



PROJET MOBILITES 2025 / 2030
Commission thématique « Optimisation des réseaux » du 5 novembre 2015
Séance du matin : 14h- 16h30

Relevé de décision

Elus présents :

GODFROY Jean-Pierre	Mairie de Saint-Orens-de-Gameville
BALLOTTA Sandro	Mairie du Quint-Fonsegrives- Maire Adjoint
DUCROS Marie	Mairie de Saint Lys - Elue chargée des Transports
MOINAT Philippe	Mairie de Tournefeuille - Adjoint au Maire délégué aux mobilités et transports urbains

Techniciens présents :

MASSARDIER Gérard	CODEV SICOVAL
HEGOBURU Jean-Pierre	CODEV de Toulouse Métropole

SIGA Frédéric	CCI Toulouse
MIQUEL Claire	CINOV (Syndicat professionnel)
AGRAIN Jean-François	CESER Midi Pyrénées

JUBAULT Eric	Conseil Départemental 31 – Direction de la Voirie et des Infrastructures
LOPEZ Alain	Conseil Départemental 31 – Direction de la Voirie et des Infrastructures
PERRIER Alexandra	Région Midi-Pyrénées
LIKHT Dina	Mairie de Blagnac - Responsable du Service Déplacements –
SALIDU Stéphanie	Mairie de Dremil Lafage - Service Urbanisme –
RIEUNAU Marc	CA du Muretain – Directeur du Service Voirie
BARRERE Denis	CA du Muretain - Directeur Transport/Mobilités –
CALLE Julien	SICOVAL - Responsable Transports –
VABRE Jacques	SITPRT
CAPDEVILLE Jean	Toulouse Métropole
VAILLANT Fabienne	Toulouse Métropole - MGR
DALBIN Alexia	Toulouse Métropole
HANEL Magali	Toulouse Métropole

ROUJEAN Alain	DDT 31 - Responsable d'unité
LAVIEILLE Michèle	DDT 31

BOUTON Prisca	DDT 31
ALIBERT Ludovic	DIR Sud-ouest – Service Exploitation L.A

DEROUAULT Gisèle	Groupement pour l'insertion des personnes Handicapés Physiques (GIHP) Midi Pyrénées
APVRILLE Denis	AASET – Présidente
FRANCHNI Daniel	CFE-CGC UD 31

TOUPIN Frédéric	AUA/T
BONNIFET Marie	AUA/T
BOUX Sylvain	AUA/T
BALMOT Bruno	AUA/T
DOUCET Christophe	SMTC - Responsable Politique de Déplacements et Accessibilité
GAVALAND Antoine	SMTC
DELPLANQUE Mylène	SMTC

LEFEVRE Sara	Algoé Consultants
--------------	-------------------

L'ordre du jour portait sur les points suivants :

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 à la Cohérence Urbanisme/ Mobilités
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 « Optimisation des réseaux – Usage des réseaux routiers et des stationnements, logistique urbaine ». 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 « Optimisation des réseaux » 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 collectifs et multimodalité
- Report modal : Modes alternatifs et partage de l'espace public
- Cohérence Urbanisme/ Mobilités : Interfaces entre projets urbains et projets de transports en commun.

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 « Optimisation des réseaux »
 - 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.

L'AASET s'interroge sur la façon dont les Personnes Publiques Associées (PPA) peuvent contribuer au Projet Mobilités 2025-2030.

Le SMTC répond que les PPA ont la possibilité de contribuer via le site Internet mieuxbouger.fr en déposant une contribution jusqu'au 21 novembre. Le SMTC assisté de l'AUA/T et d'Algoé analysera les éléments transmis et les intégrera dans un support de présentation. Chaque PPA ayant contribué disposera de 5 minutes au début des commissions thématiques de décembre pour restituer les idées-clés de sa contribution.

2. Echanges sur le diagnostic général

L'AASET réagit aux pratiques de mobilités exposées à la diapositive 44. L'association regrette le l'implantation de projets de logements dans des zones mal desservies par les transports en commun. D'autre part, l'AASET rappelle l'importance de bien desservir les entreprises par les transports en commun afin de faciliter la vie économique de la métropole. Enfin, elle préconise d'engager un travail de communication afin de lutter contre la mauvaise image des transports en commun.

Le Groupement pour l'Insertion des Personnes Handicapées Physiques (GIHP) regrette que le rappel du contexte législatif ne comprenne aucune référence aux Personnes à Mobilité Réduite. Cet oubli va dans le sens de la grande circonspection des politiques publiques à destination de ces publics défavorisés.

Le SMTC répond que le rappel des lois effectué dans la présentation ne portait que sur la planification urbaine. Il est donc normal que la loi « Handicap » de 2005 n'y figure pas. D'autre part, le SMTC rappelle que les évolutions législatives relatives au handicap seront évoquées dans l'Annexe Accessibilité (reprenant les PAVE (Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics) et les SDAP (Schéma directeur d'Accessibilité Programmée) et Ad'AP (agenda d'accessibilité programmée) qui seront annexées au Projet Mobilités 2025/ 2030. Le GIHP confirme qu'il participe à ces démarches. Il rappelle l'importance de considérer l'accessibilité des PMR sur toute la chaîne de déplacements.

La CCI s'interroge sur les risques de réduction de l'attractivité et de la productivité des entreprises liés aux problèmes de congestion automobile. Le SMTC est intéressé par des données montrant le lien entre la baisse de la productivité et la congestion urbaine. La CCI répond qu'aucune étude n'a été réalisée mais que ce lien paraît « logique ».

La CFE-CGC évoque le télétravail, sujet souvent relayé par les salariés. Selon la confédération, le télétravail représente une solution intéressante pour réduire les déplacements. Le SMTC répond qu'il a accompagné 150 entreprises dans leur démarche de Plan de Déplacements Entreprises (PDE) en tant que conseiller en éco-mobilité. Le SMTC va élaborer un guide pour accompagner le développement du télé-travail. La société Airbus réfléchit à mettre en place le télé-travail pour ses salariés ; la cité administrative le met en œuvre. La décision de permettre à ses employés de télé-travailler relève de chaque entreprise. Cependant, certains équipements sont nécessaires : notamment une bonne connexion Internet, ainsi que le développement de centres de télé-travail. Cette action permettrait de réduire la mobilité en général.

La CFE-CGC ajoute que la demande des salariés concernant le télétravail commence à monter. Concernant la diapositive 33 relative à l'évolution des emplois salariés, la Communauté d'Agglomération du Muretain a du mal à relier l'histogramme (représentant l'évolution des emplois salariés sur l'aire urbaine) et le classement des villes dans lesquelles les évolutions de l'emploi privé ont été les plus forte. L'AUA/T répond que l'histogramme concerne l'aire urbaine, tandis que le classement se réfère à la ville de Toulouse. La diapositive sera amendée pour une meilleure compréhension.

Concernant la diapositive 39 du support commun, l'AASET s'étonne de la faible part du trafic de transit. L'association souhaiterait que le trafic de transit soit décomposée par rocade (sud, est, ouest...) et en fonction des périodes de pointe également. Le SMTC répond que cette décomposition avait été réalisée dans le cadre du PDU de 2004. Cette analyse sera également faite dans le document final du Projet Mobilité 2025/ 2030.

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 retenez-vous, 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 de cette séance sera réalisé à la prochaine commission thématique prévue en décembre.

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

4.1 Eléments de diagnostic : les dernières évolutions

Le CODEV de Toulouse Métropole réagit à la diapositive 7 du support spécifique « Optimisation des réseaux ». Il souhaiterait connaître la part de Poids Lourds aux heures de pointe notamment. Le SMTC répond que malheureusement cette information n'est pas disponible ; les chiffres affichés concernent uniquement la voiture puisqu'ils sont issus de l'EMD.

D'autre part, le CODEV s'interroge sur l'absence de congestion pendant les vacances scolaires.

Le SMTC répond qu'il dispose de données comptables sur le réseau de transports en commun, en période scolaire notamment. Il faudrait demander aux gestionnaires de voirie les données de comptages en période des vacances.

Le CODEV de Toulouse Métropole trouverait intéressant que les comportements de déplacements des enseignants et étudiants soient étudiés. Le CODEV de Toulouse note également une nouvelle permisivité de la voiture en ville. La politique mise en œuvre actuellement va à l'encontre des politiques en faveur de la réduction du trafic automobile.

Le CESER Midi-Pyrénées aborde le sujet de la logistique urbaine. Un centre multimodal de logistique était prévu dans le quartier de Raynal il y a un an. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Toulouse Métropole répond que la création d'un centre multimodal reste d'actualité. Par contre, le secteur d'études a changé. La ZAC de Fondeyre, disposant d'une plus grande capacité foncière, est dorénavant privilégiée pour cet équipement.

LA VILLE DE TOURNEFEUILLE réagit sur la diapositive 7 du support « Optimisation des réseaux » concernant la distance moyenne parcourue en voiture (7km). Cette distance est tout à fait praticable à vélos. LA VILLE DE TOURNEFEUILLE souhaite favoriser les modes actifs et apaiser la circulation automobile. Elle ajoute que les statistiques montrent que lorsque la pratique du vélo et de la marche à pied augmente, le nombre d'accidents routiers diminue.

Les axes routiers sont fortement saturés à Tournefeuille. Il faudrait pouvoir redonner de la capacité au réseau routier, sans créer d'appel d'air.

4.2 Eléments de diagnostic: le bilan N+2 du PDU en vigueur

LA VILLE DE TOURNEFEUILLE s'interroge sur les 500 000 déplacements supplémentaires attendus du fait de l'accroissement démographique de la métropole. Comment ces déplacements vont-ils être gérés ? Le SMTC répond que les prévisions prévoient que ces déplacements soient absorbés en partie par le réseau Tisséo (d'où la nécessité de poursuivre son développement et sa restructuration) et par l'accroissement de la part modale des modes actifs (surtout à Toulouse). Cela nécessite d'engager une vraie politique en faveur de modes alternatifs à la voiture.

Le CODEV du SICOVAL s'interroge sur l'utilisation des voies bus par les cyclistes. Le SMTC répond qu'à Toulouse les couloirs bus sont accessibles aux vélos. Par contre, cela engendre des problèmes du fait de la différence de vitesses entre bus et cyclistes. Au niveau des Transports en Commun en Site Propre (TCSP), le positionnement est clair : les cyclistes ont interdiction d'emprunter ces sites dédiés pour des raisons de sécurité.

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 « Optimisation des réseaux » » 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 3 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 « Optimisation des réseaux », 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.