

Forum « Transports à Haut Niveau de Service (Transport with high level of service) »

SHANGHAI les 11, 12, 13 et 14 novembre 2008

Cooperation Toulouse-Chongqing : mobility master plans

Titre : Schéma directeur de transports, les bonnes pratiques, cas de Toulouse-Chongqing, coopération sur les transports urbains

Intervenants : *Florence SAINT-PAUL, Cyril LADIER, Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement du sud-ouest.*

Résumé : Les agglomérations de Chongqing et de Toulouse ne sont pas comparables tant en taille qu'en structure urbaine ; elles ont cependant des points communs : Chongqing avec plus de 6,5 millions d'habitants connaît un essor démographique important qui se traduit par un développement urbain en rupture avec le tissu de la ville traditionnelle et un accroissement des déplacements motorisés. L'agglomération toulousaine avec plus de 900 000 habitants en 2007 est également confrontée à une forte croissance urbaine et à l'augmentation sensible des déplacements motorisés. Les deux villes, jumelées depuis 1981, ont signé en juin 2003 un premier accord de coopération sur les transports. Les échanges depuis cette date, ont permis de confronter les documents de planification des transports des deux villes pour mieux se connaître et partager les points de vue.

La question de la planification des transports locaux est abordée aujourd'hui en France avec une forte composante environnementale et sociale. Cette évolution a été progressive et la loi de 1982 qui instaura les plans de déplacements urbains (PDU), avait surtout pour objectif de coordonner l'action des différents niveaux de compétences publiques. Elle instaura aussi la notion de droit au transport pour tous par un « «moyen économiquement acceptable par la collectivité ». En 1996, la France inscrit dans la loi, le droit du citoyen de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. Les PDU ont désormais pour obligation de réduire le trafic automobile, et sont obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 hts. Ce texte a donné un essor considérable à la prise en compte des modes de transports alternatifs à la voiture : une révolution urbaine douce s'est engagée et de nombreuses villes françaises se sont résolument investies dans les transports collectifs (renouveau du tramway, nouvelles lignes de métro) et depuis peu dans les modes non motorisés (vélos en libre-service, ...).

L'impact de ces politiques nouvelles commence à se mesurer à travers les indicateurs de transports calculés annuellement au niveau national et à travers les enquêtes de mobilité réalisées en 2006 dans certaines grandes villes françaises (Lille et Lyon). Pour autant l'effort à consentir reste important : les progrès observés concernent surtout les centres historiques des villes, denses et aux fonctions urbaines diversifiées. Dans les couronnes péri-urbaines, la voiture reste le mode de transport dominant et les densités urbaines faibles ne

permettent pas d'imaginer des modes de transports collectifs « lourds » ; la solution des bus à haut niveau de service apparaît dès lors prometteuse pour rationaliser le transport urbain. L'agglomération toulousaine, qui a créé en 2007 deux lignes de bus de périphérie en site propre, évalue actuellement l'impact de ces mises en œuvre et en fera profiter la ville jumelle, Chongqing, qui a également mis en service un tronçon de couloir de bus et souhaite développer ce mode de transport en complément des lignes de métro en construction.

L'évaluation du BRT de Chongqing est un des projets inscrits dans le nouveau protocole de coopération technique sur les transports signé en septembre 2008 entre la ville de Toulouse et les services de la municipalité de Chongqing. Ce protocole porte plus largement sur les stratégies à mettre en place pour le développement d'une politique de transport coordonnées avec le développement urbain. Les échanges entre les services des deux villes se poursuivent dans l'objectif d'un développement urbain durable pour une société harmonieuse.