

Projet Mobilités 2020-2025-2030

Observations de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse

Le SMTC-Tisséo a procédé à la révision du Plan de Déplacements Urbains approuvé en 2011.

Dans le cadre de la consultation des Personnes Publiques Associées, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse a pris connaissance du Projet Mobilités 2020-2025-2030 valant P.D.U. arrêté par le Comité Syndical du SMTC- Tisséo, le 19 octobre 2016, et émet un avis favorable complété d'observations.

D'une manière générale, les objectifs de l'exercice semblent atteints et la CCI de Toulouse souhaite au préalable souligner l'effort de concertation, de partenariat et de collaboration réalisé au cours de l'exercice.

Motifs de satisfaction

Décliné en 39 actions, le Projet Mobilités 2020-2025-2030 proposé par le SMTC-Tisséo est ambitieux. Il vise à permettre au réseau structurant de transport en commun (lignes de métro + lignes de tram + lignes de bus « Linéo ») de desservir 60 % des habitants de la grande agglomération toulousaine (30 % actuellement) et 70 % des emplois, (35 % aujourd'hui), à l'horizon 2030. Ainsi, compte tenu des perspectives de croissance démographique, ce sont 690 000 habitants et 470 000 emplois qui seront desservis par le réseau structurant de transport en commun.

Cette ambition s'inscrit dans un contexte de maintien d'une forte croissance démographique. Le réseau de transport, tout mode confondu, devra être en capacité de répondre à une demande de 500 000 déplacements journaliers supplémentaires, soit 4 500 000 déplacements par jour.

Réseau structurant de transport en commun

Le projet de réalisation de la 3^{ème} ligne de métro (action n°1) constitue le pivot central du nouveau Plan de Déplacements Urbains et répond en grande partie aux aspirations de notre compagnie consulaire qui s'est toujours positionnée en faveur d'un principe de desserte prioritaire, en transport en commun performant, des principaux pôles économiques de la métropole.

Pour mémoire, à l'occasion de la consultation des Personnes Publiques Associées concernant les projets de Plan de Déplacements Urbains en 2009 et en 2011, la CCI de Toulouse a rendu un avis favorable stipulant « la nécessité de desservir prioritairement les principaux pôles d'emplois ». Plus récemment, courant 2016, elle a réaffirmée cette orientation avec la publication du Livre Blanc de l'Aménagement du Territoire et dans le cadre de la production d'un Cahier d'Acteur en faveur de la réalisation de la 3^{ème} ligne de métro.

Sur ce point, nous tenons toutefois à réaffirmer que la 3^{ème} ligne de métro doit relier directement sans bretelle et sans rupture de charge, l'aéroport de Toulouse/Blagnac et la gare TGV de Toulouse Euro Sud-Ouest (TESO). Il apparaît en effet totalement inconcevable que 2 équipements métropolitains majeurs, fortement générateurs de déplacements, ne soient pas reliés entre eux par un mode « lourd » de transport en commun.

D'une manière générale, la CCI de Toulouse approuve les actions relatives au déploiement, au renforcement et au maillage du réseau structurant de transport en commun (actions n° 1 à n° 5 et actions n° 7 à n° 9). Cependant, afin d'optimiser l'usage du tramway et des bus

« Linéo », nous estimons qu'il faudrait améliorer les temps de parcours, actuellement trop dissuasifs, en systématisant un principe de priorité par rapport aux autres modes de transport, voire en supprimant certaines stations. Dans cet esprit, le prolongement de la ligne T1 du tramway jusqu'au nouveau parc des expositions devra être en capacité de proposer un temps de parcours compétitif.

Nous estimons également que le déploiement du réseau de bus « Linéo » devrait se réaliser en préservant les artères commerciales des centres villes.

Intermodalité et multimodalité

L'organisation de l'intermodalité (action n° 6) et l'amélioration de la multimodalité dans les pôles d'échanges (action n° 18) devraient favoriser et dynamiser le report modal. Cette orientation constitue un véritable enjeu, une priorité, et la CCI de Toulouse insiste sur la nécessité d'améliorer l'intermodalité, y compris avec le réseau routier.

Elle salue l'attention portée par le Projet Mobilités pour l'aménagement de 7 nouveaux pôles d'échanges multimodaux qui permettront de développer un meilleur niveau d'intermodalité sur les territoires.

Cependant, la CCI de Toulouse estime que le Projet Mobilité devrait rechercher une plus grande complémentarité entre le réseau ferroviaire étoilé et les transports en commun urbains et péri-urbains. La création de pôles d'échanges multimodaux interconnectés avec le réseau urbain doit permettre de desservir plus finement les territoires tout en évitant une saturation de la gare centrale.

Transport de marchandises

Concernant le transport de marchandises (actions n° 26, n° 27 et n° 37), élément vital du fonctionnement de la métropole, la CCI de Toulouse approuve l'attention portée à la mise en œuvre d'un schéma de localisation des espaces logistiques urbains (action n° 27) et à la préservation des zones logistiques particulièrement dans la ville centre, à l'intérieur de la rocade.

Parallèlement, l'élaboration d'une « charte livraisons » sur l'ensemble du périmètre de la grande agglomération toulousaine (action n° 26) devrait permettre d'harmoniser les réglementations municipales et d'apporter une meilleure lisibilité pour les professionnels du secteur.

La CCI de Toulouse est également favorable au projet de structuration des réseaux dédiés aux transports de marchandises (action n° 37) qui propose principalement de concevoir des itinéraires routiers dédiés permettant d'organiser et gérer les flux de transport de marchandises et d'élaborer un schéma de circulation marchandises « route et fer » pour favoriser le report modal du transport de matières dangereuses de la route vers le fer.

Au sujet du transport de marchandise la CCI de Toulouse rappelle la nécessité de concevoir une déviation du fret ferroviaire de l'agglomération toulousaine. Le passage ferroviaire de matières dangereuse en hyper centre urbain constitue en effet une incohérence majeure en terme de sécurité des populations.

Remarques et interrogations

Infrastructures routières

Fortement impliquée dans les actions relatives aux déplacements urbains et à la mobilité, la CCI de Toulouse partage les grands enseignements du diagnostic du Projet Mobilité 2020-2025-2030.

La saturation des réseaux routiers et de transport en commun, aux heures de pointe, entrave la compétitivité des entreprises locales et compromet l'attractivité économique du territoire. Notre compagnie consulaire tient à rappeler que la route reste un mode de transport indispensable pour le développement de la métropole. Il est impératif d'en améliorer le fonctionnement.

Dans cet esprit, la CCI de Toulouse approuve la volonté d'améliorer les liaisons routières transversales (action n° 32) en réalisant notamment un nouveau franchissement de la Garonne au nord de l'agglomération toulousaine. Elle insiste cependant sur la nécessité de compléter la liste des opérations prioritaires en identifiant les secteurs de l'agglomération qui doivent faire l'objet d'aménagements conséquents pour retrouver des conditions de mobilité propice au développement de l'activité économique, particulièrement :

- Au nord-ouest, dans le secteur de Blagnac.
- A l'est, au niveau de Balma/Gramont.
- Au sud dans le secteur de l'Oncopole.
- Au sud-ouest au niveau de la RD923

La CCI de Toulouse appelle la collectivité à définir une véritable stratégie d'accessibilité routière qui assure la fluidité nécessaire à l'exploitation et au développement d'activités économiques sur son territoire. Les questions de mobilité conditionnent les choix stratégiques des entreprises. La situation actuelle pénalise l'agglomération toulousaine au profit de métropoles plus accessibles.

Stationnement

La CCI de Toulouse préconise de conserver une fluidité dans l'offre de stationnement. Les actions proposées par le Projet Mobilités visent à réduire les possibilités de stationnement pour les voitures particulières en encadrant aussi bien le stationnement public que privé (action n° 33).

Compte-tenu des insuffisances de l'offre de transport alternative, de nombreux salariés sont encore durablement contraints à utiliser leur véhicule pour leur trajet domicile travail, il est important de conserver une fluidité dans l'offre de stationnement. La CCI de Toulouse s'oppose donc à une réduction systématique de cette offre. Elle attire notamment l'attention sur la nécessité de faciliter le stationnement des professionnels.

Enfin, notre compagnie consulaire attire l'attention sur la question des parkings relais, outil indispensable pour faciliter l'usage des transports en commun. Beaucoup d'entre eux sont aujourd'hui saturés, et il est nécessaire d'en augmenter les capacités et de dimensionner suffisamment les nouveaux projets. A ce titre, elle approuve les orientations visant à proposer 2 000 places de parking supplémentaires (action n° 34).

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20170411-20170329-2-1An4- DE Date de télétransmission : 11/04/2017 Date de réception préfecture : 11/04/2017
--

Limitation de vitesse

Le Projet Mobilités propose de multiplier les « zones de circulations apaisées » (action n° 17) dans les différents centres villes, faubourgs et quartiers de la grande agglomération toulousaine, par des dispositifs de type zones 30, zones de rencontre.

La CCI de Toulouse n'est pas favorable à ce que les limitations de vitesse deviennent un principe général. Si dans certaines zones, cette mesure apparaît intéressante, sa systématisation à l'ensemble des zones urbaines serait préjudiciable au bon fonctionnement de la métropole. L'application de cette action doit être ciblée et tenir compte des particularités locales des réseaux.

Parallèlement, dans le cadre de l'élargissement « naturel » du centre-ville de Toulouse (action n° 16) avec la réalisation de l'ambitieux projet Toulouse Euro Sud-Ouest (TESO), nous recommandons le maintien d'une accessibilité voiture suffisante particulièrement au niveau de la gare Matabiau.

Cohérence Urbanisme / Mobilités : Le pacte urbain

Pour assurer une cohérence entre les projets de développement urbain et les projets de transport (cohérence urbanisme / transports ou urbanisme / mobilités), le SMTC propose la mise en place d'un outil de type « pacte urbain » pour tendre vers une démarche partenariale entre l'autorité organisatrice des mobilités et le territoire pouvant accueillir un projet de transports collectifs (actions n° 21 à 23).

La CCI de Toulouse approuve les principes de cette cohérence qui repose sur une concomitance du développement urbain et des réseaux de transport ainsi que sur des critères de densité de population. Cependant, notre compagnie consulaire tient à alerter la collectivité sur les risques de blocage d'une mesure trop dirigiste et parfois inadaptée à la variété des spécificités locales.

L'outil « contrat d'axe », expérimenté dans le cadre du PDU approuvé en 2011, n'a pas produit les effets escomptés. Des problèmes de nature juridique et réglementaire ont freiné sa diffusion. Parallèlement, l'imposition de densités trop élevées dans des territoires périphériques s'est parfois retrouvée en décalage avec la réalité du marché local de la production de logement. La nouvelle offre à produire ne correspondant pas à la demande, acteurs économiques et élus locaux ne se sont pas lancés dans l'aventure du contrat d'axe.

Ainsi, si l'introduction d'un principe de cohérence urbanisme / mobilités apparaît aujourd'hui absolument nécessaire, la CCI de Toulouse recommande une mise en œuvre progressive et modulable selon les particularités de chaque territoire. Il s'agit de ne pas renouveler les erreurs du passé et d'éviter les situations de blocage préjudiciables à l'amélioration de la mobilité.

Le renforcement de la cohérence urbanisme / mobilités passe également par l'amélioration de l'accessibilité et la desserte des zones économiques (action n° 24). Notre compagnie consulaire soutient cette orientation qu'elle considère comme essentielle dans les opérations de renouvellement ou de requalification de pôles d'activité vieillissants.

En conclusion

La réussite du Projet Mobilités 2020-2025-2030 passe par la capacité des acteurs locaux et plus particulièrement des différentes Autorités Organisatrices des Transports à organiser une intermodalité et une multimodalité attractives et efficaces à partir du développement du réseau structurant de transport en commun.

Dans ce schéma, le mode routier ne doit être ni négligé ni stigmatisé. L'amélioration des conditions de circulation automobile demeure une nécessité vitale pour nos entreprises et l'attractivité de notre territoire.

❧ ❧ ❧ ❧ ❧

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An4-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017



Arrivée le
22/02/17-
n°2465

Tél.-rép.-fax : 07 81 90 49 93
Courriel : midipyrenees@amisdelaterre.org
Sites : www.amisdelaterre.org & <http://amisdelaterremp.free.fr>

Toulouse le 21 février 2017

Monsieur Christophe DOUCET

Monsieur,

Je vous prie de trouver ci-joint la contribution des AMIS DE LA TERRE MIDI-PYRENEES au projet Mobilités 2020-2025-2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains mis à l'avis des Personnes Publiques Associées en Janvier et Février 2017.

A votre disposition pour tout renseignement complémentaire,
Recevez Monsieur, l'assurance de notre profond respect

Daniel ROUSSEE
(Co-président des Amis de la Terre Midi-Pyrénées)

LES AMIS DE LA TERRE MIDI-PYRENEES
36 rue Bernard Mulé
31400 TOULOUSE
Tél. 07 81 90 49 93
midipyrenees@amisdelaterre.org

Les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées

36 rue Bernard Mulé

31400 Toulouse

Courriel : midipyrenees@amisdelaterre.org

Avis défavorable sur le projet mobilités 2025-2030 du SMTC

Consultation des Personnes Publiques Associées

Avis défavorable des Amis de la Terre de Midi-Pyrénées au projet Mobilités 2025-2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains mis à l'avis des Personnes Publiques Associées en janvier et février 2017.

Les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées donnent un AVIS DEFAVORABLE au projet de plan de mobilités 2025- 2030 du SMTC sur le constat suivant :

- *le projet mobilités 2025-2030 du SMTC n'induit pas une baisse sensible de la part modale de la voiture individuelle au profit des transports publics, du vélo et de la marche.*
- *le projet mobilités 2025-2030 du SMTC ne respecte pas la loi sur l'air qui demande à revenir à la qualité de l'air de 1996, en l'absence d'une baisse forte du nombre de déplacements en voiture individuelle.*

Le coût de la ligne de métro TAE au vu des capacités financières de l'agglomération toulousaine concentre les investissements sur la ligne de métro. Par rapport à la situation actuelle, cela n'apportera que peu d'amélioration. De plus, l'augmentation de la population dans l'agglomération toulousaine devrait se traduire par une augmentation des circulations en voitures individuelles.

Le projet mobilités 2025-2030 du SMTC est même en recul par rapport au PDU actuel, car il refuse d'assumer des déplacements en surface de type tramway ou bus en site propre, lesquels ont montré leur efficacité dans toutes les agglomérations similaires, et ont été plébiscités par la population, pourvu qu'ils s'insèrent dans le paysage urbain et le respectent.

Contrairement aux évolutions timides du Plan de Déplacements en vigueur, le projet mobilités 2025-2030 n'assume plus le rééquilibrage de l'occupation de l'espace public en faveur des transports en commun et des modes actifs.

C'est une telle politique qui nous a conduits à un taux de 60% de déplacements en voiture dans l'agglomération toulousaine, taux le plus élevé de France (et d'Europe) parmi les agglomérations de plus de 200 000 habitants. Le taux des déplacements en vélo est de 2 %, ce qui est insignifiant si on le compare aux agglomérations européennes plus vertueuses.

Urbanisme et transports marchent de pair. Cette politique favorable à la voiture continuera de produire un fort étalement urbain de l'agglomération et à l'installation en périphérie de plus en plus éloignée de zones d'activités et d'habitat. Cela a induit et continuera d'induire des déplacements de plus en plus nombreux et longs, la plupart du temps en voiture, faute de transports en commun, de voies piétonnes et de pistes cyclables. **Le refus de s'engager en faveur d'un RER sur l'étoile ferrée toulousaine** ne fait que renforcer cette tendance.

Les conséquences sociales, environnementales et sanitaires ne pourront être que désastreuses :

- pollution, notamment pour les populations vivant à proximité des voies routières,
- rejets de Gaz à Effet de Serre (GES) qui participent aux changements climatiques,
- gaspillage énergétique,
- paupérisation des personnes ne pouvant se déplacer en voiture (personnes âgées, population à bas revenus, jeunes).

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An4-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

1. État des lieux

L'enquête Ménage Déplacements 2013 montre¹

- **Une part modale des transports en commun plafonnant à 13%.**
- Une part modale de la marche stable à 22%.
- Une part modale du vélo baissant à 2%.
- Une part modale de la voiture dominante à 60%

*

En chiffrage absolu, en 2013, il y a 2 340 000 déplacements automobiles par jour :

l'augmentation des déplacements quotidiens automobiles a été de 394 000 par rapport à 1996, année de référence pour diminuer les déplacements automobiles selon la loi sur l'air.

On constate ainsi que, conformément aux avis des Amis de la Terre Midi-Pyrénées lors des concertations passées sur le PDU, la croissance démographique et des déplacements individuels n'a pas été anticipée par les pouvoirs publics qui sont responsables de la planification urbaine. Le dynamisme économique de l'agglomération n'a pas été mis au service d'une politique respectueuse de la réglementation sur les transports.

C'est le fruit d'une politique du métro enterré pour ne pas prendre de l'espace à la voiture en surface. Le bilan est sans appel, le coût exorbitant du métro, les délais très longs de réalisation et le choix peu efficace du VAL en emport passagers, n'ont pas permis de répondre aux besoins d'infrastructure de transports.

Dans ce contexte de frilosité politique, il n'est pas étonnant que la part du vélo reste toujours désespérément insignifiante et baisse à 2% des déplacements. Sans un changement fort de politique, au rythme actuel, 100 000 déplacements automobiles supplémentaires par jour sont prévisibles sur l'agglomération toulousaine en 2030.

Un réseau Tisseo toujours trop faible :

Il n'y a que 2 lignes de métro et un tramway pour structurer l'offre actuelle de transport. Les deux lignes de métro internes à la ville de Toulouse ne répondent pas aux besoins d'une agglomération étalée d'un million d'habitants. La ligne de tramway entre Toulouse et Blagnac a été réalisée avec trop de compromis avec la circulation existante, tout en évitant le centre ville de Toulouse. Sa faible vitesse d'exploitation ainsi que son taux d'utilisation insuffisant démontrent que le tramway répond de façon incomplète aux besoins des usagers.

Un réseau ferré toujours sous utilisé

L'agglomération toulousaine dispose de 5 lignes ferroviaires qui irriguent le territoire métropolitain. Ces lignes supportent des trains régionaux et nationaux de voyageurs ainsi que des trains de fret. Des TER permettraient des déplacements rapides entre les pôles d'habitat et d'activités de l'aire urbaine. Cependant, ce type de lignes n'intéresse pas nos pouvoirs publics. Ni les fréquences, ni les horaires, ni l'accès aux gares, ni les tarifs ne sont attractifs.

¹ autres 3 %

2. Analyse du projet mobilités 2025 2030 du SMTC

La ligne de métro TAE est la réalisation majeure du projet mobilités 2025-2030 du SMTC à l'horizon 2024. Elle est accompagnée du doublement de capacité des rames de la ligne A, et à l'horizon 2020 d'un réseau de 10 lignes LINEO, ainsi que du Téléphérique Urbain Sud.

A terme, (mais pour quelle échéance?), cet ensemble devrait être prolongé au delà de l'Oncopôle pour le téléphérique et jusqu'à Colomiers pour le métro.

Le projet mobilités 2025-2030 du SMTC affiche beaucoup de "bonnes intentions" mais fixe des ambitions modestes pour la répartition des modes de déplacement :

- Une part modale des transports en commun passant seulement de 14% à 17%.
- Une part modale de la marche restant identique à 23%.
- Une part modale du vélo passant seulement de 2 à 3%.
- Une part modale de la voiture restant au-dessus de 50%.

Comme le projet "mobilités" ne devrait pas faire baisser le nombre de déplacements en automobile, ces conséquences sont graves :

- la pollution automobile ne baissera pas au niveau de 1996, comme le demandait alors le législateur
- les rejets de GES augmenteront légèrement

Ainsi, les préconisations relatives à la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie **ne sont pas respectées par le projet mobilités**. De même, le projet mobilités ne respecte pas les objectifs de développement durable fixés par les divers plans et schémas régionaux, nationaux et européens.

En synthèse, le projet mobilités 2025-2030 n'est pas conforme aux orientations d'aménagement urbain des grandes agglomérations européennes, tels qu'elles sont également définies en France. En particulier, **il n'est pas conforme au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et au Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)** de l'aire urbaine toulousaine.

2.1 La ligne de métro TAE

Sur les 3,8 millions de déplacements actuels quotidiens sur l'agglomération toulousaine (Enquête Ménage 2013), au mieux, la troisième ligne de métro devrait permettre 200 000 trajets par jour, à condition que les zones d'influence des stations du métro soient, d'une part fortement urbanisées et d'autre part, bien dotées en parking.

La ligne TAE ne devrait permettre de faire évoluer les pratiques de mobilité qu'à l'intérieur de la rocade et entre Airbus et le futur centre d'affaires de la gare Matabiau. Son parcours est majoritairement dans Toulouse, alors que la moitié des besoins de déplacements se trouvent ailleurs : de banlieue à banlieue ou bien de banlieue au centre de Toulouse.

Les besoins de financement de la ligne TAE sont tels qu'ils bloquent tout investissement avant 2030. Les évaluations très optimistes chiffrent son coût à 2,1 milliards d'€, ce qui empêche tout autre projet de développement de l'offre de transport pendant plus de 20 ans. Déjà, le doublement ferroviaire de la ligne Arènes – Colomiers serait annulé au profit du métro. Le coût des 2 premières lignes A et B pèse déjà très fortement sur le budget de Tisseo. Le financement de la ligne TAE est donc basé sur l'emprunt et sur une forte augmentation de la participation des collectivités.

La construction d'un métro est longue et lourde, la mise en service en 2024 (dans le meilleur des cas) laissera l'offre dans l'agglomération quasi-constante pendant presque 10 ans durant lesquels 100 000 nouveaux habitants seront arrivés.

Dans ce contexte, les Amis de la Terre Midi-Pyrénées en concluent que le projet de la troisième ligne de métro ne répond pas aux besoins de l'agglomération,

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An4-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

2.1 Le réseau de bus

En dehors de la ligne de métro TAE et du doublement des rames de la ligne A, l'essentiel des nouveaux investissements portent sur 10 lignes LINEO et le Téléphérique Urbain Sud de Pech David.

Le principe des lignes LINEO est un très bon principe, à condition de renforcer systématiquement leur priorité sur la circulation automobile. Ces 10 lignes LINEO ne devraient pas être suffisantes pour diminuer l'usage de la voiture dans les zones non desservies, en particulier en périphérie.

Dans ce contexte, les Amis de la Terre Midi-Pyrénées en concluent que les déplacements hors des zones desservies par les métros et le tramway resteront très longs, compliqués et polluants, en particulier pour la moitié des habitant-es de l'agglomération qui réside hors de Toulouse.

2.2 La ceinture SUD

Les communes du quart sud-ouest de l'agglomération sont en forte progression démographique et ne sont pas reliées au centre-ville et aux pôles d'emplois par des transports en commun efficaces. Comme le reste de l'agglomération, ces communes ont aussi besoin de lignes rapides radiales pour relier le centre-ville mais aussi de lignes transversales pour relier les pôles d'emploi de Colomiers-Blagnac d'un côté, ou de Portet sur Garonne, et au-delà Rangueil et Labège.

Le projet mobilités 2025-2030 du SMTC prévoit :

- **A l'horizon 2020** : construction du Téléphérique Urbain Sud qui desservira l'Université Paul Sabatier, le CHU de Rangueil et l'Oncopôle
- **A l'horizon 2025/2030** : une connexion entre Colomiers et le Téléphérique Urbain Sud par un mode de transport qui reste à déterminer.

D'un côté le téléphérique ne répond pas aux capacités de déplacements nécessaires et de l'autre, la réalisation du lien entre l'Oncopôle et Colomiers n'est ni clairement définie, ni financée. Or seul un moyen fortement capacitaire permettrait de soulager tout ce quadrant.

Dans ce contexte, les Amis de la Terre Midi-Pyrénées en concluent que l'ensemble de ce secteur de l'agglomération ne verra aucune amélioration de la mobilité avant une ou deux décennies alors que sa population va continuer à croître sensiblement.

2.4 Urbanisme-Mobilités

Le projet mobilités 2025-2030 du SMTC propose avec justesse une plus grande proximité entre habitat, zones d'emploi et transports en commun. Or, pour que la ligne de métro TAE soit utilisée à pleine capacité, il faudrait une forte densification le long de la ligne, avec un potentiel théorique de 150 000 habitants supplémentaires, soit la moitié de la croissance démographique estimée de l'agglomération toulousaine des 30 prochaines années.

L'obligation de compatibilité entre l'urbanisme et le plan de déplacement devrait amener à une forte cohérence entre le projet mobilités 2025-2030 et la densification urbaine. Cela nécessite une mise en conformité des PLUiH avec le projet mobilités 2025-2030 du SMTC. Ainsi, si le choix du métro facilite l'acceptation sociale des automobilistes en ne gênant pas la circulation de surface, il reste à convaincre la population des quartiers concernés par la ligne TAE pour qu'elles en acceptent la contrepartie, à savoir un urbanisme de très forte densité.

La cohérence Urbanisme-Mobilités du plan proposé par le SMTC nécessite donc un volontarisme politique très fort :

- des maires de Colomiers, Toulouse et Labège pour ouvrir leur PLUiH à la densification en hauteur le long de la nouvelle ligne,
- des maires des autres communes, non desservies par la nouvelle ligne de métro, pour modifier SCOT et PLUiH afin de geler les autorisations d'urbanisation sur les terres non encore bâties, autorisations qui avaient fait l'objet de très forts marchandages politiques. D'ailleurs, le Muretain refuse déjà de se plier à cette nécessité en faisant sécession sur la base des autorisations actuelles du SCOT.

Dans ce contexte, les Amis de la Terre Midi-Pyrénées en concluent que la cohérence Urbanisme-Mobilités prônée par le projet mobilités 2025-2030 du SMTC risque d'être difficile à obtenir.

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées constatent donc que le projet mobilités 2025-2030 du SMTC n'est pas compatible avec les SCOT actuels de l'aire urbaine. Aussi, les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent que, si le projet Mobilités est validé, l'État, au travers de la préfecture, retarde le lancement du projet de ligne de métro TAE tant que les communes de l'Interscot toulousain, Muretain compris, ne s'engagent pas publiquement à rendre leur SCOT compatible avec le projet mobilités 2025-2030 du SMTC, c'est à dire à réduire les droits à bâtir en faveur du couloir du métro.

2.5 Optimisation des réseaux

Ce levier du projet mobilités 2025-2030 du SMTC consiste «à proposer des réponses à adapter pour un meilleur usage de la voiture et des modes actifs : cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite».

Concrètement, il s'agit d'une rupture avec le PDU actuel en revenant à une politique ancienne d'investissements à la fois pour les transports en commun et en faveur de la circulation automobile individuelle.

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent une mise en conformité du projet mobilités 2025-2030 du SMTC avec la réglementation, en restreignant les investissements routiers au profit de l'usage des transports en commun.

3. Projet Mobilité alternatif

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées sont pour une construction publique d'un projet qui favorise les transports en commun, le vélo et la marche, et permet d'améliorer l'utilisation des espaces publics urbains en réduisant considérablement l'espace occupé par les voitures, en particulier le stationnement automobile.

3.1 Pour un débat public

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent qu'un débat public soit organisé avec les habitants des différents secteurs de l'agglomération pour définir les besoins en transport et trouver des solutions favorisant la marche, le vélo et les transports en commun.

Le plan ainsi élaboré aurait le soutien de la population et serait moins sensible aux aléas électoraux.

3.2 Pour une diminution forte de la pollution

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent que les investissements soient favorisés en faveur des bus, du vélo et des piétons. Ces investissements produisent le plus d'impact favorable comparé au coût sur les déplacements, la qualité de l'air et la convivialité urbaine.

Le projet mobilités 2025- 2030 du SMTC est en recul par rapport au PDU actuel en n'optant pas pour des infrastructures de surface de type tramway ou bus en site propre qui ont montré leur efficacité ailleurs.

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent que le SMTC étudie un projet ambitieux de déplacements de surface à base de bus et tramway, qui rende les espaces publics aux piétons et réduisent considérablement la circulation automobile et donc les embouteillages.

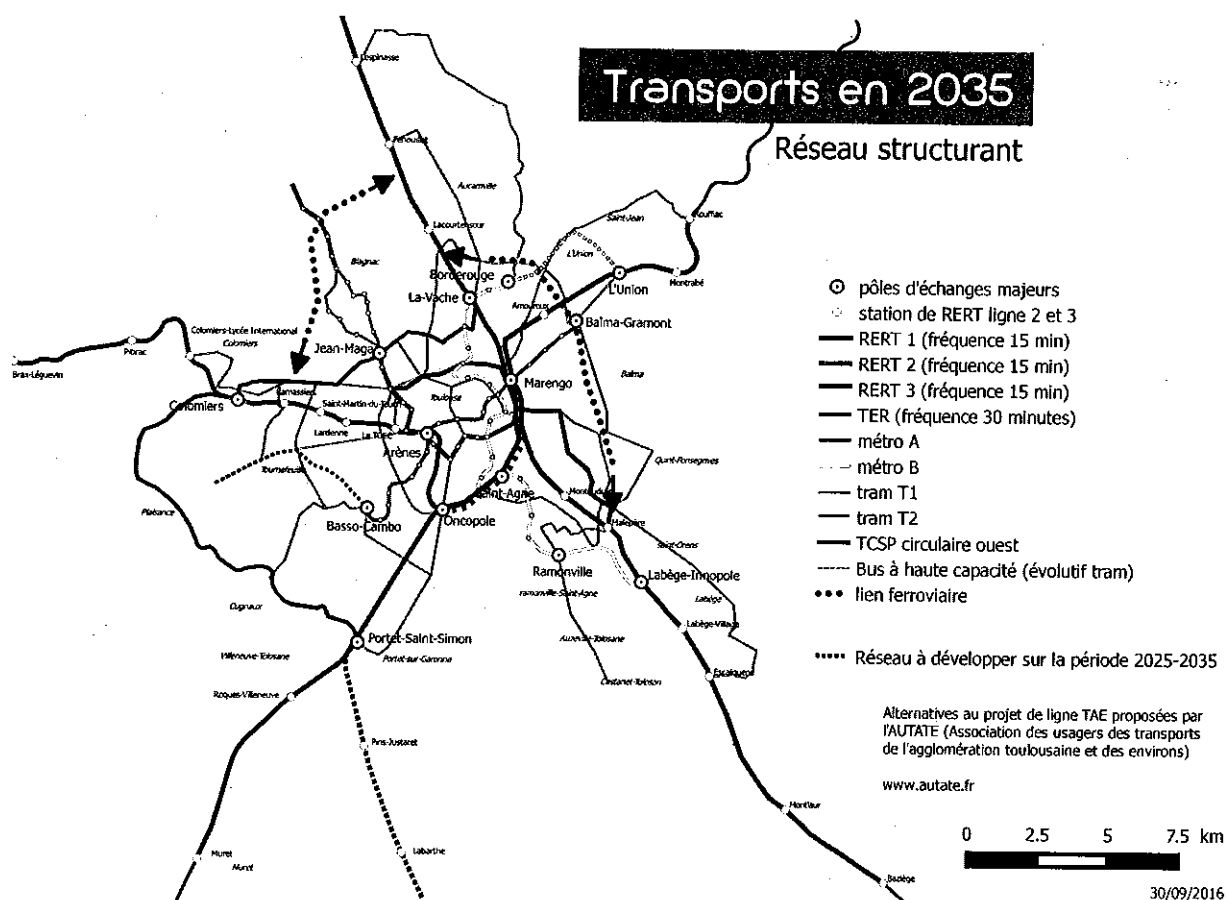
Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent que ces investissements soient faits avant ceux de la nouvelle ligne de métro et des nouvelles voiries routières tant que la qualité de l'air n'est pas conforme à la loi sur l'air, à savoir le retour au niveau de pollution de 1996.

3.3 Pour un réseau de transport de surface

Dans cette perspective, les Amis de la Terre Midi-Pyrénées soutiennent les propositions de l'association 2 Pieds 2 Roues pour le développement du vélo au quotidien et de la marche en ville, en particulier la création de **Réseaux Express Vélo** qui mailleraient toute l'agglomération. Ce doit être une priorité, car cela permet un effet important sur les mobilités à moindre coût, et avec un impact positif sur le stationnement.

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées soutiennent aussi le projet proposé par l'association des usager-e-s des transports de l'agglomération toulousaine et de ses environs (AUTATE), en priorisant le projet de structurer le réseau par :

- **3 lignes de RER,**
- **1 nouveau TSCP (Transport en Commun en Site Propre)**
- **2 trams rallongés**
- des bus en site propre, y compris sur les rocade et à haut débit de service
- un réseau de bus de proximité et leurs dessertes vélo et piéton.



Réseau structurant proposé par l'AUTATE

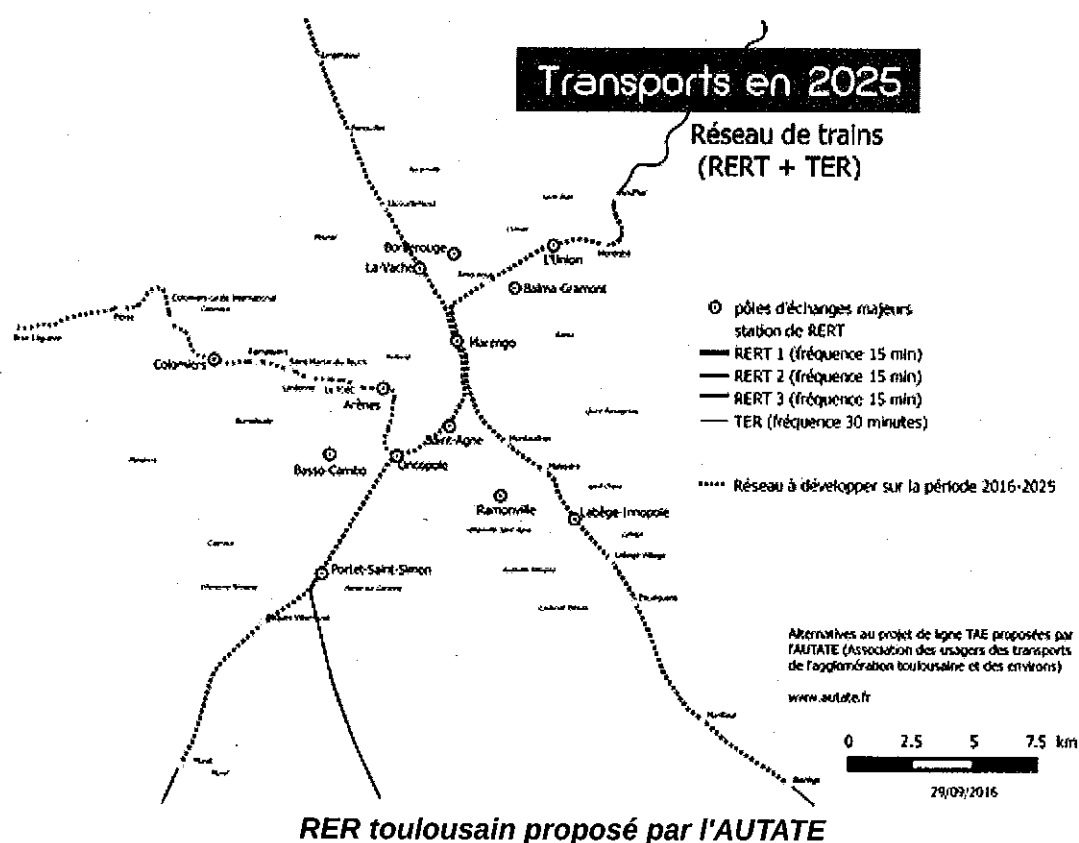
Face à l'urgence sociale, environnementale et sanitaire, les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent que le réseau structurant de bus en site propre proposé par l'AUTATE soit mis en œuvre immédiatement sous forme de tramway, conformément à leurs contributions passées.

Pour les Amis de la Terre Midi-Pyrénées, l'agglomération doit se doter d'un réseau de bus ambitieux, qui maille le territoire et s'interconnecte avec les lignes de métro et de tramway. Ces réseaux de bus doivent circuler en voie de bus dédiée, y compris sur les rocade. Dans le cas toulousain, les exemples sont nombreux de complexité pour passer d'un mode de transport à un autre, pour aller de banlieue à banlieue, et de perte de temps dans des bus englués dans les embouteillages. Ces interconnexions réduiront les temps de parcours. Le bon exemple reste la navette centre ville/aéroport, qui malgré la présence de la ligne T2 du tramway, continue d'assurer un service performant (son prix élevé demeurant toutefois un obstacle à son usage).

3.4 Pour un RER toulousain

Comme l'ont montré beaucoup d'acteurs lors du débat public d'opportunité de la ligne TAE, les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent que l'étoile ferroviaire actuelle serve de base pour un système de trains à l'échelle métropolitaine (de type RER) avec des fréquences de 30 minutes ou au ¼ d'heure en heures de pointe.

Comme le demandent les Amis de la Terre Midi-Pyrénées depuis le débat du premier PDU en 1998, les dessertes ferroviaires doivent être diamétralisées, c'est à dire traverser l'agglomération sans terminus à Matabiau, pour permettre un effet réseau maximal et assurer une optimisation maximale avec le réseau Tisseo. (ex liaison directe Saint-Jory / Saint-Agne).



3.5 Pour une agglomération apaisée

Pour améliorer le cadre de vie des piétons, cyclistes et usagers des transports en commun, et la réduction immédiate de la pollution et des rejets de GES, les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent la réduction des vitesses à :

- 70 km/h sur les voies rapides
- 30km/h sur les boulevards urbains
- 20km/h et le classement en espace partagé avec priorité piétonne dans les rues internes des quartiers.

3.6 Pour une agglomération inscrite dans le XXIème siècle

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent la création d'un organisme public pour la gestion du co-voiturage et du stationnement des voitures partagées (autopartage). Outre le co-voiturage en lui même, cet organisme serait chargé de la mise en place et du suivi de toutes les réalisations techniques : aires de stationnement, facilité de circulation, prime par l'employeur, impact sur les places de stationnements des entreprises, bornes électriques...

Selon de nombreux experts, la voiture partagée et le co-voiturage permettraient une très forte réduction du nombre de voitures en agglomération.

En cas de pic de pollution, seules les voitures avec plus d'un passager ou de type voiture partagée seraient autorisées à rouler dans toute l'agglomération.

3.7 Pour la valorisation de l'espace public

Un maillage en transports en commun diffus sur toute l'agglomération doit permettre une densification douce autour de ceux-ci, densification mieux acceptable et source d'une qualité de vie bien meilleure.

De façon générale, des espaces publics de qualité et une architecture dense de qualité, à taille humaine et ancrée dans l'histoire urbaine de l'agglomération, est un facteur important pour un plus grand usage des espaces urbains à pied, à vélo et en transport en commun de surface.

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent une requalification des voiries urbaines structurantes en boulevards urbains, en commençant par les lignes LINEO et toutes les lignes de bus structurantes. Un boulevard urbain est une voie urbaine majeure sur laquelle l'espace dédié à l'automobile est volontairement réduit au profit des transports en commun (sites propres) et des circulations actives, et fait l'objet d'aménagements architecturaux et paysagers. Ainsi le réseau de bus, de tramway et vélo doit être réalisé en remodelant les voies urbaines actuelles en boulevards urbains apaisés, sans stationnement, mais avec des sites de livraison.

Cette configuration est porteuse d'effets d'entraînement sur une urbanisation équilibrée, une requalification des tissus qui les cernent, et l'attention à la beauté du paysage urbain. Elle est à même de développer le commerce de proximité et la convivialité urbaine.

Les infrastructures de transport en commun ou vélo doivent être conçus pour offrir un cadre agréable aux usagers et aux habitants. Les pôles multimodaux doivent devenir des lieux de centralité et de convivialité urbaine : Saint Agne, Basso-Cambo, Arènes, La Vache...

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent que les aménagements respectent le paysage urbain, la biodiversité et le patrimoine bâti. C'est possible par la mise en place d'un mécanisme de co-construction dans chaque quartier.

3.8 Pour une autorité unique des transports toulousains

En termes financiers, Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent que l'investissement prévu pour la ligne TAE et les voiries routières prévues dans le levier «Optimisation des réseaux» soient mis au service d'un réseau de surface vélo, bus et tramway ainsi que du RER toulousain.

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent un engagement ferme des différentes collectivités territoriales, région, départements, intercommunalités et de l'État afin de créer une **autorité unique des transports dans l'aire urbaine toulousaine**.

Face aux enjeux, ces collectivités doivent s'engager pour un montant financier encore plus important afin de prendre en compte les investissements complémentaires : cadencement des trains, réalisation systématique de boulevards urbains, réseau tram / train pour les communes importantes (ou en devenir) de la première et deuxième couronne.

Table des matières

1. État des lieux.....	2
2. Analyse du projet mobilités 2025 2030 du SMTC.....	3
2.1 La ligne de métro TAE.....	3
2.1 Le réseau de bus.....	4
2.2 La ceinture SUD.....	4
2.4 Urbanisme-Mobilités.....	4
2.5 Optimisation des réseaux.....	5
3. Projet Mobilité alternatif.....	5
3.1 Pour un débat public.....	5
3.2 Pour une diminution forte de la pollution.....	5
3.3 Pour un réseau de transport de surface.....	6
3.4 Pour un RER toulousain.....	7
3.5 Pour une agglomération apaisée.....	8
3.6 Pour une agglomération inscrite dans le XXIème siècle.....	8
3.7 Pour la valorisation de l'espace public.....	8
3.8 Pour une autorité unique des transports toulousains.....	9

Avis de FNE Midi-Pyrénées Projet Mobilités 2020-2025-2030

Toulouse, le 23 février 2017

Fne Midi-Pyrénées, fédération agréée régionale d'associations de protection de l'environnement, est consultée, en tant que personne publique associée (cf. Annexe 1) dans le cadre de la révision du Plan de Déplacements Urbains de la « grande agglomération toulousaine », territoire de 115 communes accueillant plus d'1 million d'habitants. Le porteur de projet SMTC Tisséo fait le choix d'appeler ce projet de PDU révisé « projet mobilités 2020-2025-2030 ».

L'objectif de FNE Midi-Pyrénées dans son examen du projet de PDU toulousain révisé est de répondre au quadruple objectif suivant :

- diminuer la thrombose automobile ;
- reconquérir une bien meilleure qualité de l'air sur tout le territoire ;
- répondre aux besoins de mobilité de l'ensemble de la population concernée ;
- faire en sorte que tous les habitants de la zone concernée par le PDU aient une meilleure qualité de vie au quotidien (y compris en terme de fond sonore).

Le plan de déplacements urbains a un cadre législatif et doit assurer une réponse à 11 points figurant dans l'article L1214-2 du code des transports (cf. Annexe 2).

Constats

1 - Quels besoins de mobilité et de quelle population ?

Penser population aire urbaine quand on parle déplacements pendulaires. C'est de la prise en compte des besoins de mobilité de la population non seulement de la population des 115 communes mais aussi celle de l'aire urbaine. Pourquoi sur l'aire urbaine ? Parce que l'aire urbaine telle que définie par l'INSEE a un sens quand on parle des déplacements domicile - travail. En effet, l'aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. L'aire urbaine de Toulouse est composée de 453 communes en 2010.

Prendre en compte la diversité des motifs de déplacements. Quelles sont les motivations de déplacements dans la Grande agglomération toulousaine ? Le rapport de présentation de la dernière enquête déplacement des ménages et de l'enquête Cordon routière 2013, nous précise que 28 % seulement des déplacements relève des trajets domicile-travail (16%) et domicile-lieu d'étude (12%), et ces derniers sont concentrés aux heures de pointe. Les déplacements domicile travail sont effectués dans 74% des cas en voiture. « *Les distances plus longues que pour d'autres motifs expliquent en partie le recours à la voiture.* »

Donc il faut prendre en compte cette grande diversité des besoins de déplacements.

Considérer l'importance des autres communes que Toulouse. Par an, il faut noter l'arrivée de 15 000 habitants par an sur la zone du PDU mais la croissance démographique est 3 fois plus forte en périphérie qu'en zone centre. Cette périphérie a plusieurs caractères à noter : 1) La taille des ménages y est plus importante en

périphérie : 2,39 ou 2,63 personnes (selon la distance à Toulouse) par ménage contre 1,82 en centre ville. 2) Le nombre de déplacements par jour et par personne est plus élevé (3,9) que la moyenne sur la grande agglomération. 3) Les déplacements en voiture augmentent dans cette zone. Dans l'intégralité de la zone PDU : 3 déplacements sur 4 se font au départ du domicile donc le lieu de résidence est un facteur important. « Les déplacements internes à la périphérie sont plus nombreux que les déplacements internes à Toulouse (44 % contre 36 %). » et on « observe une forte croissance des déplacements internes à la périphérie. »

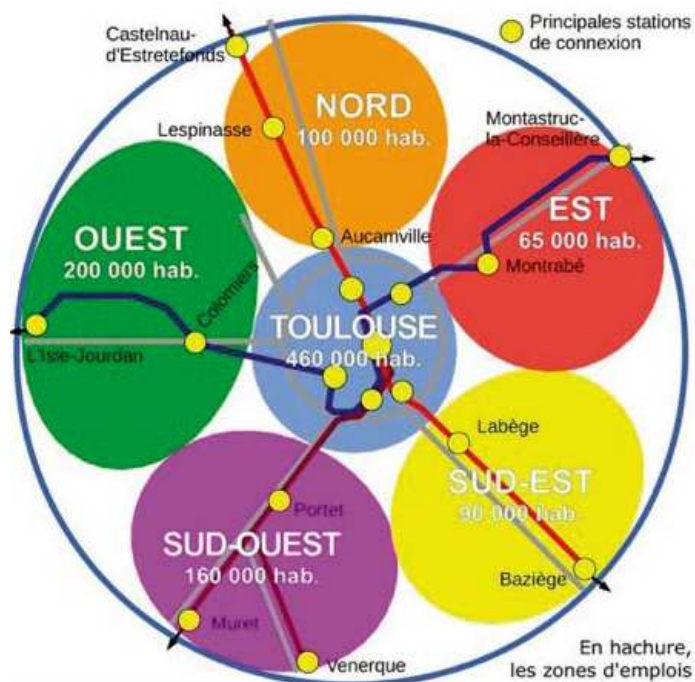


Illustration ci-jointe extraite du Cahier d'acteur de l'APUMP (débat public concernant la 3^{ème} ligne de métro).

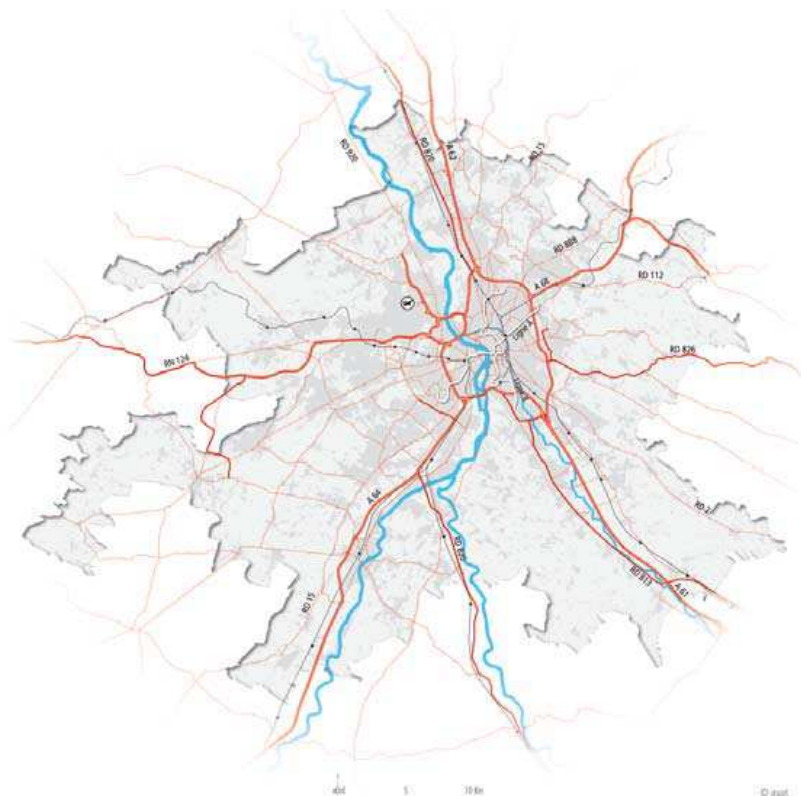
Cette illustration a l'intérêt de montrer, par grand pôle, le poids de la population de Toulouse, qui pèse 460.000 habitants, et le reste de la zone du PDU : 621.000 habitants.

2 - La thrombose automobile

La zone du PDU bénéficie d'un réseau de voiries rapides urbaines radio-concentrique débouchant sur la rocade toulousaine. Avec un trafic moyen de 100 000 véhicules par jour, la rocade est de plus en plus souvent en congestion récurrente aux heures de pointe. Elle sert à la fois pour des déplacements entre quartiers et intercommunaux, en raison d'un déficit de voiries intermédiaires en périphérie garantissant un maillage routier performant de la zone du PDU. La carte n°1 ci-après permet de visualiser ce réseau déversant sur la rocade. La DREAL précise¹ parlant de la circulation qu'elle augmente de 0,8% par an en moyenne sur le périphérique toulousain, de 2004 à 2014 mais de 0,9 % de 2013 à 2014. Ce qui amène à conclure que l'augmentation de circulation augmente...

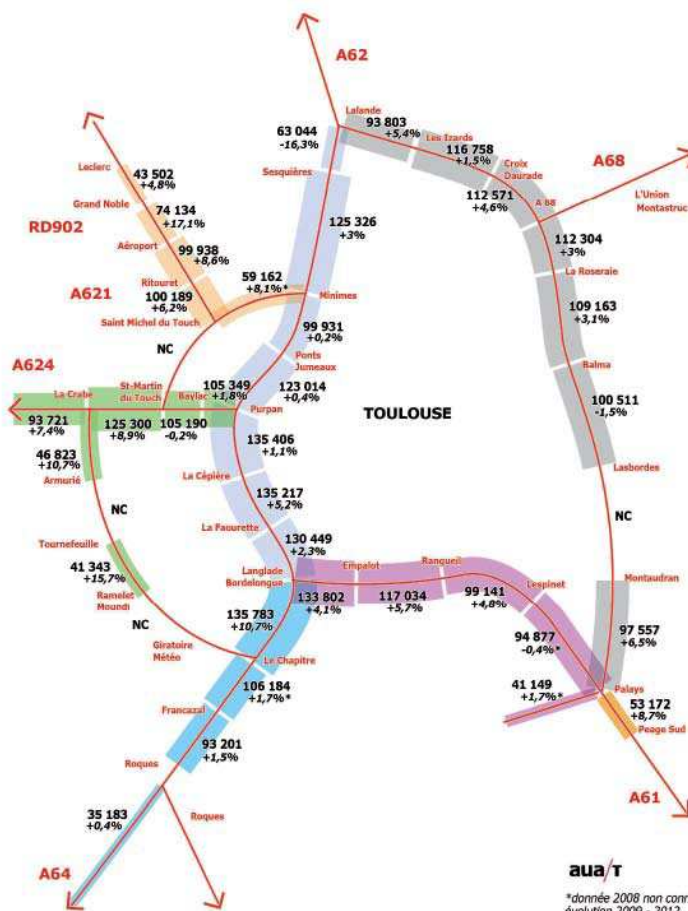
La carte n°2 permet de visualiser à la fois le trafic moyen en 2012 sur la rocade par tronçon et l'évolution en 3 ans (2009-2012). Durant ces mêmes 3 ans, le trafic a particulièrement augmenté sur les itinéraires suivants : A624 entre St Martin du Touch, la Crabe et Armurié (+7 à 10%), entre Tournefeuille et Ramelet Moundi (+15,7%), entre le Chapitre et Langlade/Bordelonge (+10,7%), entre le Palays et le Péage Sud (+8,7%), sur la RD902 entre Ritouret et Grand Noble (+8,6 à 17,1%). Globalement le trafic sur la rocade continue à augmenter.

¹ http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Trafics_routiers_2014_en_MP.pdf



Carte n°1

— Principales voies primaires et secondaires
 — Réseau ferré et gares
 — Tache urbaine 2007 (SPOT)
 — Réseau hydrographique principal



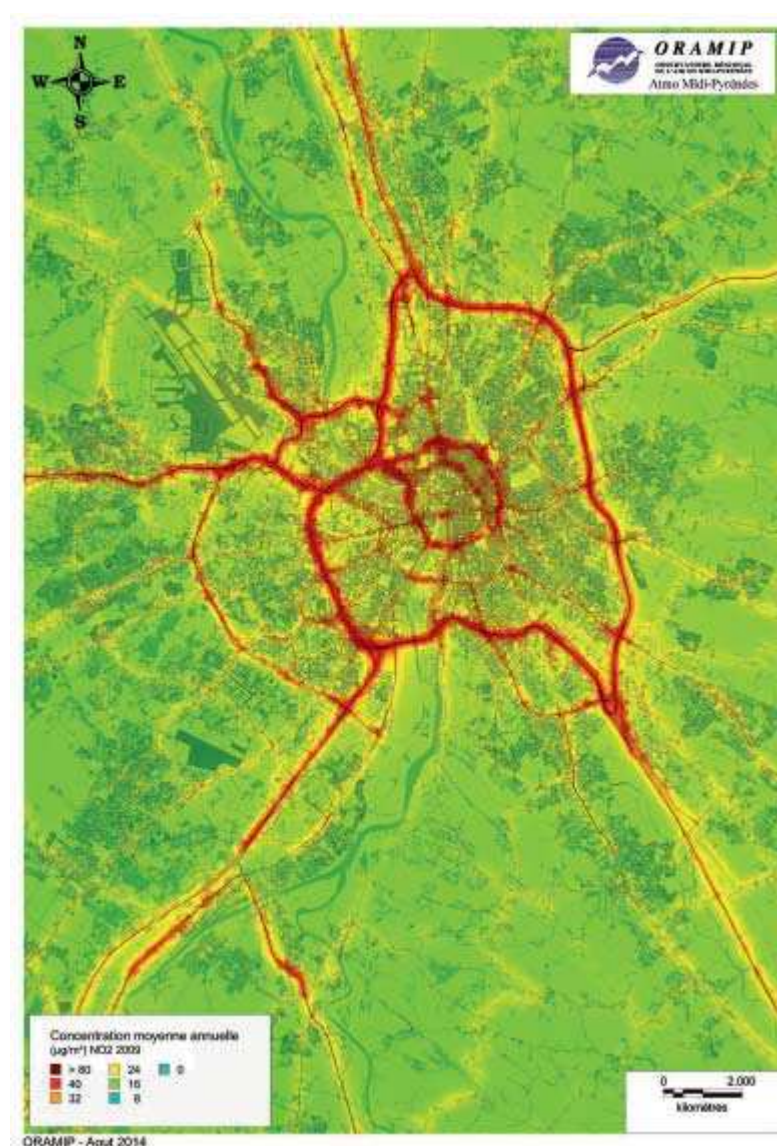
Carte n°2

aua/r
 *donnée 2008 non connue
 évolution 2009 - 2012

Accusé de réception en préfecture
 031-253100986-20170411-20170329-2-1An4-
 DE
 Date de télétransmission : 11/04/2017
 Date de réception préfecture : 11/04/2017

3 - La qualité de l'air

Sur le territoire du PDU de l'agglomération Toulousaine, la contribution du trafic routier est majoritaire, elle représente : près de 75% des émissions d'oxydes d'azote, 43 % des émissions totales de particules en suspension PM10, 40% des émissions totales de particules PM2,5 sur l'année (ce pourcentage est plus fort hors saison de chauffage). Cette contribution est très forte le long des axes routiers à fort trafic comme l'illustre la carte N°3 qui concerne les NO2, une carte concernant les PM ferait ressortir les mêmes axes. Les impacts sanitaires de la pollution sont connus. Une diminution du trafic sur ces axes est donc une nécessité en terme de reconquête de qualité de l'air et de santé publique. Mais une reconquête de la qualité de l'air ne concerne pas que les populations riveraines des grands axes, cela concerne l'intégralité de la population ; même à des niveaux d'expositions plus bas que celles à des valeurs limites, la pollution de l'air a des effets sanitaires.



Carte n°3

Carte ORAMIP
Concentration
moyenne annuelle
en NO2
Situation 2009

Avis global sur le projet de PDU révisé

Nous trouvons bien dans le document 4 enjeux identifiés : 1) organiser les conditions de la mobilité durable dans la perspective d'une croissance démographique soutenue, 2) répondre à la demande de déplacements liés à la croissance démographique et au dynamisme économique, 3) renforcer l'accès et maintenir l'attractivité des zones économiques et d'emploi, 4) anticiper la mobilité de demain. Face à cela nous notons 39 actions regroupées en 3 axes : 1) le report modal, 2) la cohérence urbanisme mobilités, 3) l'organisation des réseaux routiers et des stationnements. Mais nous ne trouvons pas d'objectifs chiffrés pouvant faire l'objet d'évaluation au cours du PDU et permettant de mesurer l'efficacité et l'efficience de ce plan : Quelle diminution de la voiture solo ? Quelle augmentation de l'usage du vélo ? etc. Les seuls indicateurs qui figurent sur les descriptifs d'action sont des indicateurs de suivi de la réalisation de l'action.

Nous n'avons pas su trouver dans l'ensemble des documents un document synthétique répondant à l'article R1214-2 du code des transports : « *Le plan de déplacements urbains comporte le calendrier des décisions et réalisations des mesures prévues au 2° de l'article L. 1214-2.* » En effet des informations sont dispersées au fil des pages du document mais ne permettent d'avoir une vue d'ensemble. Le tableau qui figure P234 ne répond pas à nos attentes, il ne reprend pas les mesures mais des titres d'action. Prenons l'exemple de l'action 4 « développer le réseau tramway » il comporte 1) un prolongement de la ligne T1 pour desservir le Parc des expositions, 2) 2 études, dont les formulations sont au conditionnel, sur des potentiels développement (donc pas de réalisation concrète et ces études sont-elles budgétisées ?).

Le Projet Mobilités 2020-2025-2030 est de fait structuré autour de l'épine dorsale constituée par la troisième ligne de métro (TAE) sur lequel nous nous sommes déjà exprimés dans le cadre du débat public (cf. notre cahier d'acteur). A échéance de 2030, le Projet Mobilités 2020-2025-2030 a été présenté publiquement comme nécessitant un investissement de l'ordre de 3,8 milliards d'euros dont 2,1 milliards d'euros, soit un peu plus de la moitié, seraient consacrés à la réalisation du seul projet de 3^{ème} ligne de métro et ce sans la desserte de l'aéroport. **Il n'est pas aisément compréhensible de savoir ce qui figure dans ces 1,7 milliards complémentaires**, d'autant que le dossier dans sa partie « étude du financement du projet Mobilités » (P218 et suivantes) renvoie pour partie à des financements pris en compte directement par la Région ou par le Département, ou par des intercommunalités voire par Toulouse Métropole. Nous lisons d'ailleurs avec effarement, P230, des « études multimodales en vue de la création d'une seconde rocade ». On est très loin là de mesure pour diminuer l'usage de la voiture solo ! Par ailleurs ce chapitre consacré au financement du plan se termine par la mention « *Les actions propres aux thèmes de l'amélioration de la qualité du cadre de vie, de l'articulation urbanisme / déplacements, du transport de marchandises nécessitent également des investissements financiers, pouvant être importants dans certains cas comme la création de plateformes de redistribution de marchandises. Toutefois, ces actions sont plus difficilement chiffrables et ne figurent pas dans cette approche financière.* » Aussi nous réitérons notre demande qu'est-ce qui est réellement pris en compte dans les 1,7 milliards ?

Nous ressentons un réel malaise du à un vrai flou sur la réalité des mesures : échéanciers de mise en œuvre et financements associés.

Diverses remarques sur le PDU qui ne visent pas à l'exhaustivité

- Une **temporalité à contre sens** : Le débat public sur la 3^{ème} ligne de métro a eu lieu avant la phase de consultation des personnes publiques concernant la révision du PDU et celle-ci intervient avant la révision du SCOT.
- D'une manière générale les projets les plus structurants restent toujours **radial** (3^{ème} ligne de métro, lignes Linéo) alors qu'on le voit bien que tout une série de déplacements, aujourd'hui effectués en voiture, par nécessité, n'ont absolument pas pour objet de pénétrer dans Toulouse.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An4-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

- Le développement d'un vrai **maillage** transport collectif pour le territoire du PDU reste très théorique alors qu'il est indispensable.
- L'articulation **urbanisme/transports** collectifs qui est fondamentale est largement handicapée par la révision du PDU avant celle du SCOT.
- La **synergie** avec les transports collectifs pour lesquels l'AOM est la Région est faible (transport ferrée et meilleure articulation et optimisation de l'étoile ferroviaire) voire inexistante (cars interurbains) alors que c'est une question primordiales pour une partie des habitants de la zone PDU voire de l'aire urbaine si ceux-ci travaillent dans la zone du PDU.
- La prise en compte des **besoins du quotidien** des usages des TC (cf. Action 12) : si nous souscrivons à l'objectif la réalité des mesures actuellement prises par Tisséo vont tout à fait à contre courant : 1) la fermeture de salles d'attente (par exemple à Gramont (cf. Annexe 3), 2) vouloir éviter toute voiture dans les parcs relais la nuit (cf. Annexe 4). La question de l'accessibilité concerne non seulement le matériel roulant mais aussi les stations, les arrêts, les cheminements d'accès. Ce question d'accessibilité va bien au-delà des personnes en fauteuil roulant, il s'agit de personnes âgées, de personnes chargées de valises, de personnes de tout âge avec béquilles, d'adultes accompagnant des enfants en bas âge dans des poussettes, etc. Dans les métros par exemple tous les cheminements devraient pouvoir être effectués sans rupture totale soit par escalier mécanique soit par ascenseur.
- Concernant le **développement de l'usage du vélo**, moyen de transport qui peut répondre à un fort pourcentage de déplacements, l'action 14 nous semble ne pas prendre en compte un ensemble de mesures concrètes demandées par les associations regroupant des usagers du vélo (2pieds 2 roues, Vélorution, ...). Celles-ci de manière évidente ont une réelle connaissance des besoins auxquels il faut apporter réponse.
- Vouloir un « schéma directeur **piétons** » pourquoi pas ? (action 15) mais l'urgence est d'abord d'agir sur des aménagements précis liés à des trajets qui ne peuvent se faire en sécurité. Par exemple comment aller à pied au pôle de Gramont (métro, lignes bus) de la zone d'activité commerciale de part et d'autre de la route de Lavar, sur les communes de L'Union et Balma ? Pourquoi ne pas concevoir une manière de collecter de tels témoignages pour rechercher des solutions concrètes ?
- En terme de **qualité de l'air**, l'annexe 5.3 nous présente une synthèse de la qualité de l'air sur la zone du PDU, un état des connaissances en terme d'impacts sanitaires de cette pollution en citant des études de référence et par polluants les effets connus. L'annexe 5.5 s'intéresse aux effets du PDU sur la qualité de l'air. Concernant les NO₂, quand on compare les 2 scénarios 2030 « fil de l'eau » ou « PDU » on est face à une évolution quasiment identique. *« La baisse des émissions est principalement due à la forte diminution des émissions issues du transport routier grâce à un parc roulant beaucoup moins polluant en 2030. Sans évolution du parc roulant l'augmentation du nombre de déplacement engendrerait une augmentation des émissions de +18% entre 2013 et 2030 avec le scénario PDU. »* Quand on a en mémoire, le « deselgate » ainsi que toutes les données rendues publiques dans le cadre de la commission Royal, etc. : le niveau de pollution réel (sur pistes) aux NO_x sur 68 modèles de véhicules courants (diesel ou SP) censées être aux normes Euro6 : 6 la respectent, 30 la dépassent d'au moins 5 fois, 9 d'au moins 10 fois. Concernant les particules quand on compare les 2 scénarios 2030 « fil de l'eau » ou « PDU » on est face à une évolution quasiment identique. *« Les émissions totales de PM₁₀ entre 2013 et les deux scénarios de 2030 sont en nette diminution du fait principalement de la baisse des émissions issues du secteur résidentiel/tertiaire. »*
- En terme de **GES**, même avec le PDU, les émissions totales augmentent à l'horizon 2030 par rapport à 2013 ; certes il nous est précisé que par habitant celles-ci diminuent mais le résultat global est néanmoins négatif.

Des propositions / réflexions à ne pas négliger

- Jean-Paul L'Huilier, membre du directoire du Réseau Transports et Mobilités durables de France Nature Environnement a été auditionné par la CPDP dédiée à la 3^{ème} ligne du Métro. Son texte est fourni ici en annexe 5 (dans un fichier séparé). C'est l'œil d'un spécialiste transport au sein d'un mouvement citoyen.
- En réponse à leur saisine par le SMTC-Tisséo dans le cadre de la révision du PDU, les 3 Codev ont engagé une réflexion commune sur les mobilités dans la Grande agglomération toulousaine. Deux productions rendues publiques nous paraissent contenir d'intéressantes réflexions « Contribution du groupe inter CODEV, Muretain, Sicoval, Toulouse Métropole : Tisser la toile des mobilités pour le court, le moyen et le long terme »

<https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/contribution-du-groupe-inter-codev-muretain-sicoval-toulouse-metropole-tisser-toile-mobilites-court>

Cahier d'acteur :

<https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/cahier-dacteur-codev-grande-agglomeration-toulousaine>

Annexes

Annexe 1



Annexe 2 - Article L1214-2 du code des transports

Le plan de déplacements urbains vise à assurer :

1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;

2° Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que des personnes âgées ;

3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;

4° La diminution du trafic automobile ;

5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label " autopartage " tel que défini par voie réglementaire ;

8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;

9° L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;

10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;

11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Annexe 3 – La fermeture de salles d'attente

A une de nos adhérentes qui s'est plainte, par écrit, de la fermeture de la salle d'attente de Gramont, il a été répondu un texte concernant la salle d'attente des Arènes ... (capacité de lecture du conseiller !) avec la mention « *D'autre part, les outils mis à votre disposition (appli Tisséo, calculateur d'itinéraires...) permettent aux usagers de mieux anticiper leurs déplacements, ce qui doit aussi réduire le besoin d'attente aux arrêts.* » Ce type de réflexion est scandaleux quand l'on sait les intervalles entre certains services bus par exemple, quand l'aménagement fait du site de Gramont est tel que l'on ait au 4 vents et à la pluie pour les attendre et que les chauffeurs, même quand les bus sont présents, ont ordre de ne pas les ouvrir aux clients ... sous un prétexte de sécurité.

Annexe 4 – La question de l'usage des parcs relais de nuit

La presse a relayé la campagne lancée en février 2017 par Tisséo.

<http://actu.cotetoulouse.fr/fevrier-laisser-voiture-nuit-parkings-metro-couteracher-57017/>

<http://www.20minutes.fr/toulouse/2007551-20170202-toulouse-bientot-pv-toujours-merites-parkings-metro#xtor=RSS-149>

<http://www.ladepeche.fr/article/2017/02/07/2512574-tisseo-part-chasse-voitures-ventouses-parkings-relais-metro.html#xtor=EPR-1>

De nombreux témoignages sont disponibles concernant des travailleurs de nuit qui laissent effectivement leur véhicule le soir et le reprennent le lendemain matin. Par ailleurs c'est aussi une aberration dans l'approche d'une intermodalité. Certains commentaires de lecteurs de la PQR sont très intéressants en voici 4 :

« *Idee également stupide si on veut partir en avion en allant à l'aéroport avec le métro et laisser la voiture le we au parking du métro... Ca permettrait d'éviter de demander à quelqu'un de nous accompagner et de venir nous rechercher. Mais à cause de la pollution, il faut réduire les déplacements en voiture, prenez les transports en commun qu'ils disent ! On marche sur la tête...* »

« *En tant que parent de jeunes adultes on trouve cette mesure dangereuse. Car après une sortie bien arrosée c'est rassurant de savoir que nos enfants dorment sur Toulouse et qu'ils reprennent leur voiture le lendemain sans risque.* »

« *Cette solution envisagée va pénaliser des personnes travaillant la nuit ou partant en déplacement pour leur travail. De plus, ce n'est pas la nuit qu'il y a un manque de places mais, dans la journée.* »

« *On verbalise, mais on n'a pas de solution. Pourquoi avoir réalisé une jonction vers l'aéroport dans ces conditions ? [...] De part son financement, le métro n'a pas à être réservé aux seuls toulousains.* »

Débat public Métro ligne 3 Toulouse

Note de Jean-Paul Lhuillier pour la Commission particulière du débat public (CPDP)
Membre du directoire de France Nature Environnement - Transport et Mobilité Durable (FNE-TMD)
Fait le jeudi 29 septembre 2016

Pour les déplacements et les transports, FNE a deux orientations fortes, fondamentales et complémentaires :

1. Diminuer fortement et de façon volontariste la pollution de l'air (CO₂, NO_x, PM)
2. Donc diminuer fortement le trafic automobile existant sur les rocades.

Arrêt de la croissance du trafic automobile

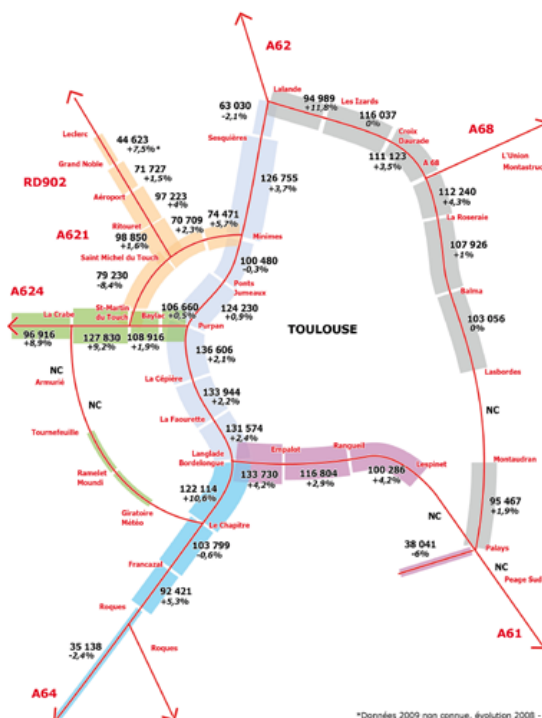
Les trafics sur les Voies structurantes d'agglomération de type autoroutier (VSA autoroutières) de Toulouse ont augmenté de 3% en 5 ans selon le document mis dans le débat public.

Cependant je note que la plaquette de septembre 2014 de la DREAL Midi-Pyrénées sur « Les trafics routiers sur le réseau national en région Midi-Pyrénées en 2014 » il est écrit :

« Pour la période 2004-2014 ... la circulation tous-véhicules progresse de ... sur les voies rapides urbaines, elle augmente de 0,8% par an sur le périphérique toulousain De 2013 à 2014 ... la circulation tous-véhicules augmente ... sur les voies rapides urbaines, elle est en hausse de 0,9% sur le périphérique toulousain ... »

Ce serait donc, en moyenne une augmentation d'un peu plus de 4% en 5 ans !

Trafic (et évolution 2009-2014) sur les voies structurantes d'agglomération de type autoroutier (VSA autoroutières)
(en nombre de véhicules par jour, moyenne journalière annuelle, entre deux échangeurs)
Source : Observatoire des déplacements - AUA/T - Synthèse 2014



*Données 2009 non connues, évolution 2008 - 2014

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An4-DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

Selon la carte ci-dessus, dans la section courante la plus chargée il y a 136 600 véhicules (2 sens) en TMJA 2014, soit grosso modo 150 000 véhicules (véh) en jour ouvrable¹ (MJO) sur une 2x3 voies, soit environ 25 000 véh/voie en MJO. Le trafic horaire de pointe (hp) par voie est d'environ le 1/12^{ème} du MJO soit 2 100 véh/hp/voie.

Avec ce niveau de trafic horaire il n'y a pas « saturation » en section courante hors incidents/accidents et hors influence des accès d'un échangeur, mais une congestion récurrente avec une vitesse maximale d'environ 70 km/h en heure de pointe.

On sait que la capacité « théorique » d'une voie sur une 2x3 voies est de 2 400 véh/hp/voie.

La réserve de capacité « théorique » est alors ici d'environ 300 véh/hp/voie ou $6 \times 300 = 1800$ véh/hp total 2 sens.

Mais dans les faits, il y a quasi toujours soit un incident/accident soit l'influence d'un accès (sortie, entrée, entrecroisement).

D'où une congestion « en accordéon » pouvant aller jusqu'à l'arrêt prolongé (situation de saturation momentanée) sur plusieurs minutes.

Ainsi, globalement sur la rocade en heure de pointe, la vitesse moyenne est souvent inférieure à 30 km/h.

Pour mémoire, la vitesse moyenne sur les grandes voies structurantes d'agglomération non autoroutières est comprise entre 20 et 30 km/h hors dysfonctionnement des carrefours.

Si on considère que sur les 2 100 véh/hp par voie il y a environ 5% de poids-lourds (PL) et autant de véhicule utilitaire (VU) alors on a 1 890 véhicule particulier (VP). Si ces VP ont un taux de remplissage moyen de 1,2 personne il y a donc 2 268 personnes par voie en hp dans les VP.

On arrondira à 2 300 personnes par voie en heure de pointe et en jour ouvrable.

Soit au total $6 \times 2\,300 = 13\,800$ personnes en hp dans la section la plus chargée (2 sens) en MJO.

Si la croissance du trafic est de +3%/5 ans = +0,6 % par an alors la demande sera de +83 personnes (2 sens) par hp ou $83 \times 12 = 996$ personnes en MJO. (1360 personnes si prise en compte de la croissance DREAL)

On a donc une demande de déplacement supplémentaire de +1 000 à +1 400 personnes en MJO chaque année sur la section de la rocade la plus chargée.

Il y a actuellement environ 162 000 personnes en MJO sur la section de rocade la plus chargée.

Sur les 1 800 véh/hp/MJO en « réserve » théorique **avant réelle saturation** sur la section de rocade à 2x3 voies on a environ 2 000 personnes en « réserve » potentielle en heure de pointe soit environ $12 \times 2\,000 = 24\,000$ personnes en « réserve » théorique par MJO.

Soit une « réserve » théorique de +15% !

Au-delà la seule possibilité d'augmentation du nombre de personne sera d'augmenter le taux d'occupation moyen par véhicule (actuellement d'environ 1,2 personne).

Diminuer fortement le trafic automobile existant sur les rocades.

Pour les portées moyennes de déplacements (5 à 10 km) ou longues (plus de 10 km) les modes « alternatifs » à la « voiture solo » sont :

- Transports collectifs, hors Île-de-France, on a les capacités suivantes par véhicule (places assises + debout) :
 - un TER entre 600 et 800 places ;
 - un métro, type Lyon, entre 350 et 700 places ;
 - un métro, type VAL, entre 300 et 400 places ;
 - un tram entre 300 et 400 places ;
 - un transport par câble 1 200 à 4 000 personnes par heure et par sens ;
 - un Bus articulé entre 130 et 160 places ;
 - un Bus classique peut contenir environ 100 personnes.

¹ Si on fait l'hypothèse que le trafic moyen en jour ouvrable (MJO) est 10% supérieur au trafic moyen quotidien annuel (MJA).

L'offre de capacité globale (en heure de pointe et à la journée) d'un service TC est fonction du nombre de véhicule mais aussi de son niveau de service.

- Le covoiturage (à trafic et demande constants) : multiplier par 2 le taux de remplissage des véhicules particuliers divise par 2 le trafic automobile.

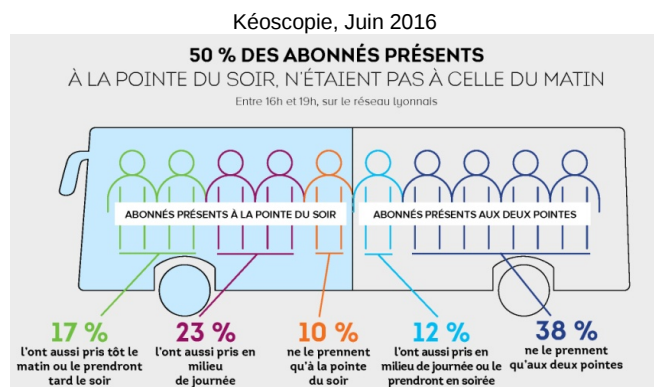
Problèmes pour les TC :

- en moyenne pour la même portée moyenne ou longue de déplacement (plus de 5 km) on met 2 fois plus de temps en TC qu'en voiture !!!
- en moyenne pour la même portée courte de déplacement (moins de 5 km) on va souvent aussi vite en vélo qu'en TC de point origine à point destination finale.

Il est impératif d'avoir un objectif de haut niveau de service (HNS) maximal pour TOUS les services TC dit structurants.

Quelques caractéristiques à prendre en compte en faveur du HNS des TC :

- fiabilité de l'offre horaires (fiche horaire) :
 - c'est le contrat majeur pour les usagers
 - plus la voie du TC est en site propre, plus la fiabilité est assurée
 - exemple : c'est actuellement l'un des plus gros problème de l'opérateur SNCF Mobilité pour les TER
- fréquence soutenue :
 - en heure de pointe
 - mais aussi aux heures creuses et de nuit



- amplitude :
 - compte tenu des usages très variables par les personnes, la montée dans un TC le matin (souvent à un horaire relativement fixe) doit impérativement être assuré par un retour le soir ou la nuit. Pour Kéolis, exploitant important des réseaux TC, l'usager moyen n'existe pas !
 - moins de 20% des déplacements en jour ouvrable se font pour un motif domicile ⇔ travail
- performance de la correspondance intermodale :
 - minimiser et/ou optimiser les temps de changement de mode dont d'attente
 - aux extrémités des lignes, des services peuvent permettre une économie de proximité avant de rentrer chez soi
 - faciliter la marche et le vélo pour les rabattements aux stations
- réduire et/ou optimiser le temps de parcours sur les portées moyennes et longues de déplacements
 - minimiser le nombre d'arrêts
 - créer des services express routiers et/ou ferroviaires

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An4-DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

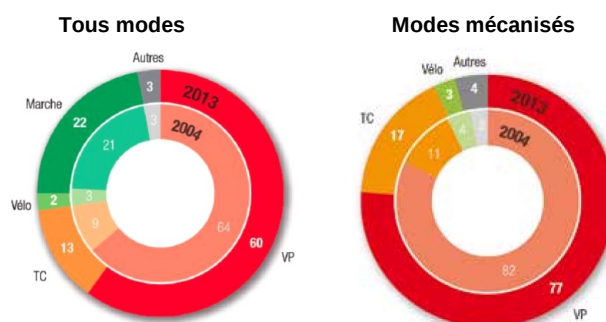
- créer des voies réservées et prioritaires aux accès pour les itinéraires TC sur VSA de type autoroutière
- optimisation des montées/descentes

Gagner des « usagers »

On sait avec les enquêtes mobilité déplacements (EMD) des ménages, soit à l'échelle nationale (la dernière date de 2008) soit à l'échelle des agglomérations (2013 pour Toulouse) que la part du mode voiture pour nos déplacements est prépondérante et comprise entre 60 et 70%.

Pour la grande agglomération de Toulouse (aire inférieure à l'aire urbaine) on a :

Évolution des parts modales 2004-2013



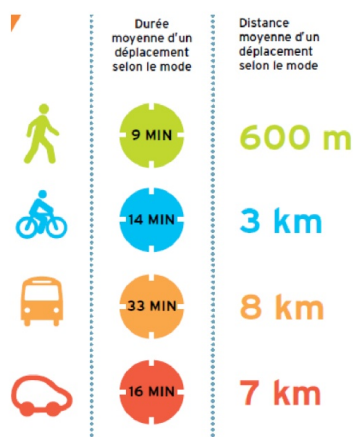
Source : Les déplacements dans la Grande Agglomération Toulousaine - EMD 2003

On sait aussi que :

- Les 2/3 des déplacements se font en moins de 15 mn
- Alors que près de 12% seulement font plus de 30 mn
- Près de 60% ont un déplacement < à 5 km
- Mais ¼ ont un déplacement > à 10 km

Temps	%	Distances	%
< à 5 mn	24,9	0 à 2 km	34,3
de 6 à 15 mn	41,7	2 à 5 km	23,2
de 16 à 30 mn	21,5	5 à 10 km	17,7
> à 30 mn	11,8	> 10 km	24,8

Source : SOeS - Inrets - Insee, enquête nationale transport et déplacements (ENTD) 2008



Source : Les déplacements dans la Grande Agglomération Toulousaine - EMD 2013

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An4-DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

Pour les portées très courtes (moins de 1 km) à courtes (moins de 5 km) de déplacements les modes « alternatifs » à la « voiture solo » (avec pour base : un module temps = 6 mn) sont :

- La marche :
 - vitesse 0,8 à 1,4 m/s (3 à 5 km/h)
 - 3 modules (18 mn) ≈ 0,7 km à 1,3 km
- Le vélo et VAE au quotidien
 - vitesse 12 à 18 km/h
 - 3 modules (18 mn) ≈ 3,6 km à 5,4 km

nota : le succès commercial du vélo à assistance électrique (VAE) permet de doubler la portée du déplacement vélo.
- Les trottinettes, rollers,

Cela concerne 60% de nos déplacements !!!

Un « ennemi » : le diésel

Plus de 30% de la circulation « en ville » sont des livraisons et services aux particuliers.

Plus de la moitié des ventes de véhicules neufs sont des diésels pour les entreprises et services dont publics.

Une alternative de plus en plus crédible : le gaz naturel pour véhicule (GNV)²

La technologie du GNV est aujourd'hui économique, sûre et éprouvée. Son seul problème : la distribution !

Les véhicules électriques sont à réserver pour des niches spécifiques.

Mais il faut aussi gagner en services collectes/distributions des marchandises de détail, y compris services d'après-vente.

Argument « béton » en faveur de la voiture : son coffre pour les achats et leur transport au retour à la maison.

Il faut multiplier les services écologiques de livraison dont par des plateformes spécifiquement urbaines. Les exemples sont nombreux.

La politique « marchandises en ville » doit être un axe majeur du prochain PDU.

Les priorités détectées au regard des réseaux existants

Avertissement : pour ne pas encombrer le débat, mon intervention ne concerne que les déplacements/transport structurants.

L'échelle des priorités doit être sur l'aire urbaine de l'agglomération (voir définition INSEE).

Nous savons qu'une tendance d'aménagement urbain est de faire du secteur « cœur de ville » une « forteresse » dans laquelle il fait « bon vivre » sans voiture ...

Mais ailleurs dans l'aire urbaine ?

- Des améliorations, modernisations et développement des services **transports publics existants**, tous modes tant pour les personnes que pour les marchandises, doivent de loin être la 1^{ère} préoccupation des autorités avant d'envisager la réalisation d'une nouvelle infrastructure avec nouveaux services.
- Un projet d'une nouvelle infrastructure avec de nouveaux services TC ne doit se faire qu'à la condition qu'il **permette une forte diminution du trafic automobile** sur l'ensemble de l'aire urbaine de l'agglomération et dans le cadre de projets d'urbanisations cohérents.

Afin d'avoir une image forte de cette orientation décrite ci-dessus, l'objectif serait de démontrer l'inutilité de la 3^{ème} voie sur les VSA autoroutières !

² C'est un des messages fort que porte FNE actuellement dans le cadre du débat sur la transition énergétique.

Simultanément, il est impératif d'avoir une **politique d'urbanisation**, habitat³ et entreprises, en adéquation avec l'urgence de la disparition des différentes pollutions de l'air dont celles générées par la circulation automobile. L'objectif est que chaque citoyen habitant l'aire urbaine puisse avoir une offre mobilité globale performante sans « voiture solo ».

Il est certes à préconiser l'interdiction de l'étalement urbain en particulier de type mitage toujours générateur de la croissance du mode « voiture solo ». Cependant il ne faut pas confondre « densification urbaine » et « maîtrise de l'extension de la ville centre ». La densification urbaine ce peut être de créer des pôles urbains d'un minimum de 3 à 5 000 habitants⁴, bien répartis dans l'aire urbaine et bien reliés aux autres pôles de l'aire urbaine, dont la ville centre, avec pôles multimodaux et modes performants de transport collectif ferroviaire et/ou routier de déplacement.

A l'intérieur de chaque pôle urbain la « voiture solo » est à bannir.

Améliorations des services transports publics existants

Pourquoi l'oubli du ferroviaire classique TER/RER ou dans sa version Tram-Train ?

Ma première remarque est le constat criant de l'oubli du ferroviaire classique, certes très mal en point, comme offre de mobilité dans une aire urbaine aussi importante que celle de Toulouse, la 4^{ème} en France en 2013 selon l'Insee Flash de décembre 2014 :

Population en 2012 de l'Aire Urbaine : 1 270 760		Taux annuel moyen entre 2007 et 2012
Variation de la population	dans l'aire urbaine	+1,4% soit près de 3 fois plus que la France métro : +0,5%
	dans l'agglomération	+1,1%
	dans la couronne périurbaine	+2,2% donc 2 fois plus vite que l'agglomération

Or le mode ferroviaire classique TER/RER ou de type Tram-Train est particulièrement bien adapté pour les déplacements de moyennes et longues distances du type périurbain ⇔ centre et périurbain ⇔ périurbain.

Rien est dit sur les perspectives et projets sur l'étoile ferroviaire toulousaine.

- En particulier sur l'un des effets du projet d'arrivée de la LGV Bordeaux ⇔ Toulouse par la section aménagement ferroviaire au nord de Toulouse (AFNT)⁵.
La perspective d'avoir 4 voies opérationnelles entre Saint-Jory et la gare de Toulouse Matabiau permet la création d'un service TER/RER performant.
- Le service précédent doit pouvoir être relié au service du RER C (Colomiers) afin de créer un RER Nord ⇔ Ouest sur lignes existantes
- Si ce RER est de type Tram-Train alors il devrait être possible de faire un service ligne C (Colomiers) ⇔ lignes T1/T2 (Palais de Justice) poussé jusqu'au Grand Rond et d'examiner la possibilité d'aller plus à l'Est par François Verdier puis en passant au dessus du canal et des voies ferrées de rejoindre les avenues Camille Pujol et de Castres.
- A-t-il été examiné la faisabilité d'une jonction ferroviaire classique depuis la ligne au Nord de la gare Toulouse Saint-Agne et la ligne au nord de la gare de Mautaudran, plus précisément proche du Pont des Demoiselles ?
Si cette liaison ferroviaire est faisable cela permettrait une liaison ferroviaire RER entre Labège et Colomiers voire si de type Tram-Train Labège ⇔ Aéroport sans passer par la gare de Toulouse-Matabiau.
- Dans la même logique, a-t-il été étudié une liaison classique ligne Sud-Ouest (Pau) ⇔ ligne Ouest (Colomiers-Auch) à l'Est du nœud autoroutier rocade/A64 ?

³ Attention : nous savons l'existence de la précarité/vulnérabilité sociale en lien avec le coût de l'offre mode de déplacement

⁴ 3 à 5000 habitants et le seuil minimal pour avoir une réelle économie de proximité de fonctionnement relativement autonome

⁵ FNE est opposé au projet de LGV mais est pour l'AFNT

- Du terminus Sud ligne métro B, il serait nécessaire de prolonger la ligne B vers l'une des gares sur Labège
- A-t-il été étudié la pertinence de déplacer la gare de Gragnague au Sud de la bifurcation A68/A680 afin de permettre d'offrir un service ferroviaire RER pour les usagers des 2 autoroutes sous réserve de la réalisation d'un échangeur accès à cette gare ?

Il est remarquable de voir que le réseau ferroviaire suit d'assez près le réseau VSA de type autoroutier ! Est-ce un appel au transfert modal ?

Il est donc normal de demander aux partenaires Région et SNCF Réseau leurs avis respectif sur les enjeux et devenir de l'étoile ferroviaire dans l'aire urbaine de Toulouse.

Les 2 lignes de métro

On a vu ci-dessus la nécessité de prolonger la ligne B vers une gare de Labège.

De même, au Nord, la ligne B doit être prolongée vers la commune de Castelmaurou via la commune de L'Union.

La ligne B a une station La Vache très proche (moins de 400 m à vol d'oiseau) de la gare ferroviaire de Route-de-Launaguet actuellement hors service. Il est impératif de faire un aménagement performant pour les correspondances futures (proches ?).

Pour la ligne A, très chargée actuellement, l'important est bien de doubler sa capacité.

Simultanément les accès aux stations dont pour celles en correspondances avec les autres lignes structurantes et aux extrémités, devront particulièrement être performants.

Les 2 lignes Tram

En fait 1 ligne avec une branche spécifique d'accès à l'aéroport donc 2 services T1 et T2

Une ligne tram en général n'est pas en stricte site propre comme un TER/RER ou un métro.

Malgré une signalisation lui donnant la priorité dont aux carrefours, la vitesse commerciale (entre 20 et 25 km/h) est rarement supérieure à la vitesse moyenne des voitures y compris aux heures de pointe. En revanche elle est 2 fois supérieure à celle des bus sur voirie sans aménagement spécifique.

Comme tous les TC de surface non en site propre, deux facteurs peuvent « plomber » le niveau de service :

1. la gestion des descentes et montées
2. la densité des stations (nombre de stations au km de voie)

Un prolongement vers l'Est depuis Palais de Justice pour aller rejoindre les avenues Camille Pujol et de Castres (actuellement desservie par la ligne Linéo 1), pour aller rejoindre le Sud de la commune de Balma, semble nécessaire.

Comme préconisé dans le chapitre ferroviaire, il peut être opportun de permettre l'accès à un service de type Tram-Train en provenance ou allant de/vers Colomiers via la ligne C.

Sous réserve de faisabilité, une branche T2 pourrait être pertinente depuis Grand Rond vers l'avenue Saint-Exupéry ou depuis François Verdier vers l'avenue Jean Rieux pour rejoindre la commune de Saint-Orens-de-Gameville.

Les lignes Linéo actuelles et futures (type BHNS)

Le concept fort est d'avoir un haut niveau de service pour ces lignes de Bus qui se rapproche de celui d'une ligne de Tram. C'est le concept BHNS.

J'attire l'attention sur une perspective cohérente avec l'orientation de forte diminution du trafic automobile sur les VSA autoroutières : une des 3 voies peut être réservée pour des services TC de

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20170411-20170329-2-1An4-DE Date de télétransmission : 11/04/2017 Date de réception préfecture : 11/04/2017
--

type BHNS sous réserve d'une continuité sur les accès et sur la voirie adjacente. Dans certains cas, des stations d'échanges peuvent être créées sur l'emprise de la VSA autoroutière.

Ces services BHNS sur voies réservées peuvent le cas échéant permettre :

- l'accès aux services TC routiers de la Région Occitanie
- l'accès aux véhicules en covoiturage

Un des principes de conception à retenir pour un projet de BHNS sur les voiries non autoroutières, est de permettre son évolution pour son remplacement par un service Tram dans le cas d'une demande importante de capacité.

Le haut niveau de service pour les cyclistes en tant qu'usagers des TC

Sans redire ici ce que doit être une politique d'aménagement en faveur des vélos, j'insiste tout particulièrement sur un des aspects prépondérant : les parkings vélos dans les stations des services TC de moyennes et longues distances.

En effet, l'une des conséquences du regain en faveur des TER/RER et cela malgré la période actuelle de « crise ferroviaire » résultat de son succès, est l'explosion de la demande de stationnement des voitures des usagers autour des gares/stations.

Or le vélo est un mode très adapté pour les rabattements de moins de 5 km (10 km pour un VAE) autour d'une gare/station.

Outre la réalisation nécessaire d'aménagements spécifiques sur les itinéraires d'accès (existant ou à créer) il est impératif d'avoir une capacité de stationnement vélo au plus proche des quais. Cette capacité doit être de plus, évolutive.

Le projet de 3^{ème} ligne de métro

Après avoir examiné l'ensemble des améliorations présentées ci-dessus dont faisabilité, impacts sur le transfert modal et coûts, la réalisation d'une nouvelle infrastructure d'offre de transport collectif peut s'avérer nécessaire.

Deux questions avec réponses sont cependant à avoir en mémoire :

1. A-t-on la capacité de financement en priorité pour les améliorations de l'existant puis pour le projet ensuite ?

C'est cette question qui nous fait répondre à FNE qu'il ne faut pas réaliser des nouvelles lignes à grande vitesse (LGV) tant que l'ensemble du réseau ferroviaire national existant n'est pas modernisé - infrastructure et système d'exploitation - à la hauteur des enjeux en ce début du 21^{ème} siècle, aussi bien pour les personnes que pour les marchandises.

Le quasi sous développement des services TER/RER dans les aires urbaines, hors Île-de-France, est insoutenable.

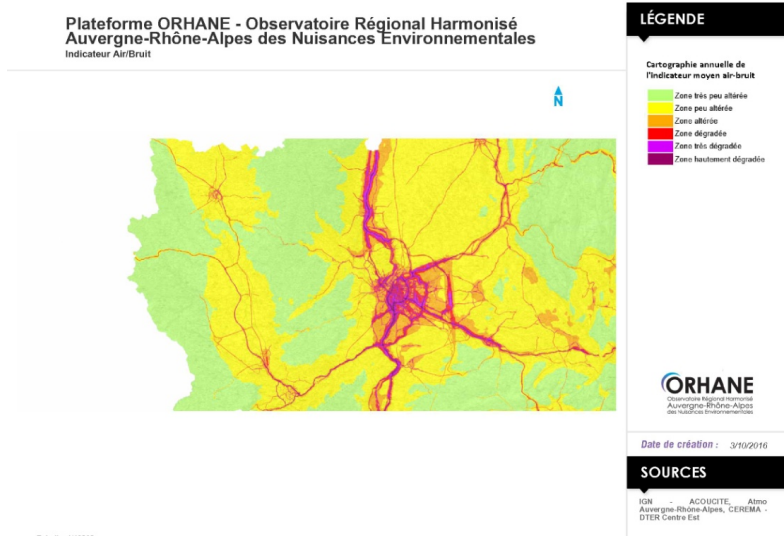
L'état des services de fret ferroviaire est en dessous du seuil admissible au niveau Européen.

2. Est-ce qu'il y aura bien à la fois satisfaction globale aux nouvelles demandes de mobilité mais aussi réduction très significative et irréversible des différentes pollutions de l'air par la diminution non moins significative et irréversible du trafic automobile sur l'ensemble de l'aire urbaine ?

Sur la qualité de l'air

Exemple : extrait sur l'aire urbaine de Lyon

<http://www.orhane.fr/>



Commentaire : il est remarquable de voir que cette cartographie fasse bien ressortir les réseaux des voiries structurantes

La quasi-totalité des grands projets de TC dont nous avons eu connaissance à FNE sont tous élogieux vis à vis des gains environnementaux : air, qualité du cadre de vie, bruit

Dans la réalité les études scientifiques, certes de plus en plus fournies et précises restent assez approximatives surtout si les données pollutions de base émises par les voitures sont celles du « dieselgate ». Pour information, FNE adhérente de T&E notre fédération européenne, participe très fortement à la commission Royal mise en place après l'affaire Volkswagen. FEN qui s'est déjà largement exprimée à ce sujet aura l'occasion prochainement d'y revenir.

C'est la raison pour laquelle nous préconisons, en 1^{ère} phase de transition énergétique dans le domaine des transports, la fin du diesel et son remplacement par le gaz naturel pour véhicule (GNV⁶ essentiellement du méthane CH₄). De ce point de vue, nous sommes heureux d'apprendre régulièrement que des transporteurs routiers ont déjà fait ce changement ou vont le faire pour un surcoût abordable et une économie globale parfois significative.

Je rappelle que le seul handicap majeur au développement du GNV est sa distribution.

Je recommande vivement aux professionnels transporteurs dont livraisons mais aussi aux services dont publics, de mettre en place cette politique de transfert au GNV sur l'aire urbaine de Toulouse le plus rapidement possible.

Sur le tracé

Je suis assez étonné que dans la section du projet entre Labège - « La Vache » via « Matabiau » il y a actuellement grosso modo deux offres assez proches : la ligne B du métro et la ligne ferroviaire. Cette dernière étant probablement sous utilisée.

En revanche relier « La Vache » à Colomiers via « Jean Maga » apparait comme une bonne section de maillage structurant, sous réserve de tenir compte de mes remarques TER/RER ferroviaires notamment pour le prolongement de la ligne TER/RER ou Tram-Train C vers l'Est.

En aucun cas je considère le terminus « Colomiers gare » comme une option.

Pour l'accès à l'aéroport, l'option branche métro peut-être en concurrence avec la branche existante du Tram T2 d'où l'importance de la performance des échanges au projet de station Jean Maga quelque soit le choix retenu. D'autre part, il semble que la navette Bus soit relativement satisfaisante

⁶ Si la production écologique du méthane et les réserves naturelles sont largement suffisantes, il n'en demeure pas moins que nous combattons toutes productions agricoles dédiées et évidemment toutes extractions dites Acquis de description

malgré un confort relatif et parfois un temps de parcours un peu long aux heures de pointes. Le choix T2 ou Navette dépend évidemment de la destination.

Globalement, le tracé ne concerne que Toulouse « intramuros » et les 2 communes extrémités.

Sur la réalité d'un report massif depuis le mode automobile

A la vue du tracé il est difficile de voir pourquoi et comment les usagers des voitures utilisant les VSA autoroutières en provenance ou allant de/vers les communes de l'unité urbaine autre que Toulouse et de la couronne périurbaine pourraient être captifs du projet. Cependant, si leurs origines ou leurs destinations sont dans la ville centre et si les stations extrémités ont des « parc relais » facilement accessibles en peu de temps avec échanges performants vers la nouvelle ligne de métro, alors un report est possible.

J'insiste sur l'accompagnement volontariste et dissuasif en faveur de ce report :

- Avoir une politique d'itinéraire interne à Toulouse contraignante
- Avoir une politique de stationnement efficace avec des parkings identifiés tout en diminuant fortement les places sur voirie
Pour mémoire : une place de parking sur voirie c'est $5 \times 2 = 10 \text{ m}^2$ pour 1,2 personne par voiture. Mais c'est aussi pour 4 à 5 arceaux vélos et donc 8 à 10 personnes.

Une autre action peut être mise en place par les gestionnaires en accord avec la nouvelle politique des déplacements (prochain PDU ?) : une **gestion dynamique des trafics** sur l'ensemble des voies et des accès des VSA autoroutières y compris depuis les barrières de péages lorsqu'elles existent.

Les objectifs sont :

1. Interdire une vitesse moyenne inférieure à 50 km/h aux heures de pointe
La conséquence est de gérer les accès y compris en pleines voies aux extrémités pour atteindre cet objectif
2. Ouverture/fermeture d'une ou plusieurs voies et accès pour interdire des vitesses supérieures à 70 km/h aux heures creuses et de nuit
3. Prioriser les circulations des BHNS et covoiturage sur une voie et les accès

Je n'ai pas étudié les trafics induits et de report avec ce nouveau projet de 3^{ème} ligne de métro.

Ce que je sais est qu'il est rare d'avoir un échec de fréquentation pour ce type de projet. Il existe de nombreux cas où les études préalables dans ce domaine ont, de fait, sous évaluées cette fréquentation.

Je rappelle cependant un des « dictons » de l'ingénierie gestion des trafics : « le vide appelle le plein » !

Autrement dit, après une baisse significative du niveau maximum de trafic suite à l'ouverture d'un aménagement en faveur de la capacité (3^{ème} voie, nouvelle VSA autoroutière, offre alternative et performante par un mode TC), dans les années suivantes on revient au même niveau de trafic.

Le cas du tunnel sous Fourvière à Lyon est en cela exemplaire : il y a toujours près de 100 000 veh/MJO sur une 2x2 voies malgré l'ouverture complète de la Rcade Est, à 2x2 voies !

« Demain on enlève le bouchon » a écrit Michel Noir dans la campagne d'affichage avant l'ouverture de la Rcade !!!

Avec le projet de 3^{ème} ligne de métro :

Est-ce que le trafic sur les VSA autoroutières va baisser significativement et durablement ?

Est-ce que l'air sur l'ensemble de l'aire urbaine sera dépolluée durablement ?

Est-ce que pour 2,2 Md€ on ne peut pas faire mieux, voire beaucoup mieux ?

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20170411-20170329-2-1An4- DE Date de télétransmission : 11/04/2017 Date de réception préfecture : 11/04/2017
--

Face à la croissance de circulation estimée sur les 10 ans à venir, il est évidemment primordial d'étudier les différentes solutions pour y faire face, mais après lecture de la synthèse du *Projet Mobilités 2020-2025-2030*, nous sommes surpris de constater qu'une partie non négligeable des usagers n'a pas été prise en compte. Il s'agit des 2 Roues Motorisés (2RM) qui représentent, tant au niveau national que local, entre 5 et 10% des moyens de locomotion personnels. Cet état de fait avait déjà été relevé lors des différentes réunions des commissions territoriales de juin 2016.

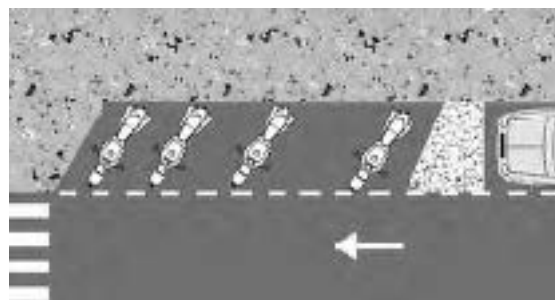
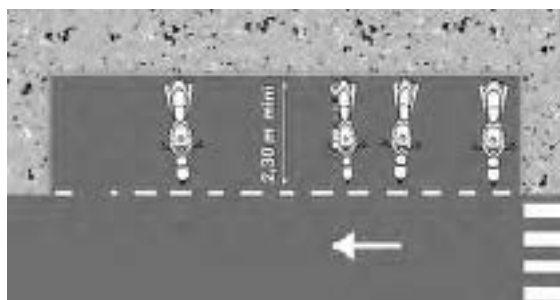
La prise en compte des 2RM dans le Projet de Déplacement Urbain permettrait de répondre rapidement et à moindre coût à plusieurs points cruciaux du projet.

1°) Fluidification du trafic routier

Si l'on considère qu'à l'horizon 2030, la voiture représentera encore de 50 à 55% des modes de transport (schéma p.14 de la synthèse du projet) et qu'il n'est pas envisageable, ni possible, de créer de nouveaux axes routiers ou d'en augmenter le nombre de voies, il devient vital d'étudier une solution pour fluidifier le trafic. Le 2RM est une des solutions à envisager en permettant, par exemple, la circulation inter-files (déjà testée sur Paris, Lyon et Bordeaux) et en incitant dans un premier temps, les automobilistes déjà possesseur d'un 2RM à l'utiliser puis en prenant des mesures incitatives pour encourager l'utilisation du 2RM pour les trajets dans l'agglomération toulousaine.

2°) Réduction des problèmes de stationnement

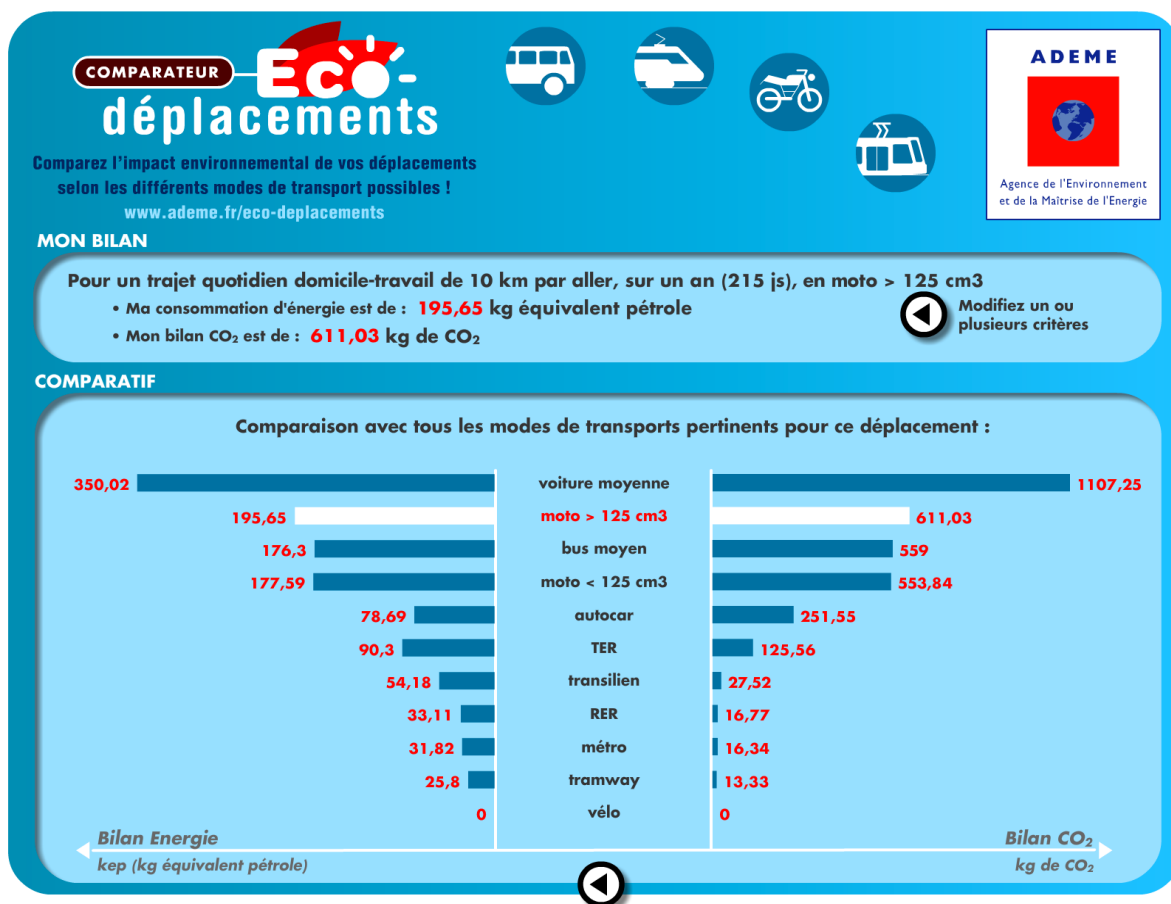
Une place de stationnement automobile standard (2 x 5 m) permet de garer, en moyenne, 4 véhicules 2RM. Toulouse compte environ 3000 places sur la voirie, si l'on n'en converti que 10% on peut donc garer environ 1200 2RM en lieu et place de 300 voitures et permettre ainsi à 4 fois plus d'usagers de se déplacer.



3°) Diminution des émissions polluantes

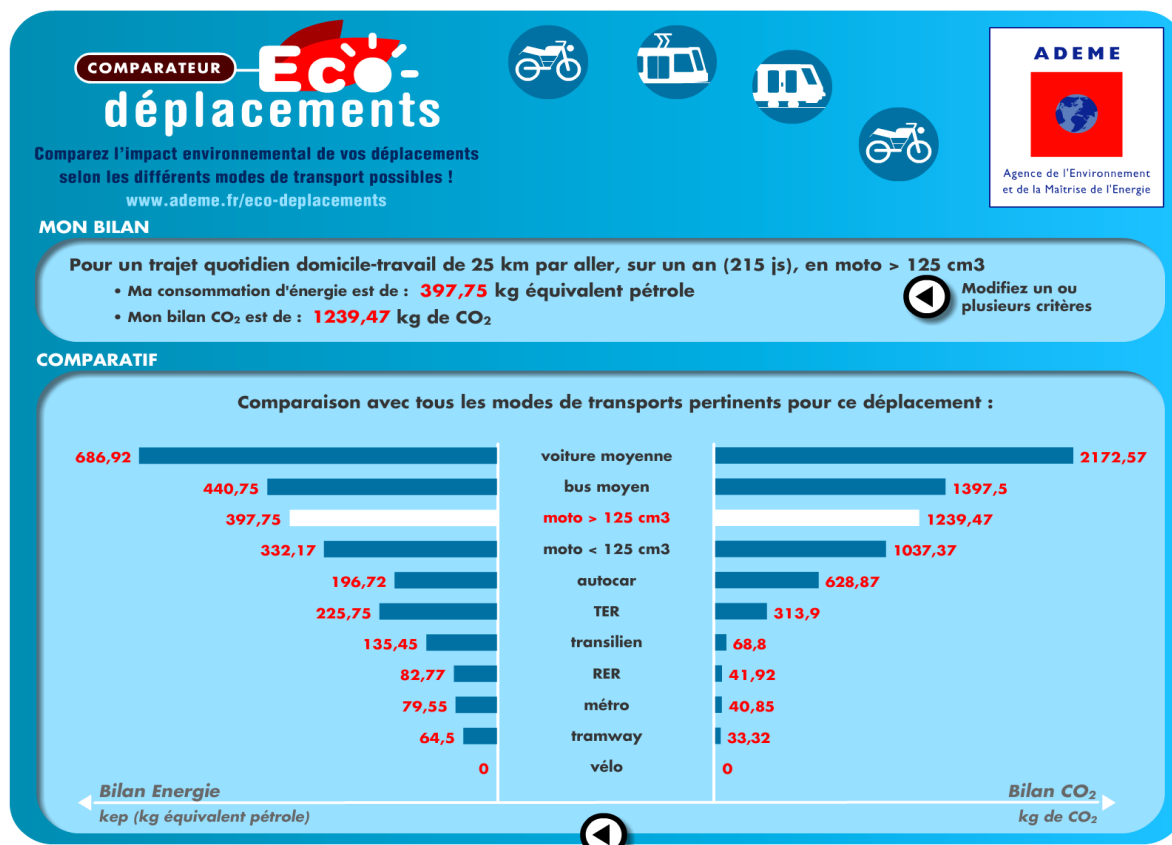
L'utilisation d'un 2RM permet de réduire notablement les émissions polluantes. En effet, un 2RM émet beaucoup moins d'éléments nocifs qu'une automobile comme le montre le site de l'ADEME : <http://www3.ademe.fr/eco-comparateur/> .

À titre d'exemple, un 2RM de plus de 125 cm³ effectuant un trajet quotidien, intra urbain de 20 km A/R pour aller travailler, rejettera pratiquement 2 fois moins (45%) d'émissions polluantes qu'une voiture moyenne (voir document 1).



Document 1. Source

Si l'on prend, pour le même type de véhicule, un trajet quotidien mixte (urbain et extra urbain) de 50 km, on arrive cette fois à plus de 50% de moins qu'une voiture (voir document 2).



Document 2. Source ADEME

Résultat bien compréhensible lorsque l'on sait, en plus, que le temps de parcours, et donc de fonctionnement du moteur, est deux fois plus court en 2RM (pas ou peu de bouchons, pas de perte de temps pour trouver un stationnement) et qu'il n'existe pas de moteur diesel sur un 2RM.

4°) Coût d'intégration très faible

Comme démontré précédemment, les mesures à prendre pour mieux intégrer le 2RM ne demandent pas d'investissements conséquents hormis la création de places de parking et la mise en place d'une communication adaptée et incitative.

5°) Mise en œuvre à très court terme

Même si le projet porte sur plus de 10 ans, l'intégration du 2RM étant très simple à mettre en œuvre car ne demandant pas d'infrastructure spécifique, sa mise en place peut être quasiment immédiate et donc porter ses fruits à très court terme.

Pour résumer, l'intégration du 2RM fait partie des éléments à prendre en compte pour répondre à la problématique exposée et cela avec des mesures très simples :

Inciter les automobilistes déjà possesseurs d'un 2RM à l'utiliser régulièrement

Permettre la circulation inter-files

Mettre en place des mesures incitatives pour encourager l'utilisation d'un 2RM

- augmenter le nombre de places stationnement
- intégrer les 2 RM dans les pôles multimodaux : parkings + services associés
- permettre aux 2RM l'accès aux ZCR (Zones de Circulation Restreinte) si elles se mettaient en place sur l'agglomération

Ces différents points montrent que, dans le cadre, dans le *Projet Mobilités 2020-2025-2030*, le 2RM peut être une solution simple, rapide et très peu onéreuse.

	Castelginest, le 27 février 2017. Avis de NORDENVIE sur le Projet de Mobilités 2020-2025-2030 valant révision Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la grande agglomération toulousaine.

Monsieur Le Président,

Notre avis sur le Projet de Mobilités 2020-2025-2030 valant révision Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la grande agglomération toulousaine comporte deux parties :

I / Une première partie correspondant à votre lettre du 28 novembre 2016, dans son contexte à cette date et avant que ne soit disponible le rapport de la CNDP sur le débat public 3^{ème} ligne de métro toulousain :

Par lettre du 28 novembre 2016 du président du SMTC-Tisseo, notre association est invitée, en qualité de Personne Publique Associée, à faire part de son avis sous 3 mois, à compter de la date d'envoi du présent courrier – 28 novembre 2016 -, sur le Projet de Mobilités 2020-2025-2030, projet valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine. Il est bien notifié que « *Au-delà des 3 mois, votre avis sera réputé favorable* ». L'avis devra donc être émis avant le 28 février 2017 pour être recevable.

Or les circonstances et les méthodes appliquées à l'élaboration de ce projet Mobilités 2020-2025-2030, valant révision du PDU, nous amènent aux remarques suivantes :

CONSTAT de la méthode utilisée :

1 – Par délibération du 4 février 2015, le SMTC engage la révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine, nommée « Projet Mobilités 2020-2025-2030 ».

Cette révision remet en cause quasiment l'essentiel du PDU adopté en 2012. Sous la dénomination « *un nouvel axe structurant capacitaire en site propre intégral* », cette décision intègre un projet de 3^{ème} ligne de métro « *se substituant aux projets initialement prévus lors de la première révision du PDU (Tramway Canal, Liaison Ponts-Jumeaux / Espessière, TCSP Montaudran)* » représentant les deux tiers des coûts estimés de ce PDU, projet tiré essentiellement d'un affichage dans le programme électoral de la dernière campagne municipale toulousaine.

2 – Dans les réunions dites de concertation sur ce PDU (commissions thématiques de novembre - décembre 2015 ; commissions territoriales de mars-avril et juin 2016), cette 3^{ème} ligne de métro n'a fait l'objet d'aucune réunion d'information et de débats

3 – Le 4 mai 2016, la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) décide l'organisation d'un débat public sur le projet de nouvelle ligne de métro Toulouse Aerospace Express : ce débat public se déroulera du 12 septembre 2016 au 17 décembre 2016.

4 – Le 19 octobre 2016, en plein cœur du déroulement du débat public sur la 3^{ème} ligne de métro, le SMTC arrête le projet de révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine, nommé « Projet Mobilités 2020-2025-2030 ».

5 – Par lettre du 28 novembre 2016, le SMTC invite les Personnes Publiques Associées à faire part de leur avis éventuel sous trois mois à compter de la date de ce courrier, soit avant le 28 février 2017. Il est précisé que « *Au-delà des trois mois, votre avis sera réputé favorable* ».

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An4-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

CONSEQUENCES :

Les Personnes Publiques Associées, pour donner leur avis sur ce projet de révision du PDU :

1 – ne disposeront du rapport de la commission du débat public sur la 3^{ème} ligne de métro que moins de 15 jours avant la date butoir du 28 février 2017. Ce délai paraît bien faible pour prendre la juste mesure de ce débat public, d'autant plus au vu de la richesse des échanges.

2 – ne disposeront pas, avant le 28 février 2017, de la position que prendra le maître d'ouvrage sur les remarques et recommandations qui figureront dans ce rapport de commission du débat public.

Notre association ne peut décemment prendre une autre position que celle qui figure dans son cahier d'acteur (voir ANNEXE I à cette lettre) dont le titre résume la conclusion de notre réflexion :

« Pour l'agglomération toulousaine, la 3^{ème} ligne de métro n'est pas la solution et n'est pas la priorité ».

Nous tenons à préciser que ce n'est pas un « NON » à la 3^{ème} ligne, mais un « PAS MAINTENANT ».

En priorité, pour répondre à l'urgence de la « thrombose circulatoire », il faut, avant tout, réaliser un **maillage structurant** permettant de donner d'autres solutions de déplacements dans l'agglomération que le passage obligatoire par le périphérique ; en particulier et essentiellement aux heures de pointes pour les liaisons domicile-travail : c'est le sens de **nos propositions par ordre de priorité de notre cahier d'acteurs**.

Et partant de ce maillage, à réaliser préalablement, le trajet de la 3^{ème} ligne de métro sera défini afin d'assurer le plus grand nombre de stations d'interconnexions multimodales.

Un courrier – ci-joint en ANNEXE II-, en date du 23 janvier 2017, a été adressé à tous les élus municipaux des 13 communes du Nord de Toulouse Métropole, accompagné d'un exemplaire de notre cahier d'acteur du débat public.

II / Une deuxième partie, suite à votre lettre du 23 janvier 2017 rappelant la sollicitation d'émettre un avis sur le projet ainsi qu'une invitation aux prochaines commissions territoriales programmées pour ce mois de mars 2017.

Dans cette lettre, vous apportez quelques précisions sur « *le contexte plus général du calendrier de l'élaboration du Projet Mobilités 2020-2025-2030* » :

- Sur la mise à disposition du rapport du débat public de la CNDP que vous annoncez pour la fin janvier 2017, alors qu'il n'a été disponible – mis en ligne – que le 16 février 2017, soit **12 jours seulement avant l'échéance de la possibilité d'émission d'un avis** sur le projet de PDU : ce constat ne fait que confirmer la réalité des conséquences énoncées dans la partie I/, ci-dessus. Vous n'apportez aucune précision sur votre position par rapport aux conclusions de ce rapport, laissant l'impression de ne lui accorder qu'un faible intérêt : 12 jours pour que les PPA puissent en tenir compte dans leurs avis ne semble pas vous interroger ; aucune solution proposée,

- Sur l'annonce que « *la consultation des personnes publiques associées prendra fin début mars 2017* », consultation dont vous précisez un élargissement « *tout à fait volontaire de la part du SMTC* » : quid de la date réglementaire et juridique du 28 février, par rapport aux trois mois impartis dans le cadre de cette procédure de consultation des PPA ?

- Annonce de la tenue d'un Comité Syndical le 30 mars 2017 qui examinera le bilan des avis émis par les PPA et qui « *conclura sur les enrichissements à apporter au Projet Mobilités, à la suite de l'enquête publique et de son approbation* » : doit-on comprendre que le Projet Mobilités sera arrêté le 30 mars pour être soumis à enquête publique – septembre 2017 - et que « *les enrichissements à apporter* » proviendraient essentiellement des remarques et autres recommandations issues de l'enquête publique ?

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20170411-20170329-2-1An4- DE Date de télétransmission : 11/04/2017 Date de réception préfecture : 11/04/2017
--

- Annonce de la tenue des commissions territoriales de ce mois de mars 2017, où seront présentés la mise en œuvre de certaines actions du Projet Mobilités et un premier bilan des avis émis par les PPA : réunions d'information ou bien de co-construction ?

Suite à cette dernière annonce d'ordre du jour des prochaines commissions territoriales, vous enchaînez sur le fait que « le SMTC s'inscrit dans une dynamique de projet en matière de besoins de mobilités » ; et il s'ensuit une liste ressemblant étrangement aux grandes lignes du Projet Mobilités en cours d'élaboration (la concertation n'étant pas achevée ...). Aussi étonnant, le **projet de 3^{ème} ligne de métro est totalement absent** ... alors qu'il est le point principal de cette révision-projet ...

Tout est comme si le Projet Mobilités 2020-2025-2030 était arrêté et comme si l'enquête publique avait eu lieu et le projet approuvé

Pour les points cités dans cette « dynamique de projet », nous faisons les remarques, interrogations et propositions suivantes :

- Quelles caractéristiques des LINEO permettent de les qualifier de « structurant » : en quoi les temps de parcours d'une station A à une station B sont-ils garantis identiques tout au long du service quotidien, y compris et surtout en heures de pointe, comme un métro, un tram ou un bus en site propre ? Seul ce critère permet l'appellation « structurant » pour un transport en commun, étant de plus celui qui garantit son attractivité maximale.

- A propos de l'enclenchement d'une « étude sur la mise en œuvre de lignes express domicile / travail », de quelles lignes s'agit-il et de quelle information dispose-t-on en matière de données sur les localisations domicile / travail ? Il a été demandé, lors des ateliers cartographiques du débat public CNDP, communication de données de localisations domicile / travail : ces demandes n'ont abouti qu'à la fourniture de données

- Pour ce qui est des pactes urbains devant venir remplacer les contrats d'axe, nous nous inquiétons de voir cette opération de basculement utilisée pour modifier certains projets structurants. Nous pensons particulièrement au contrat d'axe du Boulevard Urbain Nord – en site propre - (BUN) dont le contrat d'axe doit être traduit en pacte urbain : la 7^{ème} modification du POS de Castelnau dont l'enquête publique vient d'être suspendu pour une durée de 6 mois (ANNEXE III), suite à deux avis défavorables émis respectivement par la DDT31 (ANNEXE IV) et par le SMEAT (ANNEXE V) pourrait être l'occasion de tester ce passage d'un contrat d'axe à un pacte urbain permettant de transformer le projet structurant sur lequel porte ce document. Verra-t-on à cette occasion le BUN originel en site propre (dans le contrat d'axe) se transformer dans le pacte urbain en un LINEO (bus dans le flot de la circulation, avec passage en site dédié – propre – selon la situation observée ...).

On touche là à la première remarque ci-dessus et son interrogation sur le ou les critère(s) permettant à un transport en commun de bénéficier de l'appellation « structurant ». Cette appellation est juridiquement reconnue comme justifiant une densification tout au long du tracé de la voirie accueillant ce transport en commun bénéficiant de cette appellation.

- Pour ce qui est de ces points et des autres, nous demandons notre participation à l'élaboration du cahier des charges de ces différentes études et au suivi de l'avancement de leur production.

Enfin, dans la situation actuelle de cette procédure accélérée, si le maître d'ouvrage n'apporte pas de modifications dans ce sens - modification du phasage, ajouts de projets structurants (les ponts, le ferré cadencé) -, seules des contributions « musclées » pourront essayer de se faire entendre lors de l'enquête publique.

Ne pourrait-on pas entrer dans une vraie concertation favorisant une co-construction ?

A noter que le montage financier pourrait aussi faire l'objet d'une co-construction innovante, l'importance des budgets à engager nécessite une structure financière du type Grand-Paris ou Lyon.

En cas de non réponse dans ce sens, notre avis ne peut qu'être défavorable au Projet de Mobilités 2020-2025-2030 tel qu'il est proposé actuellement.

Veuillez agréer, Monsieur Le Président, l'expression de mes sentiments respectueux.

Alain Lacombe
Président de NORDENVIE

préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An4-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR NORD-EN-VIE

Pour l'agglomération toulousaine

La 3^{ème} ligne de métro (TAE) n'est pas la solution et n'est pas la priorité



Une association couvrant le Nord-Est, le long de la Garonne, de la voie ferrée, du canal Latéral, de la RD 820, de l'autoroute A62



Protéger son environnement
Mieux vivre au quotidien
Faire respecter le patrimoine naturel
Éveiller les consciences sur les enjeux

NORDENVIE adhère à :

- FNE Midi-Pyrénées
- UCQ Toulouse Métropole
- 2pieds-2roues

Site : <http://nordenvie.fr>

Mail : nordenvie@gmail.com

Qui ne voudrait disposer à proximité de son domicile de l'accès à une station de métro ?

Tout un chacun ne pourrait qu'adhérer à une telle proposition : le métro c'est l'assurance de temps de parcours identiques, même aux heures de pointe, associé à la rapidité, et à l'indifférence aux intempéries ; c'est le rêve ! Une seule objection : son coût aussi bien à l'investissement qu'au fonctionnement.

Il faut donc s'entourer de toutes les justifications pour la définition de son tracé : quelles sont les priorités du service à offrir aux aspects multiples de la mobilité dans l'agglomération, maintenant et dans l'avenir ? Cela implique une bonne approche des contraintes de la vie active, économique, dont les liaisons domicile-travail, domicile-écoles-université sont les éléments les plus prégnants sur les trafics de surface, ces déplacements étant les causes établies des embouteillages tant redoutés.

Sur l'agglomération toulousaine, c'est donc la situation actuelle du réseau constitué par la rocade périphérique et les diverses pénétrantes qui y convergent. Cette situation répétitive – tous les jours ouvrables – correspond à l'appellation reconnue de THROMBOSE CIRCULATOIRE URBAINE de l'agglomération toulousaine. Voir en pages 2 et 3, les graphiques 1, 2 et 3, et la carte du trafic routier.

TOULOUSE MÉTROPOLE MALADE DE SA THROMBOSE CIRCULATOIRE URBAINE

LA 3^{ÈME} LIGNE (TAE) N'EST PAS LA SOLUTION

Le projet actuellement présenté se qualifie de « métropolitain ».

Or Toulouse Métropole ne comporte que 37 communes avec certes Toulouse comme centre, représentant plus de la moitié des habitants.

Le Syndicat des transports (SMTC) qui porte le projet dans le cadre de la révision du PDU dont il a la charge, en comprend 117.

Et cela dans une aire urbaine de plus de 450 communes!

Les stations proposées sont essentiellement concentrées dans le périmètre de la commune de Toulouse? Quelles justifications à cela?

Dès que la « frontière » de la commune est franchie, ce ne sont que des options qui sont présentées, options assorties d'apports financiers complémentaires pour les communes concernées (Labège, Colomiers, Blagnac), pourtant membres de Toulouse Métropole et du SMTC !!!

Qu'est-ce que Toulouse Métropole? Une communauté qui mutualise des projets structurants pour tous? Ou bien une mutualisation à but unique: développer le confort de mobilité de la ville centre?

Entre la commune de Toulouse et le périmètre du SMTC-Tisséo, il y a d'autres priorités pour améliorer grandement la mobilité pour tous.

Ainsi, l'opportunité de cette 3^{ème} ligne de métro doit être recadrée dans une approche plus globale des problématiques de mobilité, le PDU.

Le débat public, ce n'est pas la seule 3^{ème} ligne de métro, c'est le PDU.

LA THROMBOSE CIRCULATOIRE URBAINE TOULOUSAINE

ÉLÉMENTS D'ANALYSE (ÉLÉMENTS EXTRAITS DE L'ENQUÊTE MÉNAGES 2013 SUR LA GRANDE AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE)

1. Les heures de pointe

La répartition, heure par heure, du nombre de déplacements selon la tranche horaire de départ fait ressortir les heures de pointe du matin et du soir:



Nombre de déplacements selon la tranche horaire de départ

Près de la moitié (47 %) des déplacements sont concentrés sur les deux périodes de pointe:

- 17 % le matin de 7 h à 9 h;
- 30 % le soir de 16 h à 19 h.

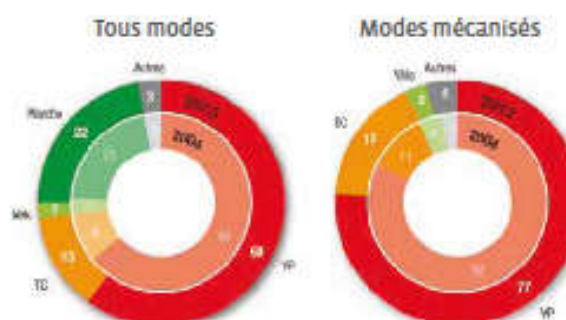
Entre 2004 et 2013, le nombre de déplacements a davantage augmenté pendant les périodes de pointe que pendant le reste de la journée: avec près de 120 000 déplacements supplémentaires (+7 %), ces périodes se sont encore élargies.

Ces pointes correspondent très majoritairement aux liaisons domicile – travail / lieu d'étude, aller et retour, associées à l'accompagnement et à la récupération des enfants à l'école, et autres motifs (loisirs, achats, visites...).

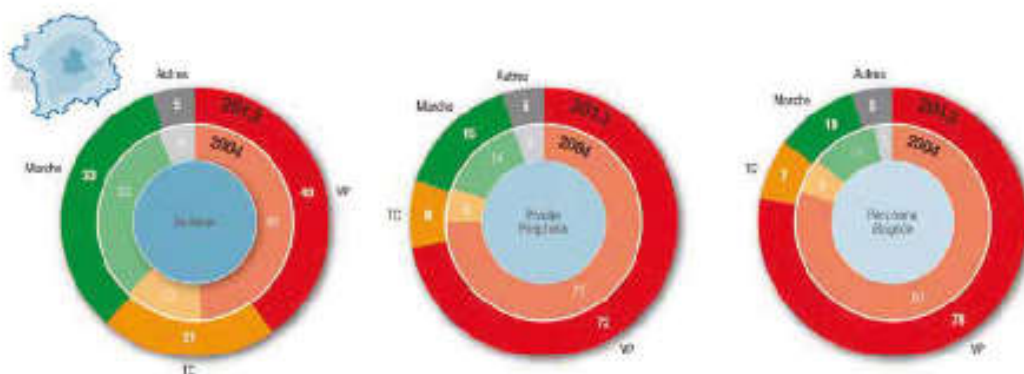
2. Les modes de déplacements

La voiture demeure le mode de déplacement principal: 60 % en 2013 (64 % en 2004), soit - 4 %.

Les transports en commun sont plébiscités: 13 % en 2013 (9 % en 2004), soit + 4 %.



Parts modales en 2004 et 2013 (en %)



Parts modales tous modes par territoire de résidence (en %)

Quant à l'évolution des modes de déplacements selon les lieux de résidence, l'étude fait le constat suivant:

«Un recul de la voiture qui concerne en premier lieu les Toulousains

Le recul de la voiture à l'échelle de la grande agglomération toulousaine cache de fortes disparités selon le territoire de résidence:

- les déplacements des Toulousains sont en forte baisse par rapport à 2004;
- au contraire, les habitants de la périphérie éloignée génèrent davantage de déplacements en voiture. La forte croissance démographique dans ce territoire peu dense et plus difficile à desservir en transports en commun a eu pour conséquence la progression des déplacements en voiture.»

IMAGES DE LA THROMBOSE CIRCULATOIRE TOULOUSAINE

Dans un article de « La Dépêche du Midi » de septembre 2015, le graphique ci-contre présente l'évolution du trafic routier journalier moyen à Toulouse entre 2008 et 2013, sur la rocade et une partie des « pénétrantes ».

Qu'en est-il de cette évolution de trafic sur les tranches horaires des 2 périodes de pointe (matin et soir)?

On peut raisonnablement penser que c'est bien là l'origine de la thrombose croissante de ce réseau.

Et la question actuellement sans réponse est:
Qu'apporte la 3^{ème} ligne de métro?

Combien de voitures en moins sur la voirie, en particulier sur la rocade?

Et par ailleurs:

Les LINEO sont présentés comme des équivalents de TCSP, alors qu'ils ne sont que des bus noyés dans la circulation: la ligne citée en exemple est un cas particulier sur un trajet facile à aménager.

Les LINEO n'ont pas grand-chose de structurant.

Enfin, aucune information sur la géolocalisation domicile - travail. C'est le trou noir! Aucune carte, en particulier sur les flux entre les zones de mobilité.



NOS REMARQUES

À PROPOS DE TRANSPARENCE (AU SENS AFFICHÉ PAR LA CNDP)

Dans les arguments du maître d'ouvrage pour justifier la pertinence de son projet, un black-out complet est instauré concernant les géolocalisations domicile – travail, alors que ces informations existent :

1. Données INSEE : des actifs recensés en 2012 par commune de résidence et commune d'emploi.

<http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/default.asp?page=recensement/resultats/2012/donnees-detaillees-recensement-2012.htm>

Aucun traitement des flux que ces données permettent de faire apparaître n'est présenté.

2. Données domicile – travail géolocalisées des salariés des entreprises en lien avec Tisséo :

Tisséo reconnaît en disposer, mais là encore aucun traitement n'apparaît dans un quelconque document (étude ou argumentaire). En outre, ces données sont en accès confidentiel pour le seul correspondant Tisséo ? Leur exploitation donnerait-elle des résultats contraires aux objectifs affichés ?

Nous espérons que l'étude complémentaire à dire d'expert mandatée par la CNDP éclairera ce sujet dans le thème de réflexion sur « la répartition des populations et des emplois sur le territoire ».

À PROPOS DE « GOUVERNANCE »

Nécessité d'une coordination étroite entre toutes les parties prenantes en matière de transport, permettant en particulier de prendre en compte le réseau ferroviaire existant, grand oublié de l'actuelle révision du PDU (voir la très éclairante contribution du collectif TUCK).

Pas besoin d'une structure statutaire, il suffit seulement d'une volonté politique de travailler et de construire ensemble ; cette volonté est absente depuis longtemps.

Faudrait-il que ce soit l'État, tant dénigré et présenté comme un frein, qui soit le « facilitateur » du dialogue en échange de ses capacités de financement, même si ces dernières sont réduites ?

Cette proposition de 3^{ème} ligne de métro est le motif essentiel de la révision du PDU 2012 (2015-2020), rebaptisé « Mobilités 2020-2025-2030 » ; elle remet en cause tous les projets structurants du PDU 2012.

Or, au vu de l'étalement urbain de l'agglomération toulousaine et de l'implantation de ses divers bassins d'emploi, en dehors des deux lignes de métro A et B, la faiblesse du maillage de son réseau structurant rend incontournable (sic) l'usage de la rocade ; d'où ses célèbres bouchons quotidiens.

Sur la base de la mise en lumière des flux de déplacements, dont particulièrement domicile – travail, il faut programmer (par phase) un réseau structurant tenant compte des besoins : en particulier le choix des transports en commun selon leur capacité de prise en charge de voyageurs, en adéquation à ces besoins.

A partir de ce réseau structurant, on pourra alors examiner l'opportunité d'une 3^{ème} ligne de métro favorisant au maximum l'intermodalité.

NOS PROPOSITIONS PAR ORDRE DE PRIORITÉ

1. Reprendre les propositions du PDU 2012, dont particulièrement le doublement des rames de la ligne A, prolongement de la ligne B vers Labège, réalisation du BUN avec bus en site propre et non en Linéo, les orientations de TCSP à 2015 – 2020, l'utilisation du réseau ferré cadencé au ¼ heure sur l'agglomération, mise en continuité des réseaux cyclable et piéton.
2. Ajouter deux franchissements, tous modes, de la Garonne, un au Nord et un au Sud (hypothèse d'un passage en tunnel sous Pech David).
3. En lien avec la mise à 4 voies de l'AFNT, enclencher la réflexion sur un Réseau Express Métropolitain valorisant l'étoile ferroviaire tant négligée.
4. Enfin, dans un souci permanent de favoriser l'intermodalité, lancer une réflexion sur l'opportunité d'une troisième ligne de métro assurant une meilleure interconnexion à ce maillage du territoire.

INFORMATIONS

cndp Commission nationale
du débat public

DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro
10 place Occitane - 31 000 - Toulouse T. 05 67 77 80 21
m3t@debatpublic.fr metroligne3toulouse.debatpublic.fr

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An4-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017



Monsieur le Maire
Mesdames/ Messieurs les Conseillers Municipaux
Des Communes du Nord et Nord/Est Toulousain

Objet: Déplacement dans l'agglomération Toulousaine
Projet de 3^{ème} ligne de métro à Toulouse

Castelginest, le 23 janvier 2017

Madame, Monsieur,

Nous avons participé activement au DEBAT PUBLIC «3ème LIGNE DE METRO TOULOUSE. En conclusion à ces réunions-débats, nous avons consigné nos remarques dans le CAHIER D'ACTEUR NORDENVIE, dont vous trouverez un exemplaire ci-joint.

Pour répondre à l'invitation du Président de SMTC-Tisseo de faire part de notre avis sur le Projet de Mobilité 2020-2025-2030, notre association ne peut décemment prendre une autre position que celle qui figure dans son cahier d'acteur, dont le titre résume la conclusion de notre réflexion :

« Pour l'Agglomération Toulousaine, la 3^{ème} ligne de métro (TAE) n'est pas la solution et n'est pas la priorité »

Nous tenons à préciser que ce n'est pas un « NON » à la 3^{ème} ligne, mais un « PAS MAINTENANT ». Pour répondre à l'urgence de la « thrombose circulatoire », il faut, avant tout, réaliser un maillage structurant permettant de donner d'autres solutions de déplacements dans l'agglomération que le passage obligatoire par le périphérique. C'est le sens de nos **propositions par ordre de priorité de notre cahier d'acteur**. Nous demandons à l'ensemble des élus de bien prendre en compte toute la richesse des questions et contributions apparues lors du débat public sur l'opportunité de la 3^{ème} ligne de métro TAE qui a bien souvent montré que ce sujet limité à la 3^{ème} ligne, relevait du projet de révision du PDU dans son ensemble.

Veuillez agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de mes sentiments respectueux.

Alain Lacombe
Président de NORDENVIE.



Domaine Planification et Programmation

ARRETE

PRESCRIVANT LA SUSPENSION DE L'ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE A LA 7ème MODIFICATION DU PLAN D'OCCUPATION DES SOLS (P.O.S) DE TOULOUSE METROPOLE, COMMUNE DE CASTELGINEST.

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment les articles L153-41 à L153-44 et R153-8 à R153-10,

Vu le Code de l'Environnement, et notamment les articles L123-14 et R123-22 ;

Vu le Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) de Toulouse Métropole, Commune de Castelginest approuvé par délibération du Conseil Municipal du 25 avril 1986, modifié par délibération du Conseil Municipal du 8 décembre 1988, du 14 février 2005 et du 18 février 2008 et par délibération du Conseil Communautaire du 9 juillet 2009 et du 11 octobre 2012, modifié de manière simplifiée par délibération du Conseil Communautaire du 23 juin 2011 et mis en compatibilité par Arrêté Préfectoral du 5 décembre 2013, modifié par délibération du Conseil de la Métropole le 25 juin 2015.

Vu la délibération de lancement du 30 juin 2016.

Vu l'arrêté du 7 octobre 2016 du Président de Toulouse Métropole prenant l'initiative de la mise en œuvre de la modification du P.O.S. de Toulouse Métropole, Commune de Castelginest,

Vu la décision en date du 13 octobre 2016 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Toulouse, désignant en qualité de commissaire enquêteur titulaire chargé de conduire l'enquête publique relative à la modification du Plan d'Occupation des Sols (P.O.S) : **Monsieur Jean-Jacques JONES**, et en qualité de commissaire enquêteur suppléant **Monsieur Alain VANZAGHI**;

Vu l'arrêté du 17 novembre 2016 et l'arrêté modificatif du 30 novembre 2016 du Président de Toulouse Métropole portant ouverture de l'enquête publique relative à la modification du P.O.S. de Toulouse Métropole, Commune de Castelginest,

Vu les pièces du dossier soumis à l'enquête publique ;

Considérant que le dossier mis à l'enquête publique requiert des modifications substantielles suite aux avis émis par certaines personnes publiques associées ;

Considérant que le Président de Toulouse Métropole, a informé Monsieur Jean-Jacques JONES, dès le 23 janvier 2017 de son intention de suspendre l'enquête publique et que celui-ci a émis un avis favorable par courriel en date du 24 janvier 2017.

Monsieur le Président arrête

ARTICLE 1 : Objet

L'enquête publique portant sur le projet de 7ème Modification du Plan d'Occupation des Sols (P.O.S) de Toulouse Métropole, Commune de Castelginest, ouverte du 21 décembre 2016 au 26 janvier 2017

1/2

Toulouse Métropole

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An4-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

par arrêté et arrêté modificatif du Président de Toulouse Métropole en date du 17 novembre 2016 et du 30 novembre 2017, **EST SUSPENDUE** à compter du 26 janvier 2017 à 12h00, pour une durée maximale de 6 mois.

ARTICLE 2 : Permanence du commissaire enquêteur

La permanence du commissaire enquêteur, initialement prévue le jeudi 26 janvier 2017 de 14h00 à 18h00 est **ANNULEE**.

ARTICLE 3 : Modalité d'information au public

Un avis au public faisant connaître la suspension de l'enquête sera publié dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le Département.

Cet avis sera affiché notamment au siège de Toulouse Métropole, à la Mairie de Castelginest et sur tous les emplacements prévus dans la Commune pour l'information du public.

L'avis au public sera également consultable sur le site internet de Toulouse Métropole (www.toulouse-metropole.fr) et de la Commune de Castelginest (www.mairie-castelginest.fr).

ARTICLE 4 : Modalités de reprise de l'enquête publique

Aux termes du délai de suspension de l'enquête publique, le public sera informé par voie de presse et par voie d'affichage des modalités de poursuite de l'enquête publique.

ARTICLE 5 : Exécution du présent arrêté

Monsieur le Président de Toulouse Métropole est chargé, de l'exécution du présent arrêté. Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de Toulouse Métropole.

Le présent arrêté fera l'objet d'un affichage au siège de Toulouse Métropole- 6, rue René Leduc, BP 35821 - 31505 Toulouse Cedex 5 - et à la Mairie de Castelginest durant la période de suspension de l'enquête publique.

Une copie du présent arrêté sera adressée à Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne et Monsieur le Maire de Castelginest.

Fait à Toulouse, le 24 JAN. 2017

La Vice Présidente



Annette LAIGNEAU

Le Président de Toulouse Métropole

Atteste exécutoire le présent acte

- Reçu à la Préfecture le : 24 JAN. 2017

- Publié par affichage :

- au siège de Toulouse Métropole, le : 24 JAN. 2017

- en mairie, le :

- Notifié dans la Presse :

Certifié exécutoire le :

La Vice Présidente

Annette LAIGNEAU

Toulouse Métropole

2/2

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An4-DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017



PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

Direction Départementale des Territoires

Toulouse, le 21 DEC. 2016

Service Territorial

Le Directeur Départemental des Territoires

Pôle Territorial Nord - UPP - GAT

à

Affaire suivie par : Christian Boissac

Téléphone : 05 81 97 73 06

Télécopie : 05 81 97 73 09

Courriel : christian.boissac@

haute-garonne.gouv.fr

M. le Président de la métropole

Toulouse Métropole

1 place de la Légion d'Honneur

BP 35821

31505 TOULOUSE CEDEX 5

Objet : Avis sur le projet de 7^{ème} modification du POS de Castelnest

Le projet de modification du Plan d'Occupation des Sols de la commune de Castelnest, transmis le 2 novembre 2016 appelle de ma part les observations suivantes.

* Garantir l'opportunité et la pertinence de l'urbanisation du secteur de Nauzeou

Au premier janvier 2015, Castelnest présente un taux de logement locatifs sociaux (LLS) de 10,58 % (467 logements locatifs sociaux pour 4415 résidences principales). Afin d'atteindre l'objectif de 25% de logements locatifs sociaux d'ici 2025, fixé par les lois solidarité et renouvellement urbain (SRU) et renforcement des obligations en matière de production de logement social, la commune devrait produire 636 logements locatifs sociaux (objectifs triennaux 2014-2016 atteints).

Dans ce contexte et afin de répondre aux prochains objectifs triennaux (2017-2020), le projet de modification propose l'ouverture à l'urbanisation de 8,5 hectares d'une zone d'urbanisation future (ZNA) établie sur 73 hectares. D'après le rapport de présentation, l'aménagement de ce secteur permettrait, à terme, la réalisation d'un programme de 425 logements dont 45 % de LLS.

Si cette volonté d'anticipation doit être remarquée, le recours à une procédure de modification du POS ainsi que les outils réglementaires mobilisés par la collectivité dans ce cadre n'apparaissent pas en mesure de garantir un aménagement pertinent à cette fin.

En effet, l'article L.174-4 du code de l'urbanisme, stipule : « Les plans d'occupation des sols maintenus provisoirement en vigueur en application des dispositions du présent chapitre ont les mêmes effets que les plans locaux d'urbanisme. Ils sont soumis au régime juridique des plans locaux d'urbanisme défini par le titre V du présent livre. Les dispositions de l'article L. 123-1 dans leur rédaction antérieure au 15 décembre 2000 leur demeurent applicables ».

Notamment, il est regrettable que le règlement porté au secteur ne mobilise pas les servitudes de mixité sociale prévues au titre V du code de l'urbanisme et compatibles avec les dispositions de l'article L.123-1 dans sa rédaction antérieure au 15 décembre 2000. En l'état, aucune disposition opposable ne garantit la réalisation des objectifs de production de LLS portés sur le secteur.

Par ailleurs, le site de Naucou appartient au territoire de cohérence urbanisme-mobilités n°3 fixé au SCoT GAT et relatif à la mise en œuvre d'un transport en commun en site propre sur le boulevard urbain nord (BUN). Ce périmètre de cohérence fait l'objet d'un contrat d'axe signé entre Toulouse Métropole et le Syndicat Mixte de Transport en Commun (SMTC). Ayant vocation à organiser une urbanisation corrélée et adaptée à la mise en œuvre progressive d'une desserte en transport en commun performant, le contrat propose un phasage opérationnel de l'urbanisation du périmètre sur 3 grandes périodes : 2012-2016, 2016-2020, 2020-2030 et au-delà. L'aménagement du site de Naucou est identifié au projet urbain de référence du secteur 4 avec une urbanisation programmée après 2025, une fois prolongé le BUN et mis en œuvre TCSP performant programmé. Le projet de plan de déplacement urbain (PDU) arrêté le 19 octobre 2016 ne remet pas en question le calendrier de desserte du site par un transport en commun puisqu'est retenue la mise en œuvre d'une ligne Linéo à horizon 2025.

Au regard de la temporalité de l'aménagement urbain prévu sur le secteur Naucou à partir de 2025 et de l'absence d'outil d'encadrement de la production de logements sociaux, il apparaît que la seule modification du POS présentée n'est pas en mesure de garantir la pertinence de l'urbanisation du secteur de Naucou quant aux problématiques de réalisation des objectifs de production de LLS portés sur le secteur, d'utilisation rationnelle du foncier, de bonne mise en œuvre des ambitions de mixité ainsi que de déclinaison de la cohérence urbanisme-mobilités. Si, pour raisons d'incompatibilité des échéances, ce projet d'aménagement ne pouvait être intégré aux travaux actuels d'élaboration du PLUHI de Toulouse Métropole, la poursuite de la présente procédure de modification devrait être conditionnée à l'engagement des démarches suivantes :

- la mise en œuvre de servitudes de mixité sociale autorisée par les dispositions de l'article L.174-4 du code de l'urbanisme
- l'accroissement de la maîtrise foncière publique (collectivité, EPFL) d'une partie significative du secteur afin d'en garantir l'aménagement durable
- la mise à jour du contrat d'axe en pacte urbain visant une bonne adéquation de l'urbanisation et de l'offre en transport en commun avec pour objectif la mise en œuvre d'une offre Linéo à horizon 2025. Dans ce cadre, l'adaptation du tracé des lignes de transport existantes pourrait constituer une solution transitoire envisageable.

Au-delà, l'exposé de la justification de l'ouverture à l'urbanisation du secteur au regard des capacités existantes porté à la délibération du conseil métropolitain du 6 octobre 2016 identifie un potentiel théorique d'urbanisation du foncier non bâti en tissu constitué évalué à 750 logements. Bien que théorique, un tel potentiel questionne la nécessité d'une ouverture à l'urbanisation rapide du secteur de Naucou en relation avec la poursuite des objectifs de mixité sociale. Aussi, un travail d'analyse complémentaire devra évaluer et localiser le potentiel mobilisable en intensification de façon opérationnelle (accessible, libérable, aménageable), identifier les outils adaptés de mise en œuvre de la mixité et conclure sur l'opportunité d'une urbanisation à court terme du site de Naucou.

✕ Ambition revue à la baisse du programme de l'Emplacement Réserve Logement

Le deuxième point présenté au projet de modification vise à la réduction du programme de logements attendu sur l'emplacement à l'occasion d'une précédente procédure d'évolution du POS mise en œuvre en 2015. Initialement fixé à 60 logements ou 5000 m² de surface de plancher dont 50 % minimum affecté à du logement locatif social (30 LLS) et 10 % minimum à de l'accession sociale (6 logements), le programme est réduit à 25 logements ou 1950 m² de surface de plancher comprenant 50 % de logements locatifs aidés (dont 10 % de logements en accession sociale à la propriété (soit 11 LLS et 2 logements locatifs aidés).

Sur un emplacement de 4878 m², la surface de plancher admissible est ainsi divisée par 2,5 tandis que les objectifs de production de logements locatifs aidés sont réduits par 3. Compte tenu de la situation communale vis-à-vis de la poursuite des objectifs de mixité (cf. première partie) et considérant que le seul motif de correction d'une erreur matérielle ne peut être considéré suffisant,

les évolutions ainsi apportées à cet emplacement réservé renvoient un signal négatif. Des arguments supplémentaires sont attendus en l'absence desquels le programme de logements fixé à l'emplacement réservé devra être maintenu dans ses dispositions originelles.

X La procédure retenue

S'agissant de l'ouverture à l'urbanisation de la zone 2NA (secteur Nancon) créée il y a plus de 9 ans et considérant que les acquisitions foncières réalisées par la collectivité ne sont pas significatives, la procédure relève d'une révision générale et non d'une modification (L. 153-31 4°).

A ce stade, l'ouverture de la zone de Nancon paraît prématurée. Elle pourrait néanmoins s'envisager dans le cadre des travaux en cours sur le PLUiH et/ou de la mise à jour du contrat d'axe ou pacte urbain afin de prévoir les conditions d'aménagement et de desserte en TC du secteur dans l'attente de l'arrivée du BUN. Le PLUiH permettra également de définir les exigences d'aménagement durable sur le secteur par le biais d'une OAP : programme de logements attendu (nombre, typologies...), densité envisagée, phasage, qualité architecturale et formes urbaines, desserte et connexion au tissu urbain avoisinant, intégration paysagère, ambiance urbaine et qualité des espaces publics... De telles exigences apparaissent nécessaires à une utilisation rationnelle du foncier ainsi qu'à la bonne mise en œuvre des fortes ambitions de mixité sociale portées sur le secteur.

* * * * *

Au regard des trois observations ci-dessus exposées, j'émetts un **avis défavorable** au projet de 7ème modification du POS de Castelginest.

Cet avis sera porté à la connaissance du commissaire enquêteur et joint au dossier d'enquête publique.

Les services de la direction départementale des territoires restent à votre disposition pour tout échange relatif aux modalités de prise en compte des différentes observations formulées.

Le Directeur Départemental des Territoires



Philippe KAJIN



**SYNDICAT MIXTE D'ETUDES POUR ENTREPRENDRE ET METTRE EN OEUVRE
LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE
DE LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAINE**

Toulouse, le **17 JAN. 2017**

**Monsieur Jean-Jacques JONES
Commissaire enquêteur
pour la 7^{ème} modification du POS
de Toulouse Métropole-commune de Castelnest
4, rue René Leduc
BP37 821
31505 TOULOUSE Cedex 5**

Affaire suivie par :
Mlle le PINARD CARTIER
Tel : 05 34 42 42 52

Objet : 7^{ème} modification du POS de Toulouse Métropole, commune de Castelnest.

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

La 7^{ème} modification du POS de TM-commune de Castelnest comporte plusieurs objets et notamment l'ouverture, en zone INAc, d'un secteur au lieu dit « Naucaou », (8,5 ha, non bâtis), destiné à l'accueil d'environ 425 logements, dont la moitié en logements aidés.

Au regard du SCoT, il est, tout d'abord, rappelé que la création de ce secteur conduirait à mobiliser 1 pixel mixte supplémentaire, au sein du périmètre de contrat d'axe n°3, portant à 32 % d'ouverture les territoires d'extension urbaine identifiés (pixels sur des zones d'urbanisation future, naureles ou agricoles), pour ce périmètre de contrat d'axe, sur la commune de Castelnest.

Il est précisé que ces 32 % de potentiels, sous pixels ouverts dans le POS, sont constitués :

- de secteurs ayant fait l'objet d'une urbanisation depuis le 1^{er} janvier 2010,
- de secteurs dont l'urbanisation est en cours (ou prochaine), situés dans la continuité ou tissu urbain existant,
- et d'autres secteurs plus excentrés, mais ouverts au POS antérieurement au 1^{er} janvier 2010.

Il est, ensuite, rappelé que le développement urbain au sein des périmètres de contrat d'axe (localisés au sein de la Ville intense) doit faire l'objet d'une attention toute particulière quant à la mise en oeuvre du principe de cohérence urbanisme-transport. Ainsi, en l'absence de leur desserte attractive par un Transport en commun en site propre (TCSP) ou par un Transport en commun (TC) performant ou structurant au moment de l'ouverture de ce type de potentiel d'extension, le maître d'ouvrage du PLU doit-il démontrer et justifier que le développement urbain (tant en extension qu'en intensification) s'accompagnera d'une évolution adaptée (le cas échéant, phasée) de l'offre de mobilité et de TC. Cette justification peut, tout particulièrement, être apportée par une convention (de type « contrat d'axe ») conclue entre le ou les maîtres d'ouvrage de PLU, la ou les Autorités organisatrices de transport (AOT) et le ou les maîtres d'ouvrages des voies et espaces publics concernés,

Ces deux termes étant désormais retenus dans la 1^{ère} révision du SCoT, en cours de finalisation et qui sera approuvée en 2017.

**SMEAT: 11, boulevard des Récollets - CS 97 802 - 31 078 TOULOUSE CEDEX 4
Tel : 05 34 42 42 80 - Fax : 05 34 41 24 09 - Email : smeat@scot-toulouse.org**

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An4-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

s'inscrivant dans les objectifs du SCoT et, en particulier, dans l'organisation des transports et de l'intermodalité au sein des bassins de mobilité qu'il recommande.

Ce développement urbain pour aussi, jusqu'à 20% maximum de mobilisation des potentiels d'extension, être justifié par le maître d'ouvrage du PLU s'il est effectué à proximité d'équipements et de services, ou situé dans une zone desservie par un transport en commun existant, et s'il ne présente pas d'incompatibilité avec la réalisation ultérieure d'une desserte en C performant. De ce point de vue, la notice de la présente modification du POS indique que l'ouverture à l'urbanisation du secteur de Naucou figure dans le usage de développement urbain décrit par le contrat d'axe n°3 dont la Convention de cohérence urbanisme/transport, entre la Grand Toulouse et Tisséo SMTC, a été signée en juillet 2012. Toutefois, cette convention ne prévoit l'ouverture de ce secteur qu'au-delà de 2025, une fois l'aménagement du Boulevard urbain noir (BUN) achevé entre Launaguet et Castelnest (aménagement qui n'est pas réalisé à ce jour).

Il apparaît donc qu'en l'état actuel, les termes de cette convention ne permettent pas de justifier la compatibilité, avec le SCoT, de l'ouverture du secteur de Naucou.

Afin d'explicitier ce point, et la manière dont doit s'apprécier la compatibilité au regard du principe de cohérence urbanisme-transport, le SMFAT souligne qu'il est loisible, aux co-signataires du contrat d'axe n°3 (au vu de l'évolution éventuelle de leurs programmations respectives), et sous réserve du respect de ce principe et des autres orientations du SCoT, de faire évoluer, par avenant, la Convention cohérence urbanisme/transport qu'ils ont conclue en 2012, voire de la refondre complètement si certaines de ses dispositions initiales devaient être considérées comme caduques ou très significativement modifiées. En outre, et dans ce cas (dans l'attente d'une telle refonte), on peut aussi considérer que le maître d'ouvrage du PLU conserverait la possibilité d'ouvrir jusqu'à 20% des potentiels d'extension de la commune, s'il la justifie, dans le respect du cadre et des principes rappelés ci-dessus (ce qui impliquerait aussi, dans le cas présent, de reformer des secteurs, ouverts et non bâtis sous pixels, mais moins bien localisés au regard des orientations du SCoT, pour revenir au-dessous des 20%).

Les autres points de la 7^{ème} modification du POS de Toulouse Métropole, commune de Castelnest, n'appellent pas d'observations, au regard du SCoT.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'assurance de ma considération distinguée.


Le Directeur du SMFAT
Directeur
des Projets
Jacques ENGRAND

Copie à Monsieur le Maire de Castelnest et à monsieur le Président de Toulouse Métropole.



Révision du PDU Mobilités 2025-2030

Avis de l'association 2 Pieds 2 Roues en tant que Personne Publique Associée Février 2017

Sommaire

Synthèse de la position de 2 pieds 2 roues	2
Un manque d'ambition.....	2
Un PDU non conforme à sa définition.....	2
Un investissement massif dans les modes actifs serait bien plus efficace	2
Nos 5 propositions phares	2
Notre avis	2
Analyse du PDU.....	3
Objectifs du PDU.....	3
Un impact sur la qualité de l'air mal évalué qui provoque des doutes	3
Une ambition médiocre en termes de parts modales	3
Une absence de volonté de restreindre l'usage de la voiture	4
Des mesures en faveur de modes actifs timides.....	4
Des questionnements sur la sincérité des coûts projetés du métro.....	5
Notre avis	5
Propositions pour les modes actifs.....	6
1- Propositions globales	6
2- Aménagements	7
2-1 Réseau Express Vélo (REV).....	7
2-2 Cheminement et espaces piétonniers	7
2-3 Carrefours à feu et traversées de chaussée.....	7
2-4 Stationnement vélos et lutte contre le vol.....	8
3- Apaisement - Partage - Redistribution	9
3-1 Apaisement- Ville 30	9
3-2 Partage de l'espace et diminution de l'usage de la voiture et des deux roues motorisés.....	9
4- Services	10
4-1 Intermodalité	10
4-2 Location de vélos	10
4-3 Atelier d'auto-réparation, développement du recyclage des vélos et pièces d'occasion	10
5- Sensibilisation-Incitation-Communication	11
5-1 Éducation des usagers	11
5-2 Incitation	11
5-3 Communication.....	11

Synthèse de la position de 2 pieds 2 roues

Un manque d'ambition

L'association 2 pieds 2 roues souhaite que cette révision du PDU, qui est assortie d'un budget conséquent et inédit (3,8 milliards d'euros), fixe des objectifs ambitieux sur les gains de part modale des modes actifs et des transports en commun, corollaire indispensable à la baisse de la circulation automobile et de la pollution de l'air qui lui est associée.

Malheureusement, nous déplorons le **manque d'ambition** et une rentabilité très faible de cet investissement.

La diminution espérée de la part de la voiture est en effet de seulement 5 points alors que l'augmentation de celle du vélo n'est que de 1 à 3 % tandis que celle de la marche est de seulement 1 %.

Un PDU non conforme à sa définition

Cette faible baisse de la part de la voiture se traduira dans les faits par **une hausse de la circulation automobile**, étant donnée la croissance de l'agglomération Toulousaine. Cette hausse discrédite le PDU dont l'objectif est une baisse du trafic automobile en valeur absolue et pas seulement en part modale.

Un investissement massif dans les modes actifs serait bien plus efficace

Ce manque d'efficacité du PDU est dû à une **volonté délibérée de ne pas contraindre l'usage de la voiture**, en construisant de surcroît de nouvelles infrastructures routières, et de diriger la majeure partie des investissements dans un mode de transport lourd (la 3^{ème} ligne de métro), dont le coût kilométrique est exorbitant et qui ne redistribue pas l'espace public. L'association 2 pieds 2 roues **propose de rediriger cet investissement vers les modes actifs et un réseau de transports en commun de surface** qui irriguerait toute l'agglomération, et **soutient les propositions de l'AUTATE**. **L'usage de l'automobile doit être contraint** afin de diminuer son usage.

La mise en œuvre de nos propositions permettra une **diminution de 21 points de la part de la voiture**, et une diminution effective du nombre de voitures en circulation, avec la répartition suivante :

	2013	2030 PDU Tisséo	2030 PDU 2 pieds 2 roues et AUTATE
Vélo	2%	3 à 5%	10%
Marche à pied	23%	23 à 25%	30%
Transports en commun	14%	17 à 19%	20%
Voiture et autres	61%	51 à 57%	40%

Comparaison des parts modales sur le périmètre PTU

Nos 5 propositions phares

- Augmenter le budget annuel modes actifs de 16 à **40 millions d'euros** pour l'ensemble du PTU (hors aménagements structurants de voirie type TCSP, ZAC, réfection totale de voirie, création de ligne de métro).
- Déploiement d'un **Réseau Express Vélo (REV)** sur l'ensemble du PTU.
- **Généralisation de la limitation à 30 km/h** sur toutes les zones urbaines du PTU, à l'exception des rocades et axes structurants.
- Mise en place d'une **zone piétonne sur tous les centres-villes** des communes du PTU ainsi que dans les faubourgs de Toulouse.
- Mise en place d'une **Contribution Routière Urbaine (CRU)**, s'apparentant à un péage urbain, sur la ville de Toulouse, à généraliser progressivement sur l'ensemble du PTU.

Notre avis

L'association 2 pieds 2 roues émet **un avis défavorable** à la révision du PDU.

Analyse du PDU

Objectifs du PDU

L'association 2 pieds 2 roues souhaite que cette révision du PDU, qui est assortie d'un budget conséquent et inédit (3,8 milliards d'euros), fixe des objectifs ambitieux sur les gains de part modale des modes actifs et des transports en commun, corollaire indispensable à la baisse de la circulation automobile et de la pollution de l'air qui lui est associée. Il est utile de rappeler à ce stade que l'objectif d'un plan de déplacement urbain, tel que défini à l'article 1214-2 du code des transports, est la diminution du trafic automobile et doit aboutir à une amélioration de la qualité de l'air.

Un impact sur la qualité de l'air mal évalué qui provoque des doutes

L'agence de Santé publique France évalue à 48 000 le nombre de victimes annuelles liée la pollution de l'air, soit 9 % de la mortalité nationale (source : www.santepubliquefrance.fr). La moitié de la pollution de l'air provient de la circulation motorisée. Les enjeux de mobilité sur l'ensemble de la zone urbaine toulousaine sont donc immenses tant en termes sanitaires qu'écologiques mais aussi économiques.

L'amélioration de la qualité de l'air est mise en avant par ce projet de PDU qui annonce une forte baisse de l'émission de NO₂ d'ici 2030, conséquence des « actions du Projet Mobilités, combinées au renouvellement du parc automobile ». Cette affirmation n'est malheureusement étayée d'aucune méthodologie permettant de la justifier, ni de comparaison avec un scénario au fil de l'eau permettant d'isoler les effets du PDU d'un progrès attendu et peut-être excessivement optimiste de la motorisation des véhicules. De plus, seule la diminution des NO₂ est mise en avant, alors que les pics de pollution sont principalement provoqués par les particules fines, dont la diminution n'est pas chiffrée. De la même manière le chiffrage des émissions de CO₂, responsables du changement climatique, n'est ni détaillé, ni justifié, ne permettant pas de comprendre les impacts directs du PDU sur celui-ci.

Ce manque de transparence dans les calculs de l'impact du PDU sur la qualité de l'air, qui est pourtant un des objectifs majeurs du PDU, tend à montrer l'absence d'efficacité du PDU pour améliorer la qualité de l'air.

Une ambition médiocre en termes de parts modales

Comme énoncé en introduction, cette révision du PDU est assortie d'un budget conséquent et inédit (3,8 milliards d'euros). Le PDU doit donc fixer des objectifs ambitieux sur les gains de part modale des modes actifs et des transports en commun, et une forte baisse de la circulation automobile.

Malheureusement, nous déplorons le manque d'ambition et une rentabilité très faible de cet investissement :

- Selon le projet Tisséo-SMTC de révision PDU, 3,8 milliards d'euros d'investissement dans les TC conduiraient à un gain de part modale maximum de 5 points pour les TC, soit au mieux 760 millions d'euros par point gagné de part modale TC.
- Avec notre plan de 600 millions d'euros sur 15 ans, la part modale des modes actifs gagnerait 15 points (vélo +8 pts et marche +7 pts), soit 40 millions d'euros par point gagné de part modale modes actifs

	2013	2030 PDU Tisséo	2030 PDU 2 pieds 2 roues et AUTATE
Vélo	2%	3 à 5%	10%
Marche à pied	23%	23 à 25%	30%
Transports en commun	14%	17 à 19%	20%
Voiture et autres	61%	51 à 57%	40%

Comparaison des parts modales sur le périmètre PTU

Ces objectifs ont été fixés en prenant pour référence des villes françaises et européennes qui ont atteint aujourd'hui ces parts modales.

L'investissement dans les modes actifs proposé par 2P2R est donc à minima 20 fois plus efficace que

l'investissement dans les transports en commun inscrit au projet du PDU du SMTC-Tisséo.
Pourquoi Tisséo-SMTC et les collectivités locales ne saisissent-ils pas une telle opportunité pour être enfin efficaces vis-à-vis d'un des objectifs principaux au regard de la loi ? Le code des transports demande explicitement via le PDU la diminution du trafic automobile sur tout le PTU.

Une absence de volonté de restreindre l'usage de la voiture

Cette révision du PDU est marquée par une absence de volonté de restreindre l'usage de la voiture.
Cette absence de volonté se remarque tout d'abord par la sémantique utilisée au fil des pages du document : page 71 « L'automobile a toute sa place dans l'organisation de la mobilité » ; page 75 « le développement des alternatives à la voiture ne suffiront pas à satisfaire les besoins » ; page 92 « Améliorer les liaisons routières transversales ».
Cette absence de restriction se retrouve naturellement dans les projets listés dans le PDU : le tramway canal qui devait prendre de la place à la voiture est abandonné, et la vocation routière du canal du midi se trouve confirmée page 80 « les boulevards du canal du midi (...) avec toutefois le maintien d'une bonne capacité routière (2x2 voies continues). ». Le projet privilégie la 3^{ème} ligne de métro, qui ne prend pas de place à la voiture.

On retrouve la même timidité dans les mesures liées à la pollution de l'air, qui se veulent le moins contraignantes possibles. Seul l'abaissement des limites de vitesse est envisagé sérieusement. La mise en place de « zones de circulation restreinte » reste cantonnée à « une étude de préfiguration d'un dispositif de gestion de la circulation automobile en cas de pic de pollution » (page 180). Pour un document valant planification pour les 15 prochaines années, nous estimons que c'est irresponsable.

Mais au-delà de cette absence de limitation de la circulation automobile, le PDU devient même paradoxalement planificateur d'aménagements routiers. Celui-ci acte notamment la transformation du boulevard Eisenhower en rocade 2x2 voies alors que dans le PDU 2012 il est prévu de l'aménager en boulevard urbain avec voies de bus ! On y retrouve également des projets d'aménagements d'échangeurs sur la rocade et des projets de liaisons transverses. Ces projets n'ont pas leur place dans le PDU, qui a pour vocation de limiter la circulation automobile.

Des mesures en faveur de modes actifs timides

L'extension des zones piétonnes est timidement évoquée dans le document page 130 : « il s'agit de développer le plateau piétonnier en centre-ville et d'étudier l'extension vers les faubourgs toulousains » ; « Pour les communes de l'agglomération : il s'agit de poursuivre ou d'entamer la réalisation d'aménagements en faveur des piétons dans les centres-villes ». Malheureusement, ces bonnes intentions ne se traduisent pas en des projets concrets, et le document se contente de lister les projets déjà planifiés à Toulouse.

Alors que les projets routiers ou de transports en commun sont précis et chiffrés, ceux concernant les modes actifs sont très flous. On découvre un « principe » de réseau express vélo » assortie d'une carte restreinte à Toulouse métropole, l'extension du plateau piétonnier n'est pas précisé alors que seul projet concret d'aménagement cyclable concerne un axe est-ouest (Saune/Touch) sans plus de précision.

Concernant le développement du vélo, le PDU propose que le SMTC devienne coordinateur de la politique cyclable page 126 : « Le Projet Mobilités propose trois axes d'intervention, à décliner par les autorités compétentes, mais nécessitant une coordination que le SMTC se propose de mettre en place. » Cette idée est intéressante car il n'y a à ce jour que peu de coordination entre les politiques cyclables des différentes intercommunalités. Cette coordination permettrait également de s'assurer que les sommes inscrites au PDU sont bien investies. Cela n'a pas été le cas jusqu'à présent, et seul Toulouse Métropole a investi la somme prévue (11 millions d'euros sur les 16 prévus au total) depuis 2012.

La limitation de la vitesse à 30 km/h, que nous proposons de généraliser sur toutes les zones urbaines du PTU, à l'exception des rocades et axes structurants, est abordée page 134, avec une carte de principe qui semble être en accord globalement avec nos propositions. Malheureusement la mise en œuvre est bien plus floue : « Les communes devront mener une réflexion globale sur leur territoire afin de déterminer les secteurs sur lesquels cette action est à mettre en œuvre. Elles mettront en place progressivement les aménagements les plus adaptés à la fonction et à l'usage des voies concernées. »

Des questionnements sur la sincérité des coûts projetés du métro

Le maître d'ouvrage nous propose le chiffrage suivant comme base de l'estimation du coût :

- coût du km souterrain: 120 à 140 millions d'euros du km (matériel roulant compris)
- coût du km en viaduc : 70 à 80 millions d'euros du km (matériel roulant compris)
- coût du km ras le sol: 45 à 55 millions d'euros du km (matériel roulant compris)

Pour une longueur totale de 28km avec 60% de souterrain, on obtient un coût total de :

- 16,8 km en souterrain à 120 millions/km : 2,016 milliards
- 11,2km en aérien viaduc à 70 millions/km : 784 millions
- Total : 2,8 milliards (pour 2,13 milliards annoncés)

Ainsi, si le ratio 60% souterrain et 40% aérien est maintenu, **on pourrait atteindre un dépassement de 600 millions à 1 milliards d'euros** suivant les fourchettes d'estimations.

Si on veut conserver le budget, il faudrait réaliser des coupures urbaines extrêmement fortes avec un tracé presque totalement aérien, autant parler dans ces conditions de réaliser une ligne de tram.

Notre avis

L'association 2 pieds 2 roues propose de rediriger l'investissement vers les modes actifs et un réseau de transports en commun de surface qui irriguerait toute l'agglomération, et soutient les propositions de l'AUTATE.

Sur la base de cette analyse, **l'association 2 pieds 2 roues émet un avis défavorable à la révision du PDU.**

Nous formulons les propositions exposées ci-après afin que le PDU ait une réelle efficacité.

Propositions pour les modes actifs

1- Propositions globales

De manière globale pour les modes actifs (marche et vélo), l'association 2 pieds 2 roues propose de :

- **Allouer un budget annuel de 40 millions d'euros (au lieu de 16 actuellement) pour l'ensemble du PTU** (hors aménagements structurants de voirie type TCSP, ZAC, réfection totale de voirie, création de ligne de métro).
- Créer un schéma directeur cyclable sur l'ensemble du PTU qui assemble avec cohérence les schémas directeurs des différentes collectivités concernées. Ce travail d'axes structurants nécessite des études spécifiques sur les besoins et les possibilités techniques qui pourront être menées par un bureau d'étude. Il est important de ne pas focaliser sur le centre ville de Toulouse, y compris pour les piétons. Ce schéma directeur pourra être coordonné par le SMTC comme proposé dans le PDU.
- Pour maintenir la qualité de l'ensemble du réseau cyclable, étendre l'utilitaire Vélobs (<http://velobs.2p2r.org/>) à tout le PTU en partenariat avec les associations locales d'usagers du vélo au quotidien et les collectivités.
- Mettre en place une charte technique uniforme sur l'ensemble du PTU pour guider à ces réalisations, elle concernera les aménagements cyclables, piétonniers, les abords des écoles et les zones apaisées (zones 30, de rencontre, aires piétonnes).
- Passer toutes les zones 30 et portions limitées à 30 km/h à double sens cyclable (code de la route) d'ici fin 2017.
- Equiper tous les franchissements de rocade, qui constituent souvent des discontinuités majeures, d'aménagements cyclables et de trottoirs confortables.
- D'une manière générale, la prise en compte des modes actifs par tous les projets d'urbanisme. Tout pôle d'activité ou d'habitation devra être situé à moins d'1 km d'un axe cyclable structurant.
- L'extension hors agglomération de la loi sur l'air (LAURE - qui oblige à la création d'un aménagement cyclable pour toute création ou réfection de voirie en agglomération), y compris en cas de réfection du revêtement.
- Que les réflexions d'aménagement et de plan de circulation n'aient pas pour but de fluidifier le trafic automobile mais de hiérarchiser les modes de transports en donnant priorité aux TC et aux modes actifs.

2- Aménagements

2-1 Réseau Express Vélo (REV)

Dans le cadre du réseau structurant, **il est proposé de mettre en place un “réseau express vélo” (REV)** qui permettra d'irriguer tout le PTU par des aménagements continus, lisibles et confortables et présentant un véritable saut qualitatif. **Le budget alloué au déploiement des REV sera de 20 millions d'euros par an.**

Feuille de route REV :

- Élaborer une Charte technique REV sur le territoire PTU.
- Cartographier le réseau.
- Évaluer le coût.
- Voter le budget par les collectivités compétentes.
- Programmer la réalisation ligne par ligne à raison d'une ligne par an.

Les tracés devront desservir l'aire urbaine en toile d'araignée, c'est à dire favoriser les échanges périurbains-centre mais aussi les connexions inter-périurbaines.

Une cohérence de connexions sera recherchée entre le REV et les voies vertes, dont celles programmées par le schéma directeur départemental.

2-2 Cheminement et espaces piétonniers

Nous proposons de :

- **Mettre en place une zone piétonne sur tous les centres-villes des communes du PTU ainsi que dans les quartiers et faubourgs de Toulouse** pour y favoriser une dynamique et une identité de vie de quartier. Exemples toulousains : rues Bayard, Colombette, Lois, Metz, Pont Neuf, rue de la République, pont du halage de Tounis...
- Développer un plan de déplacement "piétons", en privilégiant les zones de rencontres, les connexions intra et inter quartiers, les passerelles (fleuve, rivières, rails, autoroutes/rocade).
- Développer des espaces publics qualitatifs avec la végétalisation des murs, toitures et places, des zones de repos, du mobilier urbain (bancs, poubelles...), fontaines, ombre aux arrêts bus/tram.
- Mettre en place un programme de mise aux normes de tous les trottoirs (largeur mini 2 mètres). Si contrainte de place dans les rues de desserte, créer des zones de rencontre.
- Mettre en place un programme de mise aux normes accessibilité.
- Réserver les petites rues de desserte de quartier aux seuls riverains avec de simples panneaux “aire piétonne” et “interdit sauf riverains”.
- Mailler les quartiers par des servitudes de passage (par exemple éviter que la fermeture d'une résidence interdise le cheminement piéton).

2-3 Carrefours à feu et traversées de chaussée

Carrefours à feux

Les carrefours à feu seront systématiquement équipés du cédez le passage cycliste au feu et d'un sas vélo qui devra être bien visible sur l'ensemble des communes du PTU, et pas que sur la ville de Toulouse où cette généralisation est en cours. Une visibilité accrue pourra être expérimentée (aplat vert).

Sur certaines artères, tels les boulevards, ils seront synchronisés de manière à ce que les cyclistes puissent passer au vert à chacun d'eux à une vitesse d'environ 20 km/h ("onde verte").

Traversées piétonnes:

Le "vert intégral" sera expérimenté : on pourra sur certains carrefours à haute densité piétonne proposer une traversée piétonne sur toutes les branches du carrefour en même temps. Tous les véhicules sont au rouge sur les 4 branches. Possibilité de traverser en diagonale.

Feux sur passages piétons en section courante : changement de paradigme, par défaut le piéton est au vert, la voiture rouge. Si un véhicule arrive, alors le piéton passe au rouge et le feu voiture au vert.

Pour l'ensemble des traversées piétonnes régulées par feu : diminution des temps d'attente piéton (45s max) et augmentation des temps de traversée (un bouton poussoir pourra permettre de rallonger la durée de traversée pour les publics plus lents).

Les traversées seront équipées de lignes d'arrêt avancées continues larges (ex : Slovénie).

Doubler les détections par caméra d'un bouton poussoir, installer un chronomètre près du feu piéton qui indique la durée d'attente et la durée avant la fin de la traversée (comme dans certains pays - Canada).

Systématiser les trottoirs traversants où la chaussée est à hauteur du trottoir et non l'inverse.

2-4 Stationnement vélos et lutte contre le vol

Afin de lutter contre le vol des vélos nous proposons de :

- Élaborer un Schéma directeur stationnement PDU (arceaux + parkings sécurisés) à partir des besoins, avec prise en compte des vélos spéciaux (vélo cargo...)
- Aménager un espace vélo sécurisé dans tous les parkings en ouvrage (à l'image de celui du Capitole).
- Positionner des consignes collectives sur la voirie dans l'urbain dense, pour tous les riverains n'ayant pas de local vélo dans leur immeuble.
- Lancer une étude comparative pour identifier la meilleure solution de stationnement sécurisé, constatant que le parking de Basso Cambo connaît de nombreux vols, au contraire de la vélostation de Matabiau.
- Systématiser les abris/parkings vélos/trottinette dans chacun des bâtiments publics et scolaires des collectivités du PTU.
- Développer le Bicycode par les collectivités (journées de marquage offert par la collectivité).
- Impliquer les forces de police pour lutter contre les réseaux de vol de vélo.
- Augmenter les capacités et la qualité des stationnements vélo en entreprise et opérations d'aménagement (PLUi).

3- Apaisement - Partage - Redistribution

3-1 Apaisement - Ville 30

Nous proposons que **l'ensemble des zones urbaines du PTU (en agglomération au sens du code de la route) passe à une vitesse par défaut de 30 km/h (ville 30)**, à l'exception des rocade et axes structurants.

En attendant cette généralisation, les zones 30 devront être particulièrement visibles et repérables. Nous proposons une réalisation homogène sur le PTU avec pictogrammes "zone 30" peints au sol en accompagnement des coussins lyonnais en début de zone et tous les 200m.

3-2 Partage de l'espace et diminution de l'usage de la voiture et des deux roues motorisés

Afin de mieux limiter l'usage de la voiture et mieux partager l'espace public nous proposons de :

- **Mettre en place une Contribution Routière Urbaine (CRU), s'apparentant à un péage urbain, sur la ville de Toulouse, à généraliser progressivement sur l'ensemble du PTU.** Le principe serait le suivant : grâce à un réseau de caméras, chaque voiture en circulation paierait une contribution identique au prix unitaire d'un billet de transports en commun, valable pour la même durée. Ce montant serait majoré en cas de pic de pollution. Les fonds ainsi récoltés serviraient à financer les projets du PDU.
- Augmenter le tarif des péages autour de Toulouse *via* la mise en place d'une taxe servant à financer les projets du PDU.
- En amont des pics de pollution, restreindre la circulation des véhicules motorisés sur la base de la vignette Crit'Air et abaisser les limitations de vitesse de 20 km/h.
- Ouvrir à la circulation des vélos l'ensemble des voies de transports en commun en site propre.
- Mettre en place un Plan modes actifs école/collège/lycée/université : aménagements cyclistes et piétons au minimum sur un rayon de 500 mètres autour de l'établissement. Éloigner le "dépose minute" de l'entrée de l'établissement.
- Etablir un plan de circulation par quartier. Le plan de circulation a pour but de réduire le trafic automobile et non de le fluidifier. Casser les axes de transit au sein des quartiers. Supprimer le transit en zone 30 et zone de rencontre.
- Réaménager les artères de Toulouse qui sont à 2x2 voies afin qu'aucune chaussée en agglomération ne comporte plus d'une voie pour les voitures. Par exemple la seconde voie av. Paul Séjourné pourra être transformée en voies de bus ou pistes cyclables bi-directionnelles.
- Développer les parkings relais en périphérie en connexion avec le réseau de TC. Contrôler leur accès avec ticket Tisséo. Mieux communiquer sur les parkings relais et mieux les jalonner (le P+R est un langage technique non compris par une partie de la population).
- Réserver aux riverains les parkings en ouvrage de l'hyper-centre de Toulouse.
- Réserver une voie sur la rocade aux bus et covoiturage.
- Généraliser le « stationnement résident ».
- Développer l'auto-partage et le covoiturage

4- Services

4-1 Intermodalité

Afin de développer l'intermodalité, nous proposons de :

- Créer des pôles d'échange ou plates-formes multimodales vélo/train/TC (stationnement vélo sécurisé type vélostation Matabiau), location vélos (+VAE, vélos cargo), billetterie (tissé, SNCF, bus départementaux). Exemple de futures localisations : gares Saint-Agne, Borderouge, Basso Cambo, Arènes, Portet-St Simon, Muret, Labège, Colomiers. Ces pôles d'échange seront raccordés aux réseaux structurants et REV.
- Veiller à ce que les trains comportent des emplacements vélo en quantité suffisante.
- Pouvoir prendre le vélo dans la 3^{ème} ligne de métro aux heures creuses.
- Pouvoir embarquer les vélos dans le téléphérique à toutes heures (conformément à ce qui est prévu à ce jour).
- Expérimenter les racks à vélo sur les bus inter-urbains.
- Intégrer le trajet vélo et les possibilités d'intermodalités dans le planificateur de trajet de Tisséo.
- Installer des bornes de recharges pour VAE dans les grands pôles d'intermodalité.

4-2 Location de vélos

Nous proposons le développement de la location humanisée sur le territoire du PTU (type Maison du Vélo, Maison de la Mobilité) avec un élargissement des types de vélos proposés (VAE, vélos cargos, vélos adaptés aux personnes à mobilité réduite).

Ces différents points de location proposeront des services similaires quelque soit leur localisation.

4-3 Atelier d'auto-réparation, développement du recyclage des vélos et pièces d'occasion

L'activité des ateliers d'auto-réparation, de recyclage des vélos et des pièces est à promouvoir.

Les ateliers seront répartis sur le territoire du PTU. Les déchèteries et les fourrières permettront de les fournir en vélos et pièces.

5- Sensibilisation-Incitation-Communication

5-1 Éducation des usagers

Afin de mieux éduquer les usagers, nous proposons de :

- **Mettre en place un plan de lutte contre le stationnement sauvage des voitures et 2 roues motorisés sur trottoirs et aménagements.** Ce plan passera par la sensibilisation et la verbalisation des contrevenants. **Ce plan devra s'appuyer sur la vidéo-verbalisation** qui est en place depuis quelques semaines sur l'hyper-centre de Toulouse, et **qui devra être généralisée** à toutes les caméras mises en place sur le PTU.
- Systématiser les vélo-écoles dans tous les établissements scolaires du PTU (écoles primaires et collèges).
- Sensibiliser au partage de l'espace avec la :
 - mise en place de rencontres ou forum réguliers consacrés au partage de l'espace public où seraient présents tous les usagers afin d'échanger sur leurs besoins, craintes, difficultés... (piétons, PMR, 2RM, cyclistes, automobilistes, chauffeurs bus, livreurs, taxi...)
 - mise en place d'opérations de sensibilisation sur le terrain
- Organiser des opérations de sensibilisation à l'éclairage des cyclistes (type Cyclistes Brillez) sur le domaine public et en entreprise.
- Rédiger un code de la rue (droits et devoirs de chacun) avec, entre autre, de l'information sur les nouvelles dispositions réglementaires, à destination de tous les usagers. Par exemple le double sens cyclable y serait expliqué pour le cycliste mais aussi pour l'automobiliste. Diffusion et opérations pédagogiques autour de ce code de la rue (sur le domaine public mais aussi dans les établissements scolaires et universitaires et les entreprises).

5-2 Incitation

Afin d'inciter à l'usage des modes actifs nous proposons de :

- Subventionner l'achat de vélos cargo neuf ou d'occasion (biporteur, triporteur), VAE, remorques pour enfants.
- Établir un palmarès annuel des entreprises/administrations/communes les plus « cyclo-compatibles » : stationnement sécurisé, indemnité km vélo, douches... Création d'un Label « vélo ».
- Favoriser le développement de "pédibus" et "cyclo-bus".

5-3 Communication

Pour mieux communiquer sur l'usage des modes actifs nous proposons de :

- **Communiquer largement sur la qualité de l'air en lien avec l'ORAMIP ATMO** (panneaux sur la rocade et sur le domaine public). Demander aux entreprises de communiquer sur la qualité de l'air auprès des salariés, en les encourageants dans le même temps à utiliser des modes de transports alternatifs à la voiture.
- Mettre en place une signalétique sur les itinéraires cyclables et piétons (directions, distances, temps de parcours) et à proximité (rabattement, desserte des centres d'intérêt public, économiques et culturels).
- Installer des compteurs totem à différents points clés du PDU permettant de communiquer et mettre en valeur le nombre de cyclistes passés (par exemple depuis le début de la journée, de l'année) comme

cela existe dans de nombreuses collectivités.

- Développer un calculateur de trajet multimodal sur l'ensemble du PTU intégrant le vélo et la marche à pieds en plus des transports en commun. Les trajets proposés intégreront ainsi un ou plusieurs de ces modes. Étendre GéoVélo au PTU.
- Lancer des campagnes de publicité régulières pour inciter aux modes actifs.
- Que les collectivités locales soient exemplaires (respect des aménagements cyclables et trottoirs, déplacements à vélo et à pied, aménagements de parkings à vélo et douches dans les bâtiments publics, indemnité km vélo pour les agents).

AUTATE : VERSION OFFICIELLE

ASSOCIATION DES USAGER-E-S DES TRANSPORTS
DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE ET DE SES ENVIRONS

Courriel : contact@autate.fr

Projet Mobilités 2025-2030 du SMTC

(Valant révision du Plan de Déplacements Urbains)

Consultation des Personnes Publiques Associées

Avis DEFAVORABLE de l'AUTATE

Avis DEFAVORABLE de l'association des usager-e-s des transports de l'agglomération toulousaine et de ses environs (AUTATE) au projet Mobilité 2025-2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains mis à l'avis des Personnes Publiques Associées en janvier et février 2017.

Notre association collecte les avis et demandes des habitants de l'agglomération en termes de transport en commun. Après plusieurs débats et collecte des avis et idées (foires, salons, festivals, fêtes, réunions publiques, réseaux sociaux, etc.), nous sommes en mesure de relayer le sentiment global des usagers :

« les déplacements quotidiens domicile-travail des habitant-es provoquent de nombreux embouteillages parce qu'ils ne peuvent s'effectuer en transport en commun, de manière comparative (temps de parcours surtout) ».

1 Constat

Si les 1,1 million d'habitant-es de l'agglomération sont englué-es dans les embouteillages, c'est que 67% des déplacements se font en voiture. C'est le taux le plus élevé de France (l'un des tout premiers d'Europe) parmi les grandes villes et pourtant le réseau TISSEO est le troisième réseau de transport urbain de France. Ce décalage s'explique par la part très faible des déplacements actifs (marche et vélo). On ne le doit ni au climat ni au relief de l'agglomération mais bien à son réseau routier très développé qui favorise l'usage de la voiture. Cela va de pair avec un fort étalement urbain et l'installation en périphérie de plus en plus éloignée de zones d'activités et d'habitat.

La spécialisation des territoires en zones distinctes (habitat, commerce, emploi) ainsi que la forte croissance démographique en secteur périurbain induisent des déplacements de plus en plus nombreux et longs. Ils se font la plupart du temps en voiture, faute de transports en commun ou d'infrastructures pour les modes actifs (voies piétonnes et pistes cyclables). Ce modèle qui favorise la mobilité en voiture en dehors du cœur de l'agglomération a des conséquences sociales, environnementales et sanitaires majeures :

- embouteillage chronique du périurbain et des accès à ce dernier,
- fatigue et risque d'accidents,
- pollution, notamment pour les populations vivant à proximité des voies routières,
- rejets de GES qui participent aux changements climatiques,
- Gaspillage énergétique,
- Risque d'isolement et de paupérisation des personnes ne pouvant se déplacer en voiture

(personnes âgées, population à bas revenus, jeunes).

2 État des déplacements

Les résultats de l'enquête Ménage Déplacements 2013 donnent un constat alarmant. Depuis la dernière enquête ménage de 2004, la part des transports en commun urbain n'est montée que de 9 % à 13, et ils ne représentent que 3% des déplacements en banlieue toulousaine.

Par contre, en 2013, l'augmentation constatée des déplacements quotidiens automobiles est de 394 000 déplacements supplémentaires en voiture par jour par rapport à 1996, année de référence pour diminuer les déplacements automobiles selon la loi sur l'air passant ainsi à 2 340 000 déplacements automobiles par jour.

La croissance démographique et des déplacements individuels n'a pas été anticipée par les pouvoirs publics qui sont responsable de la planification urbaine. Le dynamisme économique de l'agglomération n'a pas été mis au service d'une politique des transports respectueuses de la réglementation. Il faut noter que la **part du vélo reste toujours désespérément insignifiante et baisse à 2% des déplacements,**

Sans un changement fort de politique, 100 000 déplacements automobiles supplémentaires par jour sont prévisibles sur l'agglomération toulousaine en 2030.

✚ **Le réseau actuel de Tisseo** : les choix antérieurs ont entraîné une concentration des moyens sur deux lignes de métro internes à la ville de Toulouse. **Ces lignes se sont avérées très vite sous-dimensionnées par rapport aux besoins d'une l'agglomération d'un million d'habitants.** Il convient de ne pas reproduire ces erreurs. La ligne de tramway entre Toulouse et Blagnac a été réalisé en tenant compte de trop de compromis avec la circulation existante, de sorte que sa vitesse d'exploitation est faible ainsi que son taux d'utilisation. Il n'y a que ces trois lignes pour structurer l'offre actuelle de transport.

✚ **Le réseau actuel de TER** : l'agglomération toulousaine dispose de 5 lignes ferroviaires qui irriguent le territoire métropolitain. Ces lignes supportent des trains régionaux et nationaux de voyageurs ainsi que des trains de fret. **Les TER permettent des déplacements rapides entre les pôles d'habitat et d'activités de l'aire urbaine.** Cependant, les fréquences actuelles sont inférieures à un train toutes les 30 minutes (souvent 1 heure, voire plus) et les gares sont encore trop peu attractives (ex : peu de cheminements piéton ou cyclistes pour y accéder). Surtout, les tarifs des TER sont déconnectés de la tarification Tisseo dans l'agglomération en dehors de la ligne Colomiers – Arènes.

3 Les leviers du projet mobilités

On a vu que si les 2 premières lignes de métro ont permis de valoriser l'usage des transports en commun de par leur image et leur efficacité, elles n'ont pas offert un service de transport à la hauteur des besoins de l'agglomération. Le projet mobilités 2030 affiche beaucoup de "bonnes intentions" mais fixe des ambitions modestes pour la répartition des modes de déplacement :

- ✚ **Une part modale des transports en commun passant seulement de 14% à 17%.**
- ✚ **Une part modale de la marche restant identique à 23%.**
- ✚ **Une part modale du vélo passant seulement de 2 à 3%.**
- ✚ **Une part modale de la voiture restant au-dessus de 50%.**

D'autre part le projet de plan mobilité ne prévoit pas de baisse du nombre de déplacement en

automobile et une augmentation **des rejets de GES ce qui est très loin d'objectifs ambitieux.**

L'Autate demande le respect des objectifs de développement durable fixés par les divers plans et schémas régionaux, nationaux et européens. De même, le plan mobilité valant PDU doit respecter les préconisations relatives à la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Le projet mobilité 2030 doit évoluer et se mettre en conformité avec les **orientations d'aménagement urbain des grandes agglomérations européennes**, tels qu'ils sont aussi définis en France par les objectifs (projet d'aménagement et de développement durables PADD) des ScoT (schéma de cohérence territoriale) de l'aire urbaine toulousaine.

Si on considère les 3 leviers du projet Mobilité 2030 du SMTC

1. Une politique de report modal
2. Une politique urbaine « renouvelée » autour d'un urbanisme raisonné
3. Une organisation du réseau viaire

Nous sommes bien loin d'une ambition de développement des transports en commun comme le souhaite l'Autate.

Pour le SMTC, ces leviers se déclinent ainsi :

1. *La politique de report modal de la voiture en solo vers ses alternatives moins consommatrices d'espace, et donc plus capacitaires, à mettre en œuvre dès le court terme pour maintenir et consolider l'attractivité des centres et anticiper l'évolution de la demande dans l'agglomération ;*

Ce levier permet de justifier la création de la ligne fortement capacitaire TAE et d'anticiper que comme les lignes A et B, elle devrait juste compenser l'augmentation des déplacements dans les 15 années à venir.

2. *Une politique urbaine « renouvelée » autour d'un urbanisme raisonné, où le développement de l'agglomération est privilégié dans des territoires urbains mixtes et densifiés, plus favorables aux modes alternatifs à la voiture, garantissant l'avenir de l'agglomération en limitant l'accroissement de la demande en déplacements individuels motorisés ;*
Ce levier offre des perspectives mais il reste dans l'objectif de limiter le demande en déplacements individuels motorisés, et donc ne peut proposer un nouveau mode de vie urbain plus convivial, où l'on peut vivre sans utiliser la voiture à tout moment.

3. *Une organisation du réseau viaire qui est optimisée et coordonnée avec le développement des autres modes de transports pour, in fine, mettre en œuvre une stratégie résolument multimodale qui non seulement s'adapte aux évolutions mais les anticipe aussi, y compris à court terme.*

Ce levier laisse la porte ouverte sur un plan de circulation optimisant les capacités du réseau routier. Or l'espace public de l'agglomération est déjà majoritairement dédié au réseau routier et au stationnement. C'est au contraire le réseau en site propre des bus tramway et vélo qu'il faut développer et l'augmentation de leur usage doit permettre de libérer l'espace public, en particulier certains stationnements devenus obsolètes, en faveur des piétons et de la convivialité urbaine.

Pour l'AUTATE, les leviers suivants sont plus adaptés aux impératifs d'aménagement urbain de notre époque :

1. réduire les temps de parcours des usagers (en particulier inter-banlieues),

2. réduire le nombre d'automobiles sur l'ensemble de l'agglomération et en particulier sur la rocade toulousaine, quelque soit la démographie de l'agglomération.
3. renforcer et développer une offre publique de transport attractive autour de Toulouse dans toute l'agglomération et au-delà, dans toute la région métropolitaine toulousaine pour réduire les temps de transport autour de 30 minutes pour Toulouse-banlieue et banlieue-banlieue dans la première couronne,
4. restreindre l'usage des voitures individuelles et poursuivre une politique de stationnement favorable à l'usage des autres modes, dont l'autopartage,
5. organiser les transports de manière à créer de vrais pôles de centralité multimodaux sur l'ensemble du territoire métropolitain autour des stations de métro et des gares (commerces, services, etc). Les parkings relais doivent être répartis sur tous les pôles multimodaux de l'agglomération en particulier en périphérie et non concentrés sur quelques stations de métros.

La conclusion du débat public sur l'opportunité d'une troisième ligne de métro a été claire, les participants doutent qu'un plan mobilité limité principalement à la ligne TAE soit suffisant. Comme les financements ne sont pas extensibles, il est clairement apparu qu'un projet desservant l'ensemble de l'agglomération pour le même coût doit être comparé à celui proposé par le SMTC. C'est le projet défendu par l'Autate dont les 5 leviers ci-dessus se déclinent de la façon suivante :

- développer un maillage étendu de lignes en site propre (bus et/ou tram) connectées à la structure actuelle de modes lourds (TER, Ligne A et B du métro),
- accélérer les bus en sites propres et développer les sites propres radiaux et de banlieue à banlieue,
- créer un maillage performant du réseau de transports collectifs : bus, tramway, métro, train,
- améliorer l'accessibilité des transports en commun en modes actifs (pistes cyclables vers les gares et stations, stationnements vélo à proximité, ateliers à proximité des pôles d'échanges...).
- planifier l'usage de la rocade par des lignes de transport en commun prioritaires,
- lancer des expérimentations de gratuité temporaire (par exemple 1 semaine de gratuité des TC pendant la semaine de la mobilité, permettant aux possibles usagers de voiture de choisir un jour ou plusieurs pour effectuer leurs trajets),
- créer un maillage par des boulevards multimodaux permettant de relier entre elles les polarités proches, de structurer l'accueil de l'urbanisation, d'accueillir les modes alternatifs à la voiture,
- développer un système de trains urbains et périurbains avec une desserte à la ½ heure minimum et au ¼ d'heure en heure de pointe en zone dense, connecté au réseau structurant de métro, trams et bus,
- compléter le réseau cyclable et aménager l'espace public pour favoriser l'usage des modes actifs,
- lancer un groupe de travail très ouvert pour réfléchir et proposer des solutions autour du pôle aéronautique.

Comme nous l'avons vu, la déclinaison des 3 leviers du projet Mobilité 2030 du SMTC sont loin de cette cohérence.

4 Analyse détaillée du projet mobilités 2030 SMTC

Le projet mobilités 2030 du SMTC se décline par la réalisation de la ligne de métro TAE qui est la réalisation majeure de ce projet à l'horizon 2024. Elle est accompagnée par le doublement de capacité des rames de la ligne, un réseau de 10 lignes LINEO à l'horizon 2020 et à l'horizon 2020, un Téléphérique Urbain Sud qui se prolongerait dans un second temps, à l'horizon 2025 en la Ceinture Sud jusqu'à Colomiers par un mode de transport qui reste à déterminer.

Les besoins de financement de la ligne TAE sont tels qu'ils bloquent tout investissement avant 2030.

4.1 La ligne de métro TAE

Sur les 3,8 millions de déplacements quotidiens sur l'agglomération toulousaine (Enquête Ménage 2013), au mieux, la troisième ligne de métro devrait permettre 200 000 trajets par jour lorsque les zones d'influence des stations du métro seront fortement urbanisées.

Au vu du peu de services structurants prévus en dehors de la ligne TAE, il semble que l'essentiel de l'objectif semble donc de faire évoluer les pratiques de mobilité à l'intérieur de la rocade et entre Airbus et le futur centre d'affaire de la gare Matabiau.

Dans ce contexte, nous pensons que le projet de la troisième ligne de métro ne répond pas aux besoins de l'agglomération pour les raisons suivantes :

Son parcours :

- Il reste très majoritairement dans Toulouse alors que les besoins de déplacement se trouvent ailleurs : de banlieue à banlieue (Muret/Blagnac par exemple) ou bien de banlieue au centre de Toulouse (Plaisance du Touch/Toulouse par exemple),
- Il ne correspond pas aux lieux de densité de la population et aux flux de déplacements (Côte Pavée par exemple),
- Il double souvent des infrastructures existantes (ligne B au Nord, ligne SNCF entre Labège et La Vache),
- Il sinue au Nord-Est entre la gare et les Sept-deniers dans un tracé ne correspondant à une nécessité actuelle forte.

Ses interconnexions :

- le tracé conduit la ligne à croiser plusieurs fois les lignes existantes (A, B, train, tram) accentuant les ruptures de charge déjà existantes sur l'agglomération et rendant la logique globale difficile à comprendre,
- il y a un risque d'un usage très partiel de la ligne pour les usagers les plus « informés » et experts et d'un usage très modéré pour les usagers plus routiniers ou ponctuels, en raison de sa complexité au centre de Toulouse.

Sa vitesse :

- les temps annoncés – associés au parcours très sinueux – sont trop longs pour attirer de nouveaux usagers.
- Sur le parcours Gare Matabiau-Labège, le train ne met que 9 minutes contre 20 minutes pour TAE,

- le temps parcouru annoncé entre la gare Matabiau et le terminus Colomiers Airbus est trop long.

Sa programmation :

- La construction d'un métro est longue et lourde,
- La mise en service en 2024 (option haute) laissera l'offre dans l'agglomération quasi-constante pendant presque 10 ans pendant lesquels 100 000 nouveaux habitants seront arrivés,

Son coût :

- Les évaluations évoquent 2.1 milliards d'€ (fourchette basse) obérant tout autre projet de développement de l'offre de transport pendant plus de 20 ans, y compris ferroviaire (probable annulation de la fin du doublement de la ligne Arènes – Colomiers),
- Le coût des 2 premières lignes A & B pèse très fortement sur le budget de Tisseo,
- Le financement basé sur l'emprunt et sur une forte augmentation de la participation des collectivités fait craindre un projet pesant lourdement sur la fiscalité des ménages.

*L'Autate demande donc **l'étude de projets alternatifs** qui tiennent compte de d'objectif d'amélioration des déplacements et de report modal de la voiture vers les transports en commun et des modes doux à l'échelle de la métropole.*

4.2 Le réseau de bus

En dehors de la ligne de métro TAE et du doublement des rames de la ligne A, l'essentiel des nouveaux investissements portent sur 10 lignes LINEO et le Téléphérique Urbain Sud de Pech David.

Le principe des lignes LINEO est un très bon principe, mais en l'absence d'une priorité systématique sur la circulation automobile, les 10 lignes LINEO ne devrait pas permettre de diminuer l'usage de la voiture dans les zones non desservies par les 3 lignes de métro, en particulier en périphérie.

Dans ces conditions, les déplacements hors des zones desservies par les métros et le tramway resteront très longs, compliqués et polluants., en particulier pour la moitié des habitant-es de l'agglomération qui réside hors de Toulouse. **L'agglomération a donc besoin d'un programme ambitieux des transports qui couvre l'ensemble du territoire** (Colomiers, Tournefeuille, Cugnaux, Portet, Labège, L'Union, Fenouillet etc.) et réduise très sensiblement les temps de parcours.

L'AUTATE demande que les investissements en faveur des lignes de bus de surface et des vélos soient favorisés, ce sont ceux qui produisent le plus d'impact favorable sur les déplacements, la qualité de l'air et la convivialité urbaine par rapport au coût.

4.3 La ceinture SUD

Les communes du quart sud-ouest de l'agglomération sont en forte progression démographique et ne sont pas reliées au centre-ville et aux pôles d'emplois par des transports en commun efficaces. Les habitants de ces communes ont besoin de lignes rapides radiales pour relier le centre-ville mais aussi de lignes transversales pour relier les pôles d'emploi de Colomiers-Blagnac d'un côté, ou de

Portet et au-delà Rangueil et Labège.

Le projet mobilité prévoit :

- **A l'horizon 2020** : construction du Téléphérique Urbain Sud desservira l'Université Paul Sabatier, le CHU de Rangueil et l'Oncopôle
- **A l'horizon 2025/2030** : une connexion entre Colomiers et le téléphérique sud par un mode de transport qui reste à déterminer.

D'un côté le téléphérique, transport peu capacitaire ne répond pas aux objectifs de déplacements et d'un autre côté la réalisation du lien entre l'Oncopôle et Colomiers n'est ni clairement définie, ni financé. Or seul un moyen fortement capacitaire permet de desservir tout ce quadrant.

L'ensemble de ce secteur de l'agglomération risque de ne voir aucune amélioration de la mobilité avant une ou deux décennies alors que sa population va continuer à croître sensiblement.

*L'Autate demande qu'un débat public soit organisé avec les habitants de ce quadrant pour définir les besoins en transport et trouver des solutions notamment pour la ceinture sud. Plusieurs solutions peuvent être envisagées comme un **BHNS sur l'avenue Eisenhower et la rocade Arc en ciel** ainsi qu'un tram sur les anciennes infrastructures ferroviaires reliant Colomiers à Portet.*

4.4 Urbanisme-Mobilités

Pour le SMTC, il s'agit de proposer une plus grande proximité entre habitat, zones d'emploi et transports en commun. Pour l'instant, il est difficile de vérifier la mise en conformité des PLUiH avec le projet mobilités 2030 du SMTC. L'obligation de compatibilité entre l'urbanisme et les plans de déplacement devraient amener à une forte cohérence entre les projets du plan mobilité et la densification urbaine.

Mais cet objectif ne semble pas atteignable puisque l'amélioration conséquente des déplacements en transport en commun se ferait essentiellement le long de la nouvelle ligne de métro, et qu'il est peu probable que la population des quartiers concernés accepte que la croissance de l'agglomération des 15 prochaines années se concentre sur ce seul axe. Il est encore plus improbable que les communes non desservies par la nouvelle ligne de métro acceptent de modifier le SCOT et leur PLU afin de geler les autorisations d'urbanisation sur les terres non encore bâties, autorisations qui sont faites et font toujours l'objet de très forts marchandages politiques.

Pour l'AUTATE, un maillage en transport en commun diffus sur toute l'agglomération permet une densification plus douce autour de ceux-ci, densification mieux acceptable et source d'une qualité de vie bien meilleure

Les pôles d'échange doivent absolument être travaillés afin d'offrir un cadre agréable aux habitants. Ces pôles multimodaux doivent devenir de vrais lieux de centralité que les gens s'approprient (exemple Basso-Cambo et Arènes).

Pour des boulevards urbains le long des lignes LINEO

Le plan mobilité cite la réalisation des lignes LINEO comme l'élément majeur pour les territoires non desservis par la ligne de métro TAE. L'AUTATE demande que des boulevards urbains accompagnent la mise en place des lignes LINEO et de toutes les lignes de bus structurantes.

L'AUTATE reprend à son compte la définition de boulevard urbain du PDU Ile de France.

Pour l'AUTATE, un boulevard urbain est une voie urbaine majeure sur laquelle l'espace dédié à l'automobile est volontairement réduit au profit des transports en commun (sites propres), des circulations actives, et fait l'objet d'aménagements architecturaux et paysagers. Cette configuration doit être porteuse d'effets d'entraînement sur une urbanisation équilibrée et une requalification des tissus qui les cernent, et la beauté du paysage urbain

4.5 Optimisation des réseaux.

Pour le SMTC, il s'agit de proposer des réponses à adapter pour un meilleur usage de la voiture et des modes actifs : cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite.

Le plan mobilité fait apparaître une rupture avec le précédent PDU en assumant une continuité des investissements en faveur de la fluidification de la circulation automobile individuelle.

L'AUTATE demande que les millions d'euros d'investissement en voirie routière ne soient réalisés que lorsque la qualité de l'air sera conforme à la loi sur l'air, à savoir le retour au niveau de pollution de 1996.

Pour l'AUTATE, un engagement ferme des différentes collectivités territoriales et de l'état doit être sollicité, d'un montant financier encore plus important afin de prendre en compte des investissements complémentaires : cadencement des trains, réalisation systématique de véritables boulevards urbains, réseau tram-train pour les communes importantes (ou en devenir) de la première et deuxième couronne.

5 Projet Mobilité des usagers des transports publics de l'agglomération toulousaine

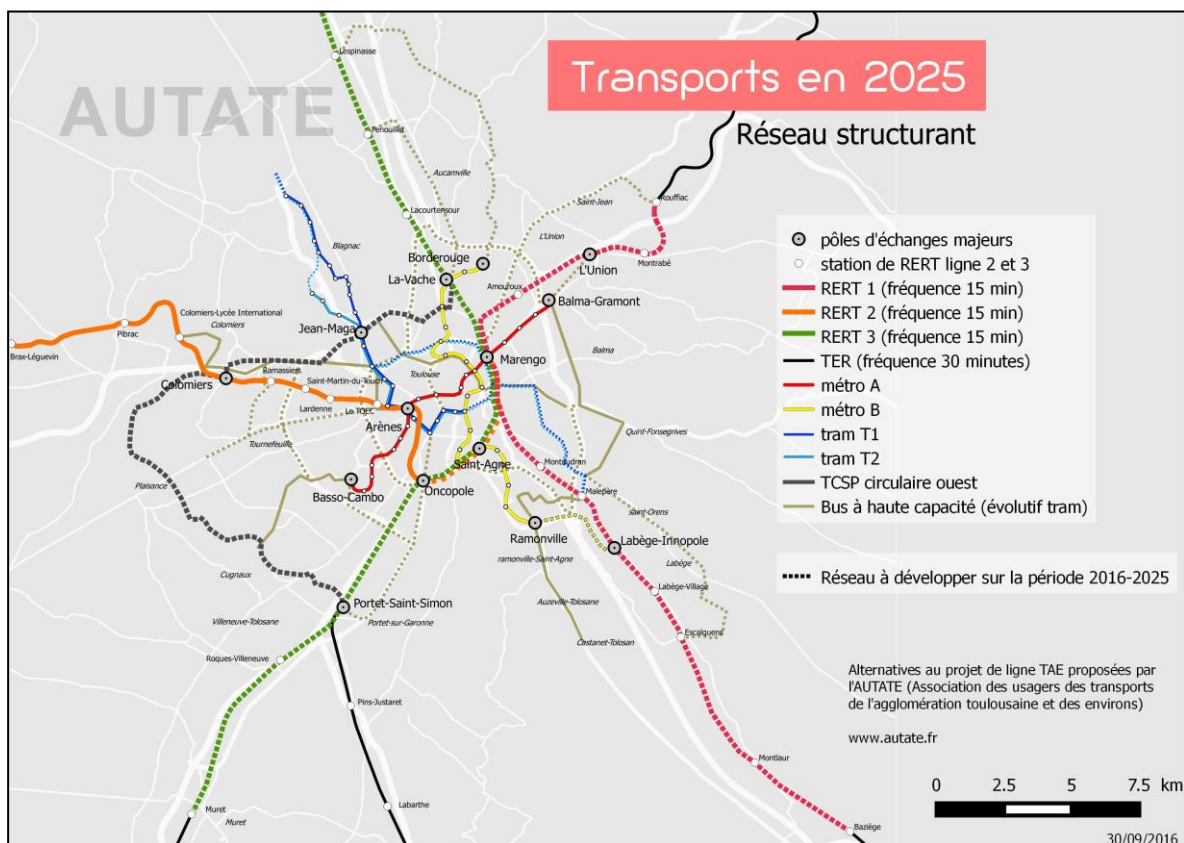
La présente description est une réflexion poussée menée bénévolement par tous ceux qui participent au travail de l'AUTATE. Elle montre qu'il est possible de faire mieux et plus vite que l'actuel projet mobilité soumis au débat. D'autres choix sont sûrement possibles à partir de nos idées fortes. En particulier les professionnels des déplacements tels ceux du SMTC sont en capacité de proposer un travail bien plus professionnel à partir de nos idées.

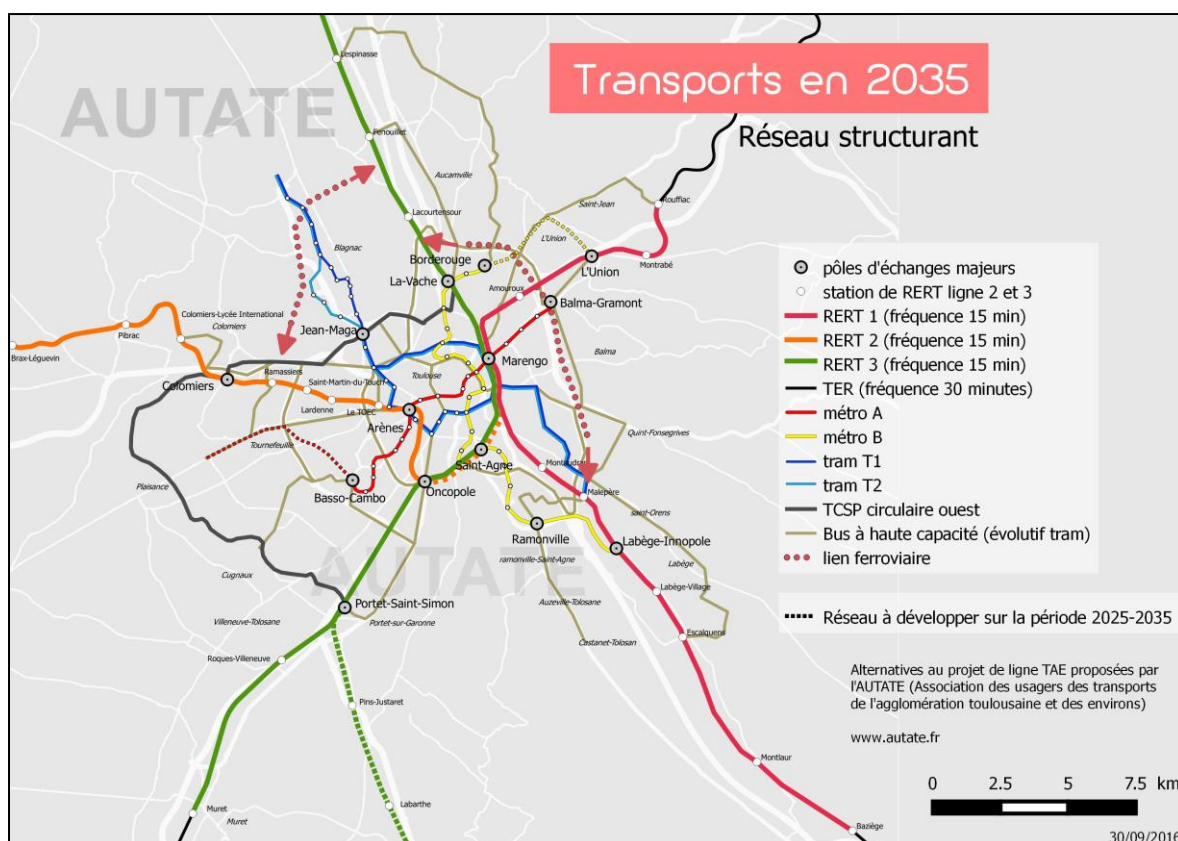
5.1 Les principes fondamentaux du projet de l'AUTATE

- développer fortement le réseau de transport en commun en utilisant si nécessaire la voirie aujourd'hui dédiée à l'automobile
- réduire les temps de transport et les ruptures de charge (2 modes),
- privilégier des investissements de surface (plus souples, moins chers)

Ce réseau à l'horizon 2025-2030 serait structuré par **3 lignes de RER, 1 nouveau TSCP, 2 métros prolongés et 2 trams rallongés**. Des bus en site propre et haut débit de service viennent compléter la totalité de ce réseau structurant. Les bus de proximité et leurs dessertes vélo et piéton sont discutés avec les comités de quartier et associations d'usagers. Notre projet permet d'envisager ensuite des extensions pour la décennie suivante (2025-2035 ou 2040) pour continuer les liaisons radiales.

(Pour des raisons de clarté, les réseaux de vélo et de bus de base (point 1 et 2) ne sont pas représentés sur les cartes)





5.2 L'ossature RER

L'étoile ferroviaire de Toulouse actuelle doit servir de base pour un système de trains à l'échelle métropolitaine (de type RER). Ce réseau doit être principalement calibré pour les déplacements domicile-travail mais aussi servir de base pour des déplacements rapides entre les principaux pôles de la métropole toulousaine..

- Fréquence de 30 minutes minimum toute la journée sur une plage horaire étendue (5h – 23h).
- Renforcement en heure de pointe (7h – 9h et 17h – 19h) dans la partie urbaine avec une fréquence au ¼ d'heure.

Les dessertes seront au maximum diamétralisées (pas de terminus à Matabiau) pour permettre un effet réseau maximal et ainsi assurer une optimisation maximale avec le réseau Tisseo. (ex liaison directe Saint-Jory – Saint-Agne).

Remarque : La diamétralisation consiste à faire rouler un train sur une diamétrale d'un point A origine (exemple Montauban) à un point C de destination (Muret) en passant au centre d'un point B intermédiaire (Matabiau). Le but est de fluidifier la gare de Toulouse Matabiau en reportant les origines et terminus des trains prévus dans cette gare dans d'autres gares éloignées et moins encombrées, ce qui aura pour effet d'améliorer le passage des trains considérés sur Toulouse Matabiau et ainsi leur ponctualité.

Ce réseau pourrait donc se matérialiser sous forme d'un réseau express régional basé sur 3 lignes :

- **Arènes-Colomiers-Pibrac ou Leguevin (RER OUEST)**

Cela nécessite la modernisation de la ligne Arènes Colomiers avec la finalisation du doublement prévue au CPER (Contrat Plan Etat Région).

Les TER Auch - L'isle Jourdain - Matabiau (toutes les 30 minutes) continueront à faire le trajet de bout en bout.

Ce RER consisterait en une optimisation de la desserte actuelle de la ligne C avec :

- augmentation de la fréquence (la ¼ heure en pointe),
- extension de la plage horaire (dernier train à 23h ou 00h),

La ligne C actuelle s'arrête à Arènes. Le prolongement vers Matabiau est compliqué en raison de la voie unique entre Arènes et l'Oncopole et de l'encombrement entre l'Oncopole et Matabiau.

L'Autate propose donc une prolongation pour le mettre en correspondance avec le reste du réseau au niveau de l'Oncopole ou alors une prolongation en mode tram-train entre Arènes et Saint-Agne via le boulevard Déodat de Sévérac.

Les arrêts desservis par ce RER (mode tram-train) seraient : Arènes, Le TOEC, Lardenne, Saint-Martin-du-Touch, Ramassiers, Colomiers, Colomiers-lycée-international, Pibrac.

- **Muret – Castelnau d'Estretetfond : (RER NORD-SUD-OUEST)**

La desserte à la ½ heure pourrait être prolongée vers Montauban d'un côté et Boussens de l'autre. Le renforcement au ¼ d'heure en pointe serait concentré sur le trajet Muret-Castelnau d'Estretetfond.

Les arrêts desservis seraient : Castelnau d'Estretetfond, Saint-Jory, Lespinasse, Lacourtenourt, La Vache, Matabiau, Saint-Agne, Oncopole, Portet, Roques et Muret.

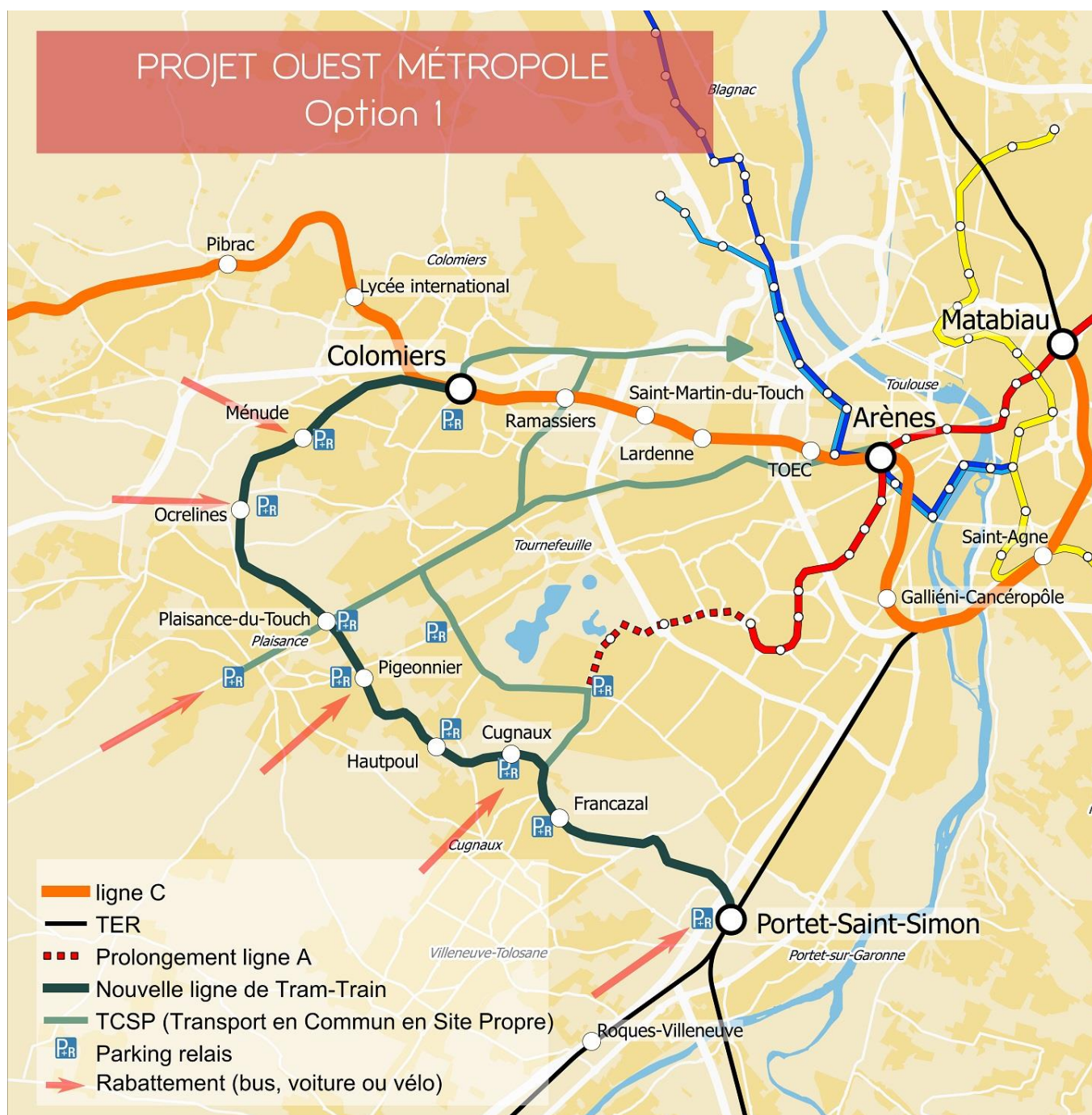
- **Rouffiac- Escalquens (RER EST-SUD-EST)**

La desserte à la ½ heure pourrait être prolongée vers Saint-Sulpice d'un côté et Villefranche-de-Lauragais de l'autre. Le renforcement au ¼ d'heure en pointe serait concentré sur le trajet Rouffiac - Escalquens.

Les arrêts desservis seraient : Rouffiac, Montrabé, l'Union, Amouroux, Marengo, Montaudran, Labège et Escalquens.

5.3 Le tramway de l'Arc Ouest Aéronautique

Ce projet s'inscrit dans la **partie Ouest (entre Colomiers et Portet)** sur des emprises anciennement utilisées par un train local. Ces emprises appartiennent encore en grande partie aux collectivités locale. La transformation de ces emprises en mode de transport en site propre est donc plus facile et moins chère (pas d'expropriation par exemple).



La **partie Nord entre Colomiers et le nord de Toulouse** reprend en partie l'itinéraire du projet de métro mais en mode Tram ou Tram-train. Ce mode contrairement au métro à l'avantage d'être moins cher et de se connecter au réseau soit ferroviaire à Colomiers soit de Tram en ville limitant les correspondances.

Plusieurs options sont possibles :

- Soit une **liaison vers La Vache** comme le projet de métro avec une connexion au Train. Cette liaison a le mérite d'assurer une liaison efficace entre le Nord de l'agglomération et l'ouest.

- Soit une **liaison vers Matabiau** via les Ponts Jumeaux et le canal. En connexion avec le T1 il assure une liaison Tram directe entre la gare et l'aéroport.



Les villes desservies par ce nouveau Tram-train sont :

Portet, Cugnaux, Tournefeuille, Plaisance, Colomiers et Blagnac. Il offre ainsi une desserte de l'ensemble de l'arc Ouest tout en assurant la desserte des pôles d'emploi de l'aéronautique.

Ce nouveau Tram serait **connecté au réseau ferroviaire** aux stations La Vache ou Matabiau, Colomiers et Portet ainsi qu'au Linéo ou bus en site propre à Tournefeuille, Cugnaux et Colomiers.

Cette ligne assurerait un maillage efficace de tout l'ouest Toulousain et serait évolutif à la fois en capacité (augmentation de fréquence en doublant certaines sections) et en longueur (possibilité de prolonger au-delà de La Vache, Matabiau ou Portet (vers l'Oncopole via la RD 120).

Une desserte au quart d'heure en Tram-Train ou Tram sur une voie unique semble être la solution la plus attractive et la plus optimale en termes de coût / attractivité.

5.4 Le prolongement des lignes de métro

A court, moyen ou long terme, en parallèle d'une politique d'urbanisation plusieurs prolongations de métro pourraient être envisagées afin de limiter les ruptures de charges.

- **A court terme :**
 - Prolongation de la ligne B vers Labège Innopole au Sud-Est
- **A moyen et long terme :**
 - Prolongation de la ligne B vers L'union et Saint-Jean (à rendre cohérent avec le RER NORD-

OUEST)

- Prolongation de la ligne A au-delà de Basso Cambo vers Tournefeuille ou Cugnaux en correspondance avec le Tram ouest circulaire.

5.5 Réseau de tramway

Le réseau de tramway actuel doit être amélioré en le prolongeant pour desservir de nouveaux quartiers et de nouvelles villes de l'agglomération ainsi qu'en améliorant les performances pour le rendre plus rapide et donc plus attractif en particulier à Blagnac.

Concrètement l'Autate propose dans son plan :

- **La prolongation du T2 jusqu'au terminus T1.** Cela permet de remettre une fréquence de 5 voire de 4 minutes sur le nord de Blagnac, et à toute cette zone d'habitation de pouvoir aller sur la zone d'emploi de l'aéroport en Tram, cela améliorera en plus l'accès au futur Parc des expositions.
- **La prolongation des tram T1 et T2** est envisagée au-delà de Palais de Justice vers Côte Pavée et le nouveau quartier de Malepère et delà vers Saint-Orens. Une correspondance avec la ligne 1 du RER est envisagée au niveau de Malepère.
- **La prolongation des tram T1 et T2 est également envisagée vers la gare Matabiau et au-delà le long du canal du midi** pour desservir des quartiers actuellement mal desservis. Cette prolongation finirait une boucle pour rejoindre le Tram à Purpan ou la circulaire ouest aux 7 deniers **permettant notamment de relier directement la gare à l'aéroport en 25 mn.**
- **Une amélioration des performances de vitesse actuelles** en augmentant le site propre sur la route de Grenade, en supprimant quelques croisements avec la circulation automobile ainsi qu'en corrigeant certaines sinuosités (place de Catalogne). Ces optimisations pourraient permettre de gagner quelques minutes, rendant le réseau plus attractif.

5.6 Les bus

Contrairement à ce qui est énoncé dans le plan mobilité, les lignes linéo n'ont pas le même niveau de qualité que les transports en site propre tels que le métro ou le tram. Ces lignes ne peuvent pas être présentées comme des ligne structurantes comme le métro, le RER ou le TRAM. Cependant, les lignes de bus assurent un élément indispensable du maillage à condition d'être :

- En site propre là où la circulation automobile est la plus dense.
- Avoir une fréquence élevée (un bus au ¼ d'heure est insuffisant pour être attractif).

Dans notre vision des choses le réseau de bus doit rejoindre les pôles de centralité constitué par les stations de RER, de métro et de Tram, ils doivent être un complément des territoires non desservis par les transports structurants (ex : route d'Espagne, Quint-Fonsegrives, Launaguet, Saint Orens, etc.).

5.7 Transport de soirée

Les transports publics de soirée restent très limités sur l'agglomération avec pour conséquence une utilisation quasi exclusive de la voiture en dehors du centre-ville et des zones riveraines du métro. Le PDU doit afficher une volonté forte de développer le transport public de soirée sur l'ensemble

des réseaux : métro, tram mais aussi bus et trains.

L'ensemble du réseau structurant doit fonctionner sur des horaires élargis (5h – minuit) y compris sur les communes de la première couronne (Cugnaux, Plaisance, Tournefeuille, Castanet, etc) ou les grosses communes plus lointaines (Muret).

5.8 L'horizon 2030-2040

Notre schéma permet de penser à long terme des contournements « structurants » notamment une **couronne Est de Labège à L'union**. Là aussi l'emprise au sol existe. Ce contournement Est reprenant les emprises SNCF peut être prolongé à Fenouillet puis vers le futur parc des expositions créant un nouvel anneau tram train avec T1/T2 prolongé.

Il permet aussi des prolongements au fil de l'eau, en fonction des besoins, et notamment :
La prolongation de T2 jusqu'au terminus T1 permet de remettre une fréquence de 5 voire de 4 minutes sur le nord de Blagnac, et à toute cette zone d'habitation de pouvoir aller sur la zone d'emploi en Tram, cela améliorera en plus nettement l'accès au futur parc des expositions

6 Conclusion

L'AUTATE constate que mis à part les usager-e-s de la future la ligne de métro TAE, le projet mobilités 2025- 2030 du SMTC ne devrait pas engager une mutation profonde des pratiques de mobilité sur le territoire du PDU, en particulier sur les périphéries.

L'AUTATE constate que le projet mobilités 2025- 2030 du SMTC ne permettrait pas d'augmenter fortement l'usage des transports publics, du vélo et de la marche à pied et par conséquent de faire baisser sensiblement la part modale de la voiture individuelle.

L'AUTATE constate qu'en matière de qualité de l'air, le projet mobilités 2025- 2030 du SMTC ne respecterait pas la loi sur l'air, à savoir que tous les moyens devraient être mis en œuvre pour revenir à la qualité de l'air de 1996, du fait qu'il n'anticipe pas la croissance démographique en ne permettant pas une baisse sensible du nombre journalier de déplacements en voiture.

En conséquence, l'AUTATE donne un AVIS DEFAVORABLE au projet de le plan de mobilités 2025- 2030 du SMTC.

Dans son attendu, l'AUTATE ébauche un projet de plan de déplacement qui pour une enveloppe financière équivalente devrait permettre d'atteindre un objectif conforme à la loi sur l'air par une réduction ambitieuse des parts modales de la voiture pour 2025, sur une base réaliste estimée à : 30 % piéton, 40 % voiture, 10 % vélo, 20 % TC.

Table des matières

1 Constat	1
2 État des déplacements	2
3 Les leviers du projet mobilités	2
4 Analyse détaillée du projet mobilités 2030 SMTC	5
4.1 La ligne de métro TAE.....	5
4.2 Le réseau de bus.....	6
4.3 La ceinture SUD.....	6
4.4 Urbanisme-Mobilités.....	7
4.5 Optimisation des réseaux.....	8
5 Projet Mobilité des usagers des transports publics de l'agglomération toulousaine	9
5.1 Les principes fondamentaux du projet de l'AUTATE	9
5.2 L'ossature RER	10
5.3 Le tramway de l'Arc Ouest Aéronautique.....	11
5.4 Le prolongement des lignes de métro	13
5.5 Réseau de tramway.....	13
5.6 Les bus.....	13
5.7 Transport de soirée	14
5.8 L'horizon 2030-2040.....	14
6 Conclusion	15

Glossaire

AOTU : autorité organisatrice des transports urbains

PDE : Plan de Déplacement Entreprise

PDU : Plan de Déplacement Urbain

PLU : Plan Local d'urbanisme

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

TC : Transports en Commun

TCSP : Transports en Commun en Site propre

TRAM TRAIN : véhicule dérivé du tramway, apte à circuler à la fois sur des voies de tramway en centre-ville et sur le réseau ferroviaire régional.

Annexes

1. Loi sur la transition énergétique

Art. L. 100-4. – I. – La politique énergétique nationale a pour objectifs :

« 1° De réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050. La trajectoire est précisée dans les budgets carbone mentionnés à l'article L. 222-1 A du code de l'environnement ;

« 2° De réduire la consommation énergétique finale de 50 % en 2050 par rapport à la référence 2012, en visant un objectif intermédiaire de 20 % en 2030. Cette dynamique soutient le développement d'une économie efficace en énergie, notamment dans les secteurs du bâtiment, des transports et de l'économie circulaire, et préserve la compétitivité et le développement du secteur industriel ;

« 3° De réduire la consommation énergétique primaire des énergies fossiles de 30 % en 2030 par rapport à l'année de référence 2012, en modulant cet objectif par énergie fossile en fonction du facteur d'émissions de gaz à effet de serre de chacune ;

Article 36

I. – Le développement et le déploiement des transports en commun à faibles émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques constituent une priorité tant au regard des exigences de la transition énergétique que de la nécessité d'améliorer le maillage et l'accessibilité des territoires.

En zone périurbaine et insulaire notamment, la politique nationale des transports encourage le développement d'offres de transport sobres et peu polluantes, encourage le report modal, lutte contre l'étalement urbain et favorise le développement du télétravail.

Le développement de véhicules à très faibles émissions sur leur cycle de vie est un enjeu prioritaire de la politique industrielle nationale et est encouragé, notamment, par des facilités de circulation et de stationnement, par l'évolution du bonus-malus et en faisant de l'objectif national de 2 litres aux 100 kilomètres la norme de référence.

Pour le transport des personnes, l'État encourage le report modal du transport routier par véhicule individuel vers le transport ferroviaire, les transports collectifs routiers et les transports non motorisés.

Clément Morin :

« En pratique, l'effet est assez dilué sur le réseau routier, donc son allègement, surtout ses parties les plus encombrées, ne sera pas vraiment au rendez-vous, ce qui n'a rien d'étonnant vu la croissance prévue. Cependant, si **la situation s'aggrave par rapport à aujourd'hui**, elle permettra tout de même de satisfaire un grand nombre d'usagers supplémentaires. [...] En considérant la situation actuelle, il apparaît que le **temps perdu dans la congestion risque d'être plus important que ce que le modèle peut prévoir**, avec cette demande. En effet, de façon intrinsèque, un modèle d'affectation statique du trafic routier prend mal en compte la saturation,... »

« Cela renforce l'aspect « système » dans lequel s'inscrit ce projet de 3ème ligne de métro, ce qui montre bien que **la réussite de l'ensemble est interdépendante**. »

Jean Frébault :

« Nous avons noté avec nos interlocuteurs quelques points faibles ou à renforcer, justifiant des approfondissements, et sans doute une plus grande ambition dans les projets :

- **La place du ferroviaire**, peu visible dans les documents présentés (notamment dans le Nord de l'agglomération, en lien avec l'arrivée de la LGV), et questionnant l'implication de la SNCF et de la Région dans ce plan global de déplacements.

- La frilosité à Toulouse vis-à-vis d'une **plus grande limitation de la place de la voiture** dans l'espace public, **ce qui rend difficile notamment le développement de lignes de bus attractives** bénéficiant de couloirs réservés (type BHNS ou autres).

- le **développement de l'usage du vélo, bien faible** dans une agglomération à la topographie pourtant favorable.

- les **interconnexions, et l'importance d'une politique ambitieuse de parcs d'échange P+R en périphérie**, dans une agglomération où le péri-urbain peu dense est important (lotissements...), avec un usage prédominant de la voiture.

L'objectif affiché de porter l'accueil de population nouvelle sur Toulouse de 30 % (scénario de référence) à 40 % (scénario projet), traduit bien cette vision, [...]

La mise en œuvre d'une telle prescription ne va pour autant pas de soi : chacun sait que les opérations de renouvellement urbain sont plus complexes, leur réalisation souvent moins rapide que des opérations d'extension ou en site vierge, et elles sont parfois plus difficiles à faire accepter ;

L'encadrement par la planification est nécessaire mais ne suffit pas.

Nous insistons sur l'importance de mettre en place des outils opérationnels pour accompagner la transformation de la zone urbaine là où sa mutation est possible et souhaitée, et promouvoir des projets urbains de qualité, avec une fonction de maîtrise d'ouvrage urbaine forte assurée par la métropole :

- mobilisation d'aménageurs publics, inscription des projets immobiliers privés dans des projets d'ensemble de qualité.

- études urbaines et élaboration de projets urbains attractifs dans les territoires à densifier (des premières initiatives sont déjà engagées en ce sens le long de la ligne)

- outils de maîtrise du foncier, de régulation des prix fonciers, possibilités de récupération des plus-values...

- fiscalité et outils financiers permettant de produire des logements abordables pour les différentes catégories de population »

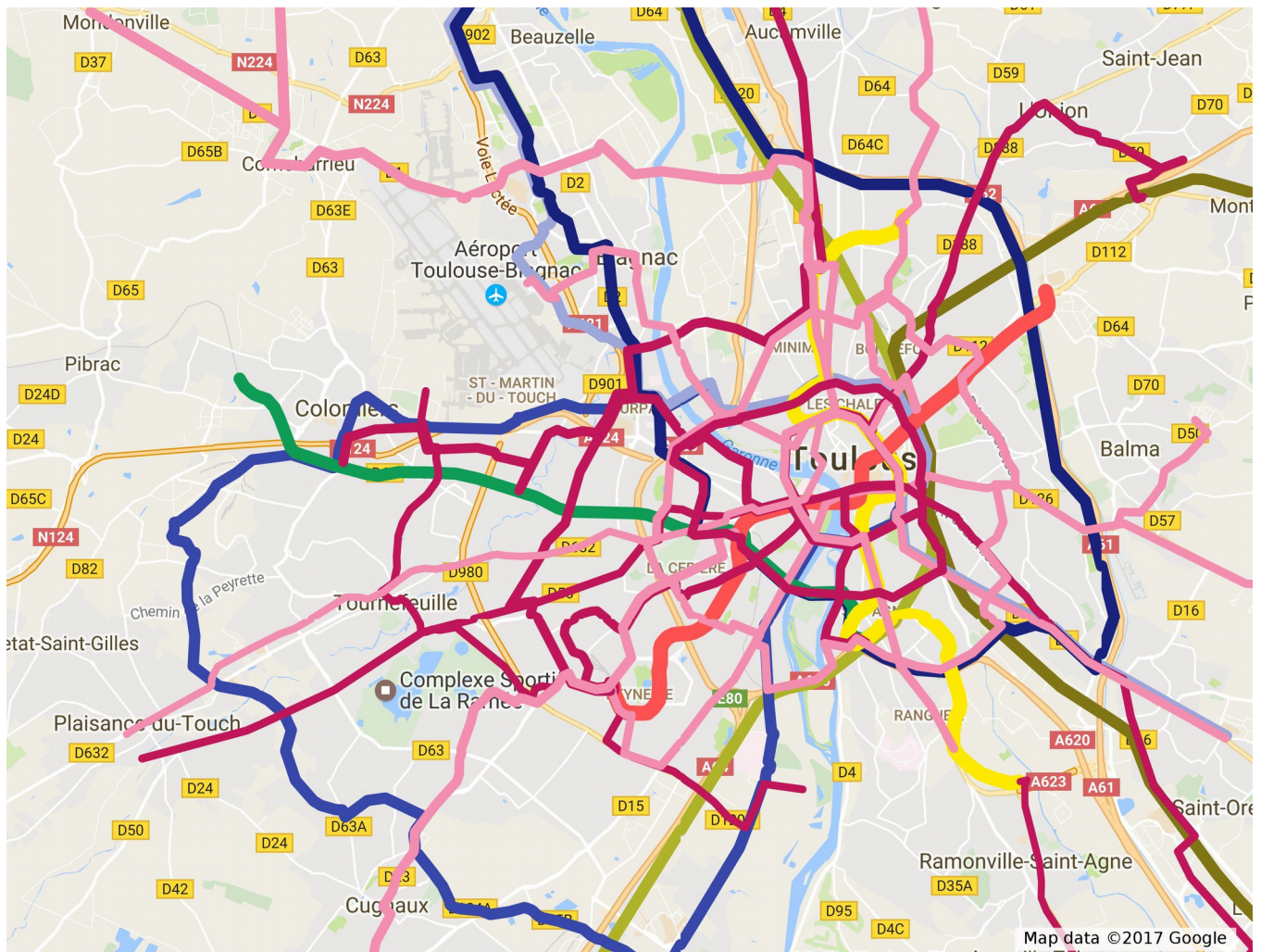
Marc Pérez :

« Quelques hypothèses sont optimistes :

- hypothèse d'offre à 3min sur toute la ligne, alors qu'une offre d'un train sur 2 en bout de ligne (soit un train toutes les 6min) est courant sur une ligne de cette longueur (enjeu de 2-3% sur le volume global de trafic) ;

- les hypothèses du trafic gare recueillies auprès de la SNCF (chiffres GPSO) sont optimistes au regard de la crise actuel du modèle TGV. »

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An4-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017



Les Linéo sont en rose et en bordeaux

Accusé de réception en préfecture
 031-253100986-20170411-20170329-2-1An4-
 DE
 Date de télétransmission : 11/04/2017
 Date de réception préfecture : 11/04/2017

Exemples de parts modales d'outre-Rhin

(epomm.eu: http://www.epomm.eu/tems/compare_cities.phtml)

Villes	année	Population	Marche	Vélo	TC	VIM
München	2008	1.326.807	28	14	21	37
Köln	2006	989.766	24	12	21	43
Frankfurt	2008	680.000	31	11	20	38
Düsseldorf	2008	629.005	27	11	22	40
Stuttgart	2009	592.915	27	5	24	44
Essen	2001	588.168	26	3	17	54
Dortmund	2005	585.678	18	10	22	50
Bremen	2008	547.735	21	25	14	40
Hannover	2011	518.386	25	19	18	38
Leipzig	2008	515.418	27	14	19	40
Dresden	2008	512.546	22	16	21	41
Nürnberg	2011	506.000	23	11	22	44
Duisburg	2005	501.564	20	13	11	56
Bochum	2010	374.737	18	6	20	56
Wuppertal	2011	349.470	15	2	25	58
Mannheim	2008	326.964	27	13	16	44
Bielefeld	2010	323.270	15	15	16	54
Bonn	2008	317.949	28	12	14	46
Karlsruhe	2012	298.000	24	25	17	34
Toulouse	2013		22	2	13	63

Karlsruhe : un exemple de la politique des transports en Suisse, Allemagne et dans les pays nordiques.

Entre 1995 et 2003, période de forte expansion du réseau, le KVV, la communauté tarifaire de Karlsruhe, enregistrait une augmentation de 50% du nombre de déplacements, avec un niveau exceptionnel de 350 déplacements par an et par habitants, dont un tiers sur un périmètre de 50 km autour de Karlsruhe. Le KVV enregistre en moyenne 500 000 voyageurs par jour dont 165 000 sur les lignes de tram-train. Une politique d'offre ambitieuse et adaptée aux territoires a porté ses fruits : en journée, seules quelques branches éloignées (Menzigen, Eppingen et Baden-Baden) ont une desserte à l'heure. Pour les autres dessertes, la

fréquence est de 20 ou 30 minutes. Elle descend en pointe à 10 minutes sur les branches de Hochstetten, Stuttensee, Rheinstetten et Söllingen. La présence de terminus intermédiaires ajoutée à la logique de troncs communs progressifs assure un ajustement de l'offre à la demande.

Le fort succès et la mise en place d'une desserte optimisée à haut rendement pour le matériel procure un taux de couverture des charges par les recettes d'un niveau exceptionnel : 85%, témoignant non seulement de l'efficacité du modèle économique et de la pertinence de la conception du service. Le tram-train a été également un moyen de relancer des lignes ferroviaires exploitées par la DB au moyen d'un modèle technique et économique plus léger, plus adapté aux capacités financières de la collectivité.

Le succès du modèle de Karlsruhe est aussi lié à une politique d'urbanisme et de maîtrise de l'évolution du territoire en l'articulant avec l'offre de transport public, dans un territoire composé d'une ville-centre et de plusieurs unités urbaines « relais ». Les nouveaux projets immobiliers sont conditionnés à leur proximité vis-à-vis de lignes existantes ou d'un projet d'extension du réseau. Cette politique se traduit par une offre constante du lundi au samedi et une forte amplitude horaire, au minimum de 5h à 23h, mais comprenant un service de nuit le vendredi soir.

De ce fait, l'offre bus est limitée à une fonction subalterne de rabattement vers le tramway ou le tra-train, et se limite, dans l'agglomération de Karlsruhe à une dizaine de lignes.

Des cartes mensuelles sont également proposées entre 58 et 164 € (6 tarifs, 7 zones car 2 zones minimum)

de Karlsruhe à Baden-Baden, le tram-train ne rend que 7 minutes au train régional, en assurant 7 arrêts de plus. Cependant, plus le tram-train va loin, moins il présente d'intérêt, d'autant qu'en face, les automotrices régionales de la DB, notamment les ET425, concilient fortes accélérations (1,3 m/s²), forts freinages (1 m/s²) et vitesse élevée (140 km/h), avec une vitesse maximale atteinte en 900 m seulement !

Avant la mise en place du tunnel de centre-ville, 140 tramways passaient par heure et par sens sur Marktplatz, au cœur de la ville.

Association Vélorution !

Siège social : 36 rue Bernard Mulé 31400 Toulouse

Atelier : 6 rue Bénézet 31300 Toulouse

Toulouse, le 27 février 2017

tussé COURRIER N° ARRIVÉ LE	
= 1 MARS 2017	
POUR TRAITEMENT	CD
COPIE(S) POUR INFO	



Projet mobilités 2020-2025-2030 du SMTC

(Valant révision du Plan de Déplacements Urbains)

Consultation des Personnes Publiques Associées

Avis défavorable

Avis DEFAVORABLE de l'association « Vélorution ! » au projet Mobilité 2020-2025-2030, valant révision du Plan de Déplacements Urbains mis à l'avis des Personnes Publiques Associées en janvier et février 2017.

Notre association collecte les avis et demandes des cyclistes de l'agglomération, en termes d'aménagements et de services pour les cyclistes. Après plusieurs débats et collecte des avis et idées, nous sommes en mesure de relayer le sentiment global des usagers :

« le projet mobilités 2025- 2030 du SMTC ne réduira pas les déplacements automobiles des habitant-es de l'agglomération, qui continueront de provoquer de nombreux embouteillages, des pollutions, de l'insécurité, parce qu'ils ne pourront toujours pas s'effectuer en transport en commun ou vélo de manière satisfaisante ».

Les vélorutionnaires constatent que le projet mobilités 2020-2025-2030 du SMTC n'engagera aucune mutation profonde des pratiques de mobilité sur le territoire du PDU, que ce soit en périphérie ou dans la ville-centre, qu'il maintient ou accroît les inégalités en matière de transports des habitant-es de l'agglomération, qu'il n'envisage aucune consultation des usagers-cyclistes et de leurs associations :

- Sur les aménagements cyclistes : ceux actuels sont trop souvent dangereux, réalisés sans concertation avec les associations d'usagers ;
- Dans le PDU proposé, aucun fléchage des moyens financiers pour de nouveaux aménagements, notamment les voies express vélo qui n'ont ni tracé ni financements dédiés ;
- Les services aux cyclistes sont limités à des mesurettes, en contradiction totale avec les besoins des cyclistes : aucun soutien financier et matériel aux ateliers-vélo, alors qu'ils ont multiplié par 15 les adhésions aux associations d'usagers, relancés les métiers autour du vélo, participés à recréer des cultures vélo, etc. ; Nous constatons notamment qu'une nouvelle fois, malgré plusieurs années de demandes, les ateliers-vélo du Zinc et de la Vélorution ne figurent toujours pas sur le plan des pistes cyclables pour 2017/2018, preuve que la collectivité locale en charge des transports édite des informations parcellaires et ne prenant pas en compte les efforts des associations ;
- Aucune concertation régulière des associations d'usagers ; soutien maintenu à un opérateur privé (JC Decaux et ses vélib) qui accapare une grande partie des fonds dédiés au vélo sur la ville-centre ;
- Il n'existe aucun projet de complémentarité entre transports publics et vélo, c'est à dire de la possibilité d'accès des vélos dans les bus, métros, tramways ;
- Sur les transports publics : pas de création de lignes en site propre, pas de ligne circulaire, le 2017-03-21

Accusé de réception en préfecture
031-152100906-2017-04-11-2017-03-21
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

en contradiction totale avec les demandes des usagers mais aussi avec la demande de Toulouse-Métropole pour réviser le PDU précédent ;

Les vélorutionnaires constatent que le projet mobilités 2020-2025-2030 du SMTC ne permettra pas d'augmenter fortement l'usage du vélo et de la marche à pied comme des transports publics, que ce projet est en contradiction flagrante avec la loi LAURE, qui impose de baisser **le nombre de véhicules individuels motorisés**, qu'il ne respecte pas la loi sur l'air : à savoir que tous les moyens devraient être mis en œuvre pour revenir à la qualité de l'air de 1996. Toulouse est l'agglomération européenne qui compte le plus fort taux de voitures par habitant.es, elle se devrait d'être exemplaire et dans le projet Mobilités 2020/2025/2030 ce n'est toujours pas le cas !

Les vélorutionnaires constatent que le projet mobilités 2020-2025-2030 du SMTC, du fait qu'il n'anticipe pas la croissance démographique et n'envisage rien pour une meilleure répartition des activités et des logements sur la région, ne permet pas une baisse forte du nombre journalier de déplacements en voiture mais bien qu'il organise l'accroissement du nombre de véhicules individuels motorisés et la création de nouvelles voies autoroutières, dont **toutes les études dans tous les pays** ont montré qu'elles seront congestionnées en l'espace de quelques mois après leur ouverture. Le coût de la « jonction est » est à ce titre trop significatif : une voie autoroutière représente bien plus que l'ensemble des investissements sur les modes actifs !

Par ailleurs, nous constatons d'ors et déjà :

- le refus de Toulouse Métropole de fournir les budgets vélo des années précédentes et les déclarations de travaux sur voirie ;
- le refus de Toulouse Métropole d'aménager et de créer des services en concertation avec les associations d'usagers-cyclistes et correspondant aux réels besoins des associations d'usagers et des cyclistes eux-mêmes ;
- l'éclatement du projet mobilités 2020-2025-2030 du SMTC, qui voit la création d'un nouveau parking voiture en haut des allées Jean Jaurès, des enquêtes publiques déjà lancées avant même le début de l'enquête publique sur le PDU, qui ne recueillent pas les avis des associations et riverains, de nouveaux aménagements autoroutiers (nouvel échangeur routier à l'est, liaison A64/rocade Arc-en-ciel, etc.). Nous constatons des passages en force sur tous ces projets, avec une désinformation instrumentalisée dans les publications locales de la majorité politique actuelle ;
- La Commission Nationale du Débat Public a sollicité l'avis d'experts sur le projet de 3^e ligne de métro, l'un d'entre eux a clairement souligné que le nombre de voitures ne diminuerait pas mais augmenterait, confirmant nos craintes ;
- La CNDP a rendu son avis le 16 février dernier sur le projet de 3^e ligne de métro, Toulouse Métropole et le SMTC-Tisséo ont refusé de reporter la clôture de la consultation publique des PPA du 28 février, ce qui ne laisse aux associations d'usagers qu'un temps infiniment trop court pour donner leur avis, celles-ci étant composées de bénévoles qui donnent déjà beaucoup de leurs temps libre pour tenter de participer aux décisions publiques sur les transports et dans bien d'autres domaines, ce que nous regrettons vivement et témoigne du manque de démocratie régnant aux seins des instances décisionnaires du projet mobilités 2020-2025-2030.

Dans son cahier d'acteur à l'occasion du débat public de la CNDP, les vélorutionnaires ébauchent un projet de plan de déplacement qui, pour une enveloppe financière équivalente devrait permettre d'atteindre un objectif conforme à la loi sur l'air par une réduction ambitieuse des parts modales de la voiture pour 2025, sur une base réaliste estimée à : 20 % piéton, 10 % voiture, 40 % vélo, 30 % TC.

D'autre part, toujours à l'égard de la CNDP, nous avons pu constater les sarcasmes publics du président Archimbaud à l'égard des cyclistes. Nous avons également constatés que notre association n'a pas été informée de la conférence de presse du 16 février 2017, marquant la date de compte-rendu officiel de la CNDP sur le projet TAE, mais également que notre association n'a pas été informée du contenu, contrairement à d'autres associations et acteurs du projet de PDU et sur le débat public. Cette volonté d'écarter les cyclistes, et tout particulièrement leurs associations d'usagers, des débats et de l'information témoigne d'une réelle volonté politique de dissimulation à l'égard des « gêneurs » que nous sommes, d'une volonté d'obstruction permanente. Nous imaginons bien qu'à l'échelle du citoyen lambda c'est la norme...

Les vélorutionnaires réclament que le budget vélo soit participatif, c'est à dire que les associations élaborent les projets en concertation avec le SMTC et qu'elles aient la possibilité de financer des actions.

De plus, les vélorutionnaires rejoignent les demandes de l'association AUTATEL sur les transports publics, montrant que le nouveau projet de métro accapare 60 % du budget du projet de PDU (au détriment de tous

Accusé de réception en préfecture,
031253120986 20170411 20170329-2-1An4-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

les autres modes de déplacement), que des surcoûts sont déjà constatés : téléphérique passant de 44 millions à 114 millions d'€, métro estimé à plus de 2,2 milliards d'€ (sachant qu'après travaux les surcoûts sont en moyenne estimés à 30 %, portant le projet de nouveau métro à près de 3 milliards d'€ !).

Vu les coûts élevés, et toujours en augmentation, des projets liés au métro, au TAE et aux véhicules individuels motorisés, l'association « Vélorution ! » craint que les sommes annoncées par le SMTC pour le vélo, les piétons et pour les TC -autre que le nouveau métro- deviennent des variables d'ajustements pour un seul équipement, devenu un gouffre financier puisque son montant est en constante évolution.

Par ailleurs les impacts de ce nouveau métro, en matière d'urbanisme, montrent que la ville-centre jouit de la très large part des investissements, alors que les problèmes d'accès aux transports publics et des embouteillages se situent en périphérie de la ville-centre et dans les banlieues.

Toutes ces remarques ne sont pas exhaustives...

En conséquent, l'association « Vélorution ! » donne un **AVIS TRES DEFAVORABLE** au projet de le plan de mobilités 2020-2025- 2030 du SMTC.

Les vélorutionnaires restent à disposition du SMTC et de l'ensemble de la population et des associations de quartier pour contribuer à l'élaboration collective d'un projet mobilités plus adéquat à l'urgence d'une amélioration profonde des déplacements dans l'agglomération toulousaine.