



PROJET MOBILITES 2020 / 2025 / 2030
Commission territoriale Centre du 9 mars 2017 à Toulouse
17h – 19h

Relevé de décision

Elus des collectivités présents :

DELMOND Ghislaine	Mairie de Toulouse- Centre
LATTES Jean-Michel	Président SMTC
WINNEPENNINCKW-KIERSER Jacqueline	Mairie de Toulouse- Centre

Autres structures représentées :

BODIEUX S.	Deux Pieds Deux Roues
CERTAIN Bernard	CODEV Toulouse Métropole
CROUAU Guillaume	Deux Pieds Deux Roues
GAUSSEAUME Léo	AUTATE
LAVENIR Sonia	APF
NOURRISSON Eric	ANPIHM -Association Nationale pour l'intégration des Handicapés Moteurs
PIAT Bernard	CODEV Toulouse Métropole
RONCIN Yves	Deux Pieds Deux Roues
ROUAIX Christiane	ANPIHM
THERON Olivier	Vélorution
VALETTE Monique	CODEV Toulouse Métropole
Jean-Charles Valadier	Amis de la Terre

Techniciens des collectivités présents :

ARURAUULT Béatrice	ADEME
CORDEIRO Miguel	DDSP 31 - Etat Major
DALBIN Alexia	Toulouse Métropole
DUTREY Laurent	Mairie de Toulouse- Référent quartier Secteur Ouest
LORIN Teddie	Mairie de Toulouse - Chargée de secteur Centre
MEYER Estelle	Toulouse Métropole
ROYER Gilles	SNCF Mobilités- Responsable Synergies Projets
SUERE Laurent	Mairie de Toulouse – Mairie de quartier Trois Cocus - Borderouge - Croix Daurade - Paleficat - Grand Selve– Référent quartier

DEVILLE Brigitte	SMTC Tisséo
DOUCET Christophe	SMTC Tisséo
DUPOUX Fabienne	SMTC Tisséo
FOCHESATO Bastien	SMTC Tisséo
SALAS Dominique	SMTC Tisséo
VAYSSE Alain	SMTC Tisséo

BONNIFET Marie	aua/T
BOUX Sylvain	aua/T
IONESCO Jérôme	aua/T
TEILLAC Sonia	aua/T
TOUPIN Frédéric	aua/T

JACQUOT Vanessa	Grand Public
-----------------	--------------

LEFEVRE Sara	Algoé Consultants
--------------	-------------------

Excusés :

BELKACEM GONZALES DE CANALES Sophia	Maire de Toulouse- mairie de quartier
DE SCORAVILLE Jean-Baptiste	Maire de Toulouse- mairie de quartier
DUSCHESNE Bruno	DDSP Haute Garonne - Centre d'information et de commandement
ESNAULT Emilien	Maire de Toulouse- mairie de quartier
TAUZIN Christian	Mairie de Pradère-les Bourguets
VIE Sylvère	Mairie de Noueilles

La commission territoriale s'est déroulée de la façon suivante :

1. Calendrier du projet et point sur le bilan des avis émis par les Personnes Publiques Associées (PPA).
2. Ateliers « hiérarchisation et enrichissements du projet et des mesures du plan d'action » sur le territoire concerné.

Le présent compte-rendu n'a pas pour objet de résumer l'ensemble des diapositives projetées en réunion, le support complet étant disponible sur le site smtc-tisseo.fr. Le présent compte-rendu vise en revanche à retranscrire les échanges en séance ainsi que les résultats des échanges en atelier.

1. Introduction

M. LATTES, adjoint au maire de Toulouse et président du SMTC, indique que le Projet Mobilités 2020-2025-2030 se situe actuellement dans un processus réglementaire de consultation des PPA, qui permettra d'enrichir le Projet Mobilités à la suite de l'enquête publique, qui se tiendra en septembre 2017.

Cette séance a pour objectif de récolter les avis des participants sur la déclinaison du Projet Mobilités sur le territoire du Centre et de prioriser les actions, à l'aide d'un travail sur carte.

M. DOUCET du SMTC, indique qu'à l'origine de la démarche il n'y avait que 4 secteurs couvrant l'ensemble de l'agglomération toulousaine (et par conséquent 4 commissions territoriales). Lors des dernières commissions territoriales en juin 2016, des élus de Toulouse ont demandé à avoir une commission territoriale dédiée à ce secteur central. Cela n'empêche pas les élus de Toulouse de participer aux commissions territoriales des autres secteurs.

2. Echanges sur le Projet Mobilités 2020-2025-2030

Le SMTC présente :

- Le bilan des avis émis par les Personnes Publiques Associés sur le Projet Mobilités 2020- 2025- 2030.
- Les actions inscrites au Projet Mobilités qui seront mises en œuvre dans le secteur Centre.

Le CODEV de Toulouse Métropole s'interroge sur le dispositif de concertation mis en œuvre à travers les commissions territoriales : quelles sont les marges de manœuvre du SMTC sur le Projet Mobilités, vis-à-vis notamment du débat public qui a eu lieu sur la 3^{ème} ligne de métro (TAE).

Le SMTC indique que le projet peut être soumis à des évolutions. Certains cahiers d'acteurs soumis dans le cadre du débat public sont contradictoires. Un travail de synthèse sera réalisé par les équipes du SMTC pour faire ressortir les éléments saillants du débat, les points de convergence et de divergence. Le SMTC n'a aucun veto sur le sujet.

Concernant la démarche de concertation sur le Projet Mobilités, le SMTC indique que la démarche de concertation a été 3 fois plus importante que lors de la précédente révision du PDU. L'analyse des avis des Personnes Publiques Associées sera délibérée en Conseil Syndical le 29 mars.

Une nouvelle phase de concertation sera ouverte en septembre lors de l'Enquête Publique.

L'AUTATE demande à ce que soit étudié de façon scientifique le projet suggéré par l'association dans sa contribution en tant que Personne Publique Associée. Le SMTC répond que la décision d'étudier les alternatives au Projet Mobilités et à la 3^{ème} ligne de métro se fera en cohérence avec les décisions qui seront prises par le Comité Syndical, à la suite des conclusions du débat public sur le projet de 3^{ème} ligne.

Vélorution demande que les associations cyclistes soient intégrées aux réflexions sur les aménagements doux dans l'agglomération comme cela est fait sur la thématique de l'accessibilité avec les associations de Personnes à Mobilité Réduite. L'association souhaiterait également que le budget alloué aux aménagements cyclables soit clairement identifié dans le budget des EPCI.

Elle souhaiterait également pouvoir récupérer les vélos déposés en déchetterie afin de pouvoir les réemployer.

Elle déplore que l'atelier Vélo (situé à Rangueil) ainsi que les magasins de cycles ne soient pas indiqués sur la carte du Plan Vélo.

Vélorution note également que le Projet Mobilités 2020.2025.2030 prévoit de nombreux projets routiers : la jonction Est, l'autoroute reliant Castres à Toulouse et que rien ne soit prévu pour faire reculer la voiture, ce

qui va à l'encontre de la loi sur l'air. Elle insiste sur le fait que ces axes routiers constituent des coupures pour les cyclistes et les PMR.

L'association regrette de ne disposer que deux quinze jours entre les conclusions du débat public organisé par la CNDP sur le TAE et la date limite de transmission des avis sur le Projet Mobilités (en tant que Personne Publique Associée).

Le SMTC indique que le SMTC a bien pris note de cet avis puisqu'il s'agit des mêmes remarques que celles émises aux 4 autres commissions territoriales. Il ajoute que certaines de ces remarques traitent de sujets qui ne relèvent pas de la compétence du SMTC.

L'AUTATE indique que certains bassins d'emplois situés en périphérie ne sont pas desservis par le réseau tissé, notamment la zone de Sesquières non desservie par le Linéo 1. Le SMTC indique que le réseau de transports en commun ne cesse d'évoluer. Le Projet Mobilités prévoit pour la première fois de desservir des zones d'emplois par un mode lourd. Les évolutions opérées permettent de capter deux fois plus d'emplois qu'auparavant. Les lignes Linéo ont vocation à se prolonger dans les zones d'urbanisation dense.

Deux Pieds Deux roues prend la parole pour indiquer que l'association a rendu un avis défavorable sur le Projet Mobilité notamment du fait du faible résultat sur investissement suscité par la 3^e ligne de métro (qui permettra de gagner 3 à 5% de part modale pour un investissement de 2 milliards d'euros). L'association demande un investissement de 40 millions d'euros sur les aménagements cyclables. Ces derniers seraient plus efficaces en termes de retour sur investissement pour faire évoluer les parts modales vers des modes vertueux.

Par ailleurs, Deux Pieds Deux Roues souhaiterait avoir une explication sur la méthode de calcul qui permet de parvenir au montant estimatif du budget TAE de 2 milliards d'euros. Le SMTC répond que les études techniques permettront de détailler le budget estimatif du TAE et qu'un plan de financement consolidé sera finalisé à l'été 2017.

APF regrette que les PAVE (Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics) ne soient pas réalisés dans l'ensemble des communes de la métropole. Elle note les aménagements réalisés pour améliorer l'accessibilité des PMR dans les transports en commun mais déplore leur inefficacité si l'ensemble de la chaîne de déplacements n'est pas traité (cheminements pour parvenir jusqu'à l'arrêt de transports en commun).

Le CODEV de Toulouse Métropole évoque le terminus de la Linéo 1 prévu près du Leroy Merlin à Balma. Le SMTC indique qu'une expropriation d'une partie du terrain du Leroy Merlin va être menée afin de finaliser le terminus de la Linéo 1.

L'AUTATE souhaiterait que la Linéo 1 soit prolongée dans Balma. Le SMTC répond que le terminus projeté est le résultat d'une concertation avec les maires qui souhaitent disposer d'un hub permettant une intermodalité avec les modes doux. La prolongation du Linéo sera étudiée dans un deuxième temps.

L'association Deux Pieds Deux Roues relèvent une incohérence entre le Projet Mobilités et les objectifs du Plan Climat Energie Territoire au sujet des émissions de GES. Le SMTC répond que le Plan Climat Energie Territoire se fixe un objectif qui émane des lois et donc non confronté avec la réalité du terrain. Le SMTC souligne le même cas de figure pour le Schéma Régional du climat de l'Air et de l'Energie et précise que le Plan de Protection de l'Atmosphère dispose des mêmes outils de modélisation que le Projet Mobilités.

Le Projet Mobilités va plus loin puisqu'il modélise les impacts du plan d'actions sur la qualité de l'air. Le SMTC rappelle que l'agglomération est en forte croissance démographique (+250 000 habitants d'ici 2030, c'est l'équivalent d'une ville comme Perpignan). Par ailleurs, dans la modélisation de l'air réalisée dans le cadre du Projet Mobilités, la quantité de GES émise dans le scénario fil de l'eau (si les collectivités ne mettent aucune action en place) est beaucoup plus élevée. Enfin, le SMTC indique que les habitants de l'agglomération produisent individuellement beaucoup moins de GES qu'auparavant : 6,7 teq CO₂/ habitant en 1990 contre 3,8 teq CO₂/ habitant en 2030.

Pour conclure, le SMTC rappelle que les politiques publiques de mobilités ne reposent pas uniquement sur des résultats de modélisation, d'autres données d'entrées étant à considérer.

3. Atelier par levier

Il a ensuite été proposé aux participants de réfléchir par petits groupes, à la priorisation des actions sur le territoire Centre, pour chacun des leviers du Projet Mobilités 2020-2025-2030.

Levier report modal TC et intermodalité :

Réseau structurant	Nécessité d'avoir une connexion directe entre l'aéroport et la gare via le TAE.
	Déplacer la gare de St Agne vers Niel
Réseau bus	Doper la fréquence du Linéo 5 en heures creuses.
	Nécessité de liaisons Linéo sur les boulevards ou le long du Canal du Midi
	Nécessité d'une transversale sur le franchissement de la Garonne au niveau des axes : Ponts Jumeaux- Arènes et Arènes- Pont des Demoiselles
	Besoin de maintenir des lignes de bus structurantes sur la rue de Metz
	Manque d'aménagements pour les Linéos
Intermodalité	Nécessité d'améliorer le pôle multimodal des Arènes (problème de stationnement vélo, absence de guichet SNCF...).
Gouvernance	Nécessité d'avoir une autorité unique pour organiser l'intermodalité et le développement de l'ensemble des réseaux
Vie du réseau	Le tracé des lignes 22 et 10 devrait être modifié en centre-ville.

Remarques/ questions :

- Quel avenir pour le réseau ferroviaire urbain ? Quel cadencement ferroviaire dans le Sud-Est ?
- Quelle cohérence entre le doublement de la ligne A en 2019, l'arrivée de la TAE en 2024, quid du doublement de la ligne B ?
- Une nouvelle voie ferrée va-t-elle être construite sur l'emplacement réservé ferroviaire qui contourne la ville de Toulouse à l'Est ?
- Pourquoi les bus circulent-ils rue de Metz ?
- Demande de précisions sur la ceinture Sud. De quoi s'agit-il ? Cette liaison sera-t-elle en site propre ? Quel cadencement ? Des couloirs bus semblent indispensable pour faire circuler les bus sur le Boulevard Eisenhower.
- Demande de concertation des riverains sur les études en cours sur le pôle des Arènes.

La SNCF indique qu'il est possible d'augmenter techniquement la capacité ferroviaire de l'axe Sud-Est mais aujourd'hui, les financements n'ont pas été décidés. Dans la tranchée de Guilhemery, on passera de 450 à 750 trains (montée en puissance progressive jusqu'en 2030).

Les lieux d'intermodalité sont peu lisibles sur les cartes.

Levier report modal modes actifs et partage de l'espace public :

Espaces publics	Rééquilibrer le partage de l'espace public au profit des modes actifs
Réseau cyclable et aménagements	Besoin de passerelles pour franchir les coupures pour piétons, vélos et PMR
	Donner la priorité aux modes actifs
	Sens unique et voie unique sur l'ensemble de la voirie
	Suppression des potelets
	Veiller à planter des arbres pour rendre l'espace public plus agréable aux modes actifs
Intermodalité	Augmenter le nombre de parkings vélo sécurisés en lien avec le réseau structurant TC
Stationnement	Manque d'arceaux vélo en centre-ville
Apaisement des circulations favorisant les modes doux	Limiter la vitesse de circulation à 30 km/h sur l'ensemble de l'urbain dense (sauf sur les axes structurants)
Budget	Proposer un budget (Toulouse Métropole et SMTc) relatif aux vélos participatif à hauteur de 50% et soumis au vote des habitants et associations.
	Demande de suppression des subventions au service VélôToulouse et réaffectation du budget aux associations cyclistes de l'agglomération.
	Doubler le budget alloué aux politiques pour les modes actifs
Urbanisme	Faire évoluer les règles des PLU pour augmenter le nombre de places vélos dans les immeubles.
Communication	Faire apparaître l'ensemble des services vélos sur le plan Vélo
	Lancer une campagne de sensibilisation pro modes actifs (« anti-voitures »)

Remarques :

L'association Deux Pieds Deux Roues déplore le manque d'ambition et de projets concrets dans le plan d'actions du Projet Mobilités (uniquement des principes)

Levier cohérence urbanisme / mobilités :

Projet de transport	Favoriser la pratique du vélo, de la marche à pied et l'utilisation des TC dans les quartiers denses (AUTATE).
Pactes urbains	Préciser la méthode de travail sur les pactes urbains
	Les pactes urbains devraient pouvoir conduire à redéfinir le tracé des Linéo pour les adapter aux enjeux de la mobilité > Facilitateur de densification

Levier organisation des réseaux et stationnement :

Offre de stationnement / covoiturage	Mettre en œuvre d'un outil de stationnement résident pour favoriser le report modal et protéger la vie de quartier.
	Supprimer le P+R des Arènes qui est localisé trop dans la ville
	Suppression des places de parking en surface
	Augmenter la capacité des P+R (notamment à Mirail Université)
Maillage du réseau routier	Demande de création de la jonction Est pour décharger les autres échangeurs et ainsi favoriser la circulation des Linéos
Apaisement des circulations	Demande d'étendre la zone 30 sur toute la zone agglomérée du PDU

Remarques :

- Débat sur la voirie du Canal St Matory et l'échangeur de Bois Vert.
- Problème de la suppression des aménagements prévus sur la Linéo 9.
- Débat entre performance du bus et vie de quartier.
- Le stationnement sert d'espace tampon entre le trottoir et la voie de circulation.
- Liaison LMSE/Linéo 1 : pas de site propre programmé.
- Pourquoi améliorer/ développer les échangeurs (cela va à l'encore d'une baisse du trafic routier) ?

L'aménagement de la bretelle accès Velasquez est absent de la carte.

4. Suite de la démarche

Les commissions territoriales constituent des outils de suivi du Projet Mobilités 2020-2025-2030 et seront donc pérennisées. Une nouvelle série de commissions est ainsi prévue en décembre 2017.

Les contributions issues des ateliers permettront d'enrichir le Projet Mobilités 2020-2025-2030 à la suite de l'enquête publique qui se tiendra en septembre 2017.