

Monsieur le Maire informe le Conseil qu'il a été saisi par le Syndicat Mixte des transports en commun/TISSEO dans le cadre du projet Mobilités 2020-2025-2030, valant révision du Plan de Déplacement Urbain (PDU), au titre de la Consultation des Personnes Publiques Associés.

Vous trouverez ci-dessous les éléments de présentation de ce dossier transmis par le SMTC/TISSEO et résumés en 1<sup>ère</sup> partie.

Dans une seconde partie, l'avis proposé au Conseil Municipal.

Cette seconde partie est structurée de la façon suivante :

- A) **La nécessité de compléter le PDU dans le cadre d'un plan d'urgence à 4 ans.**
- B) Position sur la 3<sup>ème</sup> ligne du métro.
- C) Les demandes spécifiques à notre Commune.

⇒ **1ère partie : Présentation du projet mobilité par le SMTC/TISSEO**

Monsieur le Maire rappelle qu'en France, toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants doivent disposer d'un plan de déplacements urbains dont les principes régissent l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement.

La Grande Agglomération Toulousaine, forte à ce jour de plus d'1 million d'habitants, dispose d'un PDU depuis 2001, révisé une première fois en 2012. Ces précédents plans ont notamment permis la réalisation des grandes infrastructures de déplacements.

Le SMTC / TISSEO a décidé d'initier une nouvelle révision afin de répondre aux objectifs suivants :

- La poursuite attendue du développement démographique et urbain de l'aire métropolitaine toulousaine.
- Le maintien du dynamisme économique.
- Les nouvelles formes de mobilités partagées et collaboratives rendues possibles par les nouveaux outils d'information et de communication.
- Un cadre législatif en forte évolution et permettant la libéralisation des transports.
- La nécessité de mener à bien de nouveaux projets de transports en commun structurants et capacitaires répondant à l'augmentation de la demande de déplacements, avec plus particulièrement le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro et la poursuite du maillage du réseau structurant (interconnexion ligne B - 3<sup>ème</sup> ligne de métro, extension tramway, téléphérique urbain sud, réseau Linéo...).
- La prise en compte de la lutte contre le réchauffement climatique et des conséquences en matière de santé publique.

Il apparaît ainsi nécessaire d'adapter la stratégie mobilité et de faire évoluer le PDU en vigueur sur la grande agglomération toulousaine.

Le SMTC et ses partenaires se mobilisent d'ores et déjà sur la mise en œuvre des actions répondant aux besoins quotidiens de mobilité des habitants de la grande agglomération toulousaine :

- Etudes de faisabilité des nouveaux projets de transports en commun structurants enclenchées : 3<sup>ème</sup> ligne, ceinture sud, téléphérique urbain sud.

- Programmation du passage à 52 m de la ligne A du métro (les travaux auront lieu en 2017, 2018 et 2019), du réseau Linéo (les 10 lignes seront déployées d'ici 2020), de l'extension des parkings relais.
- Poursuite des aménagements cyclables (+140 km d'itinéraires cyclables programmés de Toulouse Métropole).
- Poursuite de la mise en accessibilité des réseaux (programmes d'investissements actés de la région, du Département et du SMTC).
- Déploiement des services de covoiturage et de l'accompagnement aux entreprises des plans de mobilité.
- Réflexion sur l'élaboration des premiers pactes urbains.
- Démarrage d'études multimodales routières pour améliorer les conditions de circulation.
- Travaux et échanges en cours avec des partenariats SMTC/public-privé pour expérimenter des pistes d'innovation.

Le SMTC précise les points essentiels à retenir :

- Une gouvernance partenariale nécessaire à la réussite du projet Mobilités 2020/2025/2030
- Le maintien des commissions partenariales assurant un cadre de cohérence politique dans la mise en œuvre des actions et permettant d'accompagner les évolutions de gouvernance territoriale.
- La pérennisation des commissions territoriales permettant une appropriation des différents acteurs des territoires et une adaptation du plan d'actions du Projet Mobilités aux spécificités territoriales.
- Une ouverture partenariale vers les CODEV, le monde associatif et les acteurs du monde économique.

Des outils de suivi et d'évaluation qui s'adapteront et qui seront davantage partagés :

- Une adaptation de l'observatoire du PDU au nouveau plan d'actions.
- Une actualisation du compte déplacements à programmer.

⇒ **Seconde partie : Les réserves et les demandes de la Commune de Brax**

En sa qualité de personne publique associée, la commune de Brax doit émettre un avis sur ce projet.

Monsieur le Maire propose d'intégrer dans la révision du PDU les éléments majeurs suivants :

- A) *La nécessité de compléter le PDU avec un plan d'urgence à 4 ans préconisé par le CODEV.*
1. Ce plan doit **permettre une diminution sensible de la thrombose actuelle, notamment pour la rocade Toulousaine et les grands axes radiaux d'accès à cette rocade.**
  2. Ce plan doit viser au respect des obligations des divers plans qualité de l'air/santé/énergie à l'horizon 2020/2021 à savoir le Plan de Protection de l'Atmosphère, le Schéma Régional Climat Air Energie et les plans afférents.
  3. Un plan d'urgence de développement fort du co-voiturage, du renforcement de l'usage des transports en commun, et d'une politique volontariste pour développer les déplacements doux notamment en vélo.

B) *Position sur la 3<sup>ème</sup> ligne du métro :*

Le Conseil Municipal approuve le principe de doter l'agglomération toulousaine d'une 3<sup>ème</sup> ligne de métro. Le métro est en effet le moyen de transport le plus capacitaire et une 3<sup>ème</sup> ligne permettra d'absorber une partie des 500 000 déplacements-jour supplémentaires prévus d'ici 2025 (entre 150000 et 200000 déplacements prévus sur cette ligne).

Cependant, le Conseil Municipal émet les six réserves suivantes :

1. **Prise en compte de l'avis de la CNDP** : La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a lancé une vaste consultation pour converger vers des recommandations relatives à ce projet de métro. Le calendrier de restitution de ce débat public ne permet pas de prendre en compte ces recommandations avant que le PDU ne soit soumis à approbation des communes de la Métropole. Il est regrettable que les personnes publiques associées, auxquelles il est demandé de se positionner sur le PDU, n'aient pas pu prendre connaissance de ces recommandations avant la rédaction du présent avis.
2. **Soutenabilité financière** : Le Conseil Municipal souhaite que la soutenabilité du quasi doublement de la contribution de Toulouse Métropole au budget annuel du SMTC à horizon 2025, passant de 100 millions d'euros annuels à 180, soit démontrée plus finement, notamment par une étude plus globale de l'évolution du budget général de Toulouse Métropole à horizon 2025.
3. **Répartir les efforts des financeurs** : Le Conseil Municipal constate que la clé de répartition actuelle des recettes du SMTC entre les trois principales sources de financement (versement transport des entreprises, contributions des collectivités territoriales, recettes commerciales) sera, dans le projet tel qu'il est présenté, considérablement modifiée avec une progression de près de 10 points de la contribution des collectivités et, notamment de Toulouse Métropole et, une baisse équivalente de la participation des entreprises. Le Conseil Municipal souhaite qu'un mécanisme soit mis en place pour maintenir cette clé de répartition actuelle afin d'alléger la charge supportée par les collectivités, donc par l'impôt des ménages.
4. **Un projet qui doit être phasé** : Relier le nord-ouest toulousain (Airbus, zone aéroportuaire) avec la zone de Matabiau est un invariant du projet. L'opportunité réelle de traverser des quartiers à faible potentiel de développement urbain, comme la Côte Pavée, est à interroger. Enfin, devant l'ampleur du projet (28 km et 2,4 milliards d'€), le Conseil Municipal propose que soit étudié un phasage du projet, avec un engagement sur une première phase Matabiau - Colomiers qui ferait l'objet d'un engagement au sein du Projet Mobilité.

De plus, afin de ne pas pénaliser le SICOVAL et les déplacements liés au franchissement de la rocade, le Conseil Municipal demande, toujours dans le cadre d'un phasage du projet (tronçon Colomiers/Matabiau), l'étude du prolongement de la ligne B ou une dérivation de cette même ligne vers Montaudran et Labège. Cette solution semble largement plus rapide à mettre en œuvre et beaucoup moins onéreuse.

5. **Pour une évaluation indépendante du projet** : Le Conseil Municipal soutient les pré-conclusions de la CNDP qui indiquent que des propositions de trajets alternatifs doivent être étudiées. Le tracé de la ligne doit également faire l'objet d'une évaluation indépendante, notamment par des organismes nationaux du type IFSTTAR ou CERTU.
6. **Projet Urbain et projet Mobilité** : Le projet de troisième ligne induit un projet d'aménagement urbain qui se fera autour du trajet retenu. Le projet de 3<sup>ème</sup> ligne doit donc être mené en articulation totale avec la vision d'un développement urbain

réfléchi et harmonieux. Le Conseil Municipal souhaite donc interroger le SMTC sur cette articulation avec le SCOT de l'agglomération toulousaine.

C) *Les demandes spécifiques à notre Commune :*

- **Une politique des transports permettant un accès à Toulouse et sa périphérie pendant les heures de pointe pour les trajets domicile-travail.**

Les études montrent que la croissance démographique est plus particulièrement prégnante sur les communes de l'ouest de Toulouse Métropole mais également les intercommunalités voisines y compris du Gers.

De plus, de nouveaux projets sont prévus le long de cette nationale 124 comme le nouveau lycée de Pibrac et le projet commercial Val Tolosa dont le trafic prévu sera d'environ 20.000 véhicules supplémentaires par jour pour ce dernier projet.

La circulation automobile est saturée sur toutes les communes de ce secteur en raison des trajets domicile/travail sur les heures de pointe générant des coûts majeurs pour les collectivités et les entreprises, voire sur la santé des usagers.

La thrombose routière constatée tous les matins et tous les soirs démontrent le déficit des équilibres des infrastructures de transport au regard du développement urbain sur l'ouest.

La concertation entre les intercommunalités et la Métropole doit être renforcée afin d'arbitrer les aménagements commerciaux et industriels, ainsi que le développement de l'habitat en cohérence avec le PDU.

- **Une cohérence des politiques de développement des voiries communales au regard du PDU.**

En raison de l'historique des budgets communaux, la répartition des budgets métropolitains reste non harmonisée créant des déséquilibres en termes de qualité des infrastructures. Il convient de réévaluer la politique de répartition de ces budgets comme cela l'a été fait, par exemple, pour les projets d'assainissement.

Un budget cohérent de la Métropole pour la commune de Brax permettrait de :

- Disposer d'études de plans de circulation par commune permettant des investissements au regard de critères factuels
- Réaménager et sécuriser le carrefour au croisement de la D24 et D24C qui faisait partie des projets du Conseil Départemental jusqu'à décembre
- D'aménager une plateforme multimodale comprenant des travaux de voirie à la gare en prévision de l'accueil du terminus du bus de la ligne 32 et de renforcer la capacité des parkings

- **Le TER : un outil de transport en commun à développer :**

La ligne Toulouse - Auch constitue une opportunité mais qui nécessite de disposer d'investissements supplémentaires avec le soutien du Conseil Régional. Entre 300 et 400 Braxéens utilisent quotidiennement le TER. Cependant cet outil de transport est sous-utilisé, en démontre la part modale voiture particulière qui est supérieure à 75% (enquête ménage 2013).

Il est nécessaire de revoir le cadencement, la fréquence journalière pour éviter de se retrouver sans transport disponible depuis ou jusqu'à Brax pendant les heures creuses ou après 21h.

- **Un billet unique et une tarification incitant le transport en commun.**

La carte Pastel permet un accès quotidien à la ligne Auch - Toulouse.

Cependant le ticket unique ponctuel n'a pas été mis en place. Ainsi un voyageur qui se rend à Toulouse se doit de prendre un ticket SNCF jusqu'à Colomiers, puis

descendre sur le quai afin de payer/valider son titre de transport TISSEO afin de poursuivre son trajet.

Une tarification unique TISSEO est requise comme cela est le cas depuis la gare de Colomiers pour favoriser ce mode de transport.

Il est à noter qu'en raison des problèmes rencontrés dus aux fréquences et à la tarification, de très nombreux Braxéens prennent leur voiture pour se rendre à Colomiers ou aux Arènes.

- **Une réévaluation du service de la ligne TISSEO 32 Colomiers – Brax :**

Il convient de :

- renforcer l'attractivité de la ligne 32 en la rendant complémentaire du TER en termes de fréquence.
- prolonger le terminus jusqu'à la gare de Brax pour assurer l'intermodalité avec le TER.
- de modifier le trajet en prévision des besoins de transport vers le lycée de Pibrac.

- **Privilégier les sites propres pour les transports en commun afin d'améliorer les performances et l'usage des Transports en commun**

L'attractivité des transports en commun par bus ne peut être assuré que si ces derniers circulent en site propre sur des voies dédiées.

L'investissement sur les infrastructures de transport doivent privilégier ces aménagements pour assurer le rabattement des transport vers des lignes structurantes de la Métropole.

- **Développer les Politiques Publiques en faveur de la pratique du vélo.**

Plus de 50% des trajets de moins de 3 km s'effectuent en véhicules motorisés.

De plus en plus de personnes privilégient l'usage du vélo pour leur trajet domicile/travail alors que l'aménagement des infrastructures nécessite des investissements importants afin de :

- Réaliser le plan cyclable voulu par la Commune : Sécuriser, sensibiliser, informer, lier et relier le lycée de Pibrac puis Colomiers et Toulouse.
- Renforcer le maillage des itinéraires cyclables intramuros et intercommunaux par une programmation des équipements sur le budget pluriannuel Métropolitain prévu pour la réalisation du schéma cyclable : identifier et réaliser 3 itinéraires cyclables sans discontinuité et d'un « itinéraire Métro ».

- **Soutenir toutes les formes de déplacements doux**

Les déplacements intramuros au sein de la ville de Brax requièrent des budgets plus conséquents au regard des enveloppes budgétaires actuelles afin de se retrouver dans les standards des communes urbaines de la Métropole.

Des besoins émergent également pour des déplacements de loisirs afin de permettre aux Métropolitains :

- l'accès au massif forestier de Bouconne depuis la gare de Brax
- des déplacements le long du bassin versant du Courbet dans la continuité du parcours de Saint Jacques de Compostelle de Toulouse à Pujaudran via Lèguevin