

D.2016.03.30.2.1

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN
DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE**

Séance du 30 Mars 2016

2 – STRATEGIE MOBILITES

**2.1 – SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAINE
AVIS SUR LE PROJET DE 1ERE REVISION**

L'an deux mille seize, le trente mars à Toulouse Métropole, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine, s'est réuni sous la présidence de Monsieur Jean-Michel LATTES, Président du Syndicat Mixte.

	PRESENTS	POUVOIR	ABSENTS EXCUSES
TOULOUSE METROPOLE			
ANDRÉ Gérard	X		
AUJOULAT Michel	X		
BRIAND Sacha	X		
CARNEIRO Grégoire	X		
CHOLLET François		X	
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X		
KELLER Bernard		X	
LAGLEIZE Jean-Luc	X		
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe	X		
MOUDENC Jean-Luc	X		
TRAUTMANN Pierre	X		
TRAVAIL-MICHELET Karine	X		
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SICOVAL			
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X		
SITPRT			
BACOU Denis	X		
LERY Sébastien	X		
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU MURETAIN			
ROUCHON Adeline	X		
SUAUD Thierry	X		

1. Contexte

Le SMEAT est le syndicat mixte de l'agglomération toulousaine en charge du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Grande Agglomération Toulousaine.

Trois collectivités du SMTC y sont actuellement membres : Toulouse Métropole, le Muretain aggro et le Sicoval.

Le SITPRT n'est pas membre du SMEAT. Les communes adhérentes au SITPRT sont toutefois présentes au SMEAT par l'adhésion des communautés de communes Save au Touch, Axe Sud et Coteaux de Bellevue.

Le SMEAT a prescrit la 1^{ère} révision du SCoT le 9 décembre 2014. Les principales évolutions apportées au SCoT résultent de la prise en compte des obligations législatives introduites par les lois d'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR) et Engagement National pour l'Environnement (ENE).

Le SCoT révisé ne présente donc pas d'évolution majeure dans les orientations données à la grande agglomération toulousaine en matière de planification urbaine.

Le SMTC, non membre du SMEAT, a été en sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité et en charge du PDU, régulièrement associé aux travaux techniques et aux multiples versions rédactionnelles des documents.

Deux courriers ont été adressés par le SMTC au SMEAT (28 octobre 2014 et 24 mars 2015) ainsi qu'une note relative aux attendus de la révision du SCoT.

Par courrier en date du 2 février 2016, en application des articles L143-20 et R143-4 du Code de l'Urbanisme, le SMEAT a saisi le SMTC, en sa double qualité d'autorité organisatrice des mobilités sur l'aire métropolitaine toulousaine et de responsable de l'élaboration et de la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains, pour avis sur le projet de 1^{ère} révision du SCoT, tel qu'arrêté le 29 janvier 2016 par le comité syndical du SMEAT. Cet avis sera versé au dossier soumis à enquête publique, envisagée au second semestre 2016.

2. Structuration du projet de révision du SCoT :

- Un dossier de synthèse, qui présente les motifs de la révision, rappelle les grands chiffres de l'agglomération, présente les territoires institutionnels, pose la stratégie de développement autour de 3 verbes : MAITRISER, POLARISER, PILOTER.
- Un rapport de diagnostic, témoignant des dynamiques territoriales pour chacun des trois verbes :
 - Maîtriser : Dynamiques de métropolisation / démographiques et sociales.
 - Polariser : Dynamiques de l'habitat / économiques / commerciales / des territoires.
 - Relier : Dynamiques de mobilité / d'accessibilités territoriales / numérique.
- Un rapport sur l'état initial de l'environnement, incluant notamment des éléments sur la qualité de l'air.
- Un rapport sur l'évaluation environnementale, mesurant les conséquences des orientations prise en matière de planification sur l'environnement, et les mesures compensatoires limitant et réduisant les impacts.
- Un rapport explicitant les choix retenus.
- Le Programme d'Aménagement et de Développement Durable.
- Le Document d'Orientations et d'Objectifs.
- Des documents cartographiques au format A0.

Le SCoT a été révisé sur un territoire de 114 communes correspondant à une population 2012 de 964 000 habitants (élaboré à l'échelle de 117 communes - 4 communes sortantes + 1 rentrante - regroupant en 2008 935 000 habitants). Il n'intègre pas la totalité des 101 communes du SMTC, Lapeyrouse Fossat étant dans le périmètre du SCoT Nord Toulousain.

3. Les points concernant plus particulièrement le SMTC

Le Projet Mobilités 2025/2030 valant révision du PDU devra être compatible avec les orientations / prescriptions / recommandations du SCoT, notamment en termes d'objectifs de desserte et d'accessibilité des territoires urbanisés et à urbaniser.

Les points particuliers soulignés par le SMTC sont :

En termes de périmètre et de territoires :

- Le SCoT porte sur un périmètre recouvrant 114 communes dont 100 communes membres des 4 collectivités constituant le SMTC. Seule la commune de Lapeyrouse Fossat relève d'un SCoT périphérique.

⇒ En conséquence de quoi le périmètre du SCoT permet une mise en œuvre cohérente de la politique publique de mobilités portée par le SMTC, en lien avec l'organisation urbaine actuelle et projetée des territoires.

En termes de report modal :

- Le SCoT contient dans ses objectifs d'une part l'accessibilité aux grandes zones économiques, d'autre part la nécessité de bien les desservir et de les relier entre elles, enfin l'établissement d'un lien direct en desserte performante entre la zone aéroportuaire et le secteur gare Matabiau.

⇒ En conséquence de quoi le SCoT permet la réalisation de la nouvelle ligne de métro Toulouse Aerospace Express créant un lien entre les zones économiques de l'aérospatiale au nord-ouest et celles du spatial et du numérique au Sud-Est.

- Le SCoT précise que le réseau structurant tel que planifié désigne un niveau de service de haute qualité en matière de fréquence, de régularité et de vitesse commerciale et qu'il recouvre plusieurs systèmes : métro, tramway, transport par câble, sites propres bus, lignes de bus à fortes capacités. La fréquence de ces transports en commun est de 120 courses minimum au sein du territoire de la « Ville Intense ».

⇒ En conséquence de quoi le SCoT laisse le soin au PDU de préciser la nature des modes et intègre pleinement le réseau bus structurant, ce qui n'était pas le cas dans le SCoT approuvé en 2012. Le SCoT permet également la réalisation du réseau structurant LINEO, et de la ceinture sud incluant le téléphérique urbain Sud.

En termes de cohérence urbanisme transport :

- Le SCoT conserve la notion de périmètre de cohérence urbanisme / transport, l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation étant subordonnée à leur desserte EFFECTIVE par des transports en commun structurants.
- En l'absence d'une desserte effective, l'ouverture à l'urbanisation ne pourra se faire que sur JUSTIFICATION dans le PLUi ou les PLU concernés.
- Sans justification, l'ouverture à l'urbanisation est limitée à 20%.



En conséquence de quoi :

- Les contrats d'axe signés ne sont pas remis en cause et ils subsistent. Ils peuvent être si nécessaire amendés.
- La faculté d'une « contractualisation » entre un EPCI et une AO est conservée mais reste à l'arbitrage décisionnel de ces deux entités.
- Les PLU devront justifier de l'ouverture à l'urbanisation et de la cohérence avec la programmation des transports en commun (le SMTC donnant un avis sur les PLU, il sera conforté dans la production d'un avis négatif si le PLU ne respecte pas la programmation / feuille de route actée par le SMTC)

En termes d'optimisation de l'usage des réseaux :

- Le SCoT ne contient pas d'orientations particulières en matière d'optimisation de l'usage des réseaux ou de gestion des voiries structurantes d'agglomération, mais prévoit dans ses prescriptions : des transformations de voiries support de TC structurants, des réalisations de nouvelles voiries, de nouveaux franchissements de Garonne au Nord comme au Sud.



Le SCoT renvoie au PDU la question d'une programmation plus précise des voiries projetées.

4. Avis du SMTC

Le SMTC considère que le projet de révision du SCoT permet de doter le territoire d'un projet stratégique capable de répondre globalement aux défis d'un développement durable.

Le SMTC relève l'ambition du projet, tant en matière de préservation et de valorisation des espaces agricoles et naturels, de développement d'un maillage vert et bleu, d'une limitation de la consommation foncière et d'une maîtrise de l'urbanisation en cohérence avec l'organisation des mobilités, tout en assurant la qualité de vie de ses habitants.

Toutefois, des remarques sur le volet « Piloter » du Document d'Orientations et d'Objectifs et relative à la cohérence urbanisme/transport sont formulées.

En préalable, le SMTC souligne la nécessaire convergence des plans et programmes de planification urbain, d'organisation des mobilités et de prise en compte de la qualité de l'air, se traduisant par l'imbrication Schéma de Cohérence Territoriale / Plan de Déplacements Urbains / Plan de Protection de l'Atmosphère, permettant de mener une action publique cohérente et globale à l'échelle des territoires de l'aire métropolitaine toulousaine.

Cette convergence territoriale est un postulat pour la déclinaison des politiques publiques de mobilités, tant en termes d'organisation des réseaux de transports en commun que des réseaux routiers et du partage des espaces publics entre modes, qu'en termes par ailleurs de formalisation d'un dispositif type contrat d'axe ou autres démarches tendant vers une imbrication plus forte du couple « réseau TC structurants / projets urbains » et permettant d'avoir une feuille de route optimisée sur les territoires du SMTC.

Remarque 1 :

Concernant la recommandation 101 liée à la justification de la « cohérence urbanisme transport », le SMTC demande à remplacer le terme "contrat d'axe" par celui de "pacte urbain", et le terme « cohérence urbanisme / transport » par le terme « urbanisme / mobilités » dans un souci d'utiliser un vocable unique au SCoT, au Projet Mobilités 2025/2030 valant révision du PDU et dans les PLU/PLUih, pour justifier de la cohérence entre l'urbanisme et les mobilités (marche à pied, vélo, transports en commun, voiture) dans les territoires en extension, intensification ou renouvellement urbain.

Remarque 2 :

Concernant la recommandation 102 liée à la prise compte des enjeux de cohérence urbanisme / mobilités, conduisant à la définition de densités minimales aux abords des nouvelles lignes de TC structurants et à la mise en œuvre de projets TC adaptés dans les zones urbanisées de fortes densités, le SMTC attire l'attention du SMEAT, dans la continuité de la Recommandation 101, sur l'intention d'avoir, dans une démarche conjointe avec ses intercommunalités membres :

- Sur les territoires traversés par une nouvelle ligne de transport en commun structurante (nouvelle ligne de métro Toulouse Aerospace Express, Ceinture Sud, Linéo, ...), une démarche s'apparentant au contrat d'axe appelé "pacte urbain", appuyée sur des études urbaines fines (qui sont à engager prochainement), desquelles se déduiront les densités-objectifs souhaitables dans les différents secteurs traversés par la ligne de TC structurante.
- Ces densités seront à traduire, ensuite, dans les règlements du PLUi-H de Toulouse Métropole et des PLU des communes des autres intercommunalités pouvant aller, a priori, sur certains secteurs très spécifiques, jusqu'à la définition de densités minimales.

Remarque 3 :

Compte tenu du calendrier contraint de la révision, le document n'a pas pu faire l'objet d'une approche exhaustive touchant aux 3 grands principes fondateurs du SCoT :

- Le cadre : éléments fondamentaux du projet partagés à l'échelle de l'InterSCoT qui n'ont pas pu être réinterrogés par des éléments nouveaux sans travaux spécifiques à l'échelle de l'interSCoT.
- Les équilibres : éléments relevant du projet politique défini dans le PADD 2012 mais également de certaines prescriptions, dont la remise en cause appellent une évolution profonde du DOO et impacte des éléments du PADD.
- Les leviers : moyens d'atteindre les objectifs fixés. Toute évolution a été rendue possible dès lors qu'il n'y a pas eu d'impact sur le cadre et les équilibres du SCoT.

Toutefois, le SMTC attire l'attention du SMEAT sur certains points ayant fait débat, notamment :

- La question du potentiel de développement des centres bourgs en développement mesuré (densités proposées).
- La question des typologies de territoire au regard de l'offre de service existante ou projetée (périmètre de la ville intense) dont la desserte en transport en commun au quart d'heure en moyenne sur une journée incluant la question de la capacité des collectivités à assurer les investissements nécessaires et les coûts d'exploitation / maintenance.
- La cohérence urbanisme mobilités au regard des temps de déplacements entre les territoires, à interroger en intégrant la question de la desserte au quart d'heure et du territoire de la Ville intense.

Le SMTC sera vigilant quant aux solutions et souplesses qui pourront être apportées à ces questions dans le cadre de la seconde révision, qui devra achever les chantiers entrepris et momentanément interrompus dans la présente révision (temps de déplacements, typologies de territoires, ...) et avoir une approche exhaustive sur les trois grands principes fondateurs du SCoT.

Le Comité Syndical :

Entendu l'exposé de Monsieur le Président,

Après en avoir délibéré et à la majorité des suffrages exprimés :

Pour : MM ANDRÉ, AUJOULAT, BRIAND, CARNEIRO, CHOLLET (pouvoir), DEL BORRELLO, GRASS, KELLER (pouvoir), LAGLEIZE, LATTES, Mme MARTI, MM. MOUDENC, TRAUTMANN, Mme TRAVAIL-MICHELET, MM. BACOU, LERY.

Contre : MM. AREVALO, LAFON.

N'ont pas pris part au vote : Mme ROUCHON, M. SUAUD.

ARTICLE 1 : EMET un avis favorable au projet de 1^{ère} révision du Schéma de Cohérence Territoriale de la Grande Agglomération Toulousaine.

ARTICLE 2 : RESERVE cet avis favorable à la prise en compte des trois remarques formulées sur la cohérence urbanisme / mobilités.

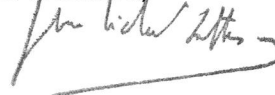
ARTICLE 3 : DIT que la présente délibération sera transmise :

- à Monsieur le Président du SMEAT,
- à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Pour extrait conforme,

Le Président,



Jean-Michel LATTES