



PROJET MOBILITES 2025.2030
Commission Partenariale de Suivi du 30 juin 2015

Relevé de décision

Elus Participants :

LAFON Arnaud	SICOVAL
BERJEAUD Bernard	CAM
ESCOULA Louis	SITPRT
MARTI Marthe	Toulouse Métropole
BAGNERIS Bernard	Conseiller Départemental
LATTES Jean-Michel	Président du SMTC

Elus excusés :

MARZIANI Charles	Vice-Président Région Midi Pyrénées
MERIC Gorges	Président du Conseil Départemental 31
MALRIC Line	Conseillère Départementale
BACOU Denis	SITPRT
LERY Sébastien	SITPRT
MOUDENC Jean-Luc	Président SMEAT

Techniciens participants :

VIE Jocelyn	Chef de service DDT 31
BAZZO Christophe	Directeur Transports Région Midi-Pyrénées
CAPDEVILLE Jean	Responsable de service Toulouse Métropole
REYMOND Pierre Emmanuel	Directeur développement économique Toulouse Métropole
COLAS Loïc	Chargé de mission Toulouse Métropole
OBER Virginie	Chargée de mission Toulouse Métropole
CALLE Julien	Responsable Transports Sicoval
LEROY Christophe	Directeur Aménagement Sicoval
VABRE Jacques	Directeur SITPRT

ENGRAND Jacques	Directeur SMEAT
MESQUIDA Jean-Marc	Directeur AUAT
TOUPIN Frédéric	Responsable Pôle Mobilité AUAT
AMIEL Christian	DGAS SMTC
DOUCET Christophe	Chef de Projet « Projet Mobilités 2025/2030 SMTC

Techniciens excusés :

KAHN Philippe	Directeur DDT 31
DELRUE Laurent	DGAS Département 31
SAINT-PAUL Florence	Directrice Transports Département 31
MASSON Jean-François	Chef de service Transports Département 31
LECOCQUEN Philippe	Directeur MGR Toulouse Métropole
ROSEN Jacques	Directeur Aménagement Toulouse Métropole
ZELLER Benoît	Directeur du Grand Projet de Ville
EVIN Jean-Michel	DGS SMTC

L'ordre du jour portait sur les points suivants :

1. Présentation de la démarche Stratégie Mobilité.
2. Présentation des enjeux et des contenus.
3. Modalités et calendrier de travail.

Des temps d'échanges avec les partenaires ont eu lieu sur les différents points abordés.

1. Point d'étape sur l'avancement de la démarche Projet Mobilités 2025.2030

La séance est introduite par le Président du SMTC en positionnant le rôle de la commission comme outil d'échanges politiques entre institutions et acteurs de la mobilité, dans le cadre de la révision du PDU rendue nécessaire par les nouveaux projets du SMTC et par l'obligation de répondre aux enjeux démographiques et économiques de l'agglomération toulousaine.

Deux démarches, actées par le SMTC lors de son Comité Syndical du 4 février 2015, sont menées en parallèle :

- La révision du PDU, nommée Projet Mobilités 2025.2030.
- Les études du réseau structurant 2020/2025/2030 et son interface avec les territoires.

La structuration de la nouvelle stratégie mobilité, dont l'enjeu est de répondre aux 500 000 nouveaux déplacements supplémentaires induit par la croissance urbaine de l'agglomération toulousaine, repose sur trois enjeux, à partager entre acteurs de la mobilité et de l'aménagement urbain :

- Organiser les conditions de la mobilité, tous modes confondus.
- Renforcer l'accessibilité des zones économiques.
- Répondre à la demande croissante de déplacement.

En ce qui concerne plus spécifiquement la structuration et l'optimisation du réseau Tisséo, celle-ci repose sur une démarche pragmatique et concrète, en cohérence avec l'organisation actuelle et future de l'agglomération et en tenant compte des capacités de financement des collectivités. La démarche est collective entre les 4 membres du SMTC et est à partager avec les partenaires.

Plusieurs projets et démarches sont d'ores et déjà enclenchés par le SMTC et viendront contribuer à l'élaboration du Projet Mobilités 2025.2030 :

- Les études liées au réseau Linéo, au projet de troisième ligne Toulouse Aerospace Express, au projet de ceinture Sud dont l'aérotram entre le site de l'Oncopole et celui de Rangueil.
- Les études sur la tarification, l'exploitation et l'organisation du réseau, incluant le Schéma Cible et la tarification sociale et solidaire.

2. Enjeux et contenus du Projet Mobilités 2025.2030

Le SMTC fait part dans un premier temps de ce qui a été fait depuis 2014 :

- Actualisation des données mobilité à travers l'Observatoire du PDU en situation N+2.
- Actualisation de la stratégie mobilité.
- Premiers travaux, en échanges avec les services de l'Etat et l'Oramip, sur la modélisation Trafic et Qualité de l'air dans le cadre de l'évaluation environnementale du Projet Mobilités 2025.2030.
- Mise en place des partenariats techniques et politiques en matière de cohérence des procédures de planification (SCoT / PDU / PLU / PLH).

Dans un second temps, le SMTC présente les enjeux et contenus du Projet Mobilités 2025.2030, issus de l'actualisation de la stratégie mobilité :

- Identification de 3 leviers d'actions influant sur les politiques de mobilité :
 - Le levier du report modal, concernant les transports en commun et les modes actifs.
 - Le levier de la cohérence urbanisme / transport.
 - Le levier de l'organisation des réseaux routiers.
- Identification de mesures et d'actions s'inscrivant dans ses 3 leviers et à décliner.
- Identification d'autres leviers transversaux :
 - La ville intelligente ou Smart City.
 - La Politique de la Ville.
 - Les transports de marchandises.
 -

Il est précisé que plusieurs actions identifiées, ne relevant pas de la compétence du SMTC, nécessiteront un besoin de clarification avec l'Etat, la Région, le Département et les Intercommunalités :

- Réflexion sur la hiérarchisation et l'usage des réseaux routiers structurants et de maillage.
- Politique globale de stationnement.
- Modalités de mise en œuvre d'un réseau cyclable d'agglomération.
- Niveau de densification autour des axes support de TC et choix des programmations.
- Nouvelle étape de politique de connexion et d'offre avec le réseau ferré et concrétisation du travail sur la tarification unique.

3. Modalités et calendrier de travail

Le SMTC fait part de la méthode de management du Projet Mobilités 2025.2030 :

- En interne : un groupe de travail PDU avec les élus du SMTC
- En externe avec les partenaires :
 - une commission partenariale de suivi à caractère politique réunissant l'Etat, la région, le Département, le SMEAT et les 4 collectivités membres du SMTC,
 - une commission partenariale technique réunissant les collectivités et autres structures intervenant ou appelées à se positionner sur les déplacements, l'urbanisme, l'environnement,
 - des commissions thématiques et territoriales pour travailler sur le contenu des actions et les décliner par grands territoires de l'agglomération.

En termes de calendrier, les grandes étapes sont les suivantes :

- Concertation publique en septembre 2015.
- Travaux partenariaux en commission d'octobre 2015 à avril/mai 2016.
- Arrêt du Projet Mobilités 2025.2030 en septembre 2016 pour consultation et avis sous 3 mois des personnes publiques associées.
- Enquête publique vers l'été 2017 pour une approbation fin 2017.

Aux questions posées par plusieurs partenaires, il est indiqué :

- Que le calendrier des commissions leur sera transmis courant septembre.
- Que le rythme de réunions des commissions partenariales de suivi et technique est de l'ordre de 1 par trimestre, en fonction du calendrier d'élaboration du Projet Mobilités 2025.2030.
- Que le PDU approuvé en 2012 reste opposable à ce jour, jusqu'à la date d'approbation du Projet Mobilités 2025.2030 valant révision du PDU.

4. Echanges avec les partenaires

Des temps d'échanges avec les partenaires ont eu lieu sur les différents points abordés :

Arnaud LAFON pour le Sicoval :

- Evaluation environnementale : intégrer les économies de rejet des polluants atmosphériques induits par les nouveaux projets.
- Adéquation avec le Plan Climat du Sicoval proposant une série d'actions dont les objectifs sont de contribuer à la réduction des GES.
- Etudes liées au projet TAE : la mise en correspondance des zones d'activités va dans le sens d'une réponse à la demande de déplacements liés au Domicile/Travail. Il conviendra en parallèle d'enclencher une réflexion sur les perspectives de renouvellement urbain et de plus grande mixité urbaine dans les territoires concernés par le tracé TAE, à l'instar de ce qui a été fait pour le projet Innométo dans le cadre du PLB.
- En matière de desserte ferroviaire, il faut souligner la difficulté, par rapport à l'organisation et au niveau de service du réseau actuel, à intégrer des cadencements supplémentaires. La question d'un financement complémentaire par d'autres collectivités pour permettre un renforcement du ferroviaire en milieu urbain peut être dans ce cadre considérée comme légitime.
- Nécessité d'identifier, pour s'assurer de la constitution d'un réseau cyclable d'agglomération, un pilote en capacité de porter la démarche sur les différents territoires du SMTC. La question du financement d'un réseau cyclable d'échelle d'agglomération reste par ailleurs posée.
- Cohérence urbanisme / transport : nécessité de réfléchir à la mise en œuvre des participations financières possibles de la part des aménageurs et maîtres d'ouvrages des projets urbains au développement des transports en commun, considérant à l'évidence que la densification urbaine se fera dans les corridors desservis par le réseau structurant Tisséo.
- Maillage du réseau routier : quels sont les arguments permettant de justifier de la réalisation d'un second périphérique ? En effet, les résultats de la dernière enquête cordon routière indiquent une saturation du périphérique par les déplacements d'échanges ou non de transit.

Louis ESCOULA pour le SITPRT :

- Réflexion à approfondir sur le réseau routier secondaire maillant les territoires de l'agglomération toulousaine. En effet, le SDAT puis le SCoT ont repris des projets routiers dont certains ne sont toujours pas mis en œuvre : la voie routière du canal de Saint-Martory, la liaison RD 924 vers la RD 632 par exemple.
- Réflexion également sur les modes opératoires possibles et les maîtrises d'ouvrage : les évolutions des compétences des collectivités (Toulouse métropole, Département) devraient conduire à ce que certaines voies départementales deviennent « métropolitaines » ; est citée également la procédure d'urgence mise en œuvre par l'Etat pour la réalisation de l'IGG.
- Cohérence urbanisme / transport : porte également le principe d'un financement complémentaire à rechercher dans le cadre de la réalisation de grandes opérations urbaines, tant pour des projets d'infrastructures de transports en commun que routières.
- Nécessité d'être plus proactif sur la fiscalité additionnelle.

Bernard BAGNERIS pour le Département de la Haute-Garonne :

- Rappelle le positionnement du Département à travers la convention de financement pluriannuel du PDU approuvé en faveur de 6 projets d'infrastructures pour un montant de subvention de 128 millions d'euros : les projets de Tramway Garonne, Envol et Pex, les projets d'axes bus Plaisance-Tournefeuille-Toulouse (RD 632) et Portet-Toulouse (RD 820), le Prolongement de la ligne B du métro jusqu'à Labège. Ces projets reposent sur le PDU approuvé et les crédits ne peuvent pas être reportés sur d'autres projets.
- Souligne la volonté du Département de rechercher de meilleures modalités d'organisation et d'exploitation des réseaux. Ainsi, le Conseil départemental propose qu'à compter de septembre 2015, les autocars des lignes interurbaines du réseau Arc-en-Ciel puissent effectuer des voyages à l'intérieur du PTU.
- Souligne également la nécessité, dans le cadre des projets liés à l'évolution du quartier gare Matabiau, d'étudier correctement les conditions d'accessibilité au futur pôle d'échanges Matabiau.

Jean-Marc MESQUIDA pour l'Aua/T :

- Souligne que peu de projets routiers, inscrits aux SDAT, PDU, SCoT, ont été réalisés jusqu'à maintenant pour irriguer et mailler le territoire de l'agglomération. De fait, le périphérique joue un rôle de liaison inter-quartier pour Toulouse et certaines communes de l'agglomération. Il sera donc nécessaire que le prochain PDU ou SCoT amorce une réflexion sur la hiérarchisation du réseau routier et précise les priorités du maillage secondaire, ce dernier pouvant contribuer à la désaturation du périphérique.

Jacques ENGRAND pour le SMEAT :

- Cohérence urbanisme / transport : à la suite de l'annulation partielle du SCoT, nécessité de retravailler de façon collective sur les dispositions des contrats d'axe, et également sur les territoires pour lesquels la cohérence urbanisme / transport serait à renforcer.

Ces points sont notés et seront repris dans les travaux des commissions thématiques et/ou territoriales.

5. Prochaines étapes du Projet Mobilités 2025.2030

Les prochaines étapes sont les suivantes :

- Du 7 septembre au 2 octobre 2015 : concertation publique.
- A partir du 14 octobre 2015 : déroulement des commissions thématiques (le calendrier sera confirmé en septembre 2015).
- Mi-décembre 2015 : réunion de bilan des commissions partenariales sur les commissions thématiques.
- A partir de janvier 2016 : déroulement des commissions territoriales.