

Par Jean-Michel Lattes,
Conseiller municipal de Toulouse délégué à la circulation, aux transports et au stationnement

“2007, année zéro ?”



© JM Auvergna

Comme toutes les grandes métropoles, Toulouse a connu l'ère du « tout voiture ». Au début des années 70, le refus de Pierre Baudis de consacrer l'espace du Canal du Midi à une voie rapide urbaine constitua cependant le début d'une mutation des mentalités dont nous connaissons aujourd'hui une forme d'aboutissement.

Avec 1200 voitures supplémentaires - chaque mois - dans l'aire urbaine, Toulouse ne pouvait demeurer statique dans ses choix et des alternatives sont apparues indispensables pour maintenir une mobilité sans laquelle une ville ne vit pas. Le choix du métro par Dominique Baudis, la construction d'une ligne A puis d'une ligne B, la réorganisation du réseau de surface, la semi piétonisation et le développement du vélo... traduisent les nouvelles orientations d'une ville inscrite dans son époque.

Le choix du métro

Le choix en 1983 du système de métro Val par Dominique Baudis au détriment du tramway apparaît aujourd'hui particulièrement pertinent. La création d'un réseau en croix

(lignes A et B) connecté aux espaces les plus peuplés de la ville a permis d'asseoir le système de transports toulousain sur une colonne vertébrale particulièrement efficace sans réduire pour autant l'espace urbain disponible. Le lancement de la ligne B en Juin 2007 devrait rapidement le démontrer.

L'agrandissement des stations pour permettre une desserte plus efficace, le prolongement de la ligne B vers l'Innopole de Labège, les conséquences de l'interconnexion des lignes A et B... entraîneront une augmentation considérable des déplacements en transports en commun au détriment de la voiture.

Une maturation nécessaire

Toulouse a cependant fait le choix de ré - équilibrer son système de transport sans exclure un mode particulier afin de conserver la plus grande diversité possible des moyens permettant aux personnes de se déplacer. Le centre ville, avec moins de voitures, doit cependant conserver une accessibilité par ce mode de transport indispensable à certaines fonctionnalités. Les villes ayant fait le choix du « sans voiture » sont, en effet, devenues des villes sans familles, avec une certaine mono activité commerciale et ont constaté une montée de l'insécurité.

Ce ré - équilibrage passe cependant par de nouvelles offres alternatives véritablement attractives. L'effet métro n'est pas, en soi, suffisant. La réorganisation du réseau bus avec la création de sites propres connectés sur les stations de métro et la ligne

de tramway Blagnac/ Arènes, la création de 120 vélo-stations sur le centre ville et les quartiers périphériques offrant une première disponibilité de 1200 vélos en libre accès, l'extension des plateaux piéton... participent à l'indispensable diversification des modes de transport.

De nouvelles perspectives

La recherche permanente de solutions nouvelles constitue une exigence forte pour les élus qui participent à un tel chantier. La création d'une première ligne de tramway en périphérie de la ville-centre (Blagnac - Station Arènes) et sa connexion possible avec l'aéroport, le développement des liaisons en sites propres avec les communes de l'agglomération les plus peuplées, la création de vastes parkings de dissuasion en bout de lignes du métro, le développement de politiques incitatives avec, par exemple, les plans de déplacement d'entreprises... tout

cela participe à une politique qui ne peut qu'être globale et diversifiée.

La réflexion doit aussi s'étendre à l'environnement de la ville de Toulouse. C'est une véritable politique

“Toulouse a fait le choix de ré-équilibrer son système de transport sans exclure un mode particulier”

régionale voire nationale qui doit participer à cette construction. Le projet de TGV et la création d'un pôle multi modal de transports sur le site de Matabiau, le débat en cours sur la grande rocade, le problème du deuxième aéroport... constituent des données qu'il est impossible de négliger. L'avenir des transports à Toulouse et, surtout, leur efficacité dépend très largement de la capacité des élus à se mobiliser sur ces multiples chantiers. ■