



PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

Direction départementale des territoires

Toulouse, le 24 FEV. 2017

Monsieur le président,

Dans le cadre de l'association de l'État à l'élaboration du Plan des Déplacements Urbains prévue à l'article L1214-14 du code des transports, le porté à la connaissance et une note sur les enjeux et recommandations ont été adressés au SMTC-TISSEO en décembre 2015. L'État a pu ainsi mettre en avant les obligations générales et locales, le contexte du territoire et donner sa vision sur les orientations à donner au PDU.

Le présent avis est rendu par l'État sur le projet de révision du PDU arrêté, conformément aux dispositions de l'article L1214-15 du code des transports, et suite au courrier de saisine du président du SMTC-TISSEO en date du 28 novembre 2016.

Le projet présenté reprend bien les exigences de la note d'enjeux de l'Etat sur la cohérence, la réduction de la part modale de la voiture, le développement de l'intermodalité, le développement d'une offre de service plutôt qu'une offre d'infrastructures, et la desserte capacitaire des zones d'emploi. Je souhaiterais toutefois insister sur cinq remarques majeures pour l'État.

Tout d'abord, la cohérence entre les différents documents de planification doit être mieux garantie. En particulier, le PDU doit être le garant programmatique de la cohérence entre politiques d'urbanisation prévue dans le cadre du ScoT et déclinées dans les PLU(i), et politiques de mobilité. Il m'apparaît essentiel que le document définitif soit complété en ce sens pour expliquer les conditions et méthodes de cette indispensable cohérence, en particulier au travers du dispositif de « *Pacte urbain* », à généraliser, prioriser en termes de réalisation et de suivi de sa mise en œuvre.

Par ailleurs, si le développement de l'usage des transports alternatifs à la voiture particulière constitue une priorité, les conditions actuelles de la mobilité routière toulousaine nécessitent absolument d'en optimiser l'usage. Les réponses apportées devraient être structurées au sein d'un schéma directeur plus abouti qui intégrera notamment les conclusions des études prospectives multimodales prévues dans le cadre du CPER, et qui prévoira les améliorations ponctuelles des infrastructures ou des connexions existantes bien sûr, mais aussi la politique conduite pour hiérarchiser l'usage du réseau et limiter les conflits d'usage (notamment vis-à-vis des modes doux), pour améliorer le taux de remplissage des véhicules, ou la coordination des logiques de stationnement, qui constitue le levier d'action essentiel.

Je souhaite insister tout particulièrement sur la nécessité d'une stratégie ambitieuse en termes de rabattement vers les lignes structurantes de transport en commun, existantes et bien sûr futures, à traduire dans la qualité et le dimensionnement des pôles d'échanges, au travers d'outils d'information en temps réel permettant le choix modal, garantissant la fluidité et la bonne connectivité des accès, en modes doux, mais bien sûr aussi routiers, à l'échelle du PDU.

Si le périmètre géographique couvert par le projet arrêté couvre des parties de territoires où les solutions et enjeux de la mobilité peuvent être très divers, ce point me paraîtrait être de nature à concourir à une meilleure adhésion générale au projet, en particulier pour les populations plus éloignées des centres urbains qui pourraient estimer en être quelque peu exclues.

Le projet « *Toulouse Aérospatiale Express* » (TAE) est le projet-phare de la révision du PDU. Ce projet a été soumis au débat public qui s'est déroulé du 12 septembre au 17 décembre 2016. La commission particulière de débat public, dans son rapport définitif, a confirmé la crédibilité et la robustesse des principes fondateurs du projet. En lien direct avec ses propres enjeux, l'État relèvera en particulier l'indispensable articulation des différents documents de planification déjà évoquée précédemment, vis-à-vis du projet TAE spécifiquement, en particulier dans sa dimension urbaine. Sur la question de l'efficacité technique, l'État considère effectivement utile de mieux partager les choix techniques retenus, en particulier en permettant l'émergence et l'évaluation a priori d'hypothèses permettant, sans remettre en cause la responsabilité du maître d'ouvrage, d'améliorer encore le projet.

Enfin, il en va de la crédibilité globale du projet que d'en expliquer les principales traductions opérationnelles, selon les trois horizons retenus « 2020, 2025, 2030 », et avec un degré de précision dont on peut parfaitement admettre qu'il peut varier selon la temporalité retenue. Pour les actions et projets identifiés dans les échéances les plus proches (2020-2025), du moins, il me paraît indispensable d'identifier avec précision le maître d'ouvrage, le plan de financement qui devra étayer la soutenabilité des projets, et leurs modalités de mise en œuvre. Pour les secteurs concernés par un « *pacte urbain* », ce niveau de détail est impératif puisqu'il devra accompagner le déclenchement du processus d'urbanisation prévu au SCoT.

Vous trouverez ci-après la déclinaison technique de ces grands enjeux rappelés ici sommairement, complétée d'éléments plus détaillés que je tenais toutefois à rappeler, l'ensemble constituant l'avis de l'État.

L'État, consulté au titre de personne publique associée selon l'article L1214-15 du code des transports, émet un avis favorable au projet de PDU révisé arrêté par délibération du conseil syndical de TISSEO-SMTC du 19 octobre 2016, sous réserve de la prise en considération des remarques et observations exposées.

Je vous remercie enfin de la qualité de l'association de mes services à l'élaboration de ce projet, et souhaite le maintien de cette étroite collaboration dans les phases à venir pour concourir, y compris sur des démarches expérimentales ou innovantes, à vos côtés et de manière la plus structurante et durable possible, à l'amélioration de la mobilité de nos concitoyens.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'expression de ma considération distinguée.

Le préfet



Pascal MAILHOS

Monsieur Jean-Michel LATTES
Président de Tisséo-SMTC
7 esplanade Compans-Caffarelli
BP 11120
31011 TOULOUSE Cedex 6

PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

***Avis de l'État - éléments techniques - sur le projet
« Mobilités 2020-2025-2030 »,
valant Plan de Déplacements Urbains***

L'écriture de ce PDU est de qualité. Le diagnostic de la mobilité de l'agglomération est partagé. Il répond aux exigences de la note d'enjeux de l'État sur la cohérence, la réduction de la part modale de la voiture, le développement de l'intermodalité, le développement d'une offre de service plutôt qu'une offre d'infrastructures, et la desserte capacitaire des zones d'emploi.

Sur la forme, la version numérique mise à la disposition des personnes publiques associées ne permet toutefois pas de lire efficacement les nombreux schémas, graphiques, cartes et tableaux qui illustrent le projet. Un effort doit être fait pour rendre plus compréhensible le projet lors de la mise à l'enquête publique des documents pour éviter toute incompréhension.

La première partie de ce document reprend les principaux éléments identifiés dans la note d'enjeux produite par les services de l'État. Elle met en perspective les apports du projet selon son maître d'ouvrage, d'une part, et les attentes ou interrogations résiduelles des services de l'État d'autre part. La deuxième partie spécifie le projet majeur du PDU : la troisième ligne de métro.

Les réponses apportées par le projet de PDU aux enjeux de l'État

Enjeu n°1 – La cohérence du PDU avec les autres démarches de planification et la sécurisation de sa mise en œuvre. Les logiques de mobilité doivent entrer en cohérence avec les logiques d'aménagement :

- *Garantir la cohérence du PDU avec les différents documents de planification stratégique et opérationnelle en cours d'élaboration ou de révision sur le territoire métropolitain, afin de garantir la massification des flux de mobilité*
- *Programmer des investissements en fonction des trois échéances de la stratégie mobilités (2020, 2025 et 2030) à des coûts financiers supportables.*
- *Programmer avec précision, à échéance 2025, le réseau de transports en commun structurants du PDU (niveau de service, localisation, phasage en particulier), lequel devra s'articuler de manière cohérente et itérative à l'ouverture à l'urbanisation de secteurs nouveaux, ou permettant de déclencher un processus de densification urbaine.*

La cohérence entre les différents documents de planification doit être encore mieux garantie. Ceci est un point particulièrement mis en exergue à l'occasion du débat public sur la 3ème ligne de métro, qui prendra toute sa signification dans les phases de concertation à venir. En particulier, **le PDU doit être le garant de la cohérence entre politiques d'urbanisation prévue dans le cadre du SCoT et déclinées de manière opérationnelle dans les PLU(i), et les politiques de mobilité.** Il apparaît essentiel que le document définitif soit complété en ce sens pour expliquer les conditions et méthodes de cette indispensable cohérence, en particulier l'accusé de réception des solutions de transports de « Pacte urbain ». **Celui-ci, intégrant la dimension programmatique des solutions transports**

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An1-
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

prévues (quelle que soit leur nature), assurera un rôle prescriptif dans le déclenchement des opérations d'urbanisation (localisation géographique, temporalité, phasage, ...).

Le « *Projet Mobilités* » 2020/2025/2030 propose un programme d'actions à trois horizons :

- **2020**, correspondant au premier horizon de développement du réseau structurant dans le cadre du *Projet Mobilités*, en particulier le développement des 10 « *Linéos* », le téléphérique urbain Sud, le doublement de la capacité de la ligne A de métro, mais aussi au développement du réseau bus en général,
- **2025**, horizon de la première année de fonctionnement de la 3ème ligne de métro (« *Toulouse Aerospace Express* »- TAE-), intégrant des connexions avec les lignes A et B, la réalisation de la ceinture Sud en continuité du téléphérique Sud qui permettra de desservir le secteur de Basso-Cambo et de connecter la 3ème ligne à Colomiers et à Montaudran, l'extension du réseau « *Linéo* », la mise en place de nouveaux axes de transport en commun structurants (ex : Boulevard Urbain Nord, « *Ramassiers* ») permettant de compléter l'offre globale de transports, la liaison entre la ligne B (terminus Ramonville) et TAE via le Parc Technologique du Canal.
- **2030**, horizon-cible du « *Projet Mobilités* », correspondant également à la montée en charge de la fréquentation de la 3ème ligne de métro et à la poursuite du maillage du réseau structurant et des territoires de développement (SCot GAT).

Le programme d'investissement à l'échéance 2020 est bien arrêté et financé, celui à l'horizon 2025, ne semble pas stabilisé sur le volet plan de financement.

Le volet financier gagnerait à être synthétisé dans un tableau de bord reprenant le coût et le financement prévisionnel de chaque action. La question de la soutenabilité financière, qui est relativement peu développée mériterait d'être détaillée, compte-tenu de l'ambition du projet.

A plusieurs reprises le programme d'actions renvoie à la conduite d'un certain nombre d'études qui restent à réaliser et qui permettront, au regard de leurs conclusions, de le consolider. Certains points souffrent d'un manque d'objectifs chiffrés, de déclinaison géographique ou ne font pas l'objet d'une programmation financière. **Il serait nécessaire de définir pour chaque action, un pilote, les partenaires financiers, une échéance de mise en œuvre, potentiellement accompagnée d'échéances intermédiaires, un coût estimatif et des indicateurs de mise en œuvre.**

Une meilleure cohérence urbanisme/transport constitue une **priorité** pour répondre au développement de l'agglomération. **Une planification des transports programmée à une échéance concomitante au développement urbain**, ce qui est proposé dans le projet de PDU, est primordiale. Comme évoqué plus haut, le séquençage des nouvelles mises en service, pour les transports collectifs, a vocation à accompagner l'ouverture à l'urbanisation.

Le projet de PDU envisage la desserte de certains périmètres par une offre "*Optimo*" à horizon 2025. Cependant, aucun élément n'est avancé qui permette de justifier la comptabilité de l'offre "*Optimo*" aux standards fixés par le SCoT (niveau de service 7j/7, capacités, ..).

L'enjeu du PDU dans le domaine du logement sera en particulier de planifier la desserte en transport en commun des communes assujetties aux objectifs de production de logements sociaux, et pour lesquelles il n'existe pas de transport en commun cadencé. Il devra donc identifier prioritairement, pour une meilleure cohérence entre la production de logements sociaux et les transports, les communes assujetties à l'article 55 de loi SRU qui possèdent un taux de rattrapage important. Dans le cadre de la politique de la ville, le PDU intègre la nouvelle géographie prioritaire des quartiers en identifiant les secteurs non desservis en transport en commun, et une programmation à l'horizon 2020, tendant au rééquilibrage de l'offre sociale à l'échelle de l'agglomération.

Enjeu n°2 – La réduction de la part modale des véhicules motorisés dans la ville :

- *Mieux partager l'espace public pour diversifier les modes : identifier les espaces dédiés à une desserte automobile performante, et les secteurs où ce mode sera clairement défavorisé. Éventuellement, y affecter une notion de progressivité vis-à-vis de la ville-centre. Fixer ces objectifs en principes d'aménagement et en volumes quantifiables (profils et nombre de voies, ...).*
- *Identifier les secteurs dévolus à la vie de quartier et aux déplacements de proximité, et y favoriser une mobilité active favorable à la santé, grâce à des aménagements efficaces et qualitatifs.*
- *Requestionner la politique de stationnement, en favorisant une diminution normative du stationnement automobile, en associant politique de stationnement et politique d'urbanisme, en particulier dans les secteurs de « ville apaisée » et de zone de chalandise des réseaux TC structurants.*

Le développement de l'usage des transports alternatifs à la voiture particulière constitue une priorité du PDU, mais les conditions actuelles de la mobilité routière toulousaine nécessitent d'engager une démarche d'optimisation. **La recherche d'une meilleure efficacité des différents réseaux routiers existants, complémentaires, et ce sans augmentation du niveau de nuisance ou de risque à son voisinage pour les populations et les usagers, doit être poursuivie.**

Aucun projet routier n'est prévu explicitement dans les actions du PDU. Le nouveau réseau de voirie n'est pas dessiné dans le PDU, il est esquissé dans la stratégie mais n'est pas développé dans le plan d'actions. Il apparaît clairement que le projet de PDU manque d'éléments sur ce point, et cela s'en ressent dans l'évaluation de l'efficacité globale. Des précisions méritent d'être apportées notamment sur le maillage de la rocade Arc-en-ciel, l'optimisation des voies inter-quartiers parallèles au Canal du Midi, ou encore l'amélioration de la diffusion du périphérique dans la ville pour créer de nouvelles connexions urbaines. L'axe « *Canal* » est requalifié en boulevard urbain apaisé, mais le projet devrait être précisé. **Enfin le projet de PDU annonce un schéma directeur de la voirie mais sa définition programmatique n'est pas précisée.**

Il me paraît primordial de favoriser toute disposition visant à améliorer l'efficacité du réseau existant, et d'en donner de nouvelles fonctionnalités multimodales plus évidentes, en particulier vis-à-vis des modes actifs qui bénéficient, année après année, d'une progression remarquable, et constituent par excellence la forme de mobilité la plus adaptée à l'environnement urbain et, garante de la pérennité de son attractivité. **Les mobilités actives sont aussi un puissant vecteur d'intermodalité, or la place du vélo, son stationnement sécurisé en ville, renvoie à l'élaboration de schémas sans programmation pluriannuelle d'itinéraires ou de parc de stationnements.**

Il est primordial, face à la saturation du réseau routier, d'apporter une réponse dépassant le caractère strictement exploratoire ou expérimental, et qui ne saurait reposer structurellement sur la seule création de barreaux routiers nouveaux.

En termes de qualité de l'air, les aménagements prévus dans le cadre du « *Projet Mobilités 2020-2025-2030* » projettent de réduire de 3 à 4 points les émissions de GES en 2030 par rapport au scénario de référence « fil de l'eau » :

- 1990 : 6,7 teq CO2/hab
- 2013 : 4,4 teq CO2/hab
- 2030 : 3,8 teq CO2/hab

Au regard des objectifs chiffrés, les ambitions du PDU en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports restent en deçà des attentes visées par les documents avec lesquels le PDU doit s'articuler, en particulier le **Plan de Protection de l'Atmosphère. Considérant que la contribution des pollutions du secteur des transports**

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An1-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

prépondérante dans le périmètre considéré, il apparaîtrait cohérent que l'effort inscrit au PDU en termes de solidarité territoriale soit au minimum à hauteur de l'objectif régional.

Les canaux, ouvrages majeurs traversant l'agglomération, pourraient être un puissant support au développement du transport de marchandises en ville, notamment à l'occasion des grands chantiers qui intéresseront le centre-ville. De manière générale, le transport de marchandises reste peu envisagé dans le projet, or c'est un domaine où les pratiques évoluent fortement, en lien avec l'économie numérique, et où de nouveaux usages doivent être anticipés (services associés dans les pôles d'échange, par exemple).

Enjeu n°3 – Le passage d'une logique d'offre à une logique de service :

- *Développer la haute valeur de qualité d'usage dans les matériels roulants et autour du système d'information relatif à la mobilité, sur le périmètre PDU.*
- *Revoir la logique du PDU 2012 pour éviter les ruptures de charge sur les lignes structurantes.*
- *S'appuyer sur les pôles d'échanges multimodaux pour construire un réseau interconnecté à l'échelle des 114 communes de la grande agglomération.*
- *Poursuivre et accroître l'interconnexion des portes métropolitaines entre elles.*

Le « *Projet Mobilités* » prévoit sept nouveaux pôles d'échanges (PEM) TER/réseau structurant au droit des gares et haltes ferroviaires existantes, le renforcement des pôles d'échanges actuels ou la création de nouvelles connexions grâce aux projets structurants (TAE, « *Linéo* », Ceinture Sud). Ces projets multiplient les possibilités d'intermodalité dans la capacité de diffusion des usagers. Ainsi, les possibilités de correspondance entre les lignes ferroviaires régionales et les lignes du réseau urbain structurant pourront passer de 4 à 10. Le concept d'organisation des réseaux de transport et de l'intermodalité s'appuie sur le passage d'un réseau radial et hyper-concentrique à un réseau davantage maillé et transversal.

Les valeurs-cibles du « *Projet mobilités* » en termes de report modal, à l'horizon 2030, représentent :

	<i>Valeur 2013</i>	<i>Projet PDU</i>
• TC :	14 %	de 17 à 19 %
• vélo :	2 %	de 3 à 5 %
• marche :	23 %	de 23 à 25 %
• voiture particulière :	58 %	de 50 à 55 %
• autre :	3 %	de 1 à 2 %

La faiblesse des écarts pourrait induire une demande d'ambition plus grande. Néanmoins, mise en perspective avec 500 000 nouveaux déplacements/jour alors que le réseau métro actuel atteint déjà certaines limites de capacité, ces objectifs sont justifiables. **Pour autant, les perspectives de gain de part modale ne sont pas explicitées et ne permettent pas d'apprécier les hypothèses de modélisation.**

Il convient d'insister sur la nécessité d'une stratégie ambitieuse en termes de rabattement vers les lignes structurantes de transport en commun, existantes et bien sûr futures, à traduire dans la qualité et le dimensionnement des pôles d'échanges, au travers d'outils d'information en temps réel permettant le choix modal, garantissant la fluidité et la bonne connectivité des accès, en modes doux, mais bien sûr aussi routiers, à l'échelle PDU.

Le développement de l'intermodalité entre les différents réseaux de transport interconnectés constitue la priorité pour répondre à la croissance des déplacements des voyageurs à l'échelle de la métropole. Une attente forte est ressentie par l'utilisateur, et il n'est plus possible de faire peser sur celui-ci les contraintes inhérentes à la multiplicité des réseaux.

plusieurs interconnexions supplémentaires entre le réseau ferré et le réseau structurant urbain. **La recherche d'une coopération entre la collectivité régionale et le SMTC pourrait être précisée sur le développement du titre intermodal « Pastel+ » pour les territoires plus éloignés, voire les villes à une heure (Albi, Montauban, Pamiers...).**

Sur une partie du ressort territorial du PDU, trois calculateurs d'itinéraires existent (la « CMM », l'outil « Tisséo » et « Mobimyp »). Il semblerait désormais pertinent d'imaginer la fusion de ces différents outils par le développement d'une mise à disposition de données intermodales, partenariales, relatives à l'information voyageur en temps réel. **Dans cet esprit, la dématérialisation des titres de transports intermodaux, interopérables, mériterait d'être étudiée dans le cadre du partenariat du « Système de Gestion Global des Déplacements » (SGGD) renouvelé, et placé sous la gouvernance de la conférence des exécutifs.**

Localement, la Conférence des exécutifs réunit la Région, le Conseil Départemental, le SMTC et ses collectivités membres. Elle doit avoir un rôle à jouer pour assurer la convergence de la mise en œuvre des différents plans et programmes en matière de mobilités. **Ainsi elle devrait œuvrer pour une gouvernance plus coopérative sur l'intermodalité et jouer un rôle de moteur dans la mise en œuvre des actions sur l'information multimodale, la tarification et la billettique unique.**

Accessibilité et confort d'usage

Le rapport spécifique relatif à l'accessibilité des personnes en situation de handicap est constitué, pour l'essentiel, d'un rappel des éléments figurant dans les Schémas Directeurs d'Accessibilité-Agendas d'Accessibilité Programmées (SDA-ADAP) des trois Autorités Organisatrices du Transport (AOT) compétentes dans le département : le SMTC-Tisséo, la Région et le Département de la Haute Garonne.

Les objectifs affichés dans le rapport spécifique « *accessibilité* » sont volontaristes : prise en compte de tous les handicaps, transport et voirie, coordination des démarches des collectivités et autorités organisatrices compétentes. **Ils ne trouvent cependant que peu de déclinaison opérationnelle dans le document général et en particulier dans son plan d'actions.**

La référence aux « personnes à mobilité réduite » doit s'entendre de manière globale. Il va de soi que le projet de mobilité doit avoir l'ambition de traiter l'accessibilité pour tous les types de handicap : moteur, visuel, auditif, cognitif, mentaux... Mais, au-delà des personnes en situation de handicaps et des personnes vieillissantes, il est important de rappeler que la mise en accessibilité profite à une frange beaucoup plus large de la population eu égard au principe de l'accessibilité universelle: voyageurs avec bagages, personnes avec des difficultés temporaires (béquilles par ex.), femmes enceintes, parents avec enfants en bas âge...

Le projet porte sur l'ensemble du périmètre du PDU (115 communes) et pas uniquement sur le périmètre de compétence du SMTC-Tisséo (101 communes). **Aussi, les analyses, la stratégie et le plan d'actions doivent dépasser le cadre du SMTC-Tisséo.** En particulier l'accessibilité, l'analyse et la coordination des SDA-ADAP, à une échelle débordant le réseau urbain du SMTC ont toute leur place dans ce projet de mobilité.

Ainsi, il semble nécessaire de pouvoir disposer dans le document, d'un état des lieux de l'accessibilité actuelle des réseaux de transport mais aussi de la voirie, à l'échelle du territoire du projet mobilités. Cette analyse aurait du sens à être étendue à l'ensemble des lignes qui s'interconnectent dans le périmètre ou au moins à celles qui atteignent un pôle d'échange multimodal.

La mise en place d'une gouvernance des autorités organisatrices, exploitants et gestionnaires de voirie et d'espaces publics afin d'assurer la cohérence des démarches de mise en accessibilité, semble effectivement pouvoir être l'une des ambitions du projet de mobilité. Toutefois, le document ne décrit pas précisément sa mise en œuvre.

La réussite de l'objectif de mise en œuvre d'un schéma directeur piétons d'agglomération « volontariste », qui s'assure de la prise en compte de l'accessibilité des personnes en situation de handicap, ne pourra se faire sans la mise en œuvre de Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) ambitieux. Le projet serait donc légitime à réaliser une analyse précise du contenu des différents PAVE établis sur le territoire concerné. Cette analyse pourrait mettre en évidence les engagements pris dans ces PAVE et s'assurer de leur cohérence avec les objectifs du projet « *Mobilités* ».

Par ailleurs, la logique d'accompagnement au report modal, nécessite de s'assurer que les pôles d'échanges intermodaux sont entièrement accessibles, pour l'ensemble des modes de déplacement qui y convergent. Ainsi, pour les différents pôles d'échange, une analyse de la cohérence des engagements pris par les différentes autorités organisatrices dans le cadre de leurs SDA-ADAP et des objectifs du projet, semble indispensable. **Le projet « *Mobilités* » pourrait aller au-delà, en portant une ambition de mise en accessibilité de l'ensemble des lignes qui desservent un pôle d'échange sauf contrainte particulière, au moins sur le territoire concerné par le projet.**

En complément, et afin de s'assurer du respect des ambitions du projet de Mobilité sur ces différents points, il y aurait du sens à intégrer des indicateurs spécifiques dans le cadre de l'observatoire du PDU.

Enjeu n°4 – La desserte des zones d'emplois d'une métropole au fort dynamisme économique

- *Garantir l'accessibilité multi-modes du nord-ouest toulousain, secteur clé de la compétitivité métropolitaine, dans un calendrier et selon une ambition compatible avec les grands équipements programmés.*
- *Raccorder le futur parc d'expositions (PEX) et centre de congrès, au nord de l'espace métropolitain, et ce dans un calendrier cohérent avec sa construction.*
- *Réussir la transformation de la gare Matabiau en un pôle d'échange multimodal majeur de l'agglomération. Démontrer l'accessibilité et l'efficacité du pôle d'échanges par la modélisation.*
- *Garantir la connexion du secteur sud-est à la métropole par un réseau TC structurant.*

Le diagnostic et les enjeux identifiés en termes de mobilité durable, d'une meilleure accessibilité du territoire, de développement de l'attractivité économique et d'innovation en matière de mobilité, sont partagés. Le projet de révision du plan des déplacements urbains arrêté reprend les onze objectifs de l'article L1214-2 du code des transports tels que décrits dans le porter à connaissance.

L'établissement d'une connexion entre les pôles d'échanges de Colomiers gare, « *Aéroconstellation* » et la halte SNCF de Fenouillet par un nouveau franchissement Nord de la Garonne est un projet qui traverse les époques et semble ainsi y trouver une certaine légitimité. **Pour autant, cette volonté affichée dans différents PDU successifs va devoir trouver une forme plus aboutie en termes de programmation, de financement, et de maîtrise d'ouvrage, pour ne pas demeurer un projet sans cesse repoussé.**

La troisième ligne de métro « Toulouse Aérospace Express »

Le projet « *Toulouse Aérospace Express* » (TAE) est le projet phare de la révision du PDU. La commission particulière de débat public, dans son rapport définitif, **a confirmé la crédibilité et la robustesse des principes fondateurs du projet**. La commission s'est appuyée par ailleurs sur les travaux d'une mission d'expertise qui, dans ses conclusions rendues le 29 novembre dernier, spécifiaient la prudence des hypothèses de développement. Les résultats obtenus en matière de fréquentation (entre 175 000 et 190 000 déplacements/jour) sont donc considérés comme valables et constituent une fourchette basse de l'estimation.

Il demeure pourtant utile de **mieux partager les choix techniques retenus**, en particulier en permettant l'émergence et l'évaluation a priori d'hypothèses permettant, sans remettre en cause la responsabilité du maître d'ouvrage, d'améliorer encore la performance du projet. En lien avec les objectifs contractualisés en janvier dernier entre l'État et Toulouse Métropole au travers du « *Pacte Métropolitain d'Innovation, pour une Métropole compacte et connectée* », l'ambition du projet pourrait être renforcée sur :

- la capacité de TAE à entraîner le développement de formes urbaines renouvelées, conciliant compacité et qualité architecturale et paysagère,
- la capacité de TAE à porter son efficacité et son apport au service des mobilités, conçu comme le cœur d'un réseau, le plus au-delà possible du périmètre strict de son infrastructure, et favorisant l'intermodalité, et en particulier le rabattement routier,
- l'émergence d'interfaces techniques entre systèmes de transport et systèmes urbains (en particulier sur la thématique de l'énergie),
- l'innovation dans l'expérience usager et la haute qualité d'usage, au-delà du strict transport de personnes, et de ses indicateurs quantitatifs.

On relèvera enfin l'indispensable articulation des différents documents de planification déjà évoquée précédemment, vis-à-vis du projet TAE spécifiquement. **Il importera également que les prochaines étapes de concertation à venir dans ces différents cadres donnent lieu à un soin tout particulier, afin de permettre au plus grand nombre de comprendre les imbrications et les enchaînements des procédures réglementaires à venir.**

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An1-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017



Carole DELGA

Ancienne ministre
Présidente

Monsieur Jean Michel LATTES

Président

SMTc TISSEO

7 esplanade Compans Caffarelli

BP 11 120

31 011 TOULOUSE Cedex 6

Montpellier, le **28 FEV. 2017**

NOS RÉF : DITM/PTAI/SIM/LP/SS – D1612677

AFFAIRE SUIVIE PAR : Lydie PREVOT

CONTACT : lydie.prevot@laregion.fr

Tél.: +33 (0)5 61 39 65 05

OBJET : Projets Mobilités 2020-2025-2030 Consultation des personnes publiques associées

Monsieur le Président,

Par courrier du 28 novembre 2016, vous avez transmis à la Région Occitanie le projet mobilités 2020-2025-2030, porté par SMTc Tisséo afin que la collectivité régionale, en tant que Personne publique Associée, puisse émettre un avis sur votre projet valant ~~révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la grande agglomération toulousaine~~, dans un délai de 3 mois.

C'est en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) de la mobilité non-urbaine et cheffe de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports que la Région Occitanie a examiné le projet que vous portez et qui s'articule principalement autour de trois grandes mesures :

- le projet de 3^{ème} ligne de métro Toulouse Aerospace Express, reliant les grands pôles d'emploi de la Métropole et les secteurs en devenir : Colomiers à l'Ouest, Toulouse Euro Sud-Ouest, Montaudran et Labège au Sud-Est. Fondée sur une logique d'intermodalité, cette ligne proposera des points d'interconnexion avec le train, le métro, le tramway et les lignes Linéo, construits autour de pôles d'échanges ;

HÔTEL DE RÉGION

Toulouse

22, bd du Maréchal Juin - 31406 Toulouse cedex 9

Tél. 05 61 33 50 50

www.laregion.fr

Montpellier

201, av. de la Pompiègnane - 34064 Montpellier cedex 3

Tél. 04 67 22 80 00

www.laregion.fr

Accusé de réception en préfecture
031253100986-20170411-20170329-2-1An1-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An1-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

- le développement d'un réseau de transport multimodal structuré autour de 10 lignes Linéo et d'une ceinture Sud permettant la desserte des quartiers toulousains et des communes de périphérie. Ce réseau proposera des rabattements vers des modes structurants (métro, tramway, train) et doit permettre d'éviter de concentrer l'ensemble des flux vers le centre de Toulouse ;
- la poursuite de projets routiers permettant l'amélioration de l'accessibilité des territoires, notamment dans l'Ouest.

La mise en œuvre de ces projets doit permettre de renforcer le maillage du réseau structurant dans une logique intermodale, à travers notamment le développement de pôles d'échanges permettant les rabattements multimodaux avec le ferroviaire et les autocars non-urbains. En effet, comme cela a été mis en exergue tout au long du débat public sur la 3^{ème} ligne de métro à Toulouse, le réseau ferroviaire ne peut en l'absence d'infrastructures dédiées, assurer un rôle de transport urbain lourd, notamment en termes de desserte fine de l'agglomération toulousaine. C'est donc bien par la complémentarité des différents modes (métro, bus, train, autocars, modes actifs) qu'un maillage efficace du territoire pourra être assuré.

Ce renforcement de l'intermodalité fait également partie des objectifs que se fixe la Région Occitanie suite à une large concertation menée dans le cadre des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité (EGRIM), à laquelle Tisséo-SMTC a été partie prenante.

Cette démarche a permis de déterminer 10 chantiers prioritaires à réaliser à un horizon plus ou moins proche, dont certains sont en interaction avec les compétences de Tisséo-SMTC et le présent projet mobilités 2020/2025/2030, comme :

- la création d'un titre unique permettant l'utilisation de plusieurs réseaux (TER, autocars, métro, tram, etc.) ;
- faciliter la vente en mobilité ainsi que le titre dématérialisé ;
- adapter l'offre TER afin de désaturer les territoires périurbains ;
- multiplier les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) ;
- créer des comités départementaux de transport intégrant la dimension intermodale dès 2017 ;
- lancer un Groupement des Autorités Organisatrices Responsables des Transports (GART) régional, réunissant les Autorités Organisatrices de la Région et permettant une meilleure cohérence et complémentarité des réseaux de transport.

Les objectifs que la Région s'est fixée dans le cadre des EGRIM, traduisent notamment la nécessité d'harmoniser les différentes politiques de transport, sur la base d'une gouvernance renforcée fondée sur les duos Région/Métropoles. L'objectif est d'offrir une meilleure complémentarité des offres et services, condition de réussite d'une intermodalité efficace dans le respect des compétences de chacun.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An1-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

Compte tenu de ces éléments, la Région Occitanie émet un avis favorable au projet mobilités 2020/2025/2030, valant révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la grande agglomération toulousaine, sous réserve de la prise en compte des remarques formulées en annexe et ci-dessous :

- la définition et le dimensionnement des points d'interconnexion entre le réseau Tisséo et le réseau régional, permettant l'émergence de pôles d'échanges, doit se faire en étroite collaboration et concertation avec la Région.
- l'interconnexion entre le réseau structurant urbain et le réseau des transports régionaux ferroviaire et routiers devra être particulièrement travaillée avec la Région afin que les ruptures de charge soient les moins pénalisantes possibles, dans le respect des compétences de chacun.

Carole Delga,



Carole DELGA

PJ : - Avis de la Région

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An1-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

ANNEXE

LE PROJET MOBILITES 2020/2025/2030

AXE 1 : LEVIER DU REPORT MODAL / TRANSPORTS EN COMMUN ET INTERMODALITE

Action 1 : Faire la 3^{ème} ligne de métro Toulouse Aerospace Express

La Région Occitanie a transmis un avis à la Commission Particulière du débat public sur le projet de 3^{ème} ligne de métro à Toulouse (délibération n°CP/2016-DEC/10.07). Dans ce cadre, la Région a considéré que le projet de 3^{ème} ligne de métro permettait de démultiplier les interconnexions entre les différents réseaux de transports collectifs – et notamment avec le réseau ferroviaire – et que la définition de ces points d'interconnexion permettait l'émergence de pôles d'échanges, véritables portes d'entrée de l'agglomération. Par ailleurs, la Région considère que cette ligne est en mesure d'apporter une alternative de qualité à l'utilisation de la voiture particulière, notamment pour les travailleurs toulousains et métropolitains.

Action 3 : Interconnecter la ligne B à TAE

Cette action consiste à étudier un prolongement de la ligne B afin de permettre son interconnexion avec la 3^{ème} ligne de métro. Deux stations de métro devraient être créées dans ce cadre. La Région souhaite que cette action préserve au mieux les fonctionnalités de l'ancien projet de prolongement de la ligne B, notamment en facilitant l'interconnexion entre la ligne B et le réseau ferroviaire au niveau de Labège. A ce titre, la définition des points de connexion entre réseau ferroviaire et métro dans ce secteur devra faire l'objet d'études menées en partenariat avec la Région notamment.

Actions 4 et 5 : Développer le réseau de tramway et faire la Ceinture Sud

Cette action doit permettre de réaliser la desserte du futur parc des Expositions en tramway et d'étudier la poursuite du développement du réseau tramway, notamment entre Palais de Justice et la 3^{ème} ligne de métro. Il est également prévu de construire une liaison transversale évolutive reliant l'Est à l'Ouest par le Sud et répondant à une logique d'intermodalité, notamment avec le ferroviaire.

La Région considère que la construction d'un réseau de transport interconnecté, basé sur des pôles d'échanges structurés, constitue une solution appropriée permettant le report modal. L'interconnexion avec le réseau ferroviaire devra être particulièrement travaillée avec la Région afin que les ruptures de charge soient les moins pénalisantes possibles.

Concernant plus particulièrement la desserte du futur parc des expositions, dont l'ambition est de rayonner au niveau métropolitain mais aussi régional, il est nécessaire de s'assurer de sa bonne accessibilité en tramway mais également par le biais d'autres modes afin de faciliter son accès de toute part.

Action 6 : Organiser l'intermodalité

Cette action consiste à organiser les conditions de mise en œuvre d'un réseau intermodal efficient structuré autour de rabattements sur les pôles d'échanges, de transport avec un mode en site propre et performant et de diffusion sur le réseau structurant urbain capacitaire.

La Région, de par ses compétences en matière de transports de voyageurs interurbains et en tant que cheffe de file de l'intermodalité, sera particulièrement vigilante à la bonne conduite de cette action. A ce titre, il apparaît a minima qu'une importante collaboration, dont les modalités restent à définir, doit être portée par le SMTC et la Région et s'articuler autour de la création de pôles d'échanges efficaces (cheminements horizontaux et verticaux, proximité des modes, lisibilité d'accès dans le territoire urbain, information adaptée, etc.) disposés en différents points du réseau :

- Interconnexion en gare de Toulouse Matabiau :

Les études déjà réalisées et partagées avec les partenaires (Etat, Région Occitanie, Conseil Départemental de la Haute-Garonne, Toulouse – Métropole, Tisséo-SMTC, SNCF) dans le cadre du projet Toulouse Euro Sud-Ouest (TESO) mettent en évidence le rôle central de la gare de Toulouse Matabiau. L'étoile ferroviaire toulousaine met la gare de Matabiau au cœur du dispositif et elle restera à ce titre le pôle d'échanges incontournable pour les utilisateurs du TER, des Intercités et des TGV. Le pôle de Toulouse Euro Sud-Ouest à Matabiau est le point central de la desserte de la 3^{ème} ligne de métro. Une interconnexion performante en gare de Matabiau, déjà reliée à la ligne A du métro, renforcera les échanges et l'attractivité des zones économiques desservies par la 3^{ème} ligne de métro, en la reliant aux autres pôles de la Région, mais aussi à l'ensemble du pays, en particulier lorsque le projet de ligne à grande vitesse Bordeaux – Toulouse sera en service.

Le partenariat initié autour de ce projet doit donc se poursuivre et intégrer au mieux les composantes liées à la création de la troisième ligne de métro.

- Interconnexion en gare de Colomiers :

La gare de Colomiers doit devenir un pôle d'interconnexion majeur. Véritable porte d'entrée de l'Ouest toulousain, il est indispensable que s'y connectent le train, la ligne de métro TAE mais aussi le projet de ceinture Sud reliant Colomiers à Basso-Cambo et l'Oncopôle.

Le tracé proposé met l'accent sur une desserte des emplois notamment des zones aéronautiques et aéroportuaires. A ce titre, l'interconnexion métro / train en gare de Colomiers assurerait aux usagers de l'Ouest toulousain et du Gers une véritable alternative à la voiture particulière, en complément de dessertes TER qui pourraient être améliorées au-delà de Colomiers grâce à la mobilisation des crédits prévus au CPER sur la ligne Toulouse-Auch.

- Interconnexion en gare de La Vache/Route de Launaguet :

Une interconnexion est nécessaire entre la ligne de chemin de fer Toulouse – Montauban – Cahors / Agen et la ligne B du métro toulousain avec la gare de Route de Launaguet profondément revue à l'horizon des Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain (AFNT), composantes du GPSO nécessaires pour accueillir les TGV qui mettront Paris à 3h10 de Toulouse est nécessaire.

Cette interconnexion entre cette gare, où l'offre notamment périurbaine sera renforcée afin d'offrir une cohérence globale, et la 3ème ligne de métro, offrira un accès facilité aux pôles d'emplois aéroportuaires et aéronautiques du Nord-Ouest toulousain et à l'aéroport de Toulouse pour les habitants du Nord de la région, sans passer par le centre-ville de Toulouse et avec un temps de transport global significativement amélioré.

Ainsi, la halte de La Vache/Route de Launaguet pourrait constituer la porte d'entrée Nord de l'agglomération.

- Interconnexion en gare de Montaudran :

La gare de Montaudran doit devenir un pôle d'interconnexion majeur du Sud-Est toulousain où doivent se connecter le train, la 3ème ligne de métro et le projet de ceinture Sud reliant l'Université Paul Sabatier à Montaudran, dans la continuité de l'Aérotram prévu entre l'Oncopôle et l'Université.

Ainsi, une interconnexion entre le train et deux futures lignes structurantes du réseau urbain doit faciliter la diffusion fine des voyageurs du TER vers l'ensemble de l'agglomération et conférer au réseau de transport collectif intermodal une attractivité nettement supérieure face à la voiture particulière.

Cela positionnerait le pôle intermodal de Montaudran comme une des deux portes d'entrée Sud pour diffuser vers les très nombreux emplois de la ZAC de Montaudran, du pôle universitaire et hospitalier de Rangueil et au-delà de l'Oncopôle.

- Interconnexion en gare de Labège :

Les différentes études menées dans le cadre de l'enquête publique du prolongement de la ligne de métro, mettent en évidence qu'une desserte du technopôle de Labège-Innopôle par le métro est fondamentale et attendue par la plupart des acteurs économiques présents sur la zone. Cette desserte du technopôle par métro, complémentaire du train, contribuera de plus à dé-saturer les voiries routières, tant pour les déplacements domicile – travail que pour les déplacements privés – loisirs.

Par ailleurs, le développement économique du secteur, impulsé notamment par l'arrivée du métro, nécessite d'organiser les flux autour du pôle d'échanges, véritable porte d'entrée du Sud-Est toulousain. A ce stade et dans l'attente des études qui restent à mener, le site de Labège-La Cadène reste privilégié.

La Planification Régionale d'Intermodalité (PRI), constituante du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalités des Territoires (SRADDET), permettra en lien avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité et Autorités Organisatrices des Transports, de préciser les lieux et les conditions des pratiques intermodales au sein de différents pôles d'échanges qui pourraient être créés.

Actions 7 et 8 : Développer le réseau Linéo

Cette action doit permettre de créer un réseau de lignes structurantes avec un niveau de service intermédiaire entre bus classique et tramway.

Dans le cadre de ce développement et au cœur de l'agglomération, l'interconnexion avec le réseau ferré doit se faire de manière privilégiée avec un réseau urbain suffisamment capacitaire, rapide et fiable à même d'offrir une interconnexion efficace en terme de capacités d'emport des usagers du ferroviaire. A ce titre, des aménagements en sites propres sont à privilégier accompagnés d'un haut niveau de fréquence.

Les études partenariales menées suite à la conférence des exécutifs devront être poursuivies afin de mener une réflexion commune sur la détermination d'un réseau de transport optimum et intermodal sur l'agglomération. En particulier, il semble opportun de poursuivre l'. Par ailleurs, des études devront déterminer plus largement les différents points de connexion à créer entre réseau urbain capacitaire et réseau régional (fer + autocars interurbains).

En périphérie, le développement du réseau Linéo et de bus doit également être privilégié dans une logique de complémentarité avec le réseau ferroviaire et le réseau d'autocars régional, afin de faciliter les transferts d'un mode à l'autre. Il est nécessaire d'éviter dans tous les cas une concurrence modale entre le réseau urbain et régional.

Action 10 : Renforcer l'accessibilité entre les territoires du Nord-ouest et du Nord-Est

Cette action consiste à étudier les modalités de connexion entre les pôles d'échanges de Colomiers et la halte SNCF de Fenouillet par le biais d'itinéraires existants ou de franchissement à créer.

A ce stade, la Région privilégie la halte de La Vache/Route de Launaguet comme Pôle d'Echange Multimodal entre le réseau urbain et ferroviaire et comme porte d'entrée Nord de l'agglomération. Castelnau d'Estrétefonds, en tant que terminus partiel, constituera la porte d'accès amont à la Métropole sur laquelle le réseau Tisséo pourra s'appuyer. Enfin, Fenouillet pourra constituer un point d'interconnexion avec le réseau urbain de périphérie.

Action 11 : Mettre en place une tarification adaptée aux usages

Dans le cadre des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité, la Région s'est engagée à étudier la mise en place d'un titre unique permettant l'utilisation de plusieurs réseaux (TER, autocars, métro, tram). Les modalités d'une telle mise en œuvre se

feront nécessairement en lien avec le SMTC. Plus largement, l'ensemble des services pouvant avoir un caractère intermodal (billettique, information voyageurs, etc.) devront, dans les années à venir, faire l'objet d'études et de développement si nécessaire. Le PRI sera un des outils de réflexion devant aboutir à des mises en œuvre partenariales sur ces thématiques.

Action 12 : Renforcer les services à l'usager : matériels roulants, systèmes d'information, supports billettiques

La Région est sensible au développement de l'usage de carburants alternatifs dans le cadre de sa stratégie Région à énergie positive. Elle conseille de rendre mutualisable avec d'autres utilisateurs de transports collectifs les stations d'alimentation en GNV et biogaz si elles sont développées à l'horizon du projet.

AXE 1 : LEVIER DU REPORT MODAL / MODES ACTIFS ET PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

Action 16 : Elargir le centre-ville de Toulouse

Cette action vise à mieux intégrer le secteur de la gare Matabiau et de ses abords dans le centre-ville de Toulouse. Ce projet doit être intégré pleinement dans le cadre du partenariat porté au titre de TESO.

Action 18 : Améliorer la multimodalité dans les pôles d'échanges

Cette action vise à mieux intégrer les nouveaux services (services vélo, jalonement piétonnier, mise en place de bornes de recharges, aménagements d'espaces à destination des autobus et autocars, réservation d'espace pour le covoiturage et l'auto partage) au sein des pôles d'échanges structurants du réseau.

Définie comme cheffe de file de l'intermodalité, la Région souhaite mener une politique d'encouragement et d'accompagnement de la création de Pôles d'Echanges Multimodaux sur l'ensemble du territoire. A ce titre, la Région s'attachera à :

- Transformer les gares les plus importantes et haltes stratégiques en PEM ;
- Coordonner les différentes offres de transport sur un même site, en particulier avec l'offre routière interurbaine. Dans cette optique, il semble nécessaire de prévoir des pôles de rabattements efficaces :
 - 1) pour les liaisons empruntant la route de Revel (RD1) et la route de Castres (RD 826) dans la zone de Montaudran ;
 - 2) à l'interconnexion La Vache/Route de Launaguet ;
 - 3) à Colomiers Gare SNCF ;
 - 4) à l'actuel terminus métro de Ramonville ;

- 5) à Labège ;
 - 6) au terminus métro de Balma Gramont ;
 - 7) à la gare de Portet sur Garonne ;
 - 8) à la gare routière de Toulouse-Matabiau : dans le cadre du projet TESO cette dernière doit être conçue afin d'accueillir les autocars interurbains nécessitant d'arriver jusqu'en centre-ville.
- Mettre en place un dispositif de financement PEM à disposition des collectivités et adapté à la taille des projets. Dans ce cadre, la Région souhaite intégrer des critères d'éco mobilité (stationnement vélo, emplacements réservés au covoiturage, bornes de recharges électriques pour voitures et vélos) et d'éco construction (éclairage LED, végétalisation).

AXE 2 : LEVIER DE LA COHERENCE URBANISME / MOBILITES

Actions 21 et 22 : S'engager sur la cohérence urbanisme/mobilités et mettre en œuvre des pactes urbains sur les territoires déjà desservis ou pour lesquels des projets de desserte en transports en commun sont programmés

Ces actions visent à créer un « pacte urbain » entre AOT (engagement sur un projet de transport) et les communes et/ou intercommunalités (engagement sur de la densification urbaine et l'accessibilité aux transports en commun), notamment autour des gares et haltes ferroviaires de l'étoile toulousaine. La Région peut être partie prenante de ce type de partenariat, en cohérence avec les préconisations qui pourront être prises dans le cadre du SRADDET.

Action 27 : Définir un schéma de localisation des Espaces Logistiques Urbains

Cette action vise à mieux prendre en compte la problématique du transport de marchandises et spécifiquement l'essor de la distribution de colis et messagerie suite au développement du commerce électronique. L'action doit permettre de déterminer un « plan de déplacement marchandises ». Celui-ci devra s'articuler avec l'organisation de flux à plus grande échelle et notamment pourra s'appuyer sur les réflexions de la Région en faveur du développement du fret ferroviaire.

Action 28 : Préparer l'avenir en favorisant l'innovation entre habitat, logement et mobilités

La création de stations et d'arrêts multimodaux, multiservices et connectés devra se faire en lien avec la Région dès lors qu'une interconnexion a lieu avec le réseau régional (routier et/ou ferroviaire).

AXE 3 : LEVIER DE L'ORGANISATION DES RESEAUX ROUTIERS ET DES STATIONNEMENTS

Action 31, 32 : Mettre en œuvre un schéma directeur des voiries et améliorer les liaisons routières transversales

L'Etat, la Région, le Conseil départemental de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole et Tisséo – SMTc ont convenu de la mise en œuvre d'études prospectives multimodales (tous modes de transport) pour l'amélioration de l'accessibilité de l'aire urbaine toulousaine inscrites au CPER 2015-2020 (article 9). Ces études doivent notamment apporter aux décideurs publics les éclairages nécessaires à la mise en œuvre d'une politique globale de mobilité, coordonnée avec les politiques publiques d'aménagement, de maîtrise de la demande énergétique et de préservation de l'environnement. Les conclusions de ces études, en lien avec le SRADDET, devront être prises en compte dans la mise en œuvre de ces actions.

Action 37 : Structurer les réseaux dédiés au transport de marchandises

Dans le cadre des EGRIM, la Région s'est engagée en faveur du développement du fret ferroviaire. Ces réflexions pourront alimenter le schéma de circulation de l'agglomération toulousaine.

De même, la Région étant partenaire de la gouvernance mise en place sur le Canal du midi (Comité du Bien UNESCO « Canal du Midi ») et cofinanceur d'une étude sur le fret sur le canal latéral à la Garonne, elle est concernée par les réflexions sur l'usage du fret fluvial en milieu urbain et souhaite être associée aux réflexions en cours.

LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET MOBILITES 2020/2025/2030

Dans cette partie, le SMTc expose les modalités de financement des projets proposés. Dans ce cadre, le financement des transports régionaux et du Programme de Modernisation des Itinéraires Routiers (PDMI), à travers le CPER 2015/2020, est présenté. Un avenant n°1 au CPER a fait l'objet d'une approbation par la Région Occitanie (délibération n°CP/2016-DEC/11.21). Ces éléments doivent être intégrés au présent document.

S'agissant de la participation régionale au projet Mobilités 2020/2025/2030, la Région a indiqué par courrier du 19 juillet 2016 sa volonté de participer financièrement au projet présenté à hauteur de 150 millions d'euros sur la période 2015/2030. Ce financement est conditionné au fait que le projet permette bien de nouvelles connexions entre les différents modes de transport et notamment entre le train et le métro. La participation régionale portera donc plus particulièrement sur le volet intermodalité du projet, dont l'aménagement de PEM fait partie.

LE RAPPORT D'ACCESSIBILITE

La Région Occitanie a adopté en Assemblée Plénière du 28 novembre 2016 (délibération n° 2016/AP-NOV/09), un Schéma Directeur – Agenda d'Accessibilité programmée (Sd'AP) des services de transports ferroviaires régionaux unifié à l'échelle de la Région. Il intègre le Sd'AP de l'ex Région Midi-Pyrénées adopté en Assemblée Plénière du 3 novembre 2015 et le périmètre de l'ex Languedoc-Roussillon.

Ainsi, sur la base des critères du décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014, 33 gares et haltes ferroviaires ont été identifiées comme prioritaires. Parmi celles-ci, cinq font l'objet d'une demande de dérogation : Chirac, Err, Lamagistère, Magalas, Saint Pé de Bigorre et Thuès les Bains. Des gares de substitution sont proposées à titre compensatoire (sauf pour la halte de Saint Pé de Bigorre dont la demande de dérogation a été acceptée). Ainsi, les gares de Bédarieux, Marvejols, Moissac, et Villefranche Vernet-les bains seront mises en accessibilité.

Le Sd'AP des services de transports ferroviaires régionaux de la Région Occitanie porte dorénavant sur la mise en accessibilité de 31 gares d'ici 2024 pour un montant de 75 644 000 € dont 58 617 000 € de participation régionale (soit plus de 74% du montant total des investissements).

La Région avait obtenu une prorogation de délais pour le dépôt de son Agenda d'accessibilité programmée des services de transports régionaux par autocars. Celui-ci a été adopté en Assemblée Plénière du 28 novembre 2016 (délibération n° 2016/AP-NOV/07). Il a permis d'identifier 291 points d'arrêt prioritaires sur les lignes du réseau routier régional.

L'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 précise que lorsqu'un arrêt est desservi par plusieurs Autorités Organisatrices des Transports (AOT), le chef de filât revient à l'AOT gestionnaire de voirie ou à défaut à celle dont le service contribue le plus à la fréquentation du point d'arrêt.

Dans ce contexte, la programmation de l'Ad'AP des services de transports régionaux par autocars porte sur les 100 arrêts pour lesquels la Région est cheffe de file parmi lesquels 14 arrêts en demande de dérogation.

Au total, ce sont plus de 2 700 000 € qui devront être mobilisés pour la mise en accessibilité de ces arrêts prioritaires.

Enfin, le suivi et la mise en œuvre de ces Ad'AP s'inscrira dans une concertation soutenue avec les associations de personnes en situation de handicap dans le cadre d'une nouvelle instance de concertation à l'échelle régionale.



Avis du Conseil départemental sur le projet Mobilités 2020-2025-2030, Plan de Déplacements Urbains soumis par Tisséo-SMTC

Le présent document constitue l'avis du Conseil départemental de la Haute-Garonne sur le projet « Mobilités 2020-2025-2030 » (révision n°2 du Plan de Déplacements Urbains) arrêté le 19 octobre 2016 par le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine (Tisséo-SMTC) et transmis le 28 novembre 2016 au Conseil départemental.

1. Rappel sur les objectifs et le contenu d'un Plan de Déplacements Urbains

Depuis le 30 décembre 1996 et l'adoption de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est obligatoire pour toute agglomération de plus 100 000 habitants. L'objet du PDU est la planification à court et à moyen terme et l'organisation des déplacements à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine, qui en est le maître d'ouvrage.

Le Plan de Déplacements Urbains doit être compatible avec les objectifs stratégiques du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie de Midi-Pyrénées (SRCAE) approuvé le 29 juin 2012, les objectifs et actions du Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération toulousaine et les grands documents de planification urbaine que représentent les schémas de cohérence territoriale (SCoT) : ainsi le projet de PDU doit être compatible avec les orientations du SCoT de la grande agglomération toulousaine approuvé le 15 juin 2012.

Le plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. L'article L.1412-2 du Code des transports énumère les différents principes que doit respecter le PDU et qui sont notamment les suivants :

- l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé ;
- le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes dont la mobilité est réduite ;
- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
- la diminution du trafic automobile ;
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- l'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération ;
- l'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement ;
- l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales ;
- 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 ;
- l'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
- la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An1-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

Le Plan de déplacements urbains est soumis à enquête publique. Il s'impose aux décisions d'urbanisme (Plans locaux d'urbanisme) et à toute décision en matière d'infrastructure de transport. C'est donc un document de planification essentiel pour les politiques de transport et qui engage les collectivités dans la durée. Le Conseil départemental de la Haute-Garonne, qui soutient le développement des transports urbains toulousains de façon continue, est particulièrement attentif au contenu du projet de PDU arrêté par le SMTC le 19 octobre 2016.

2. Evolution de la planification des déplacements depuis 2001

Le premier PDU de l'agglomération toulousaine a été approuvé par le SMTC en 2001. Dans un contexte de développement économique et démographique soutenu, il est apparu nécessaire dès 2001 de remettre ce plan en chantier afin de répondre au défi du développement urbain et des besoins de déplacements nouveaux qu'il générerait.

La première tentative de révision en 2003 marquait une ambition affichée en matière de projets d'investissements. Cependant, la difficulté à réunir les financements publics nécessaires à sa mise en œuvre n'a pas permis de mener à terme cette révision. C'est pourquoi le Conseil départemental appelle régulièrement de ses vœux une hiérarchisation des projets d'investissement inscrits au PDU afin de prioriser les réalisations et de donner aux partenaires publics une meilleure lisibilité dans la planification des projets.

La relance de la révision du PDU en 2008 a abouti à un projet arrêté le 24 janvier 2011 pour lequel le Conseil départemental de la Haute-Garonne a émis un avis favorable par délibération du 6 juin 2011. C'est sur la base de ce projet, approuvé en octobre 2012, que le Conseil départemental de la Haute-Garonne s'était engagé sur un plan de financement pluriannuel de 128 millions d'euros.

La convention de financement signée en 2011 pour 4 ans entre le Conseil départemental et le SMTC, prévoyait la réalisation des 6 projets de transports collectifs structurants :

- 3 projets de tramway,
- 2 projets de bus en site propre vers Portet-gare et Plaisance du Touch,
- 1 projet de métro : le prolongement de Ramonville à Labège-la Cadène.

Le 4 février 2015, le SMTC a décidé de mettre en révision le plan de déplacements urbains. Le document principal du PDU arrêté le 19 octobre 2016 justifie cette révision par la nécessité de répondre aux enjeux de la poursuite attendue du développement démographique et urbain de l'aire métropolitaine toulousaine et la nécessité de mener à bien de nouveaux projets de transports en commun avec plus particulièrement le projet de 3^{ème} ligne de métro.

3. Les enjeux de la mobilité urbaine toulousaine

L'agglomération toulousaine, en constant développement, compte 11 000 habitants supplémentaires chaque année du fait de sa forte attractivité économique et du dynamisme de l'ensemble des champs d'activité de la recherche, de l'industrie et de son pôle universitaire.

Elle se caractérise également par un fort étalement géographique : le ressort territorial du SMTC compte 108 communes depuis le 1^{er} janvier 2017, ce qui en fait l'un des plus étendu de France. La croissance de la couronne périurbaine s'est accélérée, passant de 1 000 habitants supplémentaires par an dans les années 70 à 3 000 dans les années 90 puis jusqu'à 6 000 habitants par an dans la période actuelle. Alors que les déplacements en voiture particulière ont diminué entre 2004 et 2013 dans Toulouse et la proche périphérie, l'enquête déplacements de 2013 a observé 100 000 déplacements supplémentaires en voiture particulière sur la même période dans la couronne périurbaine.

Aussi, face à ces constats, le Conseil départemental de la Haute-Garonne a décidé de préciser ses attentes par rapport au futur plan de déplacements urbains de l'agglomération toulousaine qui doit :

Accusé de réception en préfecture
001253100980-20170411-20170325-2-1An1-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

- programmer une offre de mobilité à la hauteur des besoins induits par l'attractivité de Toulouse et de son agglomération permettant de desservir efficacement les zones économiques et d'emplois,
- porter un développement équilibré des transports publics en permettant une desserte efficace irriguant tous les territoires, une intermodalité performante au-delà du centre de l'agglomération afin notamment de relier entre eux les territoires du périmètre des transports urbains,
- garantir une réalisation rapide des projets en raison de l'ampleur des enjeux sur les conditions de croissance, la qualité de la vie et la santé des habitants.

Le nouveau PDU doit permettre de porter un projet équilibré, partagé et stabilisé dans le temps. Il doit permettre la mise en œuvre de projets structurants et efficaces pour l'ensemble du périmètre urbain et assurer l'accessibilité à l'agglomération toulousaine pour les territoires périurbains de la grande couronne toulousaine.

Par délibération du 19 octobre 2016, le Conseil départemental a contribué au débat public sur le projet de troisième ligne de métro organisé par la Commission nationale du débat public du 12 septembre au 17 décembre 2016.

Il convient d'ailleurs de rappeler que la révision du PDU, dont le projet central consiste en la réalisation de la troisième ligne de métro, a été soumise au vote du comité syndical du SMTc le 19 octobre 2016, alors même que le débat public relatif à la troisième ligne de métro n'a été clôturé que le 17 décembre 2016. Les conclusions de la consultation citoyenne ne seront connues qu'à la fin du mois de janvier 2017.

4. Analyse détaillée du projet Mobilités 2020-2025-2030

De manière générale, certains documents cartographiques produits dans le PDU sont illisibles à cause du format de la mise en page (textes et légendes en particulier) et en rendent la lecture délicate.

4.1. Un diagnostic succinct et des objectifs revus à la baisse

Le diagnostic est très succinct et rentre trop peu dans des analyses territorialisées, excepté le secteur de Toulouse, les quartiers « politique de la ville » et les secteurs de projet. Il se concentre principalement sur les grandes tendances et sur le pôle urbain de Toulouse alors que le plan d'actions comprend de nombreuses actions territorialisées. Par ailleurs, l'observatoire du PDU avait produit beaucoup d'analyses qui auraient pu être reprises.

Le projet Mobilités prend insuffisamment en considération les territoires proches de l'InterSCoT qui ne sont pas inclus dans son périmètre alors qu'il fait le constat d'une attractivité forte de l'aire urbaine de Toulouse et que d'importants flux convergent vers le pôle urbain.

D'une manière générale, les grands objectifs du projet Mobilités sont non seulement moins ambitieux que ceux du PDU de 2012 mais également étalés dans le temps puisque définis désormais à un horizon 2030.

Ainsi, la part des transports en commun à l'horizon 2030 est évaluée (p. 198) de 17 à 19 % des déplacements tous modes contre 23 % des déplacements mécanisés en 2020 dans le PDU approuvé en 2012. De même, la part des déplacements cyclables est évaluée de 3 à 5 % en 2030 (contre 10 % en 2020 dans le PDU 2012). De plus, ces perspectives de parts modales ne constituent pas des objectifs mais le simple résultat de la modélisation des projets. **Ces résultats en retrait par rapport au plan de déplacements actuellement en vigueur, devraient interpeller les décideurs sur la capacité du projet de PDU à répondre aux enjeux de mobilité de la grande agglomération toulousaine.**

En effet, par rapport au PDU précédent, le réseau structurant de transports en commun s'appuie essentiellement sur la troisième ligne de métro et le réseau Linéo qui se substituent au développement du réseau tramway. La réalisation d'infrastructures de bus en site propre a été en grande partie abandonnée en faveur de la mise en service du réseau de bus Linéo, plus axé sur un objectif de niveau de service d'amplitude que sur l'aménagement des voiries propre à garantir des temps de parcours réguliers.

L'objectif de diminution du trafic automobile, objectif fixé par la loi sur l'air de 1996 et figurant dans le PDU de 2012, n'est plus explicitement repris. Dans le domaine routier, le projet envisage désormais « l'optimisation », « l'amélioration », la « distribution » des flux routiers. Le « schéma de principe d'une évolution possible du réseau routier et de la politique de stationnement » (p.77) va même au-delà en proposant de nouveaux tronçons de « rocade ».

En ce qui concerne les objectifs en matière environnementale, il convient de rappeler qu'il existe une obligation légale faite aux maîtres d'ouvrage d'Eviter, de Réduire et de Compenser (ERC) l'impact de leurs projets sur les milieux naturels et non de « maîtriser, réduire et compenser » tel qu'il est écrit dans le projet Mobilités (p.47). En particulier, la création de nouveaux franchissements de la Garonne devra être analysée au regard de ce principe.

4.2. Partie opérationnelle : les 39 fiches actions

Regroupées en 3 grands leviers d'action, les 39 fiches actions détaillent les mesures proposées en matière de :

- report modal vers les transports collectifs et intermodalité (13 actions) ;
- report modal vers les modes actifs et partage de l'espace public (7 actions) ;
- cohérence urbanisme - mobilités (8 actions) ;
- organisation des réseaux routiers et des stationnements (11 actions).

Sur ces 39 actions, le Conseil départemental est cité comme partenaire potentiel pour 17 d'entre elles.

4.2.1 La prise en compte des attentes du Conseil départemental dans les projets de transports collectifs

Dans la délibération relative au nouveau plan de déplacements urbains adoptée à l'unanimité le 28 juin 2016, le Conseil départemental précisait les attentes suivantes :

- *« une troisième ligne de métro qui relie d'Est en Ouest, Colomiers gare à Labège la Cadène en passant par la gare Matabiau, Airbus Colomiers et Airbus défense & Space. »*

Le Conseil départemental note avec satisfaction que l'« itinéraire préférentiel » de la troisième ligne de métro (action 1 du PDU) intègre pleinement Colomiers gare et Labège La Cadène comme terminus du projet et ne fait plus allusion à des « extensions de périmètre » qui ont pu exister dans des documents de communication précédents. L'ambiguïté que nous avons pointée dans la motion débattue le 18 octobre 2016 semble donc levée sur ce point, même si le plan de financement (p.220) fait toujours apparaître la distinction en trois tronçons.

La date de mise en service est toujours envisagée en 2024, sans autre précision ni point d'étapes précis, ce qui génère un doute sur la soutenabilité du projet et sa réalisation dans les temps.

- *« le prolongement de la ligne B du métro de Ramonville à l'INPT assurant l'interconnexion entre la troisième ligne de métro et la ligne B sans rupture de charge » :*

Le prolongement, en métro et sans rupture de charge, de la ligne B, de Ramonville à l'INPT est bien prévu dans le projet (action 3 : interconnecter la ligne B à TAE). Le calendrier cible étant celui de TAE (2024), au vu du manque de précisions sur le calendrier de réalisation de TAE (cf. remarque précédente), des interrogations persistent sur la capacité à tenir ses délais de réalisation.

- *« Un maillage dense de l'ensemble du territoire avec une offre performante de bus Linéo notamment de Fenouillet à Portet et de Plaisance du Touch à l'Union dans un calendrier de réalisation précis et optimal »*

Le programme Linéo (action 7) prévoit la mise en service de dix lignes entre 2016 et 2020. Ce réseau permet de desservir la périphérie de Toulouse et de préserver et renforcer le rôle de desserte du réseau bus au bénéfice de tous les territoires de l'agglomération toulousaine, ce qui est un enjeu fort pour le Conseil

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An1-
Date de réception en préfecture : 11/04/2017

départemental, garant de l'équilibre du territoire. Les Linéo 1 (Sept-deniers – Balma) et 2 (Colomiers – Arènes) sont déjà en service et les travaux nécessaires à la réalisation du Linéo 3 entre Plaisance-du-Touch et Toulouse sont sur le point de commencer.

On peut toutefois regretter le manque d'ambition du concept Linéo concernant les aménagements d'infrastructures par rapport aux plateformes de bus en site propre réalisées dans le cadre du précédent PDU, plateformes qui sont les seules à permettre de garantir les temps de parcours et donc à permettre un report modal optimal.

De plus, sur 10 lignes Linéo, seule la Linéo 1 effectue un tracé complet traversant le centre ville, les autres lignes sont pour la plupart connectées au centre ville ou rabattees sur le métro, ne constituant pas réellement un réseau Linéo mais un faisceau de lignes de rabattement.

- *« La préservation et le renforcement du niveau de desserte du réseau de bus actuel afin d'irriguer tous les territoires »*

La hiérarchisation du réseau bus et son développement (actions 8 et 9) prévoient un réseau « Optimo » complémentaire au réseau Linéo susceptible de desservir les territoires périphériques de l'agglomération et notamment ceux de du SICOVAL, de la CAM et du SITPRT comme souhaité par notre collectivité, même si les calendriers de mise en place ne sont pas précisés.

La desserte de la CAM fait notamment l'objet d'une étude Linéo jusqu'à Muret (horizon 2025) qui n'était pas prévue dans les documents précédents.

- *« des garanties quant à la mise en œuvre d'une politique tarifaire des transports accessible et sociale »:*

En tant que chef de file de l'action sociale sur le département, le Conseil départemental est attaché à la mise en œuvre d'une politique tarifaire des transports accessible et sociale. Il reste ainsi très attentif aux critères de déploiement de la nouvelle tarification décrits dans l'action 11 du PDU. Les objectifs annoncés : « faciliter l'accès aux transports en commun à tous » ne se traduisent pas dans les faits puisque le SMTC a adopté le 19 octobre 2016 un projet de tarification qui limite désormais l'abonnement mensuel à 10 € pour les seuls étudiants et non plus pour l'ensemble des moins de 26 ans.

Par délibération du 18 octobre 2016, le Conseil départemental avait manifesté son opposition à ce projet alors en gestation.

- *« une réalisation publique des travaux, confortant les équipes de SMTC-Tisséo et de la SMAT (Société de la mobilité de l'agglomération toulousaine) dans leurs missions historiques »*
- *« la confirmation du rôle de la régie Tisséo-EPIC dans la gestion publique et l'exploitation du réseau de transports urbains »*

Le projet de PDU ne prévoit aucun engagement en faveur d'une maîtrise d'œuvre publique des études, ni de l'exploitation des transports en commun toulousains. Bien que cela ne signifie pas une remise en cause des institutions actuelles, on peut regretter que sur ce point, l'autorité organisatrice de la Mobilité n'ait pas souhaité réaffirmer la place d'une gestion publique.

Par ailleurs, le thème de l'intermodalité entre les réseaux, élément indispensable à l'efficacité de la chaîne de déplacements, est traité aux travers des actions 6 et 18 du PDU. Sur cette dernière, les pôles d'échanges utilisés par le réseau Arc-en-Ciel ou envisagés dans notre schéma départemental sont bien pris en considération dans le document du SMTC. Un travail d'échanges techniques est d'ailleurs en cours sur ce point entre le Conseil départemental et Tisséo-SMTC.

Toutefois, le Schéma départemental des transports collectifs (SDTC) pourrait être explicitement cité (notamment page 55) parmi les « les synergies du Projet Mobilités 2020-2025-2030 avec d'autres plans et programmes ». Il est à signaler que, plus que de synergie, il faudrait parler de complémentarité car certains des plans climat territoriaux, ces documents sont ou seront opposables au PDU.

4.2.2 La prise en compte des attentes du Conseil départemental dans les projets sur les modes actifs (vélos, marche) et la mobilité partagée

Parmi les actions, celles relevant de la thématique « 2 roues » et environnement sont principalement les suivantes :

- Action n° 14 : mettre en œuvre un schéma cyclable de l'agglomération, avec la réalisation d'un maillage complémentaire (+ 140 km d'ici 2020) qui doit gérer les « points noirs » au niveau des infrastructures, les discontinuités, prévoir un schéma des parkings vélos et de nouveaux services (entretien, gardiennage), ainsi qu'un volet communication.

Cette action prévoit également la réalisation d'un réseau express de 5 à 20 km, sans itinéraire précis, qui s'appuierait notamment sur les voies vertes existantes, le canal du Midi, « circulaire aéronautique » et la Via Garona. On peut s'interroger sur la compatibilité de ce réseau express et l'aspect multi usages du Canal du Midi par exemple (familles, piétons, poussettes...) ou de Via Garona si cette dernière a un lien avec « Via Garona – sentier de randonnée pédestre » qui lui n'est pas cyclable. Il convient également de ne pas oublier les contraintes liées au classement des abords du Canal du Midi (action en cours).

Il est également mentionné la poursuite de l'offre « Vélô Toulouse » et d'un système complémentaire (à définir) pour des zones moins denses et pour lesquelles l'offre actuelle de « Vélô Toulouse » est non pertinente.

La prise en compte du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables de la Haute-Garonne est mentionnée, ainsi qu'un partenariat avec le Département pour définir la politique cyclable de l'agglomération.

- Action n°18 : améliorer la multimodalité dans les pôles d'échanges, en proposant pour les vélos des stations sécurisées (parcs vélos, arceaux protégés, etc.), des continuités piétonnières, des bornes électriques et des interconnexions avec les transports en commun, le covoiturage. Le Département apparaît comme partenaire de cette action, sans plus de précision.

- Action n° 19 : dynamiser le développement des plans de mobilités. Le SMTC souhaite poursuivre les plans de mobilités et élargir son offre vers du conseil en mobilité, des mises à disposition de vélo, le covoiturage auprès des entreprises et communes de son ressort territorial.

- Action n°20 : préparer l'avenir en favorisant l'innovation en faveur des modes actifs : accompagner et soutenir la mobilité partagée (vélo partage, covoiturage, glisse urbaine), proposer des services connectés, adaptés aux personnes à mobilité réduite. Là aussi le Département apparaît comme partenaire, sans plus de précisions.

Du point de vue environnemental, l'ensemble de ces actions doit permettre de passer, entre 2013 et 2030, d'une part modale du vélo de 2% à 5%, de 23 à 25% pour la marche et diminuer les gaz à effet de serre en passant de 4.4 TeqCO2 / habitant à 3.8 TeqCO2 / habitant.

En synthèse, on peut souligner que la présentation des actions reste souvent peu détaillée, mais ne semble pas montrer d'incompatibilité majeure avec le Schéma directeur des itinéraires cyclables du département.

Sur les propositions du PDU en faveur des modes doux de déplacements, les politiques affichées semblent cohérentes, mais parfois trop peu détaillées par exemple sur la résorption des discontinuités des pistes cyclables ou l'amélioration du cheminement piétonnier qui semble se restreindre aux centres villes.

4.2.3 La prise en compte des attentes du Conseil départemental dans les projets en faveur d'un usage modéré de la voiture

Les préconisations du Schéma directeur routier départemental 2014-2024 ne sont pas intégrées dans le document, ce qui nuit à une vision cohérente de l'organisation de la voirie (page 45) et de la hiérarchisation des réseaux (action 31- page 163).

à l'échelle de l'agglomération
Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An1-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

Cette action 31 « Mettre en œuvre un schéma directeur des voiries » figurait déjà dans le précédent PDU, mais n'a fait l'objet d'aucune réflexion particulière à notre connaissance. Elle doit constituer une priorité du présent projet de mobilités au regard du nouveau contexte de répartition des compétences voirie, si l'on veut préserver la cohérence et la continuité des différents réseaux (national, départemental et métropolitain).

Il est fait référence à un projet de franchissement de la Garonne au nord qui ne relève pas du périmètre de compétence du SMTC (p.161 et 167). Par ailleurs, un tel projet n'est pas mentionné dans le SCoT du nord Toulousain.

En ce qui concerne la voirie, certains « projets routiers pour améliorer l'accessibilité des territoires » (p.35) sont repris par le projet de Plan Pluriannuel d'Investissement sur les Routes Départementales (PPIRD) :

- RD 3, suppression du passage à niveau 19 à MURET,
- RD 79, suppression du passage à niveau 196 à ESCALQUENS,
- RD 630, déviation de BESSIERES,
- RD 37, déviation de SAINT-LYS,
- RD 74, amélioration de l'accès au collège du VERNET,
- RD 916, amélioration ponctuelle de carrefours,
- RD 622, déviation de REVEL,
- RD 916, prolongement vers ESCALQUENS.

A contrario, dans le cadre du transfert du réseau routier départemental sur le périmètre de Toulouse Métropole, les autres projets ne relèvent plus de la compétence du Conseil départemental. Il reviendra à Toulouse Métropole de confirmer leur maintien et de préciser les conditions de leur réalisation. Il s'agit notamment des projets suivants :

- voie du canal SAINT MARTORY,
- RD 902, déviation de SEIHL et AUSSONNE,
- RD 929, franchissement nord Garonne et liaison RD 2 – RD 820 – A 62 (Eurocentre).
- déviation de la RD 23,
- RD 924, liaison entre la déviation de LEGUEVIN et la RD 632, la liaison entre la RN124 et la RD 24 étant réalisée sous maîtrise d'ouvrage de Plaisance du Touch,

Page 47, dans l'expression des grands objectifs du Projet Mobilités, il est réaffirmé que « le réseau routier doit également avoir un rôle pour l'accès à l'agglomération et à la distribution des flux vers les centres d'intérêt. Un maillage du réseau structurant en lien avec le développement urbain et réduisant le nombre de coupures par de nouveaux franchissements apparaît comme essentiel aux besoins fonctionnels de l'agglomération ». Cette confirmation de la place de l'automobile dans l'organisation de la mobilité constitue une évolution notable par rapport au précédent PDU qui tendait à maîtriser l'usage de la voiture particulière et à diminuer le trafic automobile, ce qui est à contre courant des enjeux rappelés à l'occasion des COP 21 et 22 en matière de diminution d'émission des gaz à effet de serre.

Au-delà de la première couronne, il conviendrait aussi de préciser les dispositions à mettre en œuvre pour ne pas pénaliser l'accessibilité à l'agglomération toulousaine pour le reste du territoire haut-garonnais.

Cette vision globale est d'autant plus nécessaire que le projet s'appuie sur le levier de l'optimisation du réseau existant pour compenser les effets des impacts des reports de trafics au niveau du périphérique que le seul report modal ne pourra absorber, notamment pour les nombreux flux de périphérie à périphérie. Sur ce dernier point, l'articulation de l'action n°32 « Améliorer les liaisons routières de périphérie à périphérie » par rapport aux réflexions menées dans le cadre de la construction d'une vision prospective multimodale sur l'aire métropolitaine toulousaine est à clarifier. Cette action devra nécessairement prendre en compte les orientations et les projets du PPIRD.

Le lien avec les actions du Conseil départemental est toutefois identifié en matière de covoiturage dans l'action n°29 : dynamiser l'usage de la voiture partagée : covoiturage, autopartage, schéma directeur d'aménagement d'aires et spots de covoiturage. Des échanges récents ont eu lieu avec le SMTC sur ce sujet, notamment pour le développement de spots de covoiturage sur le territoire du SICOVAL.

Pour réduire les nuisances sonores et atmosphériques générées par le transport routier, l'action n°35 prévoit un plan de modération des vitesses de circulation sur l'ensemble des principales voiries. Dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère, le Conseil départemental avait demandé qu'une étude soit menée pour démontrer l'efficacité de la réduction de la vitesse sur les émissions de polluants.

4.2.4 La prise en compte des attentes du Conseil départemental en matière d'accessibilité

L'annexe accessibilité du PDU présente la stratégie de mise en accessibilité des services de transports et de la voirie à l'échelle de la grande agglomération toulousaine. Elle détaille les engagements respectifs des différentes collectivités et autorités compétentes au niveau des transports en commun à travers les Schémas Directeurs d'Accessibilité – Agendas d'Accessibilité Programmée (SDA - Ad'Ap) ainsi que de la voirie et des espaces publics à travers les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE).

Le Conseil départemental a apporté sa contribution à l'élaboration de ce document pour la partie qui le concerne : la présentation de son Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée pour le réseau de transport interurbain Arc-en-Ciel approuvé par arrêté préfectoral du 30 mai 2016. Les actions du programme du Département sont décrites dans le document.

Les SDA - Ad'ap de Tissé et de la Région Midi-Pyrénées sont également présentés pour leurs réseaux de transports respectifs.

Les différentes autorités doivent travailler en concertation pour rendre le transport en commun accessible à tous et pour qu'il y ait une cohérence dans la continuité de la chaîne de transport : des arrêts peuvent être communs aux trois réseaux et les points de convergence des réseaux doivent être accessibles pour faciliter les déplacements et les connexions. De même, la réalisation de cheminements accessibles est essentielle pour l'accessibilité des réseaux de transport en commun.

4.3 Le financement et la mise en œuvre du PDU

Le PDU ne présente qu'une synthèse sommaire (en page 231) des coûts de l'ensemble des mesures proposées qui n'apporte qu'une vision relative des coûts d'investissements consentis selon les modes de transport.

Seul est chiffré de manière synthétique le programme de transports urbains.

4.3.1 Le financement des projets de transports urbains

Pour la partie transports collectifs, le montant total des investissements à financer sur la période se monte à 3,8 milliards d'euros. La troisième ligne de métro absorbera 56 % de cette enveloppe. Les 44 % restants seront affectés notamment au doublement de la ligne A du métro, au téléphérique urbain, à l'accessibilité et au renouvellement des bus. Le plan de financement correspondant, décrit en page 220 du document, mériterait d'être plus précis sur les projets et ventilé par année.

Le coût de la « branche aéroport » de la troisième ligne de métro, évalué à 110 M€, n'est pas intégré dans ce plan de financement.

Dans le graphique de répartition des sources de financement (p.221), les 171 M€ provenant de « financements spécifiques de l'Etat, autres collectivités, optimisation » ne sont pas explicités. De plus, il fait apparaître de manière prépondérante la contribution des collectivités membres de Tissé (Toulouse Métropole, Communauté d'agglomération du muretain – CAM, et Syndicat intercommunal des transports de la région toulousaine – SITPRT) et notamment celle de Toulouse Métropole (2543 M€ sur la période), alors

Accusé de réception en préfecture
n° 254310041 des transports 2016-2-1An1-
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

que cette part comprend une partie de contribution directe des collectivités mais également une partie d'emprunts contractés par le SMTC.

Le montant des emprunts n'est pas précisé, pas plus que l'évolution des contributions des collectivités membres. Sur la section de fonctionnement, l'augmentation du versement transport (VT) est censée couvrir celle des charges d'exploitation du réseau (p. 218), mais des données manquent pour apprécier l'évolution des autres recettes. Ainsi, l'hypothèse de variation des recettes commerciales issues de la vente des tickets est de -1,5 % par an (p. 219) alors qu'en parallèle la nouvelle tarification devrait faire augmenter ce montant et que l'évolution de la fréquentation sur la période est estimée à +44%.

La mise en œuvre de ce plan de financement repose sur des outils non précisés : un « protocole territorial de financement » pour la part concernant les collectivités et un « protocole partenarial d'accompagnement » avec les « partenaires institutionnels et économiques ».

4.3.2 Le financement des grands projets de transports ferroviaires et des études prospectives

Le PDU évoque en page 224 les projets d'aménagement sur les différentes branches de l'étoile ferroviaire de Toulouse. La présentation des plans de financement des différents projets est confuse et ne permet pas de déterminer quel est exactement le coût de l'aménagement de l'étoile ferroviaire. De plus, ces projets s'inscrivent pour la plupart dans le cadre des travaux nécessaires à l'arrivée de la LGV Bordeaux-Toulouse.

Le Département de la Haute-Garonne n'a pas été sollicité pour le financement des projets de modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse.

Il participe au financement des études d'avant-projet de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et aux études multimodales pour l'amélioration de l'accessibilité de l'aire urbaine toulousaine.

4.3.3 Le financement des modes doux

Pour les modes doux, le projet de PDU indique qu'une partie des pistes cyclables sera financée par les intercommunalités et notamment via les subventions que le Conseil départemental leur accorde avec la mention d'un taux de 10% à 50% (p. 220). Toutefois, un nouveau règlement des aménagements cyclables a été adopté, et appliquera de nouveaux critères tels que le plafonnement de la subvention par type de projet et des tranches de travaux. La mention d'un taux d'aide du Conseil Départemental de 10 à 50% n'est donc plus d'actualité.

4.3.4 Le financement des projets de voirie

Le PDU ne présente pas de synthèse globale sur l'ensemble des projets routiers prévus à l'horizon 2030.

Les estimations financières des projets routiers départementaux sont à revoir au regard du PPIRD.

5. En synthèse

5.1 Des points de satisfaction

- la prise en compte d'un tracé de référence de la troisième ligne de métro de Colomiers-gare jusqu'à Labège-la-Cadène.
- l'intégration de la connexion métro entre la ligne B et la future troisième ligne.
- la prise en compte des besoins de desserte des intercommunalités périphériques par la mise en place du programme Linéo en première partie de programme, même si on peut regretter la disparition des projets plus ambitieux de bus en site propre inscrits dans la précédente version du PDU et le rabattement trop systématique en périphérie du centre ville.
- La prise en compte des politiques menées en concertation avec notre collectivité dans le domaine de l'accessibilité, de l'intermodalité, de l'information voyageurs ou du covoiturage.

5.2 Des éléments à compléter ou détailler

- un plan de financement à stabiliser et avec un manque de détail sur la durée du programme et sur certaines données fondamentales : évolution dans le temps de recettes commerciales, des contributions des collectivités, de l'emprunt.
- une intégration plus complète des politiques publiques exercées sur la zone d'étude du PDU par le Conseil départemental : Schéma départemental des transports collectifs, Schéma directeur routier départemental, schéma directeur des itinéraires cyclables, contrats de territoire.
- des informations à mettre à jour sur les aides départementales en matière d'itinéraires cyclables, la maîtrise d'ouvrage et le coût de certains projets de voirie, les données de l'observatoire du PDU, annexé au document principal, relatives au réseau interurbain Arc-en-ciel.
- des interfaces de projets avec les territoires limitrophes de la zone d'étude à améliorer.

5.3 Des réserves

- le projet affiche une politique moins ambitieuse en matière de développement des transports alternatifs à l'automobile à travers des objectifs de reports modaux qui semblent plus faibles que ceux du PDU de 2012 et repoussés à 2030, mais également une politique de développement de nouvelles liaisons routières transversales.
- il se focalise principalement sur le pôle urbain toulousain, à l'instar du projet de la 3^{ème} ligne de métro, au détriment de sa couronne périurbaine.
- la nouvelle tarification proposée ne doit pas éloigner les publics les plus fragiles de l'accès aux transports qui est un droit primordial dans notre société actuelle.
- le rôle de la régie Tisséo-EPIC dans la gestion publique et l'exploitation du réseau de transports urbains doit être confirmé.
- une réalisation publique des études et des travaux, confortant les équipes de Tisséo-SMTC et de la SMAT (Société de la mobilité de l'agglomération toulousaine) dans leurs missions historiques doit être affirmée.

5.4 Des éléments clés complémentaires à rappeler

Outre les points précédents relevant de l'analyse du document, il est également nécessaire de rappeler les éléments clés de la politique transport du Conseil départemental au niveau du territoire de l'agglomération toulousaine :

- que le projet de PDU englobe 7 communes qui ne relèvent pas du ressort territorial de Tisséo mais de la compétence transport interurbain ;
- que dans le seul périmètre des transports urbains de l'agglomération toulousaine, le Conseil départemental finance chaque année 19,4 millions d'euros en faveur du transport scolaire gratuit et 3 millions pour le transport des bénéficiaires de gratuités sociales ;

- que face au constat de la disparité des parts de transport collectif entre le cœur de ville et les territoires périphériques, le Conseil départemental promeut une prise en considération accrue des problématiques de déplacements à l'échelle de l'agglomération afin de garantir les grands équilibres entre les territoires ;
- que le Conseil départemental a défini en 2010 un schéma départemental de transports collectifs, qui a permis au transport interurbain de répondre massivement à la demande nouvelle des actifs en développant une offre adaptée, notamment grâce aux lignes express Hop! connectées aux lignes de métro ;
- que la création des lignes express sur le réseau Arc-en-Ciel et la révision tarifaire visant à une plus grande attractivité, constituent une prise en compte des besoins de déplacement d'une population qui a voulu ou a dû se loger dans le périurbain, le rurbain, le rural et qui se rend chaque jour dans le cœur de l'agglomération pour des raisons d'abord économiques ;
- que Toulouse elle-même a besoin d'un transport collectif interurbain performant, afin de réduire le flux automobile qui chaque jour aboutit sur ses liaisons routières ;
- que, dans un souci de mutualisation des efforts en matière de transport public sur le territoire de Tisséo, le Conseil départemental a délibéré le 24 juin 2015 afin de permettre l'usage du réseau Arc-en-ciel pour des trajets à l'intérieur du périmètre des transports urbains, dans la limite des places disponibles et du réseau existant et qu'un travail en partenariat serait souhaitable afin d'améliorer encore la synergie entre les deux réseaux, pour en obtenir une utilisation plus optimale ;
- que le Conseil départemental a proposé le 28 juin 2016 de mobiliser jusqu'à 201 millions d'euros pour permettre la mise en œuvre de projets structurants et efficaces pour chacun des territoires dont le SMTC est l'émanation - Toulouse Métropole, la Communauté d'agglomération du SICOVAL, le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine (SITPRT) et la Communauté d'agglomération du Muretain (CAM).

**COMITE SYNDICAL DU SMEAT
du 27 mars 2017
A Toulouse - 11 boulevard des Récollets**

4.2

**AVIS DU SMEAT SUR LE
PROJET MOBILITES 2020-2025-2030**

L'an deux mille dix-sept, le vingt-sept mars à quinze heures trente, s'est réuni, sous la présidence de Madame Annette LAIGNEAU, Première Vice-Présidente, le Syndicat Mixte d'Etudes pour entreprendre et mettre en œuvre le Schéma de Cohérence Territoriale de la Grande agglomération toulousaine, Immeuble Le Belvédère, 11 boulevard des Récollets à Toulouse, après une deuxième convocation, le quorum n'ayant pas été atteint lors de la réunion du quatorze mars deux mille dix-sept.

Délégués présents :

TOULOUSE METROPOLE	
BAYONNE Serge CARLES Joseph DOITTAU Véronique FRANCES Michel	LAIGNEAU Annette RAYNAL Claude URSULE Béatrice
MURETAIN	
SICOVAL	
DUCERT Claude LATTARD Pierre	AREVALO Henri
SAVE AU TOUCH	
ALEGRE Raymond	MIRC Stéphane
COTEAUX BELLEVUE	

Délégués titulaires ayant donné pouvoir

COSTES Bruno, représenté par M. CARLES
SERP Bertrand, représenté par Mme URSULE
SUSSET Martine, représentée par Mme LAIGNEAU

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An1-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception en préfecture : 11/04/2017

Délégués titulaires excusés

ANDRE Gérard
BASELGA Michel
BIASOTTO Franck
BOISSON Dominique
BOLZAN Jean-Jacques
BROQUERE Gilles
CALVET Brigitte
CHOLLET François
COLL Jean-Louis
COMBRET Jean-Pierre
COQUART Dominique
DELPECH Patrick
DELSOL Alain
DESCLAUX Edmond
ESCOULA Louis
FAURE Dominique
FONTA Christian
FOREST Laurent

GRENIER Maurice
GRIMAUD Robert
HAJJE Samir
LABORDE Pascale
LAFON Arnaud
LARTES Jean-Michel
LOZANO Guy
MALIQUE Philippe
MANCÈMENT André
MARIN Claude
MARIN Pierre
MEDINA Robert
MOLINA Jean-Louis
MONTI Jean-Charles
MORERE André
MORINEAU Christine
MOUDENC Jean-Luc
OBERTI Jacques

PACE Alain
PERE Marc
PLANTADE Philippe
ROUGÉ Michel
RUSSO Ida
SANCÉ Bernard
SANCHEZ Francis
SAVIGNY Thierry
SERE Elisabeth
SIMON Michel
SUSIGAN Alain
SUTRA Jean-François
TABORSKI Catherine
TOUTUT-PICARD Elisabeth
TRAVAL-MICHELET Karine
VIGNON-ESTEBAN Corinne

Délégués suppléants excusés

ARDERIU François
BOLET Gérard
DUQUESNOY Bernard
GARCIA Mireille

MAZEAU Jacques
MOGICATO Bruno
ROUSSEL Jean-François
SERIEYS Alain

SERNIGUET Hervé
SIMEON Jean-Jacques
SOURZAC Jean-Gervais

Nombre de délégués

En exercice : 67

Présents : 12

Votants : 15

Abstention : 2
M. Claude RAYNAL,
M. Henri AREVALO

Contre : 0

Pour : 113

Le SMEAT a été saisi par le SMTC, pour avis, le 30 novembre 2016, sur le projet Mobilités 2020-2025-2030, valant projet de révision du Plan de déplacement urbain (PDU) à l'échelle de 115 communes (périmètre quasi identique à celui du SCoT de la Grande agglomération toulousaine).

Il s'agit, pour le SMEAT, d'apporter un éclairage sur la compatibilité du projet de PDU par rapport au SCoT et sur la manière dont le SMTC justifie, lui-même, cette compatibilité ; étant précisé que, dans la période actuelle de finalisation de la 1^{ère} révision du SCoT (celle-ci ayant fait l'objet d'un avis favorable de la Commission d'enquête, assortie d'une seule réserve qui n'impacte pas le volet Relier ni les problématiques de cohérence urbanisme-transport), c'est au regard du SCoT ainsi révisé que cette compatibilité doit être assurée.

L'annexe, ci-jointe, analyse les différents aspects et enjeux de la compatibilité du PDU avec le SCoT. Elle fait, notamment, apparaître l'ambition du PDU en termes d'outils de mise en œuvre de la cohérence urbanisme-transport, ses dispositions relatives aux pactes urbains illustrant bien les rôles respectifs du SCoT et du PDU, étant rappelé :

- que le SCoT, fixe, y compris en matière de mobilités, un grand cadre, des schémas-cibles (sous condition d'un scénario de développement à re-évaluer à échéance régulière) et des principes d'articulation entre politiques publiques ;
- tandis que le PDU, établi par le SMTC en lien avec les Autorités organisatrices des transports (AOT), précise la programmation des transports, et en particulier des transports collectifs (TC) avec une prévision et un niveau d'engagement différenciable selon les horizons de temps, en s'inscrivant, par étape, dans les schémas-cibles du SCoT.

En outre le SMEAT, relevant l'importance accordée, par le projet Mobilités 2020-2025-2030, aux « pactes urbains » souligne qu'une fois signés, ils pourront venir, utilement, à l'appui des procédures d'évolution des documents d'urbanisme pour justifier de la bonne prise en compte, par ceux-ci, du principe de cohérence urbanisme-transport.

Ainsi, au vu de l'analyse ci-annexée, il apparaît que le projet Mobilités 2020-2025-2030, valant PDU, est compatible avec le SCoT cette compatibilité pouvant, toutefois, gagner à être mieux explicitée ou mise en évidence dans certaines parties du document.

Le Comité syndical
entendu l'exposé de Monsieur le Président,
délibère et décide :

Article 1 :

D'émettre un avis favorable au projet Mobilités 2020-2025-2030 du SMTC, valant PDU ;

Article 2 :

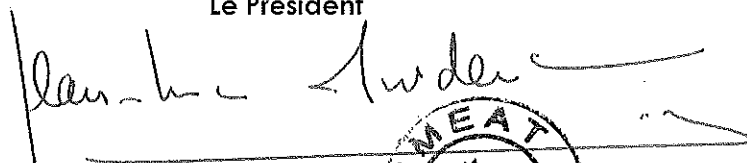
D'inviter le SMTC à mieux expliciter ou mettre en lumière certains aspects de sa compatibilité avec le SCoT, ainsi qu'il ressort de l'analyse jointe en annexe ;

Article 3 :

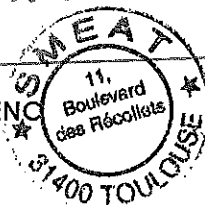
De notifier la présente délibération à Monsieur le Président du SMTC et à Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne.

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

Le Président



Jean-Luc MOUDENC



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An1-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

ANNEXE

Analyse de la compatibilité du projet Mobilités 2020-2025-2030 avec le SCoT

Principes généraux

Justification, globale, de la compatibilité avec le SCoT

- * le document de PDU comporte des références au SCoT nombreuses et détaillées¹ ;
- * le volet 9 du rapport d'évaluation en environnementale fait une présentation très technique de la compatibilité avec le SCoT ;
- * cette compatibilité pourrait, toutefois, être commentée, de façon plus explicite, en tant que telle, dans le Projet Mobilités lui-même.

Organisation des territoires

Les notions du SCoT décrivant l'organisation du territoire sont, globalement, reprises dans le PDU, mais certaines (quadrants, de portes métropolitaines) mériteraient d'être plus valorisées (notamment dans les fiches-actions décrivant la hiérarchisation du réseau bus).

Réseaux

Réseau TC

- * Les grands projets d'infrastructures portés par le SMTC (Toulouse aérospace express (TAE), doublement A, interconnection Ligne B-TAE, poursuite tramway, ceinture sud) correspondent bien au réseau structurant préconisé par le SCoT.
- * Le renforcement du réseau structurant, et en particulier le projet TAE, ainsi que le renforcement du caractère multimodal du pôle de Matabiau, participent significativement au renforcement de l'accessibilité métropolitaine.
- * Le PDU, pour l'ensemble du réseau-cible décrit par le SCoT, donne à voir son développement à ses différents horizons de temps (2020-2025-2030), qui correspondent à des niveaux d'engagement (programmation, études) différenciés.
- * En conséquence de ce dernier principe, il faut, toutefois, s'assurer que tous les axes de TC du SCoT apparaissent, d'une manière ou d'une autre, au PDU : ce point est à vérifier.

¹ Signaler une erreur toutefois : utilisation (p. 145 du PDU) d'un schéma du SCoT relatif aux pôles commerciaux à l'appui d'un propos relatif aux contrats d'axe.

Niveau de desserte TC

- l'offre Linéo est présentée comme structurante. Toutefois, la correspondance avec la notion de TC structurant, telle que le SCoT la définit, pourrait être mieux explicitée.
- sur le reste du réseau TC les modalités d'atteinte (progressive) d'une offre structurante ou performante devraient, également, être mieux explicitées.
- sur les gares TER : même remarque (cf. recommandation **R 94** du projet de DOO, propre au cadencement ferroviaire).

Réseau de voiries

- * comme pour le réseau TC, le PDU doit donner à voir sur l'ensemble du réseau-cible décrit par le SCoT, en prenant en compte des niveaux différenciés d'engagement selon les horizons de temps (2020-2025-2030).
- * En conséquence de ce dernier principe, il faut, toutefois, que toutes les voiries identifiées au SCoT apparaissent, d'une manière ou d'une autre, au PDU : ce point est à vérifier.

Cohérence urbanisme/transports (U/T)

Pactes urbains

Le SMEAT se félicite de l'ambition du PDU en termes d'outils de mise en œuvre de la cohérence U/T. Ceci illustre bien les rôles respectifs du SCoT (éléments de cadrage, obligations de « mise en système », identification de secteurs prioritaires) et du PDU (mise en œuvre opérationnelle, le cas échéant plus systématique).

Toutefois :

- tous les périmètres de de cohérence U/T du SCoT devraient être mentionnés, même si, pour certains d'entre eux, leur mise en œuvre est à renvoyer à un horizon plus lointain. Il manque, ainsi, celui du territoire de cohérence n°1 (axe RD 820 nord), et ceux liés aux gares.
- le PDU, s'il souhaite voir inscrire, dans les PLU, des dispositifs de densité minimale, ne peut, toutefois, exiger, systématiquement, que le niveau de cette densité minimale soit égal à la densité moyenne recommandée par le SCoT.

Par ailleurs, le SMEAT rappelle que, lorsqu'ils existent, les pactes urbains signés viennent à l'appui des procédures d'évolution successives des documents d'urbanisme pour justifier de leur bonne prise en compte du principe de cohérence U/T.

De ce fait, la nécessité de prévoir un dispositif de suivi des étapes des pactes urbains (constat du caractère effectif des différentes étapes prévues ; modalités de précision des étapes plus lointaines lorsqu'elles n'ont pas été précisées dès le départ) mériterait d'être développée et explicitée.

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20170411-20170329-2-1An1- DE Date de télétransmission : 11/04/2017 Date de réception préfecture : 11/04/2017
--

Marchandises, logistique

Les orientations du PDU sont compatibles avec le SCoT. Toutefois, le PDU pourrait rappeler (notamment dans la fiche-action 27) la prescription (P 71) qui donne des critères de localisation pour les sites logistiques.



10000000

10000000