



PROJET MOBILITES 2025 / 2030
Commission thématique « Cohérence Urbanisme/ Mobilités » du 3 décembre 2015
Séance du matin : 9h30- 12h

Relevé de décision

Elus présents :

LATTARD Pierre	Maire de Pouze- Elu du SICOVAL
SERIEYS Alain	Maire d'Escalquens - Elu du SICOVAL
JACQUET Christine	Mairie de Villeneuve-Tolosane - Adjointe à l'Urbanisme
LAGORGE Patrice	Maire de Daux – Elu de la communauté de communs Save et Garonne
FLORENT Valérie	Mairie de Balma – Adjointe au Maire

Techniciens présents :

LHOTELIER Hervé	CODEV SICOVAL
LARNEAUDIE Jean-Pierre	CODEV du Muretain
FLAMAND France	CODEV de Toulouse Métropole
FOURASTIE Pierre	CODEV de Toulouse Métropole

LIKHT Dina	Mairie de Blagnac - Responsable du Service Déplacements
PONS-CASSOU Camille	Mairie de Blagnac – Directrice Urbanisme – Environnement
VIDALIE Jérôme	Mairie de Colomiers
SALIDU Stéphanie	Mairie de Dremil Lafage - Service Urbanisme
CHAUMAS Caroline	Mairie de Ramonville – Secteur Urbanisme Etudes Environnement
ETAVE Patrice	Mairie de l'Union
BARRERE Denis	CA du Muretain - Directeur Transport/Mobilités
BERAIL Olivier	CA du Muretain - Direction de l'Aménagement et de l'Habitat
MARRE Ludovic	SICOVAL
COLAS Loïc	Toulouse Métropole

ROUJEAN Alain	DDT 31 - Responsable d'unité
DALMEAU René	DDT 31
PALMIER Alexis	DDT 31
PERRIER Alexandra	Région Midi-Pyrénées
SONNENDRUCKER Christophe	Université fédérale Toulouse Midi Pyrénées – Chef de projet Opération campus
KEMPF Lidwine	CFE-CGC UD 31

LEFEBVRE Stéphane	Association des usagers des transports de l'agglomération toulousaine et de ses environs (AUTATE)
ROUYER Gilles	SNCF Mobilités
RIVIERE Alain	France Nature Environnement

BONNIFET Marie	AUA/T
DOUCET Christophe	SMTC - Responsable Politique de Déplacements et Accessibilité
GAVALAND Antoine	SMTC
JAYR Elsa	SMTC – EOR
VIDAL Sylvain	SMTC
FORGUES Lauren	Transitec
GILLETTE Aline	Algoé Consultants

La commission s'est déroulée de la façon suivante :

1. Introduction : présentation du déroulement de la commission, rappel des leviers du Projet Mobilités 2025/2030 et des enjeux et pistes d'actions en lien avec le thème
2. Synthèse des travaux des commissions thématiques de novembre
3. Rappel des engagements des institutions sur le thème « Cohérence Urbanisme et Mobilité»
4. Présentation des contributions (concertation publique et contributions des partenaires)
5. *Forum communautaire : travail collectif sur les pistes d'action possibles*
6. Prochaines étapes

Le présent compte-rendu n'a pas pour objet de résumer l'ensemble des diapositives projetées en réunion, le support complet étant disponible sur le site mieuxbouger.fr. Le présent compte-rendu vise en revanche à retranscrire les échanges en séance.

1. Introduction et échanges

1.1 : Introduction

Le SMTC introduit la séance « Cohérence Urbanisme et Mobilité». Il s'agit d'un des dispositifs de concertation volontaire mis en place par le SMTC dans le cadre de la démarche de révision du PDU, appelée « Projet Mobilités 2025/2030 ».

La commission « Cohérence Urbanisme et Mobilité» est l'une des 4 commissions créées par le SMTC pour engager une dynamique partenariale autour du Projet Mobilités 2025-2030. Trois autres commissions ont été mises en place sur les sujets suivants:

- Report modal : Transports en commun et multimodalité
- Report modal : Modes alternatifs et partage de l'espace public
- Optimisation des réseaux : Usage des réseaux routiers et des stationnements, logistique urbaine.

Ces commissions thématiques sont ouvertes aux Personnes Publiques Associées.

Les commissions des 1, 2 et 3 décembre font partie du deuxième temps des commissions thématiques. Elles visent à co-construire des pistes d'actions par thème, en s'appuyant sur le travail d'une première série de Commissions, qui a eu lieu **les 4 et 5 novembre**, et qui visait à partager le diagnostic et les enjeux du Projet Mobilités 2025/2030.

1.2 : Déroulement de la séance

La séance se déroule en trois principales séquences :

- Rappel des éléments d'enjeux et des pistes d'actions en lien avec le thème
- Synthèse des travaux et contributions précédents :
 - o Travaux des commissions thématiques de novembre
 - o Engagements pris par les institutions
 - o Eléments issus de la concertation publique et des contributions des partenaires
- Forum communautaire : travail par petit groupe pour déterminer et détailler des pistes d'actions en lien avec le thème de la Commission

Des temps d'échanges sont réalisés à chaque fin de séquence.

1.3 : Echanges suite à l'introduction

Le CODEV DE TOULOUSE METROPOLE fait remarquer que le bilan des contrats d'axe est inquiétant, qu'il ressemble à une remise en cause de cet outil. LE CODEV demande comment se fait-il que des constructions puissent continuer à se faire, dans des zones complètement abandonnées en termes de transports en commun. Le CODEV cite l'exemple de la route de Launaguet, avec une concentration de plus de 1000 logements mais sans TC pour accompagner ce développement. Le métro à Borderouge n'est pas très loin, mais son accès est rendu difficile par le barrage de la rocade.

Le CODEV précise que leur rôle est justement de travailler ensemble sur ce thème. Les Codev vont faire une contribution synthétique sur ce sujet. L'enjeu est de parvenir à ce que l'agglomération ne soit pas la ville de Toulouse et 37 autres communes, mais s'acheminer vers un fonctionnement cohérent et global, avec des véritables orientations stratégiques.

TOULOUSE METROPOLE répond en précisant que ce sont les PLU qui permettent de densifier certaines zones. Par ailleurs, le contrat d'axe n'existe plus en tant que tel, mais il a été relayé par des

périmètres de cohérence urbanisme – transports, qui sont prévus dans le SCoT en cours de révision. Il a été décidé dans cette révision de ne pas bouger ces périmètres. Le problème reste cependant que, par rapport aux périmètres d'urbanisation initialement prévus, certaines infrastructures de transport ne vont pas se réaliser. Ceci pose question quant à l'ouverture à l'urbanisation de ces zones.

LE SICOVAL constate que ces périmètres ont déjà été ouverts à l'urbanisation, que le processus est en marche.

LA DDT 31 fait remarquer que dans le cadre du suivi du PLUiH et d'une première analyse du SCoT, l'Etat a fait remonter ces difficultés. La question fondamentale est : quel outil développer et qui doit le porter ? La logique de contrat d'axe doit être déclinée de façon opérationnelle dans le PDU, mais le problème est que le travail de projet urbain autour des gares n'est pas forcément réalisé. Il convient de travailler à la fois sur l'accompagnement par des transports de nouveaux projet, mais aussi de développer une action urbaine autour des lignes existantes.

L'AUAT fait remarquer que c'était bien là la philosophie des contrats d'axe.

Le CODEV DE TOULOUSE METROPOLE signale que le BUN était un exemple parfait de ce qu'il fallait faire.

Le SICOVAL rappelle qu'un projet urbain très dense a été imaginé autour du PLB, avec aussi la venue de nombreux équipements : médiathèque, centre de gestion de la fonction publique territoriale, mais que le projet de PLB n'a pas avancé. Le contrat d'axe ne fait plus rêver personne.

Le SICOVAL précise qu'une des difficultés rencontrées par les élus vient de la pression exercée par l'Etat pour construire des logements sociaux. Des zones se retrouvent ouvertes à l'urbanisation dans la précipitation. Et l'on crée ainsi de la misère, ces zones n'étant pas toujours bien desservies.

Le SMTC confirme que cette situation a été remontée par certains élus. Et que certains projets se font au gré d'opportunités foncières. Or, le SMTC n'a pas la capacité de courir sans cesse après le développement urbain. Le SMTC rappelle en tous cas que la révision du PDU est une opportunité pour que le SMTC clarifie sa position sur les contrats d'axe.

2. Echanges suite à la synthèse des travaux de novembre, au rappel des engagements des institutions et à la à la présentation des contributions des partenaires

LA VILLE DE COLOMIERS fait remarquer que dans le slide 48 présentant les grands projets à venir, un projet d'espace logistique de 30 ha porté par Airbus pourrait être ajouté.

Le SMTC en prend note mais précise que souvent ce type de site, même s'ils ont une forte emprise foncière, sont peu générateurs de déplacements en transports en commun.

LA VILLE DE VILLENEUVE TOLOSANE précise que le Conseil municipal de la commune a délibéré le 23 septembre 2015 pour apporter ses contributions au Projet Mobilités 2025/2030 et demande si cette contribution a bien été et prise en compte.

Le SMTC répond que cette délibération a bien été reçue et prise en compte.

Le SICOVAL questionne le SMTC et les participants quant à la capacité de la gare de Toulouse Matabiau et sur l'avenir des transports ferroviaires sur le département.

SNCF MOBILITES rassure le SICOVAL sur ce point. Un volet urbain est prévu dans le cadre du projet Toulouse EuroSudOuest (TESO). La gare qui peut aujourd'hui accueillir entre 400 et 450 trains/ jours et est en état de quasi saturation va évoluer à une capacité de 700-750 trains par jour, avec un axe de déploiement supplémentaire et des densifications prévues notamment entre Toulouse et Montpellier. Les enjeux de desserte périurbaine mais également de métropole à métropole sont pris en compte.

LA REGION MIDI-PYRENEES complète en déclarant que Matabiau est bien un projet central, au cœur des préoccupations, également du point de vue des TER. L'objectif est de garantir une arrivée dans de bonnes conditions, et de permettre aux passagers de trouver facilement les transports, pour diffuser au maximum ces flux dans la ville. Pour cela, la réflexion est menée entre les AOT mais aussi avec les acteurs urbains. La qualité urbaine est également au cœur des réflexions.

Le SMTC précise enfin que le projet TESO fait partie intégrante du projet Mobilités 2025/2030.

3. Forum communautaire : travail collectif sur les pistes d'actions possibles

Il a ensuite été proposé aux participants de réfléchir par petits groupes, pendant une quarantaine de minutes, autour de quatre sous-thématiques :

- 1 **MISE EN ŒUVRE DE LA COHERENCE URBANISME-MOBILITES** ► *Comment concrètement mettre en œuvre la cohérence urbanisme – mobilités, le long des réseaux TC?* (contrat d'axe, densification, sensibilisation...?)
- 2 **VILLE DES PROXIMITES** ► *Comment mettre en œuvre une « ville des proximités »?* (temps de parcours, maîtrise étalement urbain, modes doux, mixité, centralité...?)
- 3 **STATIONNEMENT** ► *Quelle politique de stationnement déployer, pour assurer la cohérence urbanisme/ mobilités ?* (normes PLU, tarification...?)
- 4 **QUALITE ET FORMES URBAINES** ► *Quelles actions pour arriver à des formes urbaines adaptées aux différents modes de transport ? Quelles actions en particulier autour des gares?* (aménités urbaines, densification, pédagogie, sensibilisation ...?)

Les participants devaient, pour la sous-thématique choisie, identifier deux ou trois actions prioritaires et les détailler dans une fiche de restitution, précisant : la nature de l'action, les enjeux et objectifs de l'action, sa priorité de mise en œuvre, sa territorialisation, les acteurs porteurs et à associer.

Pour le premier atelier une action a été proposée :

ATELIER 1 - MISE EN ŒUVRE DE LA COHERENCE URBANISME – MOBILITES	
1) Améliorer les contrats d'axe	
A QUEL(S) ENJEU(X) CETTE ACTION REpond-ELLE ?	Bonne articulation entre TC et densité, notamment pour les sites déjà urbanisés
A QUEL(S) OBJECTIFS CETTE ACTION REpond-ELLE ?	Meilleure efficacité des contrats d'axe, meilleur contrôle, veille plus efficace
CHIFFRE OU MOT-CLE CORRESPONDANT A CETTE ACTION	Densité, maîtrise foncière, renouvellement urbain, réglementation, amélioration, contrats d'axes
DETAIL DE L'ACTION	<ul style="list-style-type: none"> - S'assurer que l'on densifie réellement autour des zones déjà urbanisées, et que celles-ci disposent de TC adaptés - Maîtrise foncière sur les zones déjà construites : « la ville sur la ville » - S'assurer que les signataires respectent leur signature... !
TERRITORIALISATION	Cibler sur <u>les zones déjà urbanisées</u> , car c'est là où la difficulté/ fragilité des contrats d'axe se trouve Mettre en place <u>une échelle de densification</u> , par rapport au type d'urbanisation
PORTEUR DE L'ACTION ET PARTENAIRES ASSOCIES	Associations, éducation nationale, comités d'entreprises
COMMENTAIRES (FACULTATIF)	<ul style="list-style-type: none"> - Les contrats d'axe sont aujourd'hui calés sur des pixels. Or on a des zones déjà bien desservies, mais pas suffisamment denses où des terrains sont mutables. Donc suggestion : que ces contrats d'axes soient étendus sur des secteurs où on est sûr qu'on peut densifier. - Les contrats d'axe existent et nous avons un premier retour d'expérience. L'objectif de l'action est de <u>les améliorer</u>, mais en prenant en compte <u>la spécificité des lieux</u> en fonction de leur densité.

TOULOUSE METROPOLE précise que cette action pourrait être étendue aux transports en commun existants et aux zones où une mutation est à venir, pour permettre une densification plus importante.

L'AUA/T précise que le contrat d'axe peut aussi être un outil qui permet de ne pas construire.

Le SICOVAL plaide pour une échelle de densification qui soit définie en lien avec le type de transport.

LE SMTTC précise qu'il est cependant difficile de qualifier ce qui est « bien desservi ». il faut pour cela combiner le nombre de courses, mais aussi le mode, et d'autres facteurs, comme l'information voyageurs, la régularité...

L'AUTATE regrette que l'on cherche trop souvent à densifier dans de « mauvais endroits » : par exemple là où les rues sont trop étroites, où les infrastructures n'ont pas la capacité d'accueillir plus de population.

Pour le deuxième atelier « Ville des proximités », une action a aussi été proposée :

<u>ATELIER 2 - VILLE DES PROXIMITES</u>
1) <u>Maillage périphérique des transports en commun entre PEM / pôles relais, y compris extra-muros de Toulouse</u>
A QUEL(S) ENJEU(X) CETTE ACTION REpond-ELLE ?
Polarité, mixité des services et des usages, réduction des temps de parcours, relier les polarités en évitant le centre
A QUEL(S) OBJECTIFS CETTE ACTION REpond-ELLE ?
Report modal Réduire le différentiel tps de trajet VP/TC, notamment aux heures de pointe
DETAIL DE L'ACTION
<ul style="list-style-type: none">- Créer de véritables polarités autour des PEM périphériques (St-Lys, Labège Innopôle, Launaguet...)- Les relier en évitant le centre- Les rendre attractifs (rabattement tous modes pertinent : modes actifs, covoiturage, autopartage, TAD Z, mise en place de mini-parking relais avec liaisons efficaces)- Au niveau d'une ZA, lisser les horaires d'embauche et de sortie (bureau des temps=- Reclassez la rocade en boulevard urbain, avec une diminution des vitesses, un rétrécissement de la largeur des voiries, des voies prioritaires pour les bus et les voitures à trois occupants

TOULOUSE METROPOLE précise qu'il conviendrait de développer aussi les modes actifs, en liaison et en rabattement vers ces PEM/ points-relais périphériques.

Pour le troisième atelier « Stationnement », quatre actions ont été proposées :

ATELIER 3 - STATIONNEMENT	
1) <u>Déploiement du stationnement en parking-relais</u>	
A QUEL(S) ENJEU(X) CETTE ACTION REpond-ELLE ?	
<ul style="list-style-type: none"> - Report modal - Qualité de vie 	
A QUEL(S) OBJECTIFS CETTE ACTION REpond-ELLE ?	
<ul style="list-style-type: none"> - Inciter au report modal plus en amont dans la chaîne de déplacements - Inscrire les PEM en tête de métro dans des projets urbains - Repenser l'usage de certaines P+R de centre-ville - Valoriser le foncier des PEM dédié à du P+R 	
CHIFFRE OU MOT-CLE CORRESPONDANT A CETTE ACTION	
12% de l'offre P+R = stationnement ventouse. Peu ou pas d'offre P+R sur des axes de rabattement sur le métro	
DETAIL DE L'ACTION	
<ul style="list-style-type: none"> - Déployer une offre P+R en amont du périphérique, sur les quadrants d'agglomération desservis par le réseau Lino - Limiter la croissance des P+R métro existants - Maîtrise l'usage des P+R métro avec une réglementation efficace - Intégrer la problématique PEM aux réflexions sur les projets urbains : valoriser le foncier existant 	
PRIORITE DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION (ECHEANCE)	
Mandat en cours puis 2025-2030	
TERRITORIALISATION	
Périmètre PEM // Grande agglomération	
PORTEUR DE L'ACTION ET PARTENAIRES ASSOCIES	
AOT, EPCI	
2) <u>Déploiement du stationnement réglementé sur voirie</u>	
A QUEL(S) ENJEU(X) CETTE ACTION REpond-ELLE ?	
<ul style="list-style-type: none"> - Inciter au report modal - Rendre l'offre de stationnement plus productive 	
A QUEL(S) OBJECTIFS CETTE ACTION REpond-ELLE ?	
<ul style="list-style-type: none"> - Augmenter les taux de rotation du stationnement : bénéfique pour les commerçants - Créer une offre de stationnement résident efficace 	
CHIFFRE OU MOT-CLE CORRESPONDANT A CETTE ACTION	
Passer d'un déploiement du stationnement en escargot à un déploiement en doigts de gant	
DETAIL DE L'ACTION	
<ul style="list-style-type: none"> - Déployer le stationnement réglementé dans les faubourgs, le long des axes TC structurants Linéo 	
PRIORITE DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION (ECHEANCE)	
Parallèlement à la mise en service du réseau Linéo	
TERRITORIALISATION	
Ville-centre et centres-villes des communes périphériques	
PORTEUR DE L'ACTION ET PARTENAIRES ASSOCIES	
Gestionnaire de voirie avec AOT	

3) Inciter les automobilistes à respecter la réglementation

A QUEL(S) ENJEU(X) CETTE ACTION REPOND-ELLE ?

- Réduire l'attractivité de la voiture
- Augmenter l'offre de stationnement
- Qualité des cheminements à pied et à vélo

A QUEL(S) OBJECTIFS CETTE ACTION REPOND-ELLE ?

- Report modal VP → TC
- Qualité des espaces publics (trottoirs, pistes cyclables, etc.)

CHIFFRE OU MOT-CLE CORRESPONDANT A CETTE ACTION

Le pourcentage de véhicules stationnés respectant (ou ne respectant pas) la réglementation

DETAIL DE L'ACTION

- Communication : expliquer aux citoyens les enjeux du respect de la réglementation
- Tarification : jouer sur le tarif du stationnement résident et/ou sur voirie pour réduire la fraude
- Nouvelles technologies / vidéosurveillance pour identifier les véhicules en infraction (plaques ?)

PRIORITE DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION (ECHEANCE)

Immédiat

TERRITORIALISATION

Ensemble du périmètre de stationnement réglementé

PORTEUR DE L'ACTION ET PARTENAIRES ASSOCIES

Gestionnaires de voirie ; EPCI, communes

4) Définir les normes de stationnement dans les PLU ou autres documents, en fonction des problématiques locales et en liaison avec les dessertes TC

A QUEL(S) ENJEU(X) CETTE ACTION REPOND-ELLE ?

- Report modal
- Maintenir la qualité de l'espace public

A QUEL(S) OBJECTIFS CETTE ACTION REPOND-ELLE ?

- Diminuer les flux automobiles
- Permettre d'aménager des espaces de vie de qualité
- Eviter du stationnement anarchique sur l'espace public

CHIFFRE OU MOT-CLE CORRESPONDANT A CETTE ACTION

20/25% de report modal

DETAIL DE L'ACTION

- Décliner la politique de stationnement en fonction du contexte local (ville centre, zones d'activités, villes périphériques), et en mettant en cohérence les offres de stationnement privée et publique, en lien avec la desserte locale TC
- Définir le nombre de places de stationnement dans le PLU en tenant compte du fait que si on veut un report modal, il faut assurer un stationnement sur le domaine privé pour les logements
- Penser au stationnement vélo
- Pour les zones d'activité, mener un travail via les PDE avec les entreprises pour diminuer, voire redistribuer le stationnement (favoriser le covoiturage, stationnement vélos)
- Contraindre particulièrement aux endroits où le TC est qualitatif (bien définir ce mot)

PRIORITE DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION (ECHEANCE)

// PLUiH en cours par exemple, // aux PLU. PDI/ PDIE : de manière continue

TERRITORIALISATION

Ensemble du territoire

PORTEUR DE L'ACTION ET PARTENAIRES ASSOCIES

EPCI, collectivités territoriales, SMTC

L'AUTATE complète la présentation de l'action en suggérant davantage de stationnements vélos sécurisés et de parkings mutualisés entre entreprises.

Dans les parking-relais, l'AUTATE signale qu'il faudrait prendre en compte les besoins de dépose-minute et de stationnement covoiturage en affectant certaines places à ces usages.

Pour le quatrième et dernier atelier « Qualité et formes urbaines », une action a été proposée :

ATELIER 4 - QUALITE ET FORMES URBAINES

1) Constructions de qualité autour des gares

A QUEL(S) ENJEU(X) ET OBJECTIFS CETTE ACTION REpond-ELLE ?

Constat : Forme urbaine = aménagements, mixités, qualité → Ce n'est pas que de la densité.
Il faut penser en termes de qualité aussi

DETAIL DE L'ACTION

- Prêter une attention particulière à la construction autour des gares, existantes et futures, ne pas penser qu'en termes de fonctionnalité, mais aussi de qualité
 - Relier les gares entre elles, éviter trop de centralisation (ex : Matabiau)
 - Relier les gares à la ville (ex : pas le cas à Colomiers) et les quartiers aux pôles/ axes de transports → Schéma de toiles d'araignées plutôt qu'en étoile
 - Prendre en considération les questions de nuisances (bruit) dans l'architecture autour des gares/ pôles
- Et plus généralement :
- Veiller à la porosité des formes d'habitat (éviter les îlots)
 - Co-construire avec la population
 - mettre des services (commerces, équipements, écoles) dans les zones d'habitat pour limiter les besoins en déplacement

4. Prochaines étapes - suites de la démarche

Le SMTC a conclu la Commission en présentant les prochaines étapes:

- La commission partenariale technique : Lundi 14 décembre 2015, de 14h à 16h.
- La commission partenariale de suivi : Mercredi 16 décembre 2015, de 9h à 10h30.
- Les commissions territoriales, qui auront lieu en mars 2016, dans différents lieux de l'agglomération, suivant les quatre grands bassins de mobilité (dates précises à confirmer),

Parallèlement, le travail technique de modélisation, d'évaluation environnementale et de consolidation des pistes d'actions pour le Projet Mobilités 2025/2030 se poursuit.

Il est prévu que le Projet Mobilités 2025/2030 soit arrêté en octobre 2016. Avant cela, les partenaires seront de nouveau consultés, de façon globale, ou par territoire, en septembre 2016.