



Avis du Conseil départemental sur le projet Mobilités 2020-2025-2030, Plan de Déplacements Urbains soumis par Tisséo-SMTC

Le présent document constitue l'avis du Conseil départemental de la Haute-Garonne sur le projet « Mobilités 2020-2025-2030 » (révision n°2 du Plan de Déplacements Urbains) arrêté le 19 octobre 2016 par le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine (Tisséo-SMTC) et transmis le 28 novembre 2016 au Conseil départemental.

1. Rappel sur les objectifs et le contenu d'un Plan de Déplacements Urbains

Depuis le 30 décembre 1996 et l'adoption de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est obligatoire pour toute agglomération de plus de 100 000 habitants. L'objet du PDU est la planification à court et à moyen terme et l'organisation des déplacements à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine, qui en est le maître d'ouvrage.

Le Plan de Déplacements Urbains doit être compatible avec les objectifs stratégiques du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie de Midi-Pyrénées (SRCAE) approuvé le 29 juin 2012, les objectifs et actions du Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération toulousaine et les grands documents de planification urbaine que représentent les schémas de cohérence territoriale (SCoT) : ainsi le projet de PDU doit être compatible avec les orientations du SCoT de la grande agglomération toulousaine approuvé le 15 juin 2012.

Le plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. L'article L.1412-2 du Code des transports énumère les différents principes que doit respecter le PDU et qui sont notamment les suivants :

- l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé ;
- le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes dont la mobilité est réduite ;
- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
- la diminution du trafic automobile ;
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- l'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération ;
- l'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement ;
- l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales ;
- l'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;
- l'organisation d'une tarification et d'une billetterie intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
- la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Le Plan de déplacements urbains est soumis à enquête publique. Il s'impose aux décisions d'urbanisme (Plans locaux d'urbanisme) et à toute décision en matière d'infrastructure de transport. C'est donc un document de planification essentiel pour les politiques de transport et qui engage les collectivités dans la durée. Le Conseil départemental de la Haute-Garonne, qui soutient le développement des transports urbains toulousains de façon continue, est particulièrement attentif au contenu du projet de PDU arrêté par le SMTC le 19 octobre 2016.

2. Evolution de la planification des déplacements depuis 2001

Le premier PDU de l'agglomération toulousaine a été approuvé par le SMTC en 2001. Dans un contexte de développement économique et démographique soutenu, il est apparu nécessaire dès 2001 de remettre ce plan en chantier afin de répondre au défi du développement urbain et des besoins de déplacements nouveaux qu'il générait.

La première tentative de révision en 2003 marquait une ambition affichée en matière de projets d'investissements. Cependant, la difficulté à réunir les financements publics nécessaires à sa mise en œuvre n'a pas permis de mener à terme cette révision. C'est pourquoi le Conseil départemental appelle régulièrement de ses vœux une hiérarchisation des projets d'investissement inscrits au PDU afin de prioriser les réalisations et de donner aux partenaires publics une meilleure lisibilité dans la planification des projets.

La relance de la révision du PDU en 2008 a abouti à un projet arrêté le 24 janvier 2011 pour lequel le Conseil départemental de la Haute-Garonne a émis un avis favorable par délibération du 6 juin 2011. C'est sur la base de ce projet, approuvé en octobre 2012, que le Conseil départemental de la Haute-Garonne s'était engagé sur un plan de financement pluriannuel de 128 millions d'euros.

La convention de financement signée en 2011 pour 4 ans entre le Conseil départemental et le SMTC, prévoyait la réalisation des 6 projets de transports collectifs structurants :

- 3 projets de tramway,
- 2 projets de bus en site propre vers Portet-gare et Plaisance du Touch,
- 1 projet de métro : le prolongement de Ramonville à Labège-la Cadène.

Le 4 février 2015, le SMTC a décidé de mettre en révision le plan de déplacements urbains. Le document principal du PDU arrêté le 19 octobre 2016 justifie cette révision par la nécessité de répondre aux enjeux de la poursuite attendue du développement démographique et urbain de l'aire métropolitaine toulousaine et la nécessité de mener à bien de nouveaux projets de transports en commun avec plus particulièrement le projet de 3^{ème} ligne de métro.

3. Les enjeux de la mobilité urbaine toulousaine

L'agglomération toulousaine, en constant développement, compte 11 000 habitants supplémentaires chaque année du fait de sa forte attractivité économique et du dynamisme de l'ensemble des champs d'activité de la recherche, de l'industrie et de son pôle universitaire.

Elle se caractérise également par un fort étalement géographique : le ressort territorial du SMTC compte 108 communes depuis le 1^{er} janvier 2017, ce qui en fait l'un des plus étendu de France. La croissance de la couronne périurbaine s'est accélérée, passant de 1 000 habitants supplémentaires par an dans les années 70 à 3 000 dans les années 90 puis jusqu'à 6 000 habitants par an dans la période actuelle. Alors que les déplacements en voiture particulière ont diminué entre 2004 et 2013 dans Toulouse et la proche périphérie, l'enquête déplacements de 2013 a observé 100 000 déplacements supplémentaires en voiture particulière sur la même période dans la couronne périurbaine.

Aussi, face à ces constats, le Conseil départemental de la Haute-Garonne a délibéré le 28 juin 2016 pour préciser ses attentes par rapport au futur plan de déplacements urbains de l'agglomération toulousaine qui doit :

- programmer une offre de mobilité à la hauteur des besoins induits par l'attractivité de Toulouse et de son agglomération permettant de desservir efficacement les zones économiques et d'emplois,
- porter un développement équilibré des transports publics en permettant une desserte efficace irriguant tous les territoires, une intermodalité performante au-delà du centre de l'agglomération afin notamment de relier entre eux les territoires du périmètre des transports urbains,
- garantir une réalisation rapide des projets en raison de l'ampleur des enjeux sur les conditions de croissance, la qualité de la vie et la santé des habitants.

Le nouveau PDU doit permettre de porter un projet équilibré, partagé et stabilisé dans le temps. Il doit permettre la mise en œuvre de projets structurants et efficaces pour l'ensemble du périmètre urbain et assurer l'accessibilité à l'agglomération toulousaine pour les territoires périurbains de la grande couronne toulousaine.

Par délibération du 19 octobre 2016, le Conseil départemental a contribué au débat public sur le projet de troisième ligne de métro organisé par la Commission nationale du débat public du 12 septembre au 17 décembre 2016.

Il convient d'ailleurs de rappeler que la révision du PDU, dont le projet central consiste en la réalisation de la troisième ligne de métro, a été soumise au vote du comité syndical du SMTC le 19 octobre 2016, alors même que le débat public relatif à la troisième ligne de métro n'a été clôturé que le 17 décembre 2016. Les conclusions de la consultation citoyenne ne seront connues qu'à la fin du mois de janvier 2017.

4. Analyse détaillée du projet Mobilités 2020-2025-2030

De manière générale, certains documents cartographiques produits dans le PDU sont illisibles à cause du format de la mise en page (textes et légendes en particulier) et en rendent la lecture délicate.

4.1. Un diagnostic succinct et des objectifs revus à la baisse

Le diagnostic est très succinct et rentre trop peu dans des analyses territorialisées, excepté le secteur de Toulouse, les quartiers « politique de la ville » et les secteurs de projet. Il se concentre principalement sur les grandes tendances et sur le pôle urbain de Toulouse alors que le plan d'actions comprend de nombreuses actions territorialisées. Par ailleurs, l'observatoire du PDU avait produit beaucoup d'analyses qui auraient pu être reprises.

Le projet Mobilités prend insuffisamment en considération les territoires proches de l'InterSCoT qui ne sont pas inclus dans son périmètre alors qu'il fait le constat d'une attractivité forte de l'aire urbaine de Toulouse et que d'importants flux convergent vers le pôle urbain.

D'une manière générale, les grands objectifs du projet Mobilités sont non seulement moins ambitieux que ceux du PDU de 2012 mais également étalés dans le temps puisque définis désormais à un horizon 2030.

Ainsi, la part des transports en commun à l'horizon 2030 est évaluée (p. 198) de 17 à 19 % des déplacements tous modes contre 23 % des déplacements mécanisés en 2020 dans le PDU approuvé en 2012. De même, la part des déplacements cyclables est évaluée de 3 à 5 % en 2030 (contre 10 % en 2020 dans le PDU 2012). De plus, ces perspectives de parts modales ne constituent pas des objectifs mais le simple résultat de la modélisation des projets. **Ces résultats en retrait par rapport au plan de déplacements actuellement en vigueur, devraient interpeller les décideurs sur la capacité du projet de PDU à répondre aux enjeux de mobilité de la grande agglomération toulousaine.**

En effet, par rapport au PDU précédent, le réseau structurant de transports en commun s'appuie essentiellement sur la troisième ligne de métro et le réseau Linéo qui se substituent au développement du réseau tramway. La réalisation d'infrastructures de bus en site propre a été en grande partie abandonnée en faveur de la mise en service du réseau de bus Linéo, plus axé sur un objectif de niveau de service et d'amplitude que sur l'aménagement des voiries propre à garantir des temps de parcours réguliers.

L'objectif de diminution du trafic automobile, objectif fixé par la loi sur l'air de 1996 et figurant dans le PDU de 2012, n'est plus explicitement repris. Dans le domaine routier, le projet envisage désormais « l'optimisation », « l'amélioration », la « distribution » des flux routiers. Le « schéma de principe d'une évolution possible du réseau routier et de la politique de stationnement » (p.77) va même au-delà en proposant de nouveaux tronçons de « rocade ».

En ce qui concerne les objectifs en matière environnementale, il convient de rappeler qu'il existe une obligation légale faite aux maîtres d'ouvrage d'Eviter, de Réduire et de Compenser (ERC) l'impact de leurs projets sur les milieux naturels et non de « maîtriser, réduire et compenser » tel qu'il est écrit dans le projet Mobilités (p.47). En particulier, la création de nouveaux franchissements de la Garonne devra être analysée au regard de ce principe.

4.2. Partie opérationnelle : les 39 fiches actions

Regroupées en 3 grands leviers d'action, les 39 fiches actions détaillent les mesures proposées en matière de :

- report modal vers les transports collectifs et intermodalité (13 actions) ;
- report modal vers les modes actifs et partage de l'espace public (7 actions) ;
- cohérence urbanisme - mobilités (8 actions) ;
- organisation des réseaux routiers et des stationnements (11 actions).

Sur ces 39 actions, le Conseil départemental est cité comme partenaire potentiel pour 17 d'entre elles.

4.2.1 La prise en compte des attentes du Conseil départemental dans les projets de transports collectifs

Dans la délibération relative au nouveau plan de déplacements urbains adoptée à l'unanimité le 28 juin 2016, le Conseil départemental précisait les attentes suivantes :

- *« une troisième ligne de métro qui relie d'Est en Ouest, Colomiers gare à Labège la Cadène en passant par la gare Matabiau, Airbus Colomiers et Airbus défense & Space. »*

Le Conseil départemental note avec satisfaction que l'« itinéraire préférentiel » de la troisième ligne de métro (action 1 du PDU) intègre pleinement Colomiers gare et Labège La Cadène comme terminus du projet et ne fait plus allusion à des « extensions de périmètre » qui ont pu exister dans des documents de communication précédents. L'ambiguïté que nous avons pointée dans la motion débattue le 18 octobre 2016 semble donc levée sur ce point, même si le plan de financement (p.220) fait toujours apparaître la distinction en trois tronçons.

La date de mise en service est toujours envisagée en 2024, sans autre précision ni point d'étapes précis, ce qui génère un doute sur la soutenabilité du projet et sa réalisation dans les temps.

- *« le prolongement de la ligne B du métro de Ramonville à l'INPT assurant l'interconnexion entre la troisième ligne de métro et la ligne B sans rupture de charge » :*

Le prolongement, en métro et sans rupture de charge, de la ligne B, de Ramonville à l'INPT est bien prévu dans le projet (action 3 : interconnecter la ligne B à TAE). Le calendrier cible étant celui de TAE (2024), au vu du manque de précisions sur le calendrier de réalisation de TAE (cf. remarque précédente), des interrogations persistent sur la capacité à tenir ses délais de réalisation.

- *« Un maillage dense de l'ensemble du territoire avec une offre performante de bus Linéo notamment de Fenouillet à Portet et de Plaisance du Touch à l'Union dans un calendrier de réalisation précis et optimal »*

Le programme Linéo (action 7) prévoit la mise en service de dix lignes entre 2016 et 2020. Ce réseau permet de desservir la périphérie de Toulouse et de préserver et renforcer le niveau de desserte du réseau bus au bénéfice de tous les territoires de l'agglomération toulousaine, ce qui est un enjeu fort pour le Conseil

départemental, garant de l'équilibre du territoire. Les Linéo 1 (Sept-deniers – Balma) et 2 (Colomiers – Arènes) sont déjà en service et les travaux nécessaires à la réalisation du Linéo 3 entre Plaisance-du-Touch et Toulouse sont sur le point de commencer.

On peut toutefois regretter le manque d'ambition du concept Linéo concernant les aménagements d'infrastructures par rapport aux plateformes de bus en site propre réalisées dans le cadre du précédent PDU, plateformes qui sont les seules à permettre de garantir les temps de parcours et donc à permettre un report modal optimal.

De plus, sur 10 lignes Linéo, seule la Linéo 1 effectue un tracé complet traversant le centre ville, les autres lignes sont pour la plupart connectées au centre ville ou rabattues sur le métro, ne constituant pas réellement un réseau Linéo mais un faisceau de lignes de rabattement.

- *« La préservation et le renforcement du niveau de desserte du réseau de bus actuel afin d'irriguer tous les territoires »*

La hiérarchisation du réseau bus et son développement (actions 8 et 9) prévoient un réseau « Optimo » complémentaire au réseau Linéo susceptible de desservir les territoires périphériques de l'agglomération et notamment ceux de du SICOVAL, de la CAM et du SITPRT comme souhaité par notre collectivité, même si les calendriers de mise en place ne sont pas précisés.

La desserte de la CAM fait notamment l'objet d'une étude Linéo jusqu'à Muret (horizon 2025) qui n'était pas prévue dans les documents précédents.

- *« des garanties quant à la mise en œuvre d'une politique tarifaire des transports accessible et sociale »:*

En tant que chef de file de l'action sociale sur le département, le Conseil départemental est attaché à la mise en œuvre d'une politique tarifaire des transports accessible et sociale. Il reste ainsi très attentif aux critères de déploiement de la nouvelle tarification décrits dans l'action 11 du PDU. Les objectifs annoncés : « faciliter l'accès aux transports en commun à tous » ne se traduisent pas dans les faits puisque le SMTC a adopté le 19 octobre 2016 un projet de tarification qui limite désormais l'abonnement mensuel à 10 € pour les seuls étudiants et non plus pour l'ensemble des moins de 26 ans.

Par délibération du 18 octobre 2016, le Conseil départemental avait manifesté son opposition à ce projet alors en gestation.

- *« une réalisation publique des travaux, confortant les équipes de SMTC-Tisséo et de la SMAT (Société de la mobilité de l'agglomération toulousaine) dans leurs missions historiques »*
- *« la confirmation du rôle de la régie Tisséo-EPIC dans la gestion publique et l'exploitation du réseau de transports urbains »*

Le projet de PDU ne prévoit aucun engagement en faveur d'une maîtrise d'œuvre publique des études, ni de l'exploitation des transports en commun toulousains. Bien que cela ne signifie pas une remise en cause des institutions actuelles, on peut regretter que sur ce point, l'autorité organisatrice de la Mobilité n'ait pas souhaité réaffirmer la place d'une gestion publique.

Par ailleurs, le thème de l'intermodalité entre les réseaux, élément indispensable à l'efficacité de la chaîne de déplacements, est traité aux travers des actions 6 et 18 du PDU. Sur cette dernière, les pôles d'échanges utilisés par le réseau Arc-en-Ciel ou envisagés dans notre schéma départemental sont bien pris en considération dans le document du SMTC. Un travail d'échanges techniques est d'ailleurs en cours sur ce point entre le Conseil départemental et Tisséo-SMTC.

Toutefois, le Schéma départemental des transports collectifs (SDTC) pourrait être explicitement cité (notamment page 55) parmi les « les synergies du Projet Mobilités 2020-2025-2030 avec d'autres plans et programmes ». Il est à signaler que, plus que de synergie, il faudrait parler de compatibilité, car excepté les plans climat territoriaux, ces documents sont ou seront opposables au PDU.

4.2.2 La prise en compte des attentes du Conseil départemental dans les projets sur les modes actifs (vélos, marche) et la mobilité partagée

Parmi les actions, celles relevant de la thématique « 2 roues » et environnement sont principalement les suivantes :

- Action n° 14 : mettre en œuvre un schéma cyclable de l'agglomération, avec la réalisation d'un maillage complémentaire (+ 140 km d'ici 2020) qui doit gérer les « points noirs » au niveau des infrastructures, les discontinuités, prévoir un schéma des parkings vélos et de nouveaux services (entretien, gardiennage), ainsi qu'un volet communication.

Cette action prévoit également la réalisation d'un réseau express de 5 à 20 km, sans itinéraire précis, qui s'appuierait notamment sur les voies vertes existantes, le canal du Midi, « circulaire aéronautique » et la Via Garona. On peut s'interroger sur la compatibilité de ce réseau express et l'aspect multi usages du Canal du Midi par exemple (familles, piétons, poussettes...) ou de Via Garona si cette dernière a un lien avec « Via Garona – sentier de randonnée pédestre » qui lui n'est pas cyclable. Il convient également de ne pas oublier les contraintes liées au classement des abords du Canal du Midi (action en cours).

Il est également mentionné la poursuite de l'offre « Vélô Toulouse » et d'un système complémentaire (à définir) pour des zones moins denses et pour lesquelles l'offre actuelle de « Vélô Toulouse » est non pertinente.

La prise en compte du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables de la Haute-Garonne est mentionnée, ainsi qu'un partenariat avec le Département pour définir la politique cyclable de l'agglomération.

- Action n°18 : améliorer la multimodalité dans les pôles d'échanges, en proposant pour les vélos des stations sécurisées (parcs vélos, arceaux protégés, etc.), des continuités piétonnières, des bornes électriques et des interconnexions avec les transports en commun, le covoiturage. Le Département apparaît comme partenaire de cette action, sans plus de précision.

- Action n° 19 : dynamiser le développement des plans de mobilités. Le SMTC souhaite poursuivre les plans de mobilités et élargir son offre vers du conseil en mobilité, des mises à disposition de vélo, le covoiturage auprès des entreprises et communes de son ressort territorial.

- Action n°20 : préparer l'avenir en favorisant l'innovation en faveur des modes actifs : accompagner et soutenir la mobilité partagée (vélo partage, covoiturage, glisse urbaine), proposer des services connectés, adaptés aux personnes à mobilité réduite. Là aussi le Département apparaît comme partenaire, sans plus de précisions.

Du point de vue environnemental, l'ensemble de ces actions doit permettre de passer, entre 2013 et 2030, d'une part modale du vélo de 2% à 5%, de 23 à 25% pour la marche et diminuer les gaz à effet de serre en passant de 4.4 TeqCO₂ / habitant à 3.8 TeqCO₂ / habitant.

En synthèse, on peut souligner que la présentation des actions reste souvent peu détaillée, mais ne semble pas montrer d'incompatibilité majeure avec le Schéma directeur des itinéraires cyclables du département.

Sur les propositions du PDU en faveur des modes doux de déplacements, les politiques affichées semblent cohérentes, mais parfois trop peu détaillées par exemple sur la résorption des discontinuités des pistes cyclables ou l'amélioration du cheminement piétonnier qui semble se restreindre aux centres villes.

4.2.3 La prise en compte des attentes du Conseil départemental dans les projets en faveur d'un usage modéré de la voiture

Les préconisations du Schéma directeur routier départemental 2014-2024 ne sont pas intégrées dans le document, ce qui nuit à une vision cohérente de l'organisation de la voirie à l'échelle de l'agglomération (page 45) et de la hiérarchisation des réseaux (action 31- page 163).

Cette action 31 « Mettre en œuvre un schéma directeur des voiries » figurait déjà dans le précédent PDU, mais n'a fait l'objet d'aucune réflexion particulière à notre connaissance. Elle doit constituer une priorité du présent projet de mobilités au regard du nouveau contexte de répartition des compétences voirie, si l'on veut préserver la cohérence et la continuité des différents réseaux (national, départemental et métropolitain).

Il est fait référence à un projet de franchissement de la Garonne au nord qui ne relève pas du périmètre de compétence du SMTC (p.161 et 167). Par ailleurs, un tel projet n'est pas mentionné dans le SCoT du nord Toulousain.

En ce qui concerne la voirie, certains « projets routiers pour améliorer l'accessibilité des territoires » (p.35) sont repris par le projet de Plan Pluriannuel d'Investissement sur les Routes Départementales (PPIRD) :

- RD 3, suppression du passage à niveau 19 à MURET,
- RD 79, suppression du passage à niveau 196 à ESCALQUENS,
- RD 630, déviation de BESSIERES,
- RD 37, déviation de SAINT-LYS,
- RD 74, amélioration de l'accès au collège du VERNET,
- RD 916, amélioration ponctuelle de carrefours,
- RD 622, déviation de REVEL,
- RD 916, prolongement vers ESCALQUENS.

A contrario, dans le cadre du transfert du réseau routier départemental sur le périmètre de Toulouse Métropole, les autres projets ne relèvent plus de la compétence du Conseil départemental. Il reviendra à Toulouse Métropole de confirmer leur maintien et de préciser les conditions de leur réalisation. Il s'agit notamment des projets suivants :

- voie du canal SAINT MARTORY,
- RD 902, déviation de SEIHL et AUSSONNE,
- RD 929, franchissement nord Garonne et liaison RD 2 – RD 820 – A 62 (Eurocentre).
- déviation de la RD 23,
- RD 924, liaison entre la déviation de LEGUEVIN et la RD 632, la liaison entre la RN124 et la RD 24 étant réalisée sous maîtrise d'ouvrage de Plaisance du Touch,

Page 47, dans l'expression des grands objectifs du Projet Mobilités, il est réaffirmé que « le réseau routier doit également avoir un rôle pour l'accès à l'agglomération et à la distribution des flux vers les centres d'intérêt. Un maillage du réseau structurant en lien avec le développement urbain et réduisant le nombre de coupures par de nouveaux franchissements apparaît comme essentiel aux besoins fonctionnels de l'agglomération ». Cette confirmation de la place de l'automobile dans l'organisation de la mobilité constitue une évolution notable par rapport au précédent PDU qui tendait à maîtriser l'usage de la voiture particulière et à diminuer le trafic automobile, ce qui est à contre courant des enjeux rappelés à l'occasion des COP 21 et 22 en matière de diminution d'émission des gaz à effet de serre.

Au-delà de la première couronne, il conviendrait aussi de préciser les dispositions à mettre en œuvre pour ne pas pénaliser l'accessibilité à l'agglomération toulousaine pour le reste du territoire haut-garonnais.

Cette vision globale est d'autant plus nécessaire que le projet s'appuie sur le levier de l'optimisation du réseau existant pour compenser les effets des impacts des reports de trafics au niveau du périphérique que le seul report modal ne pourra absorber, notamment pour les nombreux flux de périphérie à périphérie. Sur ce dernier point, l'articulation de l'action n°32 « Améliorer les liaisons routières de périphérie à périphérie » par rapport aux réflexions menées dans le cadre de la construction d'une vision prospective multimodale sur l'aire métropolitaine toulousaine est à clarifier. Cette action devra nécessairement prendre en compte les orientations et les projets du PPIRD.

Le lien avec les actions du Conseil départemental est toutefois identifié en matière de covoiturage dans l'action n°29 : dynamiser l'usage de la voiture partagée : covoiturage, autopartage, schéma directeur d'aménagement d'aires et spots de covoiturage. Des échanges récents ont eu lieu avec le SMTC sur ce sujet, notamment pour le développement de spots de covoiturage sur le territoire du SICOVAL.

Pour réduire les nuisances sonores et atmosphériques générées par le transport routier, l'action n°35 prévoit un plan de modération des vitesses de circulation sur l'ensemble des principales voiries. Dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère, le Conseil départemental avait demandé qu'une étude soit menée pour démontrer l'efficacité de la réduction de la vitesse sur les émissions de polluants.

4.2.4 La prise en compte des attentes du Conseil départemental en matière d'accessibilité

L'annexe accessibilité du PDU présente la stratégie de mise en accessibilité des services de transports et de la voirie à l'échelle de la grande agglomération toulousaine. Elle détaille les engagements respectifs des différentes collectivités et autorités compétentes au niveau des transports en commun à travers les Schémas Directeurs d'Accessibilité – Agendas d'Accessibilité Programmée (SDA - Ad'Ap) ainsi que de la voirie et des espaces publics à travers les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE).

Le Conseil départemental a apporté sa contribution à l'élaboration de ce document pour la partie qui le concerne : la présentation de son Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée pour le réseau de transport interurbain Arc-en-Ciel approuvé par arrêté préfectoral du 30 mai 2016. Les actions du programme du Département sont décrites dans le document.

Les SDA - Ad'ap de Tisséo et de la Région Midi-Pyrénées sont également présentés pour leurs réseaux de transports respectifs.

Les différentes autorités doivent travailler en concertation pour rendre le transport en commun accessible à tous et pour qu'il y ait une cohérence dans la continuité de la chaîne de transport : des arrêts peuvent être communs aux trois réseaux et les points de convergence des réseaux doivent être accessibles pour faciliter les déplacements et les connexions. De même, la réalisation de cheminements accessibles est essentielle pour l'accessibilité des réseaux de transport en commun.

4.3 Le financement et la mise en œuvre du PDU

Le PDU ne présente qu'une synthèse sommaire (en page 231) des coûts de l'ensemble des mesures proposées qui n'apporte qu'une vision relative des coûts d'investissements consentis selon les modes de transport.

Seul est chiffré de manière synthétique le programme de transports urbains.

4.3.1 Le financement des projets de transports urbains

Pour la partie transports collectifs, le montant total des investissements à financer sur la période se monte à 3,8 milliards d'euros. La troisième ligne de métro absorbera 56 % de cette enveloppe. Les 44 % restants seront affectés notamment au doublement de la ligne A du métro, au téléphérique urbain, à l'accessibilité et au renouvellement des bus. Le plan de financement correspondant, décrit en page 220 du document, mériterait d'être plus précis sur les projets et ventilé par année.

Le coût de la « branche aéroport » de la troisième ligne de métro, évalué à 110 M€, n'est pas intégré dans ce plan de financement.

Dans le graphique de répartition des sources de financement (p.221), les 171 M€ provenant de « financements spécifiques de l'Etat, autres collectivités, optimisation » ne sont pas explicités. De plus, il fait apparaître de manière prépondérante la contribution des collectivités membres de Tisséo (Toulouse Métropole, Communauté d'agglomération du muretain – CAM, et Syndicat intercommunal des transports de la région toulousaine – SITPRT) et notamment celle de Toulouse Métropole (2 843 M€ sur la période), alors

que cette part comprend une partie de contribution directe des collectivités mais également une partie d'emprunts contractés par le SMTC.

Le montant des emprunts n'est pas précisé, pas plus que l'évolution des contributions des collectivités membres. Sur la section de fonctionnement, l'augmentation du versement transport (VT) est censée couvrir celle des charges d'exploitation du réseau (p. 218), mais des données manquent pour apprécier l'évolution des autres recettes. Ainsi, l'hypothèse de variation des recettes commerciales issues de la vente des tickets est de -1,5 % par an (p. 219) alors qu'en parallèle la nouvelle tarification devrait faire augmenter ce montant et que l'évolution de la fréquentation sur la période est estimée à +44%.

La mise en œuvre de ce plan de financement repose sur des outils non précisés : un « protocole territorial de financement » pour la part concernant les collectivités et un « protocole partenarial d'accompagnement » avec les « partenaires institutionnels et économiques ».

4.3.2 Le financement des grands projets de transports ferroviaires et des études prospectives

Le PDU évoque en page 224 les projets d'aménagement sur les différentes branches de l'étoile ferroviaire de Toulouse. La présentation des plans de financement des différents projets est confuse et ne permet pas de déterminer quel est exactement le coût de l'aménagement de l'étoile ferroviaire. De plus, ces projets s'inscrivent pour la plupart dans le cadre des travaux nécessaires à l'arrivée de la LGV Bordeaux-Toulouse.

Le Département de la Haute-Garonne n'a pas été sollicité pour le financement des projets de modernisation du nœud ferroviaire de Toulouse.

Il participe au financement des études d'avant-projet de la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse et aux études multimodales pour l'amélioration de l'accessibilité de l'aire urbaine toulousaine.

4.3.3 Le financement des modes doux

Pour les modes doux, le projet de PDU indique qu'une partie des pistes cyclables sera financée par les intercommunalités et notamment via les subventions que le Conseil départemental leur accorde avec la mention d'un taux de 10% à 50% (p. 220). Toutefois, un nouveau règlement des aménagements cyclables a été adopté, et appliquera de nouveaux critères tels que le plafonnement de la subvention par type de projet et des tranches de travaux. La mention d'un taux d'aide du Conseil Départemental de 10 à 50% n'est donc plus d'actualité.

4.3.4 Le financement des projets de voirie

Le PDU ne présente pas de synthèse globale sur l'ensemble des projets routiers prévus à l'horizon 2030.

Les estimations financières des projets routiers départementaux sont à revoir au regard du PPIRD.

5. En synthèse

5.1 Des points de satisfaction

- la prise en compte d'un tracé de référence de la troisième ligne de métro de Colomiers-gare jusqu'à Labège-la-Cadène.
- l'intégration de la connexion métro entre la ligne B et la future troisième ligne.
- la prise en compte des besoins de desserte des intercommunalités périphériques par la mise en place du programme Linéo en première partie de programme, même si on peut regretter la disparition des projets plus ambitieux de bus en site propre inscrits dans la précédente version du PDU et le rabattement trop systématique en périphérie du centre ville.
- La prise en compte des politiques menées en concertation avec notre collectivité dans le domaine de l'accessibilité, de l'intermodalité, de l'information voyageurs ou du covoiturage.

5.2 Des éléments à compléter ou détailler

- un plan de financement à stabiliser et avec un manque de détail sur la durée du programme et sur certaines données fondamentales : évolution dans le temps de recettes commerciales, des contributions des collectivités, de l'emprunt.
- une intégration plus complète des politiques publiques exercées sur la zone d'étude du PDU par le Conseil départemental : Schéma départemental des transports collectifs, Schéma directeur routier départemental, schéma directeur des itinéraires cyclables, contrats de territoire.
- des informations à mettre à jour sur les aides départementales en matière d'itinéraires cyclables, la maîtrise d'ouvrage et le coût de certains projets de voirie, les données de l'observatoire du PDU, annexé au document principal, relatives au réseau interurbain Arc-en-ciel.
- des interfaces de projets avec les territoires limitrophes de la zone d'étude à améliorer.

5.3 Des réserves

- le projet affiche une politique moins ambitieuse en matière de développement des transports alternatifs à l'automobile à travers des objectifs de reports modaux qui semblent plus faibles que ceux du PDU de 2012 et repoussés à 2030, mais également une politique de développement de nouvelles liaisons routières transversales.
- il se focalise principalement sur le pôle urbain toulousain, à l'instar du projet de la 3^{ème} ligne de métro, au détriment de sa couronne périurbaine.
- la nouvelle tarification proposée ne doit pas éloigner les publics les plus fragiles de l'accès aux transports qui est un droit primordial dans notre société actuelle.
- le rôle de la régie Tisséo-EPIC dans la gestion publique et l'exploitation du réseau de transports urbains doit être confirmé.
- une réalisation publique des études et des travaux, confortant les équipes de Tisséo-SMTC et de la SMAT (Société de la mobilité de l'agglomération toulousaine) dans leurs missions historiques doit être affirmée.

5.4 Des éléments clés complémentaires à rappeler

Outre les points précédents relevant de l'analyse du document, il est également nécessaire de rappeler les éléments clés de la politique transport du Conseil départemental au niveau du territoire de l'agglomération toulousaine :

- que le projet de PDU englobe 7 communes qui ne relèvent pas du ressort territorial de Tisséo mais de la compétence transport interurbain ;
- que dans le seul périmètre des transports urbains de l'agglomération toulousaine, le Conseil départemental finance chaque année 19,4 millions d'euros en faveur du transport scolaire gratuit et 3 millions pour le transport des bénéficiaires de gratuités sociales ;

- que face au constat de la disparité des parts de transport collectif entre le cœur de ville et les territoires périphériques, le Conseil départemental promeut une prise en considération accrue des problématiques de déplacements à l'échelle de l'agglomération afin de garantir les grands équilibres entre les territoires ;
- que le Conseil départemental a défini en 2010 un schéma départemental de transports collectifs, qui a permis au transport interurbain de répondre massivement à la demande nouvelle des actifs en développant une offre adaptée, notamment grâce aux lignes express Hop! connectées aux lignes de métro ;
- que la création des lignes express sur le réseau Arc-en-Ciel et la révision tarifaire visant à une plus grande attractivité, constituent une prise en compte des besoins de déplacement d'une population qui a voulu ou a dû se loger dans le périurbain, le rurbain, le rural et qui se rend chaque jour dans le cœur de l'agglomération pour des raisons d'abord économiques ;
- que Toulouse elle-même a besoin d'un transport collectif interurbain performant, afin de réduire le flux automobile qui chaque jour aboutit sur ses liaisons routières ;
- que, dans un souci de mutualisation des efforts en matière de transport public sur le territoire de Tisséo, le Conseil départemental a délibéré le 24 juin 2015 afin de permettre l'usage du réseau Arc-en-ciel pour des trajets à l'intérieur du périmètre des transports urbains, dans la limite des places disponibles et du réseau existant et qu'un travail en partenariat serait souhaitable afin d'améliorer encore la synergie entre les deux réseaux, pour en obtenir une utilisation plus optimale ;
- que le Conseil départemental a proposé le 28 juin 2016 de mobiliser jusqu'à 201 millions d'euros pour permettre la mise en œuvre de projets structurants et efficaces pour chacun des territoires dont le SMTC est l'émanation - Toulouse Métropole, la Communauté d'agglomération du SICOVAL, le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine (SITPRT) et la Communauté d'agglomération du Muretain (CAM).