



Enquête publique portant sur le Plan de déplacements urbains "Projet Mobilités 2020-2025-2030"

4 septembre – 10 octobre 2017

Document n° 2/3 : Conclusions et avis

Auteurs : Commission d'enquête désignée par le Tribunal administratif de Toulouse :
Sabine Nascinguerra
Jean-Guy Gendras
Bernard Pouligny
Christian Marty
Vincent Saint-Aubin

Identification de l'enquête publique : E 16000262/31

12/12/2017

Sommaire

1	UNE REVISION CONCERTEE	3
1.1	OBJET DE L'ENQUETE ET SYNTHESE DU PROJET	3
1.2	UN DOSSIER D'ENQUETE DETAILLE ET BIEN PRESENTE.....	3
1.3	UN MAITRE D'OUVRAGE ENGAGE DANS LA CONCERTATION	4
1.3.1	<i>Une large phase de concertation en amont.....</i>	<i>4</i>
1.3.2	<i>Une bonne information autour de l'enquête</i>	<i>4</i>
1.3.3	<i>L'accueil du public pendant l'enquête.....</i>	<i>4</i>
1.3.4	<i>Des réunions publiques dans les 5 secteurs de mobilités.....</i>	<i>4</i>
1.4	DES CITOYENS MOBILISES.....	5
1.5	L'IMPORTANCE DU REGISTRE DEMATERIALISE.....	5
1.6	DES REPONSES DETAILLEES.....	5
2	CONCLUSIONS PAR THEME GENERAL.....	6
2.1	SUR LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX IDENTIFIES PAR LE PDU	6
2.2	SUR LES GRANDS OBJECTIFS DU PDU	6
2.2.1	<i>Axe 1 : Mettre en œuvre une politique de transports en commun plus capacitaires et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires</i>	<i>6</i>
2.2.2	<i>Axe 2 : Maitriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et des axes structurants de transports en commun</i>	<i>6</i>
2.2.3	<i>Axe 3 : Mettre en œuvre un plan de circulation-stationnement en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant.....</i>	<i>7</i>
2.3	SUR LA COHERENCE AVEC LA STRATEGIE NATIONALE DE DEVELOPPEMENT DE LA MOBILITE PROPRE.....	7
3	CONCLUSIONS PAR THEME IDENTIFIE AU COURS DE L'ENQUETE	8
3.1	GOVERNANCE ET COORDINATION	8
3.2	FINANCEMENT.....	8
3.3	TARIFICATION.....	9
3.4	COHERENCE URBANISME/MOBILITES.....	9
3.5	PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SANTE	10
3.6	METRO.....	10
3.6.1	<i>Projet de TAE.....</i>	<i>10</i>
3.6.2	<i>Autres contributions relatives au métro</i>	<i>11</i>
3.7	TRAIN.....	11
3.8	TRAM.....	12
3.9	BUS, LINEO, OPTIMO.....	12
3.10	ROUTES, VOITURES, PARKINGS, CO-VOITURAGE.....	13
3.11	MODES ACTIFS	13
3.12	BASSINS DE MOBILITE	14
3.13	CEINTURE SUD / TELEPHERIQUE.....	14
3.14	INTERMODALITE	15
3.15	PMR.....	15
4	ENGAGEMENTS DEJA PRIS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE	16
5	BILANS	17
6	AVIS MOTIVE	18

1 UNE REVISION CONCERTEE

1.1 *Objet de l'enquête et synthèse du projet*

La présente enquête publique qui s'est déroulée du 4 septembre au 10 octobre 2017 concerne le projet de deuxième révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la grande agglomération toulousaine, dit « Projet Mobilités 2020-2025-2030 ».

Elaboré par le Syndicat Mixte des Transports en Commun Tisséo, le plan concerne un territoire de 115 communes qui accueillait en 2016 plus d'1 million d'habitants.

Dans un contexte de saturation des réseaux routiers et de transports en commun, le Projet Mobilités vise à répondre au double enjeu de la prise en compte satisfaisante des besoins de mobilité d'une population en augmentation constante (+ 15 000 habitants/an) et d'une meilleure desserte des principaux pôles d'activité économique de l'agglomération, générateurs de flux de déplacements journaliers très importants. Il se fonde sur un programme de 39 actions articulées autour de 3 axes, dont la création d'une 3^{ème} ligne de métro en constitue la composante principale.

Pour répondre aux enjeux identifiés, le Projet Mobilités prévoit un plan d'actions qui s'oriente autour de 3 leviers :

- le report modal ;
- la cohérence entre urbanisme et mobilités ;
- l'organisation des réseaux routiers et des stationnements.

Le plan d'investissement global du PDU s'élève à plus de 3,8 milliards d'euros.

Chronologie :

La deuxième révision a été décidée par le conseil syndical le 4 février 2015.

Le projet a été arrêté, après une phase de concertation très active, le 19 octobre 2016.

L'arrêté organisant la présente enquête a été signé par le Président du SMTC le 11 juillet 2017.

1.2 *Un dossier d'enquête détaillé et bien présenté*

Le projet du PDU proprement dit est, conformément à la réglementation, accompagné de nombreuses pièces listées au chapitre 2.8 du rapport d'enquête, dont une évaluation environnementale.

Malgré la quantité impressionnante de documents, la commission d'enquête constate que la pièce principale composant le Projet Mobilités et son plan d'actions est bien structurée, rédigée de manière compréhensible et illustrée par 4 plans au format A0 qui permettent une bonne lisibilité.

L'évaluation environnementale et son résumé sont plus techniques à aborder et comportent des illustrations souvent peu lisibles. La commission d'enquête apprécie que le maître d'ouvrage ait accepté de rédiger avant le début de l'enquête une synthèse plus abordable par le grand public. Elle regrette néanmoins que les recommandations émises par la Mission Régionale d'Autorité environnementale dans son avis de mars 2017 n'aient pas été prises en compte par Tisséo dans une note complémentaire afin d'éclairer le public au sujet des points critiqués.

L'ensemble des documents comporte une grande quantité d'informations et aborde des thématiques très vastes : leur compréhension nécessite une bonne connaissance du contexte toulousain, des grands projets d'aménagements et d'infrastructures, mais également des orientations prévues dans les plans et programmes comme le SCoT ou les documents d'urbanisme.

La commission d'enquête considère que les nombreuses contributions des personnes publiques associées à l'élaboration du Projet Mobilités ont permis :

- au Maître d'ouvrage de prendre en compte les préoccupations des usagers, pas forcément pour les intégrer mais au moins pour les confronter à des fins d'ajustement aux opérations prévues ;
- à la Commission d'élargir le cadre de sa réflexion, d'appréhender les enjeux perçus par les usagers et de se forger une opinion indépendante sur les différents thèmes traités dans le PDU.

1.3 Un maître d'ouvrage engagé dans la concertation

1.3.1 Une large phase de concertation en amont

Afin de partager le plus en amont possible le projet avec les citoyens, les associations et les Personnes Publiques Associées, et dans l'objectif de récolter leurs contributions et avis afin de produire une révision du PDU partagée avec la population et les acteurs concernés par les déplacements, Tisséo avait décidé dès le début de mener une démarche de large concertation et de consultation, avec 270 personnes publiques associées, plus de 1 000 élus en réunions territoriales, plus de 2 000 habitants lors des trois temps de concertation publique et plus de 80 réunions techniques et partenariales.

Cette concertation a été menée en parallèle de l'élaboration du projet, entre septembre 2015 et juin 2016, puis après l'arrêt du projet, suite au débat public sur le projet de 3^{ème} ligne de métro, entre décembre 2016 et mars 2017.

Nous considérons qu'il s'agit là d'une démarche hautement appréciable.

1.3.2 Une bonne information autour de l'enquête

La commission considère que l'information autour de l'enquête a été bien organisée, le maître d'ouvrage ayant prévu plusieurs moyens complémentaires pour informer la population sur l'enquête publique : l'avis d'enquête a bien évidemment été affiché dans les 115 communes et les 6 intercommunalités et publié dans trois journaux et sur le site internet du SMTC.

Au-delà de ces exigences réglementaires minimales, l'achat d'espaces dans la presse écrite locale et sur les radios locales, la diffusion sur les réseaux sociaux, la distribution des flyers d'enquête publique dans les centres commerciaux, sur les marchés, aux pôles d'échanges multimodaux, les interventions dans 22 entreprises ont permis d'informer un public très large. Nous regrettons simplement qu'aucun affichage n'ait pu être réalisé dans le réseau métro, bus et tram, un règlement n'y permettant apparemment pas d'autres affichages que de type publicitaire ou d'information voyageur.

Le dossier dématérialisé soumis à enquête a été mis à disposition du public via le site internet de Tisséo dans un format abordable, facilitant ainsi la prise de connaissance de son contenu 24 h/24.

La Commission tient à mettre en évidence la bonne volonté du maître d'ouvrage de communiquer en toute transparence autour de cette enquête.

1.3.3 L'accueil du public pendant l'enquête

L'enquête a duré 37 jours, du 4 septembre au 10 octobre 2017.

Pendant cette période, la commission d'enquête a tenu 12 permanences de 3 heures afin d'accueillir le public. Les modalités d'accueil ont été bonnes partout, malheureusement peu de gens se sont rendus sur les lieux des permanences : en tout, 61 visiteurs ont été comptabilisés, ce qui est faible par rapport au nombre de permanences et à la population concernée par le projet.

1.3.4 Des réunions publiques dans les 5 secteurs de mobilités

Afin de s'assurer que le public puisse comprendre les dispositions principales du projet via une présentation synthétique du PDU par Tisséo, sans être obligé de se plonger dans les détails du dossier volumineux, la Commission a souhaité organiser dès le début de l'enquête des réunions avec le public. Soutenue par le maître d'ouvrage dans ce choix, elle a décidé de réaliser 5 réunions d'information et d'échange avec le public, correspondants aux 5 grands secteurs de mobilité du territoire du PDU (centre, nord-ouest, sud-ouest, sud-est, nord-ouest).

La commission tient à remercier :

- le SMTC pour l'excellente organisation de ces réunions,
- les 244 particuliers, associations et élus présents pour leurs questions en contributions de qualité ;

mais elle regrette la faible participation du public, en particulier dans les secteurs situés au sud de l'agglomération.

1.4 Des citoyens mobilisés

La commission d'enquête tient à souligner la qualité des contributions du public. En effet, alors que les réclamations liées à des intérêts particuliers, ponctuels ou conjoncturels ne représentent qu'une part très faible des interventions du public, le registre a été submergé par un flot de participations allant des aménagements géographiques sectoriels à de véritables contre-projets très élaborés visiblement soutendus par le seul souci de l'intérêt public.

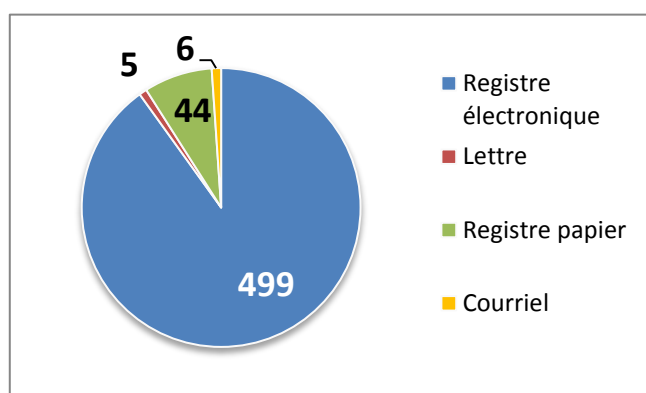
La CE a été impressionnée par la capacité de certaines associations de quartiers à fédérer leurs adhérents sur des programmes clairs, ainsi que sur la maîtrise du dossier Mobilités par des équipes d'animateurs bénévoles de collectivités.

Elle reconnaît la qualité de la plupart des prestations, tout en regrettant la faible mobilisation du public autour de ses permanences et réunions publiques.

1.5 L'importance du registre dématérialisé

Cette enquête a permis de confirmer l'importance de la concertation dématérialisée, qui est d'ailleurs devenue obligatoire depuis août 2016 :

- La mise à disposition du dossier sur internet a permis la consultation du dossier 24 h sur 24, ce qui n'est évidemment pas possible avec la version papier déposée au siège de l'enquête et dans les mairies.
- Avec 90 % des contributions, les requêtes déposées via internet (499) ou par mail (6) ont été largement majoritaires par rapport aux voies «traditionnelles», à savoir les commentaires sur les registres papiers (44) et les lettres envoyées par voie postale (5).



Nous constatons que la gestion d'un registre dématérialisé par un prestataire spécialisé a grandement facilité le travail de la commission d'enquête.

1.6 Des réponses détaillées

A l'issue de l'enquête, le maître d'ouvrage a pris position de façon très détaillée par rapport aux avis des PPA, aux observations du public et aux questions de la commission, ce qui a été un travail colossal, réalisé en peu de temps.

C'est une démarche très appréciable qui témoigne de l'importance que Tisséo accorde à la concertation, bien que tous les avis et demandes ne puissent évidemment pas être intégrés dans le projet final du PDU, dont l'enjeu politique est avéré.

La commission d'enquête considère toutefois que la surabondance des informations mises à sa disposition, souvent redondantes pour certains thèmes et pas assez synthétiques, n'a pas toujours été de nature à faciliter son travail d'analyse. A l'inverse, certains thèmes gênant le maître d'ouvrage ont reçu des réponses légères.

2 CONCLUSIONS PAR THEME GENERAL

2.1 Sur la prise en compte des enjeux identifiés par le PDU

Le PDU identifie et décline quatre enjeux majeurs :

- La MOBILITE : Organiser les conditions de la mobilité durable dans la perspective d'une croissance démographique soutenue ;
- L'ACCESSIBILITE : Répondre à la demande de déplacements liée à la croissance démographique et au dynamisme économique ;
- L'ATTRACTIVITE : Renforcer l'accès et maintenir l'attractivité des zones économiques et d'emploi ;
- L'INNOVATION : Anticiper la mobilité de demain.

Ces enjeux adaptés à la stratégie mobilité des différents modes de transport ne sont que la déclinaison d'un enjeu majeur unique : **l'infrastructure des transports toulousains étant déjà quasiment saturée alors que la démographie galopante alimente continuellement la demande de déplacements, comment répondre aux besoins de mobilité des prochaines années ?**

La Commission craint que cet enjeu capital ait fait quelque peu oublier au porteur de projet les trois autres enjeux d'importance que sont : la sécurité des déplacements, l'économie de temps de parcours et la protection de l'environnement.

2.2 Sur les grands objectifs du PDU

2.2.1 Axe 1 : **Mettre en œuvre une politique de transports en commun plus capacitaires et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires**

La Commission reconnaît que les actions prévues au plan répondent au mieux aux enjeux identifiés mais elle regrette que certaines d'entre elles, parmi lesquelles les actions 14, 15, 16 et 17, relatives aux modes actifs, ne témoignent pas d'une volonté politique forte d'impulser un véritable changement de paradigme.

Elle souligne toutefois que le SMTC semble avoir intégré le message transmis par les nombreuses contributions recueillies au cours de la présente enquête publique, comme en témoignent les délibérations de son Conseil syndical du 22 novembre 2017 et ses réponses à notre procès-verbal de synthèse. Elle souhaiterait cependant que ses engagements financiers soient plus nets et que des échéances rapprochées soient fixées pour l'adoption des schémas directeurs piétonniers et cyclistes.

2.2.2 Axe 2 : **Maitriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et des axes structurants de transports en commun**

La démarche des pactes urbains développés ou à développer autour des modes de transport structurants, affirmée dans les actions 21 à 23, est assurément un bon moyen d'assurer une cohérence entre les projets de développement urbain et le Projet Mobilités. La promotion de ces outils doit être poursuivie même s'il est à craindre que leur adoption ne se heurte au modèle individuel jusqu'ici plébiscité par la population à l'extérieur de la ville intense.

2.2.3 Axe 3 : Mettre en œuvre un plan de circulation-stationnement en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant

La commission constate que le maître d'ouvrage a bien intégré les nouveaux modes de mobilité (covoiturage, électromobilité) qu'il entend promouvoir mais qu'en matière de voirie ou de stationnement, il ne peut en général que se comporter en rapporteur des collectivités.

Elle a toutefois noté la volonté du SMTC d'accompagner le développement des spots de covoiturage, de renforcer le report modal en agrandissant ou en créant des parc relais, de favoriser l'innovation et d'intégrer les informations sur le trafic routier et le stationnement dans l'application mobile Tisséo. Elle déplore toutefois l'imprécision des propositions, qui renvoient bien souvent à des études, comme c'est le cas pour les liaisons transversales ou le franchissement Nord de la Garonne (mesure 32) ou pour les mesures complémentaires destinées à réduire les émissions dues au trafic routier (mesure 38).

2.3 Sur la cohérence avec la stratégie nationale de développement de la mobilité propre

La France s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 40 % d'ici 2030¹.

Pour atteindre cet objectif, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte instaure de nouveaux outils, dont la stratégie nationale bas carbone (SNBC) et la stratégie de développement de la mobilité propre (SDMP).

L'objectif de la SNBC est de parvenir à une diminution des émissions de GES du secteur des transports de 29 % à l'horizon du 3^e budget carbone (2024-2028)². La commission constate que sur la même période, (horizon 2030), les émissions de GES augmenteront globalement de 9% sur la grande agglomération toulousaine par rapport à 2013 en raison de la croissance de la population, mais diminueront de 14 % par habitant, soit 3 à 4 points de moins qu'avec le scénario « au fil de l'eau ».

La SDMP définit six orientations, qui s'appuient sur les leviers identifiés par la SNBC :

- maîtriser la demande de mobilité, en encourageant de nouveaux comportements ;
- développer les véhicules à faibles émissions ;
- développer le marché des carburants alternatifs et déployer les infrastructures de recharge ou de ravitaillement correspondantes ;
- optimiser le fonctionnement des véhicules et les réseaux existants ;
- améliorer les reports modaux vers les modes de transports les moins émissifs en polluants et en GES ;
- développer les modes de transports collaboratifs.

Si le plan d'actions du Projet Mobilités de la grande agglomération toulousaine lui semble globalement cohérent avec ces orientations d'ordre général, la Commission d'enquête regrette le manque d'ambition du PDU pour impulser un vrai changement des comportements vers les modes actifs et durables.

Un signal politique fort pour encourager les cyclistes et piétons, avec un objectif à échéance courte pour le développement d'infrastructures sécurisées et adaptées à ces modes de déplacements nous semble manquer dans le projet soumis à enquête.

La Commission d'enquête du projet PDU 2017, dont l'un des membres a été également membre de la Commission d'enquête du PDU 2012, a constaté une nette évolution des attentes des citoyens en 5 ans : de plus en plus de personnes sont prêtes à prendre le vélo ou à se déplacer à pied et elles plébiscitent le soutien politique nécessaire.

Si chacun doit se prendre en charge en ce qui concerne le choix de ses modes de déplacements (Tissééo ne peut évidemment obliger personne à prendre le bus ou le vélo...), nous considérons que le choix des modes non polluants doit être facilité avec tous les moyens possibles par les collectivités organisatrices des transports.

¹ Par rapport à 1990

² Par rapport à 2013

A issue de l'enquête publique, la Commission a communiqué ses éléments de réflexion à Tisséo, qui semble avoir entendu les demandes de soutien des citoyens en s'engageant à amender le Projet Mobilités pour un soutien plus volontariste des modes actifs.

La Commission considère qu'il s'agit une avance essentielle pour le Projet Mobilités.

3 CONCLUSIONS PAR THEME IDENTIFIE AU COURS DE L'ENQUETE

3.1 Gouvernance et coordination

Malgré les compléments d'information fournis par Tisséo en réponse à son procès-verbal de synthèse, la Commission d'enquête s'interroge sur l'efficacité de la gouvernance de la mobilité à l'intérieur du Périmètre des Transports Urbains des 115 communes, sur lequel porte le Projet Mobilités 2020-2025-2030.

Elle note qu'en dépit des initiatives prises par le porteur de projet pour réunir trimestriellement, depuis 2016, un Conseil des exécutifs rassemblant les décideurs, la mobilité reste gérée, outre par lui-même, par les autorités indépendantes que sont la Région, le Département, l'EPCI, les communes ou la SNCF. La compétence « Transports » au sens large, incluant en plus des transports en commun, les modes doux, le réseau viaire et le stationnement reste partagée. C'est ainsi que parmi les 39 actions que propose le PDU, seulement une douzaine sont de la compétence exclusive du SMTC.

Force est de constater que l'émiettement des décisions entre autorités obéissant à des logiques propres et indépendantes, ne permet pas d'appréhender les problèmes complexes dans leur ensemble.

La Commission approuve la décision prise par le Conseil syndical du SMTC, le 22 novembre 2017, d'engager une étude de faisabilité juridique, technique et financière en vue de la création d'une Autorité Organisatrice unique des mobilités cyclables urbaines.

Elle considère en effet, que le déplacement cycliste, comme le préconise d'ailleurs une part croissante de la population, est l'un des moyens les plus efficaces de réduire l'usage de l'automobile en ville.

Elle recommandera donc d'engager cette étude sans délai afin que les actions en faveur du vélo, actuellement éclatées entre une multitude d'opérateurs, soient fédérées sous une seule autorité et pourquoi pas, sous celle de Tisséo (cf. chapitre 3.11).

3.2 Financement

De nombreuses contributions à l'enquête publique, qu'elles proviennent de particuliers comme d'associations, traduisent une forte inquiétude concernant le financement des actions prévues par le Projet Mobilités 2020-2025-2030 et tout particulièrement en ce qui concerne la capacité de Tisséo à financer la troisième ligne de métro.

Certains intervenants craignent que le coût de la TAE ne pèse exagérément sur le budget global au détriment du développement des autres mobilités. Ils redoutent une incidence sur la fiscalité locale ou sur la tarification des transports en commun et ont des difficultés à faire la distinction entre les actions financées par le SMTC et celles qui sont du ressort des autres OAT ou des communes et intercommunalités.

La Commission demande tout d'abord au porteur de projet de mettre à jour, comme il s'y est engagé, le financement des fiches actions du PDU concernant la Région, le Département, les Communes et Intercommunalités, ainsi que le chapitre 6 du Projet Mobilités, pour intégrer le modèle prospectif approuvé par le Comité syndical du 4 octobre 2017.

Concernant le financement par Tisséo d'une part très importante du projet Mobilités (80% de l'ensemble), la Commission estime qu'il découle du choix courageux de doter la ville de Toulouse d'un transport en commun capacitaire, rapide, non polluant, durable et d'une exploitation économe dont le coût sera de l'ordre de 2,3 milliards d'euros.

Les éclaircissements détaillés qui lui ont été fournis, qui s'appuient sur des perspectives raisonnables d'évolution des ressources propres, sur des engagements précis des collectivités adhérentes, sur une prévision d'octroi d'importantes subventions et sur une capacité d'emprunt préservée, rendent crédibles la soutenabilité financière du projet.

La Commission note par ailleurs qu'en choisissant d'investir dans une troisième ligne de métro, Tisséo n'a pas pour autant prévu de sacrifier son programme d'investissement dans les autres modes de transport. Le projet de PDU prévoit en effet de consacrer à court ou moyen terme aux autres modes de transport en commun plus de 1,5 milliards d'euros, montant supérieur à l'ensemble des investissements que Tisséo avait prévu d'investir dans le PDU de 2012.

Elle regrette toutefois que la réalisation de la desserte en modes structurant de la ceinture sud soit restée trop vague et ait été renvoyée en fin de plan, alors qu'une situation d'urgence est dénoncée par de nombreux contributeurs, ainsi qu'il est précisé au chapitre 3.13 ci-après. Pour remédier à cette carence avant 2025, **la Commission posera une recommandation visant à différer à 2030 la réalisation d'une partie de la TAE.**

3.3 Tarification

Plus que le niveau de la tarification c'est l'absence d'une billetterie unique (hors carte pastel) qui a donné lieu à de nombreuses contributions. La Commission donne acte au porteur de projet que des travaux sont actuellement en cours entre les trois AOT qui visent à parvenir à une harmonisation billettique et à mettre à la disposition des usagers un outil innovant leur permettant d'acheter et de valider leurs titres de transport directement avec leur smartphone.

En ce qui concerne le niveau de la tarification la Commission constate, à l'examen de l'exercice de prospective du 4 octobre 2017 qui lui a été communiqué, qu'à une augmentation de la fréquentation de 18 % prévue d'ici à 2021 correspond une augmentation des recettes de 33 % ce qui correspond à une augmentation moyenne annuelle d'environ 3 % qui se poursuivra au même rythme jusqu'en 2030.

Elle reconnaît que cette évolution peut résulter d'adaptations catégorielles **mais recommandera au SMTC de ne pas éloigner par une tarification trop élevée les publics les plus fragiles de l'accès aux transports en commun.**

La desserte de l'aéroport par une navette spéciale à tarif majoré est critiquable et **fera l'objet d'une recommandation de la Commission.**

3.4 Cohérence urbanisme/mobilités

De nombreuses contributions, notamment celle des CODEV, portent sur la cohérence qu'il doit y avoir entre le projet mobilités et le développement urbain.

Il est évident que l'urbanisation doit se développer en priorité le long des grandes infrastructures de transport existantes ou en projet. La Commission considère que la définition des Pactes urbains, qui découlent des orientations du SCoT de l'agglomération toulousaine couvrant les 115 communes du PDU va dans ce sens (Axe 2 du projet mobilités décliné dans la fiche d'action 22). La Commission considère en effet, comme le maître d'ouvrage, que les Pactes urbains doivent permettre un développement plus dense autour des principaux pôles d'échange – gares ferroviaires, stations de métro ou de tram, lignes Linéo – que sur les territoires non desservis par une ligne de transport en commun structurante.

La Commission émet un avis favorable aux orientations prévues dans le Projet Mobilités en la matière.

3.5 Protection de l'environnement et de la santé

Le thème de la protection de la santé et de l'environnement a été directement abordé dans une centaine d'observations. C'est aussi le sujet principal de l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale.

Indirectement, on peut considérer que la quasi-totalité des avis émis concerne la santé et l'environnement, car les difficultés rencontrées par les toulousains lors de leurs déplacements contribuent à un état de stress quotidien qui impacte et exaspère l'ensemble de la population.

De nombreux contributeurs considèrent que le PDU n'envisage rien de concret pour faire diminuer la pollution et le nombre de voitures dans l'agglomération.

Dans son mémoire de réponse, le maître d'ouvrage liste les nombreuses actions positives prévues par le Projet Mobilités et indique que le rapport d'évaluation environnementale identifie « clairement » les bénéfiques produits par la stratégie mobilité et le plan d'actions opérationnel du nouveau PDU sur la santé publique des habitants de la grande agglomération toulousaine.

Il rappelle que la cohérence entre PDU, documents d'urbanisme et SCoT sont nécessaires pour tendre vers un modèle d'aménagement du territoire adapté à l'objectif de limiter les émissions de GES et polluants, l'accroissement de la population à l'horizon 2030 sur le territoire du PDU étant unique en France.

Il précise que des études prospectives multimodales (cf. fiche action 32 du Projet Mobilités) devraient inclure dans les scénarios longs termes des effets de ruptures sur les mobilités (à partir de 2030).

La commission considère qu'un PDU est l'un des principaux outils des collectivités pour donner un signal fort à la population en proposant des actions ambitieuses dans le domaine de la réduction des émissions de GES et de la pollution atmosphérique. Il nous semble que Tisséo ne devrait pas manquer l'occasion de donner ce signal très attendu par les habitants de la grande agglomération toulousaine à travers ce Projet Mobilités.

Il ne s'agit pas de fixer des objectifs utopiques, mais de sortir de l'argumentaire qui se cache derrière des résultats des modélisations et de montrer que les élus du SMTC s'engagent résolument dans « une véritable révolution de la mobilité propre en repensant les usages, les technologies, les politiques publiques », comme l'a proposé récemment Elisabeth Borne, la ministre des Transports, à l'occasion du lancement des Assises nationales de la mobilité.

Il est évident qu'il n'est plus envisageable d'attendre une « étape de rupture tendancielle et comportementale autour de 2030/2050 » comme indiqué dans la réponse du maître d'ouvrage, mais que le PDU doit contribuer à initier cette rupture dès à présent.

La commission note que diverses actions du Projet Mobilités sont en cours et auront été réalisées à l'horizon 2020. Des actions supplémentaires proposées par diverses associations et les CODEVs pourraient contribuer à court terme à améliorer les effets sur la protection de la santé et de l'environnement. **Ces actions font l'objet de recommandations ou de réserves au chapitre 6.**

3.6 Métro

3.6.1 Projet de TAE

Action phare du projet mobilités Tisséo, la 3^{ème} ligne de métro a fait l'objet de plus de 150 contributions, qui peuvent se répartir en favorables, sans avis nettement marqué, favorables avec des réserves et défavorables. Ces dernières largement minoritaires, sont liées pour la plupart à des questions de coût, examinées au chapitre 3.2 ci-dessus, ou semblent correspondre à un choix idéologique. Les contributions favorables avec des réserves ou sans avis nettement marqué portent essentiellement sur la desserte de tel ou tel quartier ou sur la proposition de tracés alternatifs.

La Commission d'enquête publique n'a pas d'avis sur les oppositions à caractère idéologiques. Elle se prononce favorablement sur le principe adopté par le maître d'ouvrage de 3^{ème} ligne de métro, en écartant ainsi les autres modes de transport en commun envisageables - tram ou bus à haut niveau de service – du fait qu'il s'agissait de relier des zones urbaines dynamiques à forte densité d'emploi et de logements Zone aéronautique de Colomiers, Toulouse Euro Sud-Ouest, Montaudran Aerospace, Inopole,

tout en améliorant les interconnexions avec les autres composantes du réseau Tisséo et du réseau ferroviaire.

Plusieurs contributions, dont celle des CODEV, se prononcent pour un phasage de la réalisation de TAE, en une branche réalisable à l'horizon 2024 comme prévue, reliant Colomiers et la gare Matabiau, et une seconde phase reliant cette gare à Labège à un horizon plus lointain (2030). Cette solution aurait pour avantage de déplacer des financements pour, par exemple, mettre en œuvre immédiatement la réalisation complète de la ceinture sud. La Commission considère que les informations fournies par le maître d'ouvrage ne sont pas convaincantes : prévisions de fréquentation identiques pour les deux branches sans justification concrète des études menées pour arriver à cette conclusion, positionnement de la station de garage et d'entretien des rames non définitif. **La Commission fera une recommandation sur une étude de phasage de TAE.**

Concernant la recommandation de la CNDP de soumettre le projet à une évaluation indépendante, la Commission considère que le SMTC Tisséo a répondu à cette recommandation par la mise en place d'un Conseil scientifique formé d'experts indépendants.

3.6.2 Autres contributions relatives au métro

Plusieurs contributions sont relatives à la ligne A du métro (son extension aux deux extrémités) ou à la ligne B (liaison Ramonville INPT). La Commission est satisfaite des réponses apportées sur ces points par le SMTC Tisséo.

La Commission est favorable à la demande faite par plusieurs contributeurs de prolonger la ligne B du métro jusqu'à Labège, surtout en cas de phasage de la TAE. **Une recommandation sera faite sur ce point.**

3.7 Train

De nombreuses contributions pendant l'enquête publique ont concerné l'amélioration de l'Etoile ferroviaire toulousaine. Certaines réclamaient la mise en place d'un véritable RER toulousain.

Les trains dans l'agglomération toulousaine sont gérés par la région Occitanie, alors que les autres transports publics, métro, tram et bus, sont gérés par le SMTC.

Les deux Autorités Organisatrices de Transport ont naturellement une approche différente des transports en commun publics : plus régionale pour la région Occitanie, plus centré sur l'agglomération pour le SMTC.

Les autorités organisatrices se réunissent maintenant régulièrement mais la Commission constate que chacune maintient son objectif.

La commission se félicite néanmoins des progrès qui commencent à apparaître en matière de coordination.

Des améliorations sont annoncées dans le cadre du Contrat Plan Etat Région(CPER). Il en ait ainsi sur la ligne Toulouse Colomiers Brax Léguevin, mais elles ne sont que partielles. Dans son mémoire en réponse, le SMTC indique que le passage à quatre voies de Toulouse Saint-Jory ne se fera que si la LGV Toulouse Bordeaux se réalise...

Rien n'est sûr, tout est conditionnel. La Commission le regrette.

De nouvelles gares ou haltes ferroviaires sont prévues. Elles concernent la création de pôles d'échanges multimodaux ou d'interconnexion, notamment fer/métro en liaison avec la création de la troisième ligne de métro. La Commission approuve ce choix qui rend plus efficace l'utilisation des transports en commun par le public.

Suite au projet de TER toulousain proposé par l'association AUTATE, le SMTC a demandé à des experts ferroviaires dans le cadre du groupe miroir une étude datée du 16 octobre 2017 concernant une alternative ferroviaire à la troisième ligne de métro. Cette étude conclut à un coût de 3,4 milliards d'euros et une durée de travaux très longue. Ce coût est contesté par l'AUTATE qui le considère très surévalué.

Cette étude confirme l'intérêt du train pour la desserte de la périphérie toulousaine avec interconnexion avec le métro. La Commission note l'intérêt de cette étude et regrette que le public n'ait pas eu accès à cette alternative pendant l'enquête.

L'approfondissement de l'étude, en prévision du futur CPER, du RER T2 côté Ouest et Sud de l'agglomération, le moins cher dans une zone mal desservie par le métro, fera l'objet d'une recommandation de la Commission.

3.8 Tram

L'enquête publique a montré qu'une partie de la population, souvent groupée en association, aurait préféré un développement de lignes de tramway en surface plutôt que la construction d'une troisième ligne de métro, comme le prévoit le Projet Mobilités 2020-2025-2030.

La Commission reconnaît les arguments du porteur de projet, qui démontrent que le choix du tramway n'aurait pas permis de répondre à l'accroissement de la demande de transport des prochaines années. Le tramway est certes moins cher à construire mais il est infiniment moins capacitaire, moins rapide, moins durable et plus onéreux à exploiter. Il aurait en outre nécessité des aménagements de surface souvent difficile à intégrer dans le milieu urbain, comme en témoigne le cheminement de la ligne T1. Elle approuve donc le choix effectué par le SMTC.

Elle a pris bonne note des améliorations prévues de la ligne T1 qui sera prolongée jusqu'au nouveau parc des expositions d'Aussonne en 2019 et devrait voir sa fréquence s'accroître en 2024, au moment de la suppression de la ligne T2 et de la mise en service d'une navette rapide empruntant les mêmes voies, pour desservir l'aéroport de Blagnac.

Elle recommandera au SMTC de mener rapidement les études auquel il s'est engagé de procéder en vue de mieux intégrer la ligne T1 dans l'urbanisme, en recherchant à généraliser son intégration en site propre, en tentant de lui accorder partout la priorité aux feux afin d'augmenter sa vitesse commerciale.

La Commission a pris connaissance par ailleurs, du projet de desserte de l'aéroport qui lui a été transmis à la mi-novembre. Elle regrette toutefois que celui-ci n'ait pas pu être communiqué au public pendant l'enquête. Elle considère que cette navette rapide, confortable et dotée des technologies les plus avancées en matière d'information des voyageurs, destinée à mettre l'aéroport à portée de l'agglomération grâce à sa connexion avec la troisième ligne de métro, peut représenter un progrès et pourra être ultérieurement étendue vers le nord.

Elle a noté que cette ligne pourrait être utilisée par les usagers de la zone aéroportuaire au tarif classique des transports en commun mais que les usagers de l'aéroport, qui peuvent bénéficier aujourd'hui du tarif ordinaire de la T2, se verraient appliquer un tarif plus élevé sans aucune alternative de transport public. Cette majoration sera d'autant moins comprise que le porteur de projet indique lui-même que le coût d'exploitation de la nouvelle desserte aéroportuaire devrait baisser et serait comparable à celle d'un tramway ordinaire.

La Commission met en garde Tisséo contre la fixation d'un tarif trop élevé et généralisé à tous les voyageurs venant ou allant à l'aéroport. Bon nombre d'entre eux sont en effet des contribuables de l'agglomération,, par exemple, des employés aéroportuaires, des accompagnants ou des accueillants de voyageurs qu'il n'y a pas lieu de pénaliser.

Tout en reconnaissant que la fixation du détail des tarifs des transports en commun sort des objectifs d'un PDU, la Commission recommandera à Tisséo de mettre en place une billetterie différentielle qui préserve les intérêts du plus grand nombre.

3.9 Bus, Linéo, Optimo

Sur le principe de lignes structurantes Linéo

De nombreuses contributions sont relatives aux lignes de bus, notamment les lignes Linéo. Une grande majorité de ces contributions portent sur de nouveaux arrêts ou encore sur le transport à la demande. La Commission considère que ces demandes ne sont pas directement liées à l'élaboration du PDU, mais qu'elles relèvent plutôt de l'exploitation du réseau. Elle recommande au SMTC Tisséo de répondre directement aux intervenants.

Ces contributions regrettent majoritairement que les lignes Linéo, sensées remplacer les lignes TCSP de l'ancien PDU, ne soient pas, à l'instar de celles-ci, prévues en site propre. La Commission considère en effet que cette solution serait préférable, mais elle acte la difficulté et le coût de réaliser partout des lignes de bus en site propre, du fait de la configuration des voies urbaines. La Commission considère que l'action 7 du Projet Mobilités est de nature à rendre les lignes Linéo plus performantes et elle recommande de saisir toutes les opportunités pour améliorer rapidement le réseau (voies prioritaires aux carrefours, voies réservées ...).

3.10 Routes, voitures, parkings, co-voiturage

Réseau routier :

La Commission a bien noté que les infrastructures routières échappent globalement à la compétence de Tisséo qui pourtant dispose d'une vision globale des besoins et des options pour les satisfaire. Elle regrette que le porteur de projet, probablement par souci de respecter les prérogatives ou parce qu'il hésite encore entre freiner les véhicules polluants et préparer l'arrivée des véhicules électriques et à hydrogène, ne s'engage pas plus clairement sur des dossiers dont l'urgence est avérée et unanimement reconnue (nouveau pont nord Garonne, points noirs des entrées nord de Toulouse ...). Sans préjuger des avancées attendues des réunions des comités exécutifs des AOT, la Commission estime que seule la création d'une autorité unique des réseaux routiers à l'échelle minimum du département, est de nature à débloquent ces situations.

Part modale voiture :

La Commission n'a pas de raison de mettre en doute l'objectif affiché par le PDU de réduire la part modale de la voiture pour à la fois protéger l'environnement et apaiser la vie en agglomération, mais elle note la frilosité, probablement réaliste, du panel des orientations qu'il indique et qui, pour la plupart, échappent à sa compétence.

Parcs-relais et parkings :

La Commission se satisfait des informations complémentaires fournies par Tisséo en regrettant que le Schéma Directeur Parcs/Relais ne soit qu'un document d'orientation générale tout en notant des contradictions sous-jacentes (besoin de nouvelles places de stationnement mais concurrence pour les bus rabatants, accompagnement des besoins plutôt que les devancer par frilosité financière, souci de ne pas trop favoriser la voiture...) qui réduisent la vision prospective et qui devraient être clarifiées dans le cadre de l'appel à projet pour les pôles d'échange multimodaux.

Covoiturage et voiture partagée :

La Commission constate que Tisséo s'efforce d'inventorier et de regrouper à usage multimédia les initiatives des collectivités et des promoteurs privés. Elle note l'absence de plan d'ensemble et elle craint que ces secteurs innovants trouvent rapidement leurs limites en l'absence de mesures incitatives techniques ou financières - publiques ou privées - facilitant la circulation et le stationnement. C'est pourquoi elle encourage le porteur de projet à intégrer ces facteurs dans les études à venir et à se positionner en force de proposition.

3.11 Modes actifs

En ce qui concerne le mode vélo, la Commission constate que deux actions prévues au PDU (actions 14 et 20) ciblent le développement du vélo et elle note que Tisséo partage avec les associations dédiées l'objectif de la promotion du vélo pour réduire l'usage de la voiture notamment dans les centres villes, mais qu'il diverge sur les modalités et sur les échéances, prévoyant la sanctuarisation du budget annuel vélo sans réévaluation depuis 2012.

La Commission regrette donc ce manque d'ambition dénoncé par les associations et elle n'est pas convaincue par les réponses de SMTC et ses propositions de porter le budget vélo de 15,6 M€ à 20 M€ (ou 25 M€ selon les propositions) à la fin de l'exercice du PDU, engagement qui ne concrétise pas la priorité affirmée, qui ne place pas en urgence la sécurisation des voies cyclables et ne garantit pas la réalisation de toutes les opérations prévues au plan.

Elle estime donc que le PDU doit clairement concrétiser ses ambitions pour les modes actifs et montrer que les élus du SMTC s'engagent résolument dans « une véritable révolution de la mobilité propre » sans attendre une « étape de rupture tendancielle et comportementale autour de 2030/2050 ». Cet engagement a un prix, soit un budget initial minimum de 25 M€ vélo/an. **Ce point fera l'objet d'une réserve.**

La Commission approuve par ailleurs les récentes décisions du Conseil Syndical du SMTC prises lors de sa délibération du 22 novembre 2017 qui lancent l'étude du schéma directeur cyclable d'agglomération porteur du futur Réseau Express Vélo, garantie de sécurité et de gain de temps. Elle regrette toutefois que ce REV ne fasse l'objet d'aucun échéancier, garantie qu'elle recommande, et que le problème du transport des vélos dans les TC ne soit pas d'actualité.

Les décisions du Conseil Syndical promeuvent également plusieurs expérimentations et innovations que la Commission encourage, comme le projet de thèse universitaire sur un segment du futur REV.

Enfin, la Commission, tout en regrettant l'absence d'une autorité unique des déplacements cyclables, salue l'initiative du porteur de projet de se proposer comme leader-coordonateur des collectivités et associations pour les études liées au vélo.

A propos du mode piéton, malgré les compléments d'information fournis par Tisséo et malgré la prééminence des responsabilités des communes dans la définition, le tracé et la sécurisation des voies piétonnes, la Commission invite le maître d'ouvrage à concrétiser l'action 15 concernant l'étude du Schéma Directeur Piéton d'Agglomération en l'assortissant d'un échéancier de réalisation, et à initier l'étude du "Code de la Rue" en projet.

3.12 Bassins de mobilité

Environ un quart des contributions aborde plus précisément les difficultés rencontrées dans les bassins de mobilité nord-est / nord-ouest / sud-ouest / sud-est.

Un point commun souvent évoqué est le besoin, non suffisamment pris en compte par le Projet Mobilités, de pouvoir se déplacer de périphérie à périphérie, sans passer par les rocades.

Dans sa réponse détaillée, Tisséo rappelle les nombreuses actions prévues dans ces territoires d'ici 15 ans, en considérant qu'aucun territoire n'a été oublié par le Projet Mobilités 2020.2025.2030.

La Commission d'enquête prend acte des nombreuses démarches en cours et à mener pour les territoires périphériques. Cela témoigne de la volonté du SMTC d'améliorer les conditions de desserte en transports en communs dans ces secteurs ainsi que le trafic automobile.

La Commission comprend que tous les projets ne peuvent pas être déclenchés simultanément, mais regrette que face aux difficultés de déplacements que rencontrent ces territoires, les PDU successifs depuis 2001 n'ont jamais pu apporter de solutions efficaces permettant de réduire les embouteillages qui s'aggravent de jour en jour.

En particulier, le peu de précisions sur la ceinture sud (hors téléphérique), l'absence de solutions pour les zones encombrées le long de la D820 au-delà de Fenouillet (autre que le co-voiturage), le manque de perspective sur la réalisation de l'aménagement ferroviaire nord-toulousain (AFNT) et l'absence d'un projet de franchissement supplémentaire de la Garonne au nord font craindre que la population continuera à prendre la voiture pour se rendre au travail et à se retrouver coincée sur le périphérique, point de passage obligé pour les années à venir.

En conséquence, la Commission considère que, malgré un Projet Mobilités ambitieux pour le centre et les communes proches, celui-ci ne semble pas pouvoir induire une amélioration suffisamment significative dans un avenir proche pour la périphérie et les zones d'accès à la métropole.

C'est la raison pour laquelle des réserves et recommandations sont prévues ci-après, aussi bien en ce qui concerne la ceinture sud, que le développement d'un Réseau Express Vélo ou encore la réflexion sur l'étoile ferroviaire.

3.13 Ceinture Sud / téléphérique

La partie Est de la ceinture Sud est destinée à recevoir le projet de téléphérique sud dont la mise en service est prévue en 2020. Tisséo indique que le coût d'exploitation est très faible comparativement aux autres modes de transport public. Ce projet, innovant dans un secteur topographiquement difficile et raisonnable financièrement, reçoit l'approbation de la Commission d'enquête.

La plus grande partie de la ceinture Sud, hors téléphérique, qui irrigue l'ensemble de l'ouest comprenant Tournefeuille, troisième ville de l'agglomération, semble faire l'objet d'une impasse ou d'un abandon de la part du SMTC. Presque rien n'est précisé, à part la possibilité de bus, alors que le projet de téléphérique est prévu à l'horizon 2020, soit demain. Des évolutions possibles très vagues sont prévues à l'horizon 2025-2030.

Tisséó doit détailler avec précision le projet de ceinture sud, hors téléphérique sud. Ce point fera l'objet d'une recommandation de la Commission.

3.14 Intermodalité

Un nombre important d'interconnexion, dont celle de Colomiers, La Vache, Montaudran et Labège, sont prévus entre la troisième ligne de métro et les lignes ferroviaires, ce qui rend plus efficace et rapide l'utilisation des transports en commun par le public. La Commission d'enquête est satisfaite de la multiplication de ces interconnexions.

Les informations multimodales comprenant les affichages numériques, le site internet et une application mobile vont être améliorés dans les années à venir. Une amélioration concernant les personnes en difficulté et les personnes à mobilité réduite et handicap est prévue. La Commission d'enquête approuve cette orientation.

3.15 PMR

L'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite dans les transports en commun a fait l'objet de très peu de contributions du public et par suite de peu de questions complémentaires au maître d'ouvrage, ce qui peut être interprété comme un signal de satisfaction.

La Commission note que si le budget consacré à l'accessibilité est en diminution par rapport au PDU 2012 (29 M€ / 49 M€), le rapport d'accessibilité 2017 fait état de la Charte d'Accessibilité et du Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée, documents qui guident et garantissent le respect du planning prévisionnel.

Ainsi, malgré un retard enregistré notamment pour les travaux de mise aux normes des arrêts de bus, la Commission prend acte que sur les 181 M€ de validations sur les réseaux Tisséo en 2015, 2 M ont été délivrées à des PMR, soit plus de 1,1%, que le réseau Mobibus, actif sur 101 communes, a effectué 150 000 transports en 2015 et que les TAD sont adaptés au transport des PMR, résultats qui sont salués par le bilan de la dernière enquête de satisfaction en légère progression.

La Commission encourage la double démarche de Tisséo visant :

- d'une part, au-delà de la mise en accessibilité du matériel roulant et des arrêts, à garantir une chaîne de déplacement accessible à tous, y compris pour les handicaps cognitifs,
- d'autre part à poursuivre les démarches de concertation avec associations spécialisées pour les études à venir, y compris celles relevant des autres gestionnaires de réseaux.

4 ENGAGEMENTS DEJA PRIS PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

Suite à la consultation des PPA et à la présente enquête publique, Tisséo s'est déjà engagé dans son mémoire en réponse et/ou les délibérations du 22/11/2017 à amender le Projet Mobilités et à réaliser notamment les actions et démarches suivantes :

Général

- Prendre en considération les politiques publiques portées par le Département en complétant les fiches d'action 14, 29, 31 et 32 ainsi que le chapitre 6.
- Actualiser le chapitre 6 du Projet Mobilité à la mesure de l'exercice de prospective financière présenté et adopté au comité syndical de Tisséo Collectivité du 4 octobre 2017.
- Suivre l'étude confiée par Tisséo Collectivités, début 2017, à un bureau d'études spécialisé sur les questions environnementales.
- Conduire l'appel à projet « Pôles d'échanges multimodaux innovants » (déploiement prévu en 2018).
- Prendre en compte le Plan Pluriannuel d'Investissement sur les Routes Départementales transmis à Tisséo Collectivités lors de sa contribution à l'enquête publique, ces données évolutives arrêtées à juillet 2017 nécessitant des amendements au Projet Mobilités (opérations, calendrier des travaux et coûts).
- Reprendre les études sur la ligne 59 en considérant les besoins de l'entreprise LIEBHER et de ses salariés.
- Mettre en place un « outil de suivi et d'évaluation » collaboratif et simplifier avec le concours des CODEVs, la lecture de cet outil d'évaluation, afin d'en faciliter la compréhension par un public non averti.
- Inclure à l'observatoire du PDU un volet spécifique de suivi de la qualité de l'air, avec prise en compte des GES et des populations exposées à la pollution atmosphérique.

Vélo :

- Etudier la mise en place d'une autorité organisatrice unique des mobilités urbaines cyclables et des services associés » qui fédérerait l'ensemble des acteurs du vélo à l'échelle du PDU.
- Elaborer et mettre en œuvre le schéma directeur cyclable d'agglomération.
- Endosser un rôle de coordinateur de la démarche et mettre à disposition des moyens humains qualifiés pour le pilotage et l'animation ainsi que pour la réalisation de l'étude et la production du document matérialisant le schéma directeur.
- Valoriser les contributions ponctuelles ou générales faites dans le cadre de la présente enquête et synthétisées au chapitre 5.4.14 et 5.4.19 du rapport en les transmettant aux intercommunalités pour prise en compte dans le cadre des aménagements et entretiens de leurs réseaux cyclables communaux et intercommunaux et en les utilisant pour alimenter le schéma directeur cyclable d'agglomération et les études de définition du Réseau Express Vélo.
- Réévaluer le budget cyclable allant de 15,6 M€/an à 20 ou 25 M€/an, notamment pour permettre les études et la réalisation d'un Réseau Express Vélo.
- Conclure le projet CIFRE entre Tisséo-Collectivités et l'Université de Toulouse Jean Jaurès consistant à confier à une équipe universitaire (cursus aménagement du territoire) la réalisation d'une thèse portant sur l'étude de l'axe du Réseau Express Vélo "Fenouillet- centre-ville- Portet".
- Etudier la faisabilité d'un service de location vélo à l'échelle de la grande agglomération toulousaine et des services associés.
- Expérimenter l'évolution de la Maison de la Mobilité de Labège en Maison des mobilités cyclables urbaines.
- Exploiter l'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) porté par Tisséo Collectivités.

Bus :

- Lignes HOP : rajouter sur la carte p. 113 de l'action n° 8 (hiérarchiser le réseau bus) les 3 corridors déjà identifiés sur lesquels il serait opportun de mettre en place des services express de transports en commun afin de répondre à la demande de déplacements domicile – travail.

La Commission constate que le SMTC montre ici sa réelle volonté d'intégrer les propositions constructives dans le Projet Mobilités et retient en particulier une évolution positive en ce qui concerne la prise en compte des attentes de la population par rapport aux déplacements sécurisés en vélo.

5 BILANS

Etat des lieux

Difficultés à surmonter	Handicaps
<ul style="list-style-type: none"> • Réseau de transports en commun proche de la saturation. • Engorgement routier récurrent. • Un réseau ferroviaire dense mais ancien. 	<ul style="list-style-type: none"> • Croissance démographique et économique exceptionnelle. • Périmètre très étendu qui impose la persistance de déplacements automobiles. • Pluralité d'Autorités Organisatrices des transports indépendantes. • Urbanisme ancien handicapant le développement des transports en commun de surface.

Appréciation des effets du Projet Mobilités 2020-2025-2030

Éléments favorables	Éléments défavorables
<ul style="list-style-type: none"> • Réponse capacitaire à la demande de déplacements prévisible grâce à l'option métro (3^{ème} ligne et renforcement des lignes précédentes). • Désenclavement des zones économiques majeures par la 3^{ème} ligne • Financement maîtrisable assorti d'un engagement des collectivités. • Contrôle des charges d'exploitation. • Poursuite de la plupart des actions prévues par le précédent PDU. • Remplacement des TCSP d'implantation difficile par des Linéo plus pragmatiques. • Préparation intermodale de l'intégration à terme de l'étoile ferroviaire. • Clarté de l'échéancier prévu jusqu'en 2025. 	<ul style="list-style-type: none"> • Insuffisance de prise en compte de la mobilité cyclable et des déplacements doux en général et du budget consacré à ces actions. • Absence de solutions pour la mobilité des secteurs sud-ouest et nord-est. • Non prise en compte des deux-roues motorisés. • Absence de maîtrise d'une majorité d'actions de la compétence des communes, du Département ou de la Région.

Acceptabilité sociale

Éléments positifs	Points sensibles
<ul style="list-style-type: none"> • Approbation majoritaire du projet par les PPA. • 3^{ème} ligne de métro bien acceptée par le public. • Abondance de la concertation préalable, avec le public, les associations et les collectivités. • Volonté affichée d'impliquer les associations dans le suivi du projet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dossier d'enquête difficilement assimilable par un public non averti. • Principe de la 3^{ème} ligne de métro sous-tendu par des engagements électoraux. • Absence de réponse forte à la demande nouvelle de développement de la pratique cycliste.

Impact environnemental

Améliorations attendues	Points sensibles
<ul style="list-style-type: none"> • Réduction relative des émissions de polluants de l'air par rapport à l'évolution prévue au fil de l'eau. • Impact positif de l'option métro. 	<ul style="list-style-type: none"> • Manque d'ambition dans le développement des modes doux en vue de la réduction de la pollution atmosphérique. • Contrepropositions prises en compte tardivement. • Augmentation en valeur absolue des polluants

6 AVIS MOTIVE

Considérant le constat et le bilan dressé ci-dessus ;

Considérant que le Projet Mobilités 2020-2025-2030 valant révision du PDU de la grande agglomération toulousaine contient des actions courageuses pour répondre efficacement à la très forte augmentation de la demande de déplacements attendue.

Considérant que la construction de la 3^{ème} ligne de métro susceptible d'absorber plus de la moitié de la nouvelle demande, associée au doublement de la capacité de la ligne A et à la prolongation de la ligne B sont des mesures capacitaires susceptibles de répondre en partie à l'urgence tout en contribuant à la maîtrise de la pollution de l'air ;

Considérant qu'en substituant au TCSP prévus par le précédent PDU au moins 10 lignes de bus à haute qualité de service dénommées Linéo, le Projet Mobilités adopte une position réaliste qui compose avec les contraintes d'urbanisme,

Considérant que le projet réserve une place importante à l'organisation actuelle de l'intermodalité mais prévoit en outre les connexions futures avec le réseau ferroviaire régional,

Considérant que le Projet Mobilité, sans rompre avec l'actuel PDU, lui ajoute un moyen de transport en commun structurant de grande ampleur, la 3^{ème} ligne de métro, en adaptant la toile des autres moyens autour de celui-ci,

Considérant que ce projet a donné lieu à une concertation élargie et que des rapprochements sont en cours entre les différentes autorités organisatrices des transports compétentes sur l'agglomération,

Et malgré les insuffisances annoncées, parmi lesquelles il convient de noter le manque d'ambition du projet initial de prise en compte de l'augmentation de la demande de déplacements cyclistes, l'absence de réponse rapide à l'engorgement des secteurs sud-ouest et nord-ouest lesquelles feront l'objet de réserves et de recommandations,

Malgré encore un certain manque d'ambition des mesures prévues pour lutter contre la pollution atmosphérique due à l'automobile qui, en raison de l'explosion démographique de l'agglomération, ne conduiront qu'à limiter l'émission des polluants atmosphériques sans parvenir à la réduire,

Considérant que les engagements pris par le maître d'ouvrage dans ses réponses aux observations du public, rappelés au chapitre 4 ci-dessus, témoignent de la volonté de ce dernier d'adapter le plan dans le temps, en concertation avec les associations et les citoyens,

la Commission d'enquête émet, à l'unanimité de ses membres, un

Avis favorable au Projet Mobilités 2020-2025-2030 valant révision du PDU

Cet avis est assorti des deux réserves et des neuf recommandations suivantes :

RESERVES

Réserve n° 1 :

Le budget annuel de 15,6 M€ dévolu à la modalité cyclable dans le PDU de 2012, que le Projet Mobilités 2020-2025-2030 n'a pas prévu d'augmenter, devra être porté dès à présent à 25 M€/an ce qui correspond à 200 M€ d'ici à 2025 et à 325 M€ d'ici à 2030. Cette augmentation immédiate, qui est attendue par une part croissante de la population, témoignera de la résolution des collectivités locales à lutter contre la pollution atmosphérique.

Réserve n° 2 :

Considérant que la réalisation d'un schéma directeur cyclable et d'un schéma directeur piéton, prévues par les actions 14 et 15 du projet de PDU, confirmées par Tisséo dans sa réponse au procès-verbal de synthèse, fait partie de l'une des solutions d'urgence peu coûteuses, susceptibles d'induire un vrai changement de la mobilité au niveau de la grande agglomération toulousaine et par conséquent une réduction de la pollution de l'air, la Commission demande que le PDU fixe une échéance inférieure à deux années pour la présentation de ces deux schémas couvrant l'intégralité de son périmètre.

RECOMMANDATIONS

Recommandation n° 1

La Commission recommande au Porteur de projet de poursuivre et d'étendre la démarche qu'il déclare avoir l'intention d'engager dans sa délibération du 22 novembre 2017 concernant la mobilité cyclable, dans le but de transférer sous son autorité ou sous celle d'une autre autorité unique, un maximum de compétences relatives à la mobilité.

Elle recommande que dans ce cadre, toutes les actions relatives au vélo qui relèvent souvent de l'initiative des collectivités, soient confiées par délégation à Tisséo ou tout autre autorité en tant qu'autorité organisatrice unique des mobilités cyclables urbaines et des services associés et que ce syndicat intègre, comme il s'y est engagé, les associations d'usager dans le comité de pilotage.

Recommandation n° 2

En approuvant le choix de principe de la construction d'une troisième ligne de métro, la Commission en a retenu le principe mais elle recommande au porteur de projet de tenir le plus grand compte des observations qui seront déposées au cours de l'enquête publique spécifique à cet ouvrage, en ce qui concerne le tracé définitif et la localisation des stations.

Recommandation n° 3

La Commission recommande au Maître d'ouvrage, qui aura réalisé dès 2025 le prolongement de la ligne B du métro vers Labège, de différer de cinq ans la réalisation du tronçon de la troisième ligne de métro compris entre la gare Matabiau et son terminal sud. Ce report provisoire devrait permettre d'avancer à 2025 la réalisation urgente de la ceinture sud, dont l'avancement fait l'objet de la recommandation n° 7 ci-après.

Recommandation n° 4

Afin de faciliter l'usage de transport en commun sur l'aire urbaine, la Commission recommande l'adoption urgente d'une billetterie commune et unique aux trois réseaux des transports en commun déployés sur le TDU (Tisséo, TER, Arc-en-ciel), offrant un tarif unique de transport qu'il s'agisse d'abonnements ou de l'achat de billets à l'unité.

Recommandation n° 5

Compte tenu de l'abaissement du coût d'exploitation prévu de la future Navette Aéroport Express par rapport au tramway T2 et au bus, la Commission recommande au SMTC de ne pas instaurer pour cette navette une tarification spécifique qui pénaliserait les usagers de l'aéroport.

Recommandation n° 6

La Commission recommande au Porteur de projet de suivre les deux dispositifs visant à la décongestion de la zone aéronautique Nord-Ouest : le pacte d'attractivité métropolitain entre Airbus et Toulouse Métropole, auquel est associé Tisséo Collectivités, et les deux projets nationaux et européens, DEMETER et COMMUTE dans lesquels Toulouse Métropole et Tisséo Collectivités sont partenaire.

Recommandation n° 7 :

La Commission demande au SMTC de compléter le Projet Mobilités en ce qui concerne la réalisation de la ceinture sud de Colomiers à Portet-sur-Garonne. Le maître d'ouvrage devra notamment préciser le réseau structurant qu'il envisage de mettre en place ainsi que les échéances prévues qu'il est souhaitable d'avancer à 2025.

Recommandation n° 8

Considérant :

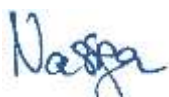
- que l'argument du coût très élevé de l'adaptation de l'étoile ferroviaire à la création d'un RER toulousain est controversé ;
- qu'il s'applique inégalement aux différentes branches et qu'en particulier la branche sud-ouest (tracé 2) pourrait être mise aux normes nécessaires pour un coût acceptable (376 M€) ;

la Commission recommande au maître d'ouvrage de mener rapidement une étude à ce sujet qui pourrait apporter une solution à l'engorgement du secteur sud-ouest.

Recommandation n° 9

La Commission recommande au SMTC d'engager sans tarder une étude exploratoire de faisabilité technique, financière et sociale des conséquences de la mise en place à Toulouse d'une Contribution Routière Urbaine (CRU).

Fait à Toulouse, le 12/12/2017



Sabine Nascinguerra



Jean-Guy Gendras



Vincent Saint-Aubin



Bernard Pouligny



Christian Marty