



PROJET MOBILITES 2025 / 2030
Commission thématique « Report Modal – Modes alternatifs et partage de l'espace public » du 4 novembre 2015
Séance de l'après-midi : 14h- 16h30

Relevé de décision

Elus présents :

EMERY Françoise	Mairie d'Ayguesvives - Conseillère municipale - Elue du SICOVAL
DRUAUX Jean-Jacques	Mairie de Lespinasse - Conseiller municipal
DUCROS Marie	Mairie de Saint Lys - Elue chargée des Transports
GODFROY Jean-Pierre	Mairie de Saint-Orens-de-Gameville
LERY Sebastien	Mairie de Roques – Conseiller municipal délégué aux Travaux, Voirie et Mobilité
MOINAT Philippe	Mairie de Tournefeuille - Adjoint au Maire délégué aux mobilités et transports urbains
NADALIN Daniel	Mairie de Bouloc – Conseiller Communautaire de la Communautés de communes du Frontonnais er adjoint à l'urbanisme de la commune de Bouloc
ORTIC Laurent	Mairie de l'Union – Conseiller délégué aux transports doux

Techniciens présents :

LARNEAUDIE Jean-Pierre	CODEV du Muretain
FLAMAND France	CODEV de Toulouse Métropole
LIKHT Dina	Mairie de Blagnac - Responsable du Service Déplacements
BARRERE Denis	CA du Muretain - Directeur Transport/Mobilités
CHAUMAS Caroline	Mairie de Ramonville- service Urbanisme
TURLAN Arnaud	Toulouse Métropole
COLAS Loïc	Toulouse Métropole
PREVOT Lydie	Région Midi-Pyrénées - Direction des infrastructures et des transports
JULIA Anne	Aéroport de Toulouse Blagnac- Responsable Environnement
BONNET Guillaume	CFE-CGC UD 31 + Président de la Commission développement durable d'Airbus
ROUJEAN Alain	DDT 31 - Responsable d'unité
LAVIEILLE Michèle	DDT 31
PALMIER Alexis	DDT 31

RIVIERE Alain	France Nature Environnement Midi Pyrénées
LORBLANCHES Laurent	CRIC Association – responsable des Services logistiques
COUSERGNE Catherine	Groupement pour l'insertion des personnes Handicapés Physiques (GIHP) Midi Pyrénées
DEROUAULT Gisèle	GIHP Midi Pyrénées
BORREL Vincent	Association les Jeunes Handicapés (AJH)

TOUPIN Frédéric	AUA/T
BONNIFET Marie	AUA/T
DOUCET Christophe	SMTC - Responsable Politique de Déplacements et Accessibilité
LE MOULLAC Camille	SMTC - EOR
VIDAL Sylvain	SMTC
KAUFMANN Nathan	SMTC

GILLETTE Aline	Algoé Consultants
----------------	-------------------

La commission s'est déroulée de la façon suivante :

1. Introduction et présentation du déroulement de la Commission thématique
2. Echanges sur le diagnostic général et les enjeux
3. *Séance de réflexion sur le diagnostic général et les enjeux*
4. Echanges sur le diagnostic et les enjeux relatifs au thème « Report Modal – Modes alternatifs et partage de l'espace public »
5. *Séance de réflexion sur les enjeux et pistes d'actions pour ce thème*
6. Suite de la démarche

1. Introduction et présentation du déroulement de la Commission thématique

1:1 Introduction

Le SMTC introduit la séance « Report Modal – Modes alternatifs et partage de l'espace public ». 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 « Report Modal – Modes alternatifs et partage de l'espace public » est l'une des 4 commissions créées par le SMTC pour engager une dynamique partenariale sur le Projet Mobilités 2025-2030.

Trois autres Commissions thématiques ont été mises en place sur les sujets suivants:

- Report modal : Transports en commun et multimodalité
- Cohérence Urbanisme Mobilité : Interfaces entre projets urbains et projets de transports en commun
- Optimisation des réseaux : Usage des réseaux routiers et des stationnements, logistique urbaine.

Ces commissions thématiques sont ouvertes aux Personnes Publiques Associées.

Elles se dérouleront en deux temps :

- Un premier temps (les 4 et 5 novembre) visant à partager le diagnostic et les enjeux du Projet Mobilités 2025/2030
- Un deuxième temps (les 1, 2 et 3 décembre) pour co-construire les pistes d'actions.

Le SMTC précise que la séance est enregistrée pour permettre une meilleure retranscription des échanges dans le présent compte-rendu.

1.2 : Déroulement de la séance

La séance sera structurée en deux grandes séquences :

- Partie 1 : partie commune à toutes les commissions comprenant :
 - o Introduction et diagnostic général
 - o Présentation des enjeux et leviers
 - o Séance de débat et travail collectif de réflexions sur les éléments saillants du diagnostic
- Partie 2 : partie spécifique à chaque commission :
 - o Diagnostic sur le thème « Report Modal – Modes alternatifs et partage de l'espace public »
 - o Séance d'échange et travail collectif afin de préciser les enjeux spécifique au thème.

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

Le présent compte-rendu n'a pas pour objet de présenter l'ensemble des diapositives projetées en réunion. Le support de présentation « Tronc commun » et spécifique à la commission sont disponibles sur le site mieuxbouger.fr. Il vise à retranscrire les échanges en séance.

2. Echanges sur le diagnostic général et les enjeux et leviers du Projet Mobilités

Dans son commentaire des enjeux et objectifs du Projet Mobilité, le SMTC précise que ce PDU est voulu opérationnel, programmatique. Il aura la particularité de présenter des cartes et schémas, pour illustrer les projets qui répondront aux trois leviers identifiés.

Le SICOVAL remercie le SMTC et l'AUA/T pour ce brillant récapitulatif, mais interpelle le SMTC sur la desserte du pôle de Labège et sur le calendrier du projet PLB (Prolongement de la Ligne B de métro). Le SICOVAL estime que ce projet, qui est financé, pour lequel les études sont faites, et qui est soutenu par de nombreux chefs d'entreprises, permettrait de desservir 28 000 salariés toulousains et d'offrir un accès facilité aux zones sud-est.

Le SMTC répond que le projet a aujourd'hui passé le stade de l'enquête publique. Les équipes techniques travaillent en ce moment sur les réponses permettant de lever les réserves émises par la Commission de l'enquête publique. Pour la suite, c'est dans le cadre d'une décision publique du comité syndical que sera décidée la façon dont Labège Innopole sera desservie en métro.

Le SICOVAL estime qu'entre le projet PLB qui pourrait être mis en service en 2020 et une desserte par le TAE, dont le calendrier de réalisation est beaucoup plus lointain, les résultats sont loin d'être comparables. Le SICOVAL ajoute que cette ligne aurait une fréquentation très importante.

Le GIHP Midi-Pyrénées renchérit pour dire qu'une meilleure desserte du pôle de Labège bénéficierait aussi aux personnes à mobilité réduite. Le GIHP exprime aussi les difficultés rencontrées sur le service Mobibus, avec l'obligation pour les utilisateurs de réserver 15 jours à l'avance et des difficultés pour accéder au service en soirée. Le GIHP explique par ailleurs que les évolutions médicales et sociétales vont conduire à une augmentation des besoins pour ces services de transport de porte à porte.

Le SMTC prend note des différentes contributions.

La VILLE DE LESPINASSE rebondit sur le diagnostic pour exprimer l'idée que les habitants du nord-toulousain sont très concernés par le phénomène d'augmentation de la circulation. D'autant que plusieurs projets d'aménagement sont en cours ou à venir (à Lespinasse, projet de 160 logements prévu, soit environ 500 personnes, mais aussi l'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse). De même, avec la question de la desserte de Labège, ces phénomènes vont être amplifiés.

Le SMTC répond qu'en effet, ces problématiques ont déjà été exprimées, notamment lors d'une réunion publique à Bruguières. Un enjeu pour répondre à la situation est d'organiser la complémentarité entre les transports urbains et le ferroviaire.

La VILLE DE L'UNION demande si des études sont menées sur les déplacements de banlieue à banlieue (par exemple de l'Union à Blagnac), pour lesquels on s'aperçoit que les transports en commun sont rarement concurrentiels par rapport à la voiture individuelle.

Le SMTC répond que oui, ces déplacements sont aussi analysés, mais notamment d'un bassin à un bassin contigu, les transports en commun étant plus pertinents pour ce type de déplacements.

La VILLE DE L'UNION fait par ailleurs remarquer que sur la diapositive page 46 (support commun), il aurait été intéressant de distinguer la part modale du vélo au sein de la part modale « autres modes ».

Le SMTC et l'AUA/T répondent que ces données sont issues des Enquêtes Ménages Déplacements, et qu'il est en effet possible de présenter la part modale du vélo séparément.

La VILLE DE L'UNION souligne enfin que le vélo à Toulouse a une part stable, mais faible, et que ce mode de déplacement a une forte potentialité de développement (notamment au regard des coûts des aménagements pour inciter à l'utilisation du vélo : 1 km de piste cyclable ne coûte presque rien comparativement à 1 km de rocade ou 1 km de transports en commun en site propre...).

Le GIHP Midi Pyrénées fait remarquer que l'intermodalité est très complexe pour les personnes à mobilité réduite. Si un seul maillon manque dans l'enchaînement des déplacements, ces personnes se retrouvent en difficulté. Par exemple, en bout de déplacement, lorsqu'il s'agit de trouver une place de stationnement accessible à Toulouse.

Le GIHP souligne également le problème du sous-dimensionnement de certains parkings-relais, avec une occupation de certaines places pour PMR pour du covoiturage. Le GIHP regrette par ailleurs que la mise en accessibilité des haltes ferroviaires ne soit pas prévue (seulement des gares).

Le SMTC reconnaît qu'il a été un peu dépassé par la croissance exponentielle du covoiturage. Des schémas d'aménagement sont prévus, avec des espaces dédiés pour les PMR et d'autres espaces dédiés au dépose-minute et au covoiturage. A Ramonville, les travaux pour redimensionner les usages vont débuter en 2016. Puis suivront les autres parcs-relais.

La CFE-CGC, UD 31 fait remarquer qu'un des enjeux de l'organisation des déplacements est de réduire les émissions de CO2. La CFE-CGC interroge donc sur le déploiement prévu de véhicules électriques et sur la stratégie pour apporter des solutions de recharge.

Le SMTC répond que la question est actuellement posée, quant aux dispositifs de recharge à installer dans les parcs-relais pour les véhicules hybrides. Mais le SMTC estime que cela nécessite de travailler avec des industriels (pour avoir un dispositif de recharge commun et pas 15 recharges différentes) et veut être sûr que cela répond bien à une demande. Le travail va être fait en lien avec Toulouse Métropole, puis les autres collectivités membres. Une autre question est celle de l'énergie utilisée, notamment pour la logistique urbaine (électrique ? GNV ?).

La CFE-CGC, UD 31 remarque que les gens peuvent venir de plus en plus loin avec le vélo électrique.

TOULOUSE METROPOLE répond que ce sujet va être abordé bientôt. Le sujet est aussi discuté lors des « Mardis de la mobilité » au SMTC. En effet, il a été constaté que ce moyen de déplacement permettait de parcourir jusqu'à 10 à 15 km de distance, en allant aussi si ce n'est plus rapidement que les voitures. Le décret à paraître concernant l'indemnité kilométrique vélo, pourrait permettre aussi de conforter ce mode de déplacement.

3. Séance de réflexion sur le diagnostic général et les enjeux

Une séance de contribution des participants au diagnostic est réalisée à la fin de cette première partie dédiée au diagnostic général et aux enjeux du projet Mobilité 2025- 2030. Les participants sont invités à répondre à la question : « Quels éléments du diagnostic et des évolutions récents sur le territoire retenir, en lien avec le projet Mobilités 2025- 2030 ? »

Chaque participant est invité à inscrire 3 enjeux ou éléments de diagnostic sur post-it.

Les post-its sont ensuite triés par thématique. Un travail de restitution est rapidement réalisé en fin de séance. Un travail d'analyse plus approfondi sera présenté à la prochaine commission thématique « Report Modal – Modal – Modes alternatifs et partage de l'espace public » prévue le 2 décembre.

4. Echanges sur le diagnostic et les enjeux spécifiques au thème

La VILLE DE L'UNION fait remarquer que malgré l'augmentation du nombre de vélos en circulation, on ne constate pas une plus forte accidentologie pour ce mode de déplacement. La VILLE DE L'UNION aurait trouvé intéressant que les informations sur l'accidentologie de ce mode de déplacement soient développées dans la présentation.

La VILLE DE L'UNION constate par ailleurs que le facteur climat n'est pas si déterminant pour l'usage du vélo, en citant les exemples de villes avec une forte part modale de déplacements en vélos (aux Pays-Bas). Le facteur culturel serait lui plus déterminant pour expliquer les parts modales et l'on s'aperçoit que plus on descend au sud, moins le vélo est utilisé (exemple de Barcelone, avec une très faible part modale vélo).

LA VILLE DE L'UNION suggère comme piste d'actions le développement de VélôToulouse dans un périmètre plus large, vers les banlieues proches et le déploiement de parcs à vélos sécurisés. A ce propos, la VILLE DE L'UNION s'interroge sur l'absence de parc à vélo à Borderouge, qui permettrait de renforcer l'intermodalité vélo-métro.

Le SMTC répond que le parc à vélo à Borderouge est programmé pour 2016. A terme tous les parkings-relais aux stations de métro seront équipés de parcs vélo sécurisés.

L'AEROPORT DE TOULOUSE BLAGNAC fait la même remarque d'une absence de parcs à vélo à l'aéroport. ATB demande aussi si on a aujourd'hui une visibilité sur les autres types d'aménagement (arceaux pour accrocher son vélo par exemple).

Le SMTC répond qu'à travers la reprise des pôles d'échange multimodaux, il réfléchit à la façon d'accueillir les vélos. Les parcs à vélos sont une réponse, mais il y a aussi le mobilier urbain. A l'échelle du réseau global Tisséo, on réfléchit aussi à la possibilité, sur certains points névralgiques du réseau de surface (aussi tramway, Linéo, etc.) de mettre en place des dispositifs de stationnement

vélo. Mais qui doivent être rattachés à des pistes cyclables, et aussi un minimum de sécurité. Et également ne pas encombrer l'espace public. Un objectif est de produire un schéma d'aménagement du stationnement vélo en lien avec le réseau Tisséo par rapport à ces points névralgiques.

ATB émet le souhait que cette démarche prenne aussi en compte ce qui est fait par des entreprises privées, pour avoir une vision globale.

LA VILLE DE BLAGNAC fait remarquer qu'il existe déjà des aménagements le long de la ligne T1, arceaux couverts, mais pratiquement pas utilisés. En partie parce que ça ne répond pas à ce qui avait été demandé : un stationnement sécurisé, avec la carte Pastel.

Concernant la marche, dont on parle très rarement, LA VILLE DE BLAGNAC estime qu'il est prioritaire de se pencher sur la gestion du stationnement sur le trottoir, avant de parler de nouveaux aménagements coûteux (zones 30, de rencontre, etc.). Il faudrait que le politique soit là pour aider les piétons à marcher sur le trottoir existant ! Il est difficile ne serait-ce que de marcher sur les trottoirs de Toulouse en centre-ville ! Pour que la marche soit agréable. La même question se pose pour de nombreuses bandes cyclables, trop souvent occupées par des voitures en stationnement.

TOULOUSE METROPOLE répond que sur la partie vélo, deux recensements ont eu lieu : un en 2012, sur les arceaux en voiture, en 2015 sur tous les types de stationnement sur Toulouse Métropole, avec à la clé des plans de renforcement des équipements.

Sur la question des incivilités liées au stationnement des véhicules, l'action locale est soutenue par l'Etat, car sur les pistes cyclables, un renforcement du PV est prévu (passage de 35 à 135 €). Il devrait permettre de dissuader les véhicules.

Sur la question de la sécurité routière, en effet, ces aspects sont à repreciser dans les documents pour le mode vélo. Des études ont fait ressortir récemment que les plus graves traumatismes crâniens venaient des accidents en voiture ou en deux roues motorisés plus qu'à vélo.

L'AEROPORT DE TOULOUSE BLAGNAC aborde à nouveau le sujet du mode Vélo à Assistance Electrique (VAE) et note l'engouement de nombreuses personnes pour ce mode de transport, mais regrette la disparition de l'aide à l'acquisition aux VAE, mise en place un temps par Toulouse Métropole.

TOULOUSE METROPOLE répond que cette opération avait représenté un budget important pour Toulouse Métropole (350 000 € de budget), et qu'elle avait permis de toucher 1 500 bénéficiaires. Mais que sa reconduction n'était pas prévue à l'heure actuelle. De plus, TOULOUSE METROPOLE précise que cet outil s'est peu à peu démocratisé, et qu'il est maintenant possible d'acheter un VAE de bonne qualité pour 1 000 euros environ.

5. Séance de réflexion sur les enjeux et pistes d'actions pour le thème

Une deuxième séance de contributions via des post-its est réalisée à la fin de la commission. Les participants sont invités à répondre à la question « Quels sont d'après vous les enjeux prioritaires en lien avec le thème « Report Modal – Modes alternatifs et partage de l'espace public ? en indiquant les enjeux sur 3 post-its.

Les résultats de cette séance de contribution collaborative seront exposés au début de la commission thématique prévue le 2 décembre à 14h.

6. Suites de la démarche

Les prochaines étapes sont les suivantes :

- Les commissions thématiques de décembre :
 - o 1^{er} décembre à 14h : Report modal / Transports collectifs et multimodalité
 - o 2 décembre à 14h : Report modal/ Modes alternatifs et partage de l'espace
 - o 3 décembre à 9h30 : Cohérence Urbanisme/ Mobilités
 - o 3 décembre à 14h : Optimisation des réseaux.
- 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 (en mars 2016, dates précises à confirmer).

En amont de la commission thématique « Report Modal – Modes alternatifs et partage de l'espace public le 2 décembre prochain, chaque Personne Publique Associée (PPA) est invitée à faire part de sa contribution sur les pistes d'actions du Projet Mobilités 2025/2030 par mail via mieuxbouger.fr rubrique Projet Mobilités 2025/2030 avant le 21 novembre prochain.

Chaque PPA ayant contribué par mail disposera de 5 minutes au début de la commission de décembre pour exposer sa contribution.