

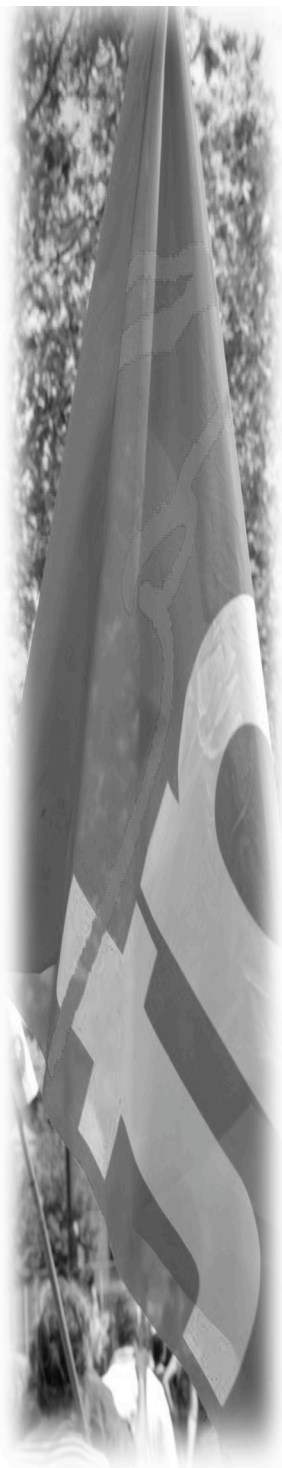
Contribution Cgt au PDU 2008 de Toulouse

La Cgt souhaite contribuer à la réalisation d'un plan de transport urbain de haut niveau initiant un réel transfert modal. Un plan de transport urbain qui réponde aux attentes et aux besoins de déplacement de la population. Cela implique en premier lieu une synergie, un travail coordonné de l'ensemble des autorités organisatrices et des opérateurs de transport.

Réduire l'utilisation automobile par un transfert des déplacements sur les transports alternatifs nécessite de répondre à plusieurs attentes.

Les dessertes : l'ensemble des moyens de transport doivent être coordonnés pour réaliser un maillage correct du territoire. **L'accès aux transports en commun doit être « facile »**, c'est-à-dire :

- Des points de dessertes répartis sur l'ensemble du territoire, à proximité des lieux de vie (exemple : reporter le terminus du 14 vers le chemin Tissier / Rue de St Lô), des bassins d'emploi, des services publics (CAF, ANPE,...), des équipements publics (stade, zénith,...), des équipements commerciaux,... en résumé à proximité de tous les lieux générateurs de transport.
- **Des fréquences rythmées** (10 à 12' pour les bus urbain, 15' pour le ferroviaire)
- **Une amplitude adaptée** aux besoins des salariés et à la vie toulousaine (développer l'offre en matinée et en soirée)
- **Des temps de trajets performant**. Pour cela, il faut poursuivre le programme de séparation des flux TC/VP et de priorisation des bus aux carrefours.
- Une **accessibilité** pour tous : de la personne valide à la personne mal-voyante, en fauteuil ou la jeune maman avec poussette. Pour cela, les bus mais aussi et surtout les arrêts doivent être accessible (contre-exemple : arrêt St Georges coincé entre 2 platanes, la voie des bus et des véhicules en stationnement sur la contre-allée)
- **L'information** en situation perturbée est souvent indisponible aux points d'arrêts. L'information en temps réel sous abris bus est la plus satisfaisante (ex : ligne PC de la RATP) et doit être l'objectif de Tisseo. Autre piste, l'envoi de SMS aux abonnés qui, par définition utilisent quotidiennement les mêmes lignes, pour les aviser de la suppression/modification de service. Par ailleurs, dans les stations origines et de correspondance métro-train/bus, des tableaux affichant les prochains départ sont fort utile pour orienter les usagers. Par exemple, à Matabiau, ce type d'installation dans la salle des billets fait défaut depuis sa dépose.



La nécessité d'infrastructures lourdes et structurantes est d'autant plus nécessaire à Toulouse (périmètre du PDU) qu'en matière de choix de transports collectifs, la 4^{ème} ville de France est en retard de 20 ans. Deux lignes de métro seulement, complétées par un réseau de bus, ne permettent pas aux habitants de Toulouse et de l'agglomération un vrai choix alternatif à la voiture. En 2006, seulement 8 % des déplacements dans l'agglomération toulousaine se font par les transports collectifs. Sur plus d'un million de déplacements entre Toulouse et la périphérie, 85% sont effectués par voiture. Les créations ou modifications d'infrastructures doivent intégrer leurs futures utilisations pour des TC lourds. Ainsi, les ouvrages du doublement de la voie Toulouse –Monrabé doivent d'ores et déjà dégager le gabarit électrique et intégrer des réserves immobilières pour réaliser les points d'arrêts.

- **Le tramway** est une bonne réponse en termes de transport en commun : rapide, propre, capacitaire. Il est « lisible » et structure un réseau urbain comme une ligne de métro. Autre avantage, le tramway « aère » une ville.

- **Le Tram-Train** est une technique qui a toute sa place à Toulouse. En effet, le tram-train combine les avantages du tramway (site et propulsion propre, capacitaire, puissance massive permettant des mises en vitesse rapide) et du train (utilisation des infrastructures existantes du Réseau Ferré National). **La Cgt** est porteuse d'un projet qui, prolongeant la ligne C vers Empalot, desservirait le Lycée Gallieni et son quartier puis le Cancéropôle (sur infrastructure urbaine) et la zone commerciale de Portet sur Garonne. Après un retour sur RFN, le tram-train desservirait Muret avec au passage la zone de Roques sur Garonne. Notons qu'aujourd'hui ce centre commercial pourrait être rapidement relié au réseau ferré de par sa conception et sa position géographique. Outre le fait de permettre un développement des dessertes sur la ligne C existante tout en réduisant les nuisances (traction électrique), ce projet permet d'envisager un prolongement ultérieur dans Colomiers. Mais son avantage majeur réside dans la desserte de la zone d'activité et commerciale de Portet sur Garonne et de ce nouveau pôle majeur d'emploi et de service qu'est le Cancéropôle (réalisation qui n'a pas intégré, lors de sa conception, de desserte par TC performante). Cette ligne serait la première liaison à répondre aux besoins importants de déplacement (1 098 000, +34%) de périphérie à périphérie sans passer par le centre-ville. Par ailleurs, le matériel est aujourd'hui rapidement disponible.

- **Le TER, outil de desserte urbaine.** A la vue du territoire concerné par le PDU, le TER a aussi une pertinence dans l'organisation des déplacements urbains, notamment pour les communes périphériques desservies par le rail. Par exemple, la gare de Mérenvielle qui avec une augmentation des fréquences Ter et associée à une desserte bus de rabattement offre un point de desserte de l'ensemble de la vallée de la Save. La desserte ferroviaire du centre commercial de Roques offrirait aux salariés et clients une alternative à la voiture. De plus, avec son immense parking, cet arrêt drainerait les habitants de Villeneuve-Tolosane et Frouzins. Des points de correspondance Ter/métro-bus à La vache et Labège permettrait l'allègement de fréquentation de la ligne A. Le réaménagement de la zone de Montaudran doit être l'occasion d'intégrer l'arrêt TER dans la desserte urbaine du quartier et du complexe universitaire et scientifique de Rangueil par correspondance bus.

- Pour **la Cgt**, l'expérimentation menée par le Conseil Général 31 de **bus arc-en-ciel** cadencés entre les zones périphériques non desservies ferroviairement avec rabattement sur les extrémités de lignes de Métro ou gare Ter doit être poursuivie et développée.

Ainsi pour la Cgt, un plan de déplacement urbain performant doit ancrer autour de structures de transports lourdes et structurantes l'ensemble des autres modes alternatifs : du piéton à l'utilisateur du TER, en passant le cycliste sans oublier l'automobiliste qui aura précédemment déposé son véhicule dans un des parkings relais.