



**PROJET MOBILITES 2025 / 2030**  
**Commission Partenariale Technique du 14 décembre 2015**  
**14h - 16h30**

**Relevé de décisions**

**Liste de présence :**

BARRERE Denis	CA du Muretain – Directeur Transport/ Mobilités
BONNEAU Xavier	SMAT – Directeur
BONNIFET Marie	AUA/T
BORIES Marie-Pierre	ARS Midi Pyrénées
CALLE Julien	SICOVAL – Responsable Déplacements
CAPDEVILLE Jean	Toulouse Métropole – Direction stratégique des mobilités
CARIO Loïc	VNF
CAZARRE Max	PETR Pays du Sud Toulousain
CHANTEAU Régis	Région Midi-Pyrénées
CLERC Adeline	Communauté de Communes Axe Sud
CORMIER Valérie	CODEV de Toulouse Métropole
DUMAS Thierry	CCI de Toulouse
EYCHENNE Marc	CCI de Toulouse
FANCHINI Daniel	CFE- CGC UD31
FERRIERES Gérard	Direction départementale de la sécurité publique (DDSP) 31 CLIR
FLAMAND France	CODEV de Toulouse Métropole
FOURASTIE Pierre	CODEV de Toulouse Métropole
GENDRE Philippe	CODEV de Toulouse Métropole
GRANIER Sylviane	Chambre de Métiers et de L'Artisanat de la Haute-Garonne
HEGOBURU Jean-Pierre	CODEV de Toulouse Métropole
JULIA Anne	Aéroport de Toulouse Blagnac
KEMPF Lidwine	CFE- CGC
LAVAUD Julien	ARPE Midi-Pyrénées
LEPAGNOL Pierre	CODEV de Toulouse Métropole
LHOTELLIER Hervé	CODEV du SICOVAL
OBER Virginie	Toulouse Métropole
ROBIC Pierre-Yves	ORAMIP
ROMERO Jean-Marc	SNCF Mobilités
ROY Alice	Université Fédérale Toulouse Midi-Pyrénées
SAINT PAUL Florence	Conseil Départemental de la Haute-Garonne

SAINT PIERRE François	CODEV de Toulouse Métropole
SCHREINER Clarisse	Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées (APUMP)
TILAK Dominique	ATMO Midi-Pyrénées ORAMIP
QUANTINET Lisiane	Direction départementale de la sécurité publique (DDSP) 31 CLIR
VALVERDE Cécile	CODEV du SICOVAL
VIE Jocelyn	DDT 31

DOUCET Christophe	SMTC – Responsable Politique de Déplacements
LEFEVRE Sara	Algoé Consultants

**Excusés :**

TATRY Véronique	ADEME
PAVY Anne	SNCF Réseau

**L'ordre du jour de la Commission Partenariale Technique est le suivant**

1. Rappel : Pourquoi réviser un PDU ?
2. Vers une nouvelle stratégie globale de mobilité
3. Les enjeux du Projet Mobilités 2025/2030 (prescrits dans les documents cadre)
4. La démarche de concertation et de consultation mise en place
5. Les prochaines étapes.

Le présent compte-rendu n'a pas pour objet de résumer l'ensemble des diapositives projetées en réunion, le support étant joint en annexe. Il vise en revanche à retranscrire les échanges en séance.

**1. Echanges sur la nouvelle stratégie globale de mobilité**

Le CODEV du Sicoval indique que la révision du SCoT aura lieu en 2017, tandis que le Projet Mobilités 2025/2030 sera approuvé. Est-il envisageable que le Projet Mobilités 2025/2030 soit remis en question par rapport au SCoT ?

Le SMTC répond que l'actuelle révision du PDU vise à mettre en compatibilité le PDU avec les projets du SMTC, notamment le projet de troisième ligne de métro. Cependant, le SMTC précise que le PDU étant un document vivant, il aurait de fait été modifié dans les années à venir pour suivre le développement de l'agglomération. La question d'une quatrième révision du PDU sera abordée lorsque le SCoT « grenellisé » sera mis en révision.

Le CODEV de Toulouse Métropole souhaite aborder trois points :

- A la diapositive 6 est évoquée la « Mise en œuvre d'une politique plus capacitaire » et à la diapositive 10 « Une meilleure articulation avec le réseau ferroviaire ». Le CODEV de Toulouse Métropole souhaiterait que le SMTC prenne plus de poids dans la gouvernance des transports à l'échelle de la métropole, notamment sur la question ferroviaire normalement pilotée par la Région.
- Le stationnement est un vrai levier pour mettre en œuvre la stratégie de mobilité à l'échelle de la métropole. La dépénalisation du stationnement (reculée à 2018) représentera un outil pertinent pour mettre en œuvre une politique de stationnement efficace.

- Le troisième levier identifié à la diapositive 12 concerne l'organisation des réseaux routiers. Ce sujet avait déjà été traité pour la ville centre lors du précédent PDU, mais pas dans les autres communes. Ce sera tout l'enjeu de ce nouveau PDU.

Concernant le réseau ferroviaire, le SMTC rappelle que celui-ci est piloté par la Région. Une étude, pilotée par la Région et en partenariat avec l'Etat, le Département et le SMTC, est en cours. Elle vise à analyser la possibilité d'utiliser en complémentarité des réseaux urbains et interurbains le réseau ferroviaire pour des déplacements internes à la métropole toulousaine.

Concernant le stationnement, le SMTC a identifié qu'il était clairement un levier. Si la ville centre a mis en œuvre son plan local de stationnement, peu d'actions ont été menées dans les autres communes excepté quelques zones bleues. Il est possible de faire plus et mieux sur la politique de stationnement dans le cadre du Projet Mobilités 2025/2030, en agissant notamment sur la tarification du stationnement sur les axes supports de transports en commun, dans les pôles d'échanges multimodaux et les quartiers périphériques.

Le CODEV de Toulouse Métropole rebondit aussi sur le deuxième levier identifié à la diapositive 12 : la cohérence entre urbanisme et transports, un sujet crucial. Le CODEV se réjouit que le SMTC (auparavant très centré sur les aménagements des transports en commun) prenne dorénavant mieux en compte leur articulation avec l'urbanisme.

Le SMTC indique qu'un travail est en cours avec le SMEAT sur ce sujet. Cependant, les documents de planification seuls ne suffisent pas à assurer cette cohérence. Un outil spécifique est à mettre en place.

La CFE-CGC souhaiterait disposer d'éléments sur le bilan du précédent PDU.

Le SMTC indique qu'un observatoire du PDU a été mis en place et qu'un bilan N+2 du PDU a été réalisé et présenté au démarrage du processus d'élaboration du Projet Mobilités 2025/2030. L'objectif est de savoir si les actions inscrites au PDU 2012 ont été mises en œuvre, et si oui, de connaître leurs effets, sinon, de comprendre pourquoi elles n'ont pas été déployées. Dans le Projet Mobilités 2025/2030, le SMTC s'assurera du lien de cohérence entre le bilan N+3 du PDU et la structuration du Projet Mobilités 2025/2030.

## **2. Echanges sur les enjeux prescrits par les documents cadre**

---

Le CODEV de Toulouse Métropole indique que le Plan Climat Energie Territorial (PCET) qui sera mis en révision en 2016, comporte des objectifs avec lesquels le PDU devra être compatible.

Le SMTC acquiesce : 3 PCET existent sur les territoires, établis par Toulouse Métropole, le SICOVAL et la CAM. Le SMTC précise que le Projet Mobilités devra « prendre en compte » ces PCET et non « être compatible avec ».

La Direction Départementale des Territoires de la Haute-Garonne (DDT 31) indique que le porter à connaissance de l'Etat et la note d'enjeux sont en cours de signature par le Préfet. Quelques ajustements sont donc encore possibles, mais elle partage néanmoins en séance les principaux enjeux identifiés dans cette note de cadrage :

- Mettre en cohérence les orientations et dispositions du PDU avec les autres documents de planification, compte tenu de la révision du SCoT et de l'élaboration notamment du PLUi de Toulouse Métropole
- Desservir les zones économiques, en garantissant l'accessibilité au secteur économique du nord-ouest toulousain, en raccordant le futur parc des expositions au nord de l'espace métropolitain, en garantissant la connexion du secteur sud-est à la métropole
- Garantir une modélisation des infrastructures inscrites au Projet Mobilités 2025/2030
- Réussir la transformation de la gare Matabiau en un pôle multimodal majeur

Le SMTC devrait recevoir la note de cadrage fin 2015 ou début 2016.

L'ARPE revient sur les enjeux portés par l'Autorité Environnementale et listés à la diapositive 15. L'Arpe Midi-Pyrénées s'étonne que le risque inondations n'apparaisse pas plus clairement dans les enjeux identifiés.

La Communauté d'agglomération du Muretain (CAM) se questionne sur les objectifs en termes de qualité de l'air exposés à la diapositive 17. La croissance démographique de la métropole a-t-elle été

prise en compte lors de la définition des objectifs ? Doit-on appliquer ces objectifs de manière globale à l'ensemble de l'agglomération ou les ramener au nombre d'habitants ?

Le SMTC indique qu'il est accompagné par l'AUAT et l'ORAMIP pour la réalisation des deux modélisations :

- La modélisation du trafic (qui intègre la croissance démographique et la localisation des habitants et des emplois sur le territoire)
- La modélisation sur la qualité de l'air.

Par ailleurs, une reconstitution de la situation 1990 sera réalisée afin de pouvoir évaluer si la réduction de 40% des émissions de GES entre 1990 et 2030 prescrite par la loi de transition énergétique est atteinte.

L'ORAMIP précise que pour réaliser ces modélisations, l'association utilise une base de données nationale relative à l'émission du parc roulant français.

Le CODEV de Toulouse Métropole réitère sa remarque déjà émise lors des commissions thématiques : il serait intéressant de mesurer l'impact du trafic poids lourds dans la métropole, ainsi que celui des vacances scolaires sur la baisse du trafic.

L'ORAMIP répond qu'une clé de répartition est utilisée dans le modèle pour représenter la variabilité saisonnière (vacances). Concernant la modélisation du trafic de poids lourds, l'Oramip utilise les données de comptage de la DIRSO et d'ASF, ainsi que les données de l'enquête cordon qui permettent d'affecter le trafic poids lourds sur chaque axe modélisé.

Le CODEV de Toulouse Métropole s'interroge : la modélisation tient-elle compte des kilomètres parcourus ? Une analyse de l'énergie réellement consommée (carburant acheté) est-elle réalisée ?

L'ORAMIP répond qu'elle s'appuie sur la situation constatée : la modélisation de la situation 2014 est établie notamment grâce aux données de vente de carburant. Cependant, les facteurs d'émissions utilisés sont validés au niveau national. Par ailleurs, la loi de transition énergétique obligera dorénavant à effectuer un contrôle sur l'émission de polluants lors du contrôle technique des voitures.

Le Conseil Départemental de la Haute-Garonne préconise de ne pas changer de modèle afin de garantir la comparabilité des résultats.

La CCI de Toulouse souhaiterait que l'aéroport soit nommément cité à la diapositive 16. La CCI milite en effet pour une desserte directe de l'aéroport depuis le centre de la métropole sans rupture de charge. Cette liaison semble nécessaire pour garantir l'attractivité du territoire par rapport à l'étranger.

LE SMTC répond que le courrier de la CCI de Toulouse a bien été reçu par le SMTC.

L'aéroport de Toulouse-Blagnac ajoute que ce qui paraît le plus important est une bonne intermodalité entre la gare et l'aéroport (qui constituent deux portes d'entrée majeures sur le territoire avec 20 millions de passagers par an aujourd'hui, 30 millions en 2030). De plus, il ne faut pas oublier les zones d'emplois situées à proximité de l'aéroport qui bénéficieraient également de cette desserte.

Le SMTC rappelle que la présente séance traite du Projet Mobilités 2025/2030 et non du projet de troisième ligne de métro TAE.

La DDT 31 ajoute que dans la note d'enjeux rédigée par l'Etat qui sera prochainement transmise au SMTC, le lien entre l'aéroport et la gare sera inscrit.

### **3. Echanges suite au bilan des démarches de concertation et de consultation**

---

Le CODEV de Toulouse Métropole questionne le SMTC : Le Linéo est-il assez performant pour faire partie des contrats d'axe ?

Le SMTC répond que le PDU s'inscrit dans l'objectif du SCoT d'assurer la cohérence entre transport et urbanisme. Le contrat d'axe ne constitue qu'un outil. Le SMTC analysera avec les collectivités concernées sous quelles modalités la densité peut accompagner le réseau Linéo. Le SMTC ajoute que la densité ne doit pas se faire seulement le long des axes de transports. Un outil commun devrait aussi permettre d'engager l'ensemble des partenaires sur des objectifs partagés.

Concernant le lien entre urbanisme et transports, LA DDT 31 observe qu'un des moyens d'y parvenir est d'agir sur le stationnement en l'utilisant comme contrainte.

LE SMTC indique que les premiers contrats d'axe ne portaient que sur les programmations des projets urbains et des projets d'infrastructures, sans faire référence aux autres leviers tels que le

stationnement, les modes actifs. Les contrats d'axe devraient ainsi pouvoir aborder de façon plus globale les différentes composantes permet d'agir sur les mobilités, en lien avec une densification des territoires desservis par les transports en commun.

Le CODEV de Toulouse Métropole complète ce propos : il faut également construire des formes urbaines qui puissent s'adapter à la mobilité. Le SMTC répond que les politiques menées à l'heure actuelle prennent en compte le renouvellement urbain.

Les trois CODEV rappellent qu'ils ont élaboré une contribution conjointe et souhaiteraient recevoir une réponse écrite du SMTC.

Concernant la diapositive 31 et sur la piste d'action « Développer les pôles intermodaux autour des gares », l'aéroport de Toulouse-Blagnac indique ne pas vraiment retrouver la teneur des échanges au sein du groupe de travail.

Le SMTC répond que le SCoT propose une classification des pôles d'échanges multimodaux par rapport à leur ancrage territorial et que le SMTC, en sa qualité d'autorité organisatrice, a mené un travail de hiérarchisation visant à aménager ces pôles d'échanges par rapport aux besoins fonctionnels de l'intermodalité.

LE PETR Pays du Sud Toulousain estime opportun de faire remonter des informations sur la démarche du Projet Mobilités 2025/2030 au niveau de l'inter-SCoT. LE SMTC acquiesce.

Le CODEV du Sicoval transmettra ses remarques par écrit pour compléter la synthèse des travaux menés en commissions thématiques. Le SMTC demande à ce que ces compléments soient transmis rapidement.

Concernant la densification autour des axes de transports en commun, la CFE-CGC indique que le lien doit être établi dans les deux sens. En effet, la densité a augmenté à Saint-Martin-du-Touch, or la capacité du réseau ferroviaire (nombre de wagons) n'a pas augmenté en conséquence.

LE SMTC répond qu'à l'heure actuelle, le réseau portant le plus de souplesse en termes d'adaptation est le réseau de bus. L'augmentation de la capacité des trains et des métros est plus difficile à mettre en œuvre.

La Communauté d'agglomération du Muretain ajouterait dans les pistes d'actions la mise en œuvre d'une échelle de densité souhaitable et acceptable en fonction de la forme urbaine.

Le CODEV du Sicoval demande au SMTC de rappeler les caractéristiques principales d'une ligne Linéo. Le SMTC précise qu'il est prévu que les 10 premières lignes de bus (les plus fréquentées) soient transformées en un réseau structurant capacitaire (composé de bus articulés) appelé Linéo. Le service Linéo comprend :

- Une offre de service améliorée avec des fréquences de 6 à 9 minutes (aux heures de pointe).
- Une amplitude accrue sur base de l'amplitude du métro et du tram (5h – minuit)
- Amélioration du confort notamment grâce à l'amélioration de l'information voyageurs via des bornes d'information aux arrêts et des écrans à l'intérieur de véhicules donnant des informations sur le réseau et les possibilités d'intermodalité aux arrêts.
- Aménagements facilitant la circulation des bus partout où il est possible de le faire et, dans certains cas, construction de site propre.

Enfin, une ligne Linéo est systématiquement raccordée à au moins une ligne de transports mode lourd.

Le Conseil Départemental de la Haute-Garonne indique que son programme routier est en pleine évolution. Une partie des voiries sera transmise à Toulouse Métropole. En revanche, le programme des lignes structurantes de transports en commun est communicable.

L'APUMP souhaiterait disposer d'un bilan des contrats d'axe afin d'améliorer la pertinence de cet outil. LE SMTC indique que ce bilan relève plutôt de l'initiative du SMEAT, dans le cadre des outils de suivi et d'évaluation du SCoT.

Le CODEV du Sicoval apprécie le travail effectué entre techniciens. Il regrette néanmoins le manque d'appropriation de ces sujets par les élus du Conseil Syndical du SMTC.

LE SMTC précise que le comité syndical sert à engager la collectivité sur des décisions stratégiques. Le bilan de la consultation a fait l'objet d'une présentation aux élus. Le SMTC travaillera à partir de janvier sur la territorialisation des actions.

Par ailleurs, Le Conseil Départemental de la Haute-Garonne s'interroge sur le contenu du support du Comité Partenarial de Suivi (réunissant les élus) le 16 décembre prochain.  
LE SMTC indique que le support de la Commission Partenariale de Suivi correspond à celui de la Commission Partenariale Technique, en plus synthétique.

LA DDT 31 souhaiterait que la modélisation du Projet Mobilités 2025/2030 soit abordée lors d'une Commission Partenariale Technique afin de partager les résultats des scénarios.

LE SMTC rappelle que le Projet Mobilités 2025/ 2030 ne sera pas élaboré à partir de plusieurs scénarios mais sur la base d'un projet politique, comme cela a été fait pour le PDU 2012. Des tests de sensibilité seront possibles sur des points particuliers. Par ailleurs, le SMTC indique qu'il ne lui semble pas opportun de présenter en CPT les principes de construction de la modélisation, qui sont très techniques. Le SMTC rappelle en dernier lieu que l'outil de modélisation Trafic est celui développé dans le cadre partenarial du SGGD. Il s'agit donc d'un outil partagé, utilisé par l'ensemble des partenaires. Concernant la modélisation Air, elle s'appuie également sur des outils partagés par les observatoires de la qualité de l'air.

Le CODEV de Toulouse Métropole s'interroge sur l'efficacité de certaines lignes Linéo (dont le parcours ou le nombre d'arrêts ne seraient pas optimaux) et insiste sur l'importance pour le SMTC de disposer d'un dossier technique solide avant de décider de la transformation d'une ligne en Linéo.

LE SMTC répond que des études techniques sont faites pour chaque Linéo, avec un programme d'opération et une enveloppe budgétaire. Le SMTC rappelle par ailleurs que le PDU fixe des orientations et n'a pas pour objet de détailler la faisabilité et l'efficacité de chaque projet.

Enfin, le CODEV de Toulouse Métropole rappelle le manque de franchissements de la Garonne au nord de la métropole. Le SMTC répond qu'un travail en partenariat avec les gestionnaires des voiries notamment est réalisé dans le cadre du Projet Mobilités 2025/2030.

#### **4. Prochaines étapes - suites de la démarche**

---

Le SMTC conclut la séance avec la présentation des prochaines étapes:

- Les commissions territoriales, qui se dérouleront en mars, dans quatre bassins de mobilité (la Ville de Toulouse étant associée à chaque bassin de mobilité). Les mois de janvier et février seront en partie consacrés à la préparation de ces commissions. Le SMTC tentera de cibler des associations représentatives du territoire à convier à ces commissions.
- Parallèlement, la poursuite des phases techniques du projet : modélisation trafic et air, annexe accessibilité, à partir de mars-avril, rédaction du Projet Mobilités 2025/2030, etc.
- De nouvelles commissions partenariales technique et de suivi auront lieu en juin 2016.
- La présentation du Projet Mobilités 2025/2030 et l'arrêt du projet, prévus en octobre 2016.