

N°2017.01.07

DEPARTEMENT  
de la  
HAUTE GARONNE

Convocation du

5 décembre 2016

Nombre de  
Membres  
en exercice  
34

Nombre de  
Membres  
titulaires présents  
23

Nombre de  
Membres  
suppléants  
présents  
0

Nombre de  
Membres  
avant donné  
pouvoir  
0

EXTRAIT DU REGISTRE  
DES  
DELIBERATIONS  
DU  
SYNDICAT INTERCOMMUNAL  
DES  
TRANSPORTS PUBLICS  
DE LA REGION TOULOUSAINNE

**SEANCE DU Mardi 17 janvier 2017**

**OBJET : Position du SITPRT sur le PDU**

Le mardi 17 janvier à 18h30, le Comité Syndical du Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire à Pechbonnieu, sous la Présidence de Monsieur Louis ESCOULA, Président en exercice.

**Étaient présents** : (Commune de CASTELMAUROU)– Mme SUDRIE- M LOUPIAC (Commune de LAPEYROUSE FOSSAT) – M PEZZOT – Mme FOLCHER - (Commune de LA SALVETAT ST GILLES) –M BERGOUGNIOU – Mme KIERANSINSKI - M BAROIS – M ARDERIU (Commune de MONTBERON) – M CATALA – M SAVIGNY (Commune de PECHBONNIEU)– M BACOU – M DAVY –M VERGNES – (Commune de PLAISANCE DU TOUCH) - M ESCOULA – M PALETTA – M GUYOT- M LACOMBE – Mme TORIBIO ( Commune de ROUFFIAC TOLOSAN) – Mme LACARRIERE -(Commune de SAINT GENIES BELLEVUE) - M ANDREU – M DAVID – (Commune de ST LOUP GAMMAS)- M RUBIO- M RICARD

**Secrétaire de Séance** : Madame SUDRIE

Le SMTC a engagé, le 4 février 2015, la démarche de révision du PDU : projet mobilités 2020-2030.

Différentes réunions d'information et de concertation ont permis d'élaborer un état des lieux / diagnostic et les premières orientations pour la période 2020-2030.

Le SITPRT a délibéré à plusieurs reprises sur ce diagnostic ainsi que sur ces orientations et a fait parvenir un premier avis le 21 mars 2016.

Une première proposition de ce projet mobilités a été présentée, à l'occasion de « l'arrêt » du PDU, lors du Comité Syndical du 19 octobre 2016 : il intègre, pour partie, les remarques du SITPRT.

Toutefois, à ce stade de la démarche, et dans le cadre de la consultation des Personnes Publiques Associées, le SITPRT souhaite exprimer les remarques, réserves et observations suivantes :

**Pour le secteur nord :**

- Le maintien d'une ligne Linéo sur le Boulevard Urbain Nord multimodal (BUN) répond bien aux enjeux de déplacements de ce secteur du territoire mais l'objectif de ne réaliser le BUN qu'en 2030 ne peut satisfaire les besoins urgents des habitants du secteur si l'on veut mettre en œuvre, sur cet axe, une véritable ligne performante et attractive (régulée et rapide). Le SITPRT propose d'anticiper cette opération dès 2020 indépendamment du rythme de réalisation de l'infrastructure routière : un phasage de ce type a été mis en œuvre pour la ligne multimodale sud est (LMSE) et pour la voie du Canal St Martory (VCSM).

- Le projet prolonger la ligne Linéo 9 au-delà de L'Union jusqu'à Rouffiac (pôle d'échange) correspond bien aux demandes du SITPRT. L'objectif bien entendu, comme toutes les lignes Linéo, est de mettre en œuvre un site propre optimal afin de garantir l'attractivité de la ligne notamment, dans ce cas, la traversée de L'Union et de St Jean.
- Cette condition d'attractivité et d'efficacité est un préalable à tout rabattement éventuel des lignes 75 / 76 sur cette ligne Linéo. (Dans l'attente elles doivent, à ce stade, rester en connexion directe avec le métro Argoulet).
- Dans les secteurs à moindre densité il s'agit encore d'assurer et consolider un maillage transversal du secteur Nord (lignes secondaires, TAD zonal) et particulièrement en connexion avec le pôle de la Clinique de L'Union (prolongement de la ligne 113 ou nouvelle ligne).
- Enfin au niveau des pôles d'échanges (Pechbonnieu), la mise en œuvre de nouveaux services (vélos, covoiturage...) et d'une tarification intégrée (comme avec la Sncf à Colomiers) ou combinée (comme à Portet sur Garonne) permettrait d'optimiser l'utilisation des lignes départementales.

Le SITPRT souhaite la mise en œuvre rapide de propositions innovantes et performantes pour la desserte de ces secteurs qui doivent être pleinement intégrés dans la dynamique de développement et d'accès aux services de l'agglomération.

#### Pour le secteur sud-ouest :

- Si la ligne Linéo 5 en connexion avec la gare de Portet est bien confirmée, il est indispensable, pour aller plus loin avec un outil adapté aux besoins du secteur, de consolider la mise en place de la ligne express Muret Roques Portet Basso- Cambo sous forme de BRT (Bus Rapid Transit) qui reste à étudier de façon opérationnelle et mettre en œuvre, au plus tôt, à l'horizon 2020.
- Par ailleurs, le SITPRT rappelle qu'il est indispensable d'adapter à la fois l'offre et le maillage du réseau bus du secteur, notamment en rabattement sur les gares multimodales et les têtes de métro, au plus près des besoins des populations et des secteurs d'activités.
- Le SITPRT insiste sur la nécessité d'aménager les axes structurants indispensables pour améliorer la performance des bus (RD15, Boulevard Eisenhower...).

#### Pour le secteur ouest :

- L'objectif initial de créer une ligne Linéo véritablement en site propre sur l'itinéraire maximal de manière à faciliter la circulation des bus entre Plaisance – Toulouse et préparer son prolongement vers La Geyre reste d'actualité : une première étape est en cours avec la Linéo 3.
- Il s'agit aussi, dans ce secteur, de continuer à améliorer les liaisons transversales sur l'ensemble des territoires périphériques notamment la ligne 55 dans la perspective du développement économique du plateau de La Ménude via La Salvetat en rabattement vers Colomiers.
- La ligne 48 pourrait être prolongée jusqu'à Plaisance (ou une alternative comme le rabattement de la ligne 67 sur Basso Cambo).
- Enfin le SITPRT souhaite réaffirmer la nécessité de mettre en œuvre, au plus tôt, le prolongement de la Voie du Canal St Martory (VCSM) de manière à désenclaver les zones en cours d'urbanisation à l'interface de Cugnaux et de Plaisance du Touch. Une ligne Optimo qui ne serait pas en site propre (au moins partiellement) ne pourrait répondre aux objectifs de desserte et de densification prescrits par le Scot. Cette voie s'inscrit aussi dans le cadre des contrats d'axes (pactes urbains) comprenant l'axe RD924 (Colomiers- Portet) qui, dans le document proposé, ne fait l'objet d'aucune programmation de transport en commun à l'horizon de 2030.

Concernant la 3eme ligne TAE, le SITPRT réaffirme aussi « la nécessité d'assurer des connexions en rabattement sur les principaux pôles d'échanges notamment au niveau de la Vache pour le secteur Nord et à Colomiers pour l'Ouest toulousain.

Le tracé de cette 3eme ligne doit permettre d'envisager, dans une deuxième étape, un prolongement vers l'Ouest et/ou d'assurer des liaisons en rabattement via la voie ferrée désaffectée d'En Jacca à Colomiers, et le plateau de la Ménude (réserves foncières) puis Basso Cambo par la 924 et la VCSM ; et depuis Francaza (ancienne voie ferrée) jusqu'à Portet sur Garonne ».

Précisément, afin de diminuer la forte croissance du trafic et le risque de saturation de la RN 124, il est proposé la réalisation d'un parking pour développer le couverturage sur l'échangeur de Léguevin/La Salvetat St Gilles bénéficiant aux habitants du Gers et des communes limitrophes de cet échangeur.

De plus, le SITPRT insiste sur le nécessaire renforcement de la ligne de bus n° 55. Ainsi la réalisation d'un parking relais sur le plateau de la Ménude permettrait de développer pour les habitants du Gers, comme des communes de l'ouest de l'agglomération, un accès à la ligne en site propre jusqu'à la gare ferroviaire de Colomiers puis le futur métro. Il est précisé que les collectivités (communes de Colomiers et Plaisance) sont propriétaires de la quasi-totalité des emprises d'un futur tracé qui devrait être réalisé à court terme pour fluidifier le trafic de la RN 124 dans sa partie columérine.

Ce projet de révision du PDU fait appel à de nouveaux financements : la nécessité de revoir la contribution des collectivités qui composent le SMTC doit être étudiée en fonction de la richesse des territoires, du niveau des investissements envisagés mais aussi à partir des investissements déjà réalisés sur ces territoires.

Le SITPRT propose donc de rediscuter ces contributions sur la base de critères objectifs de desserte de population (niveau de service rendu, investissements déjà réalisés), de poids démographiques et surtout de richesse des territoires desservis (potentiel financier et fiscal, Versement Transport collecté).

**Le Comité Syndical décide de demander au SMTC-TISSEO la prise en compte de ces remarques dans le futur Plan de Déplacements Urbains.**

Le Président certifie avoir en son nom le caractère  
exécutif de ce document et le fait à la  
Préfecture le 26/01/17  
Le 26/01/17  
Le 26/01/17  
Administratif  
Compteur du 26/01/17



Le Président,

