

# Les cahiers d'acteurs

Le contenu du cahier d'acteurs n'engage que ses auteurs et non la Commission du débat public



Le cahier d'acteurs est édité par la

**cndp**

Commission particulière  
du débat public  
Contournement  
autoroutier de Toulouse

## Contribution: *Collectif d'associations pour le PDU de l'agglomération toulousaine*



### *Collectif PDU chez UMINATE*

14, rue de Tivoli - 31068 Toulouse Cedex

[www.collectifpdu.com](http://www.collectifpdu.com)

liste de diffusion : <http://groups.google.com/group/CollectifPDU31>

Mail : [blog@collectifpdu.com](mailto:blog@collectifpdu.com)

DEPUIS 1997, LE COLLECTIF D'ASSOCIATIONS DE DÉFENSE DE L'ENVIRONNEMENT POUR LE PDU DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE (COLLECTIF PDU) REGROUPE LES ASSOCIATIONS DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE.

LE PDU, DOCUMENT DEMANDÉ PAR LA LOI SUR L'AIR DE 1996, A POUR OBJECTIF D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR PAR RAPPORT À 1996 EN RÉDUISANT LA CIRCULATION AUTOMOBILE.

LE COLLECTIF PDU SOUTIEN LA PRÉSENCE DE L'OCCITAN À CÔTÉ DU FRANÇAIS DANS LES TRANSPORTS.

LES DOCUMENTS DU COLLECTIF PDU SONT DISPONIBLES SUR LE BLOG ET SUR LA LISTE DE DIFFUSION DU COLLECTIF PDU.

Au collectif PDU, nous pensons que la part trop importante de la voiture dans les déplacements est source de nombreux problèmes :

- pollution
- temps de déplacement long
- insécurité routière,
- sur-utilisation d'espace public ou naturel par les routes ou le stationnement
- problèmes de santé
- coût croissant dans le budget des ménages.

Nous estimons que le Grand Contournement ne fera qu'augmenter la prééminence de la voiture, en permettant la circulation à grande vitesse sur une nouvelle infrastructure performante.

Nous pensons que son coût sera un frein à l'investissement en matière de transports en commun, des modes doux ou d'aménagements raisonnables pour la circulation générale.

Nous proposons une politique globale d'urbanisme :

1. aménagement de plateaux piétonnier dans le centre, dans les faubourgs et dans les banlieues,
2. réseau de tramway
3. maillage de l'agglomération par les bus
4. service de bus express circulaires sur voies rapides
5. réseau dense de voies conçues pour les vélos
6. dessertes train tram des banlieues.

Nous pensons qu'il est urgent de diminuer les nuisances sonores et de rétablir la qualité de l'air, tant pour notre santé que pour l'avenir de notre planète.



# > *Déplacements Urbains*

## >> Les réflexions du collectif PDU

Les associations du collectif PDU mènent une réflexion permanente sur l'évolution des déplacements urbains sur chaque secteur de l'agglomération qui se traduit par un projet global tenant compte :

- De la réalisation d'un service dense de bus, réseau de tramway, voies cyclables, plateaux piétons, y compris des aménagements routiers ponctuels...
- De l'organisation urbaine à promouvoir : habitat plus dense (et pas non plus haut) conçu pour les déplacements vélo et piéton conditionné par des accès aux transports en commun.

Récemment, le collectif PDU a repris le principe, expérimenté à Grenoble, de liaisons en bus express reliant les banlieues et circulant sur une voie réservée des voies rapides. L'application du principe de l'autoroute apaisée limitée à 70 km/h permettrait l'utilisation de la bande de secours pour ce type de liaison.

## >> Quel objectif pour la qualité de l'air ?

**25 % de diminution des polluants émis en 2020 par rapport à 1996**

Comment atteindre cet objectif ?

**30% de déplacements en transport en commun en 2020**

**20% de déplacements en transport en commun en 2020**

**10% de déplacements en vélo en 2020**

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

## >> Quels moyens de déplacements



1. les deux lignes centrales A et B du métro de Toulouse ville,
2. un réseau structurant de tramway autour d'un anneau central s'étendant jusqu'aux villes de banlieue, soit 7 lignes de tramway pour 130 km de réseau (coût estimé de 1,6 Milliard d'Euros à réaliser progressivement d'ici 2025)
3. des liaisons transversales en bus express reliant les banlieues en couloir réservé sur voies rapides (coût estimé à 50 millions d'euros pour 30 km d'aménagement)
4. le doublement du réseau de bus d'agglomération, y compris en soirée
5. le cadencement au quart d'heure du train sur toutes les lignes autour de Toulouse
6. des voies cyclables et axes sécurisés pour les vélos, rollers (coût estimé à 50 millions d'euros pour 250 km de pistes cyclables)
7. l'aménagement semi piéton des avenues urbaines de l'agglomération

***Ces projets réduiraient l'usage du périphérique actuel et rendent obsolètes la construction d'un grand contournement***

# > Déplacements interurbains

## >> Quel objectif ?

Arrêt de tout nouvel aménagement routier

le projet d'autoroute CASTRES- TOULOUSE

la version routière actuelle de la liaison Multimodale Sud Est (LMSE)

la pénétrante autoroutière dite « Voie du Canal de Saint Martory » (VCSM)

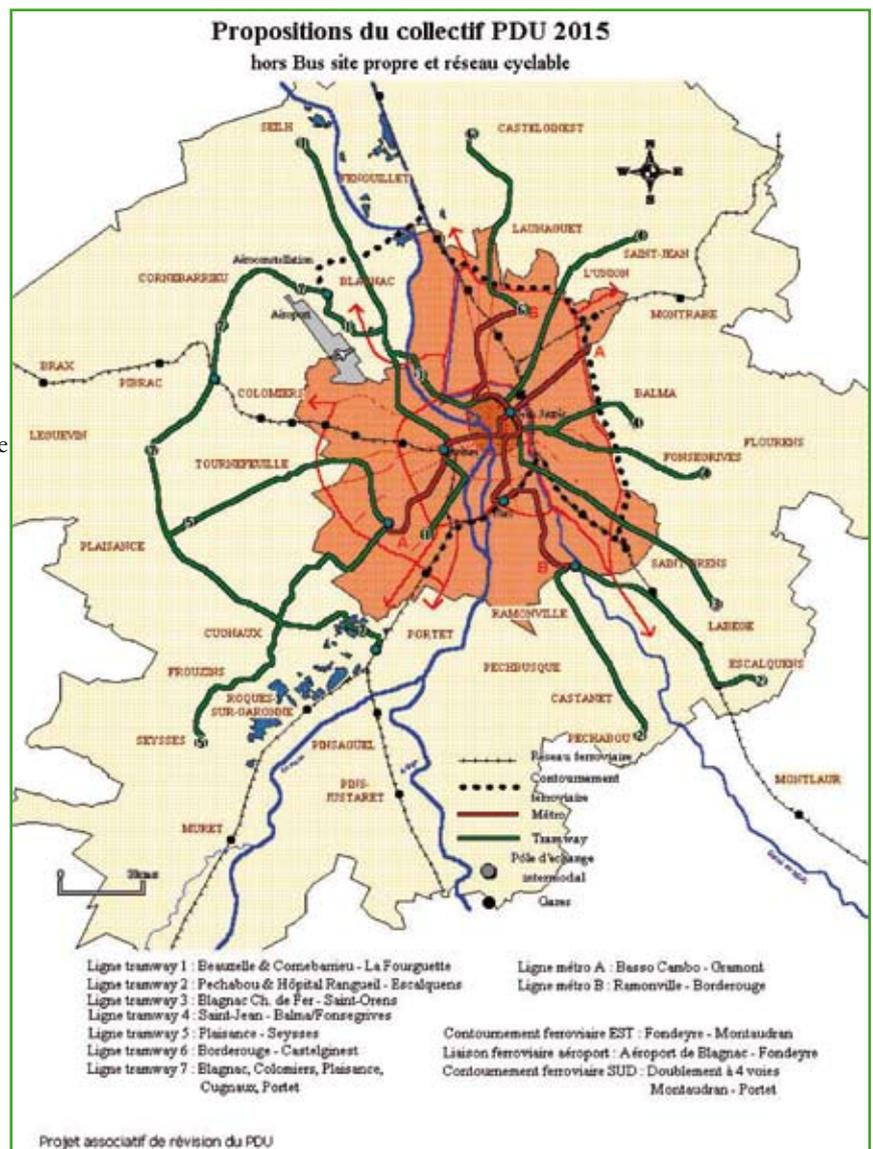
le nouvel échangeur sur le périphérique Est, dit « Jonction Est »

L'abattage des platanes centenaires pour conserver le flux automobile de la RN88 selon le projet initial de Transport en Commun en Site Propre

## >> Quels moyens ?

1. le doublement des lignes de l'étoile ferroviaire toulousaine
2. la desserte ferroviaire de l'aéroport de Blagnac
3. le contournement ferroviaire par la vallée de l'Hers (coût estimé à 600 millions d'euros).
4. la réduction de la vitesse sur les rocades : principe de l'autoroute apaisée par réduction intelligente de la congestion routière pour maîtriser le trafic et la pollution (comme à Grenoble)

*Ces projets réduiraient l'usage du périphérique actuel et rendent obsolètes la construction d'un grand contournement*



## >> Faut-il faire le grand contournement autoroutier?

Le collectif, partenaire des pouvoirs publics pour la réalisation du PDU toulousain, répond :

**« NON, il ne faut pas réaliser le grand contournement autoroutier de Toulouse »**

## >> Si non que faire ?

**> Le problème des encombrements routiers doit être traité à la source : réduire les déplacements routiers au lieu d'accepter leur prééminence.**

**> Les pouvoirs publics et les autorités locales ont déjà décidé de limiter l'usage de la voiture particulière, mais n'ont pas encore mis leur décision en application.**

- Toulouse et l'agglomération doivent être aménagés autour des modes doux et des transports en commun.
- Les modes doux et les transports en commun doivent être attractifs et cohérents avec une image de performance et de convivialité.
- Les futurs projets à soumettre au débat public :  
train, tramway, train-tram (très efficace en Allemagne par exemple), fret ferroviaire.

**> Les emprunts pour le grand contournement seront entre 1 et 2 milliards d'euros. Les propositions du collectif PDU pourraient être financées avec ce type d'emprunt.**

## > Notre constat de l'évolution des déplacements

*La dernière enquête Déplacements 2003/2004 donne un constat accablant :  
En 2003, l'augmentation des déplacements quotidiens automobiles est de  
334 000 déplacements supplémentaires en voiture par jour par rapport à 1996*

*En 2004, l'agglomération supporte 1 942 000 déplacements automobiles par jour.*

- *La part du vélo reste toujours insignifiante à 3,1% des déplacements,*
- *La part des transports en commun urbain reste stable, autour de 8 % ;  
ils représentent 3% des déplacements en banlieue toulousaine.*

*La ligne B devrait enlever entre 50.000 et 100 000 déplacements par jour en voiture  
(2 à 4%).*

**>> En 2015, en l'absence d'un plan d'urgence, l'agglomération devrait supporter deux millions et demi de déplacements automobiles par jour.**