement à très court terme des zones 30 et des zones de rencontre,
- des règles contraignantes d'aménagement de l'espace public et la mise en accessibilité de la voirie pour les personnes à mobilité réduite, ce qui profitera à tous les piétons,
- la chasse au stationnement sauvage qui encombre les trottoirs et les traversées,
- la piétonisation et/ou zones à accès limité dans les centres-villes,
- la création de raccourcis piétonniers dans les quartiers qui ont été conçus de manière insuffisamment perméable, de passerelles sur la Garonne,
- le développement de l'écomobilité scolaire (vélobus et pédibus), couplé à des contraintes de stationnement aux abords des écoles.

Quant au vélo, il est temps de passer de l'ambition d'un réseau cyclable à celle d'une agglomération intégralement cyclable : c'est possible, à moindre coût, par le passage en zone 30 de la plupart des rues et la création d'aménagements cyclables sur les grandes artères. Les double sens cyclables doivent être généralisés au plus vite.

Là encore, il s'agit d'accompagner les pratiques : ateliers de réparation, formation au vélo urbain (vélo-école), offre de stationnement sécurisé, facilitation

pour l'intermodalité vélo et transports en commun.

Enfin, le vélo n'est plus un mode de déplacement réservé au cœur d'agglomération : des aménagements cyclo-piétonniers doivent relier les villes et villages des territoires périurbains, rendant le vélo praticable là où il ne l'était pas du tout.

### 3. Un réseau de transports en commun performant et évolutif

Rapidité, fréquence, confort, sont attendus des usagers pour renoncer chaque fois que possible à l'usage de leur voiture. Renforçons en conséquence les lignes du métro, maillons le coeur d'agglomération de plusieurs lignes de tramway, organisons les cadencements sur toutes les lignes de train vers les banlieues plus éloignées, ...

Il y a urgence - y compris climatique et sociale - à réaliser des liaisons de transports en commun structurantes dès les premiers mois et premières années. Répondant à des besoins spécifiques, métro, tramway, tram-train, bus en site propre sont complémentaires. Pour être efficaces, les transports en commun doivent se déployer sur l'ensemble du périmètre de transports urbains et dans toutes les directions, afin que toute liaison entre deux points situés à moins de 14 km à vol d'oiseau du Capitole ne dure pas plus de 45 minutes.

Dans un premier temps, des améliorations simples mais efficaces peuvent se mettre en place, dès à présent et avant la mise en service effective des modes de desserte lourds (tramway, métro, ...). Dans cette phase intermédiaire, il y a lieu de développer le réseau des bus :

- valoriser les lignes structurantes de bus en favorisant les bus à haut niveau de service<sup>1</sup>, notamment les lignes circulaires pour relier les banlieues,
- limiter les ruptures de charges, notamment grâce à la diamétralisation<sup>2</sup> des lignes de bus,
- développer les pôles d'échanges,
- améliorer l'accessibilité de l'ensemble du réseau de transports en commun aux personnes à mobilité réduite,
- mettre en place un ticket unique sur le périmètre de transports urbains, intégrant les réseaux du Conseil général et du Conseil régional (bus Arc en ciel, TER).

Dans un second temps, il faudra se doter de critères majeurs qui doivent guider nos choix en termes de programmation des investissements et des modes de transport à privilégier. Ces critères majeurs méritent d'être objectifs :

- évaluation du report modal,
- évaluation de la réduction des gaz à effet de serre.

Les choix ainsi opérés pourront aboutir à :

- renforcer le réseau de transports en commun de surface en remplaçant le bus par le tramway sur les lignes les plus utilisées,
- renforcer le maillage en transports en commun par de nouvelles lignes de bus en site propre,
- consolider la croix du métro (passage des rames à 52 m) et prolonger les lignes lorsqu'une forte activité sociale et économique le justifie,
- améliorer la desserte des gares SNCF pour favoriser la multimodalité et cadencer toutes les lignes de train,
- irriguer les territoires les plus éloignés des centralités avec les transports à la demande.

### 4. Un PDU qui oriente réellement l'urbanisme et l'aménagement du territoire

Puisque les PLU doivent être compatibles avec le PDU, tout comme avec le SCOT, il est nécessaire que ces documents (PDU et SCOT) soient très prescriptifs. Ils devront donc intégrer des mesures telles que :

- la révision complète du plan de circulation afin de dégager l'espace nécessaire aux modes doux, en particulier par l'instauration de sens unique sur les voies pénétrantes,
- l'objectif essentiel de sauvegarde des espaces agricoles en périphérie immédiate des zones urbaines,
- l'interdiction d'urbaniser à plus de 300 m d'un arrêt de bus cadencé ou à plus de 600 m d'une station de transport en commun en site propre,
- l'obligation faite aux PLU d'implanter les nouveaux commerces à proximité immédiate des arrêts de transports en commun et de localiser les activités selon leurs besoins de déplacements de personnes et de marchandises,
- l'interdiction faite aux employeurs de proposer plus de 10 ou 25% de places de parking par rapport au nombre de leurs salariés,
- un système de péage sélectif autour des zones d'activité et commerciales, péage dont les automobilistes devraient s'acquitter mais dont seraient dispensés les usagers des transports en commun, les cyclistes, les piétons et les covoiturés. Et pour inciter plus fortement encore les automobilistes à privilégier les transports en commun, ceux-ci pourraient s'affranchir du péage en présentant leur abonnement Tisséo, participant ainsi au financement du réseau.

1. Désigne des lignes de bus à grande fréquence, à amplitude d'horaire élevée et bénéficiant d'un site propre.

2. Diamétraliser deux lignes, c'est les mettre bout à bout pour qu'elles n'en forment plus qu'une, favorisant la requalification de l'espace public (piétonisation). Par exemple, la diamétralisation des lignes qui ont leur terminus à Cours Dillon, aux Arènes ou à St-Cyprien permettrait de redonner à la rue de la République son caractère de prolongement naturel de la rue de Metz, tout en soulageant la ligne A.

**D**e très grandes villes d'Amérique latine comme Curitiba ou Bogota ont misé sur le bus, option permettant une mise en œuvre rapide, moins onéreuse que le tram ou le métro. De plus, la circulation des bus sur site propre améliore sensiblement la vitesse commerciale, augmentant ainsi l'offre de service à charge de personnel constante.

# Se donner les moyens de notre ambition

Trouvons pour cela les moyens financiers nécessaires en récupérant une partie des crédits aujourd'hui utilisés pour étendre les voiries, en adoptant au niveau de la très grande agglomération une taxe additionnelle dédiée aux transports, en réclamant à l'Etat une intervention plus conséquente conforme aux conclusions du Grenelle de l'environnement.

## Transférer des crédits

Limiter le budget consacré aux projets routiers, entraînant une augmentation de la capacité financière au profit des transports en commun et des modes doux. Il s'agit de ne plus investir dans la création de nouvelles infrastructures routières, mais de réorienter cette enveloppe à des réaménagements de voirie, tels que zones 30, transports en commun en site propre et zones de rencontre.

## Pousser l'État à s'engager

L'État s'est engagé (Grenelle) à favoriser les transports collectifs durables. Ces moyens financiers n'ont été mobilisés que de façon très insuffisante. Faisons en sorte, dorénavant, de permettre une véritable concrétisation de cet engagement de l'État.

## Faire contribuer tous les citoyens

Une contribution additionnelle devrait permettre de dégager une ressource non négligeable. Pour 60 euros par an et par ménage en moyenne (le montant doit être évalué au regard de critères sociaux et de ressources), cette contribution permettrait de dégager 20 à 30 millions d'euros.

## Repenser la tarification afin de la rendre plus juste

Ce sont les critères sociaux et de ressources qui doivent primer pour établir l'accès à la gratuité ou à la réduction sur les titres de transport. Certains avantages ne se justifient plus, telle la gratuité pour les retraités aux revenus confortables.

## Trouver un équilibre entre efficacité et démocratie

Face à l'importance de ces enjeux et face à l'urgence, nous appelons l'ensemble des partenaires politiques à s'entendre. Faisons en sorte que le Conseil général retrouve sa légitime place pour co-décider des projets et surtout préservons une structure de gouvernance qui maintienne les logiques de mutualisation au plus haut niveau de l'agglomération.

Les élus Verts de la très grande agglomération appellent l'ensemble des élu-e-s à retrouver rapidement les voies de dialogue. Les Verts ont montré leur capacité à anticiper et à gérer de telles questions. Il est temps que les partenaires s'inspirent plus franchement de leurs propositions et continuent à leur faire confiance pour conduire ces politiques publiques.



---

**Document** élaboré par le collectif des élu-e-s Vert-e-s et écologistes de l'agglomération toulousaine, membres de la Fédération des élus Verts et écologistes (FEVE). Avec la participation des militants et attachés de groupe.

**Impression** SCOP Imprimerie 34, Toulouse - label Imprim'Vert.

**Crédits photos** page1 : Famille Perrin-Langlet - page 2 : Jef Safi - page4 : Jam343

**Les Verts Midi-Pyrénées** 60, Bd des récollets - 31 400 Toulouse.

**Site** <http://midi-pyrenees.lesverts.fr> **Courriel** [contact@midi-pyrenees.lesverts.fr](mailto:contact@midi-pyrenees.lesverts.fr)