



Dossier de presse

Mercredi 25 mai 2016

Comité Syndical du 25 mai 2016

Syndicat Mixte des Transports en Commun de
l'agglomération toulousaine

Syndicat Mixte des Transports en Commun

Contacts Presse :

Michèle Guallar - 06 22 73 15 65 – michele.guallar@tisseo.fr

Alexandra Philippoff – 07 76 70 16 73 – alexandra.philippoff@tisseo.fr

Etats généraux du rail et de l'intermodalité : le SMTC s'engage auprès de la Région pour préparer les évolutions de mobilité de demain

L'aire métropolitaine toulousaine connaît une croissance exceptionnelle qui nécessite une attention toute particulière de la part des acteurs de la mobilité et de l'aménagement des territoires pour faire face aux enjeux multiples de mise en synergie de l'action publique :

- La forte croissance démographique, une des plus dynamiques de France, nécessite une politique de maîtrise du développement urbain et une capacité d'accueil des populations au plus près des équipements et services, dont les transports en commun.
- Le maintien de la performance économique et de l'attractivité du territoire, avec des implantations de sièges mondiaux d'importance, engendre une obligation de résultats quant à la capacité des réseaux de déplacements à répondre à la demande de déplacements des salariés et du monde économique.
- La préservation de la qualité de cadre de vie de l'agglomération présente un intérêt majeur au regard des objectifs environnementaux et énergétiques.

Par ailleurs, les récentes évolutions législatives liées à l'organisation du territoire et à l'affirmation des métropoles ont responsabilisé davantage encore les autorités organisatrices de la mobilité sur leur capacité à mettre en synergie les politiques publiques d'intermodalité, prenant notamment appui sur des schémas régionaux où Région et Métropole construisent ensemble.

Ainsi, l'initiative prise par la **Région Languedoc - Roussillon Midi-Pyrénées** pour consulter les citoyens, les usagers, les associations, le monde économique et les collectivités en menant **les Etats généraux du rail et de l'intermodalité** s'inscrit dans la poursuite du travail partenarial nécessaire à la construction commune et partenariale des projets sur les territoires de l'aire métropolitaine toulousaine.

Pour relever les défis futurs, le SMTC, agissant en sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité sur un vaste territoire attractif, élabore une nouvelle stratégie mobilités qui va se traduire par le **Projet Mobilités 2025/2030 valant révision du PDU**. Dans cette mise en perspective, le développement et la diversification du réseau de transport en commun sur l'aire métropolitaine toulousaine est le premier moyen de répondre au report modal et à l'accessibilité des territoires.

Il apparaît par conséquent primordial d'assurer un développement renforcé de l'intermodalité avec le réseau ferroviaire.

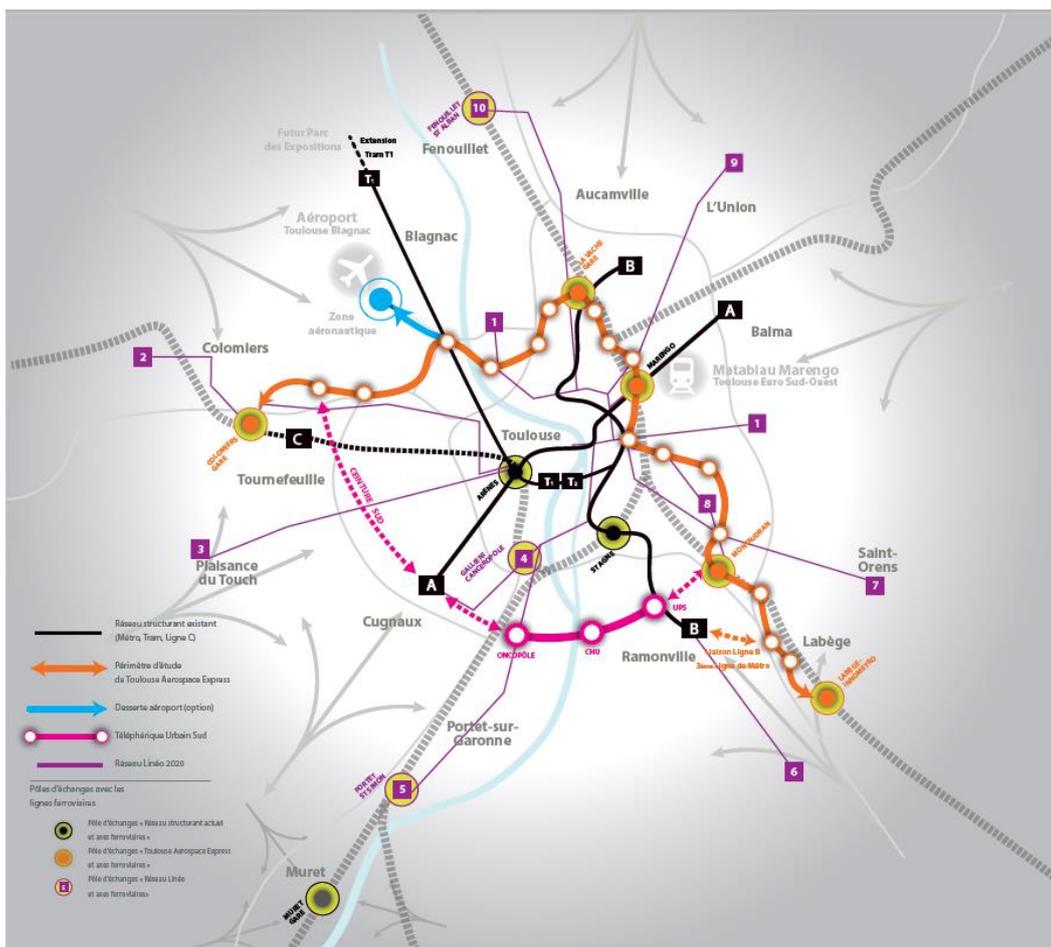
Cela nécessite :

- De développer l'intermodalité de façon efficace dans les territoires bénéficiant d'une gare ou d'une halte. Cela induit de structurer les pôles d'échanges multimodaux en intégrant les différents moyens d'y accéder, la voiture, la marche à pied, le vélo, les transports en commun.

- De structurer le développement urbain autour des gares et des haltes, afin d'inscrire le train comme faisant partie du panel de mode de déplacement en milieu urbain.
- D'optimiser l'usage des réseaux, en valorisant le mode ferroviaire dans les territoires éloignés de l'aire métropolitaine toulousaine, car performant en termes de temps de parcours et permettant d'assurer un meilleur maillage des réseaux.
- D'anticiper les mobilités de demain permises par l'évolution des nouvelles technologies du numérique en œuvrant à la mise à disposition d'une application mobile multimodale pour les usagers.

Cette articulation des réseaux ferroviaires et urbains est une réponse adaptée aux besoins croissants des mobilités et de dynamisme économique d'une aire métropolitaine toulousaine qui devrait accueillir plus de 1,3 million d'habitants d'ici l'horizon 2030, au sein d'une aire urbaine de 1,6 million d'habitants au même horizon.

Elle permettra également, à travers le développement de nouvelles connexions rendu possible par la troisième ligne de métro mettant en inter relation directe 3 branches de l'étoile ferroviaire toulousaine, de positionner une offre de transport véritablement intermodale, répondant ainsi au rayonnement régional au-delà du territoire strict de l'aire métropolitaine toulousaine et répondant aux enjeux sociétaux, environnementaux et énergétiques de demain.



Les possibilités de pôles d'échanges lignes ferroviaires – réseau structurant

Toulouse Aerospace Express : organisation d'un débat public

Suite aux délibérations du 10 février 2016 et du 30 mars 2016 portant respectivement sur la saisine de la Commission Nationale du Débat Public et sur le périmètre d'étude du projet, le Président du SMTC a adressé le dossier de saisine le 22 avril 2016 à la commission, puis est venu présenter le dossier aux côtés du Président de Toulouse Métropole le 4 mai dans l'optique :

- de présenter les enjeux du projet et son état d'avancement,
- d'affirmer l'opportunité d'une concertation de grande ampleur avec le public et les acteurs socio-économiques,
- de présenter l'enjeu de l'optimisation du « chaînage » des calendriers entre Projets Mobilités et le projet de troisième ligne de métro.

La CNDP a décidé, lors de sa séance du 4 mai, la **réalisation d'un Débat Public** pour le projet Toulouse Aerospace Express.

La CNDP a motivé sa décision à partir des considérations suivantes :

- **Le caractère national du projet** au regard de ses enjeux en matière d'aménagement du territoire et en matière d'environnement,
- **Les enjeux socio-économiques majeurs,**
- **La mobilisation de crédits publics importants.**

Un débat public similaire a eu lieu en 2015 pour le **Réseau Express du Grand Lille**. La Commission nationale avait confié l'organisation du débat à une Commission Particulière du Débat Public en décembre 2014 pour un débat public engagé début avril 2015.

Dans le cas de Toulouse Aerospace Express, la commission particulière pourrait être désignée début juin pour un débat public au second semestre 2016.

Ce débat public viendra ainsi renforcer le positionnement du projet et le dispositif de concertation en continu engagé en avril 2016 avec :

- La diffusion d'un premier support d'information à destination grand public,
- La mise en ligne du nouveau site internet www.smtc-tisseo.fr qui présente les informations sur le projet et permet d'ores et déjà de recevoir les contributions du public.

Avancement de la mise en œuvre du Réseau Structurant à l'horizon 2020

Sur le plan des investissements menés par le SMTC dans le cadre de la commande publique, le Comité Syndical du 25 mai a permis d'allouer une enveloppe d'un peu plus de 2,5 M€ à de nouveaux marchés ou au travers d'avenants et de transactions sur des marchés en cours.

Ces investissements s'inscrivent pleinement dans la feuille de route du SMTC et la mise en œuvre du réseau structurant à l'horizon 2020, avec notamment la ligne A et l'approbation du dossier de l'enquête publique à venir d'ici l'automne 2016 et le programme du Linéo 5 entre Portet sur Garonne et Toulouse – Empalot, à mettre en place d'ici 2019, pour un montant de 7,4 M€.

Ils sont également complétés par 2 programmes d'investissement qui feront l'objet dans un second temps de commandes publiques :

- d'une part, il s'agit de la stratégie de renouvellement des escaliers mécaniques du métro, avec une enveloppe budgétaire de près de 80 M€ qui sera mobilisée sur les 30 prochaines années,
- et d'autre part, l'acquisition de 44 bus articulés GNV qui seront mis en service en 2017 et en 2018 pour un montant total estimé à près de 20 M€.

C'est en tout près de 110 M€ d'investissements dont il a été question au cours de ce Comité Syndical.

Doublement de la capacité de la Ligne A

Le Comité Syndical du 25 mai a approuvé le dossier d'enquête publique et le dossier d'enquête parcellaire qui seront transmis prochainement à la Préfecture de Haute-Garonne pour instruction.

En effet, afin de pouvoir réaliser les travaux nécessaires pour exploiter la Ligne A du métro avec des rames de 52 mètres, une enquête publique devra être réalisée à l'automne 2016.

Cette démarche administrative était prévue et sera menée en parallèle avec les études techniques qui permettront de préparer les marchés de travaux qui démarreront, comme annoncé précédemment, d'ici 2017, pour une durée de 3 ans.

L'objectif d'une exploitation de la Ligne A, avec des rames de 52 mètres, reste toujours d'actualité pour l'horizon de fin 2019 et permettra ainsi d'augmenter de manière significative la capacité de la Ligne A et donc de solutionner les problèmes d'attente sur les quais des stations.

Approbation du programme Linéo 5 entre Portet sur Garonne et Toulouse - Empalot

La mise en œuvre des 10 lignes du réseau Linéo continue avec l'approbation du 8^{ème} programme¹ d'opération Linéo : le Linéo 5.

Le Linéo 5 constituera un axe structurant pour le sud-ouest de l'agglomération et permettra de relier la Gare de Portet sur Garonne, à la station de métro d'Empalot, en desservant la ville de Portet et l'Oncopole, où une connexion avec le futur Téléphérique Urbain Sud sera possible à termes. Ce projet s'inscrit dans le cadre de la réorganisation du réseau de transports en commun desservant le Muretain Agglo. Il est en cohérence avec le niveau de service des autres lignes Linéo (fréquence, amplitude horaire, accessibilité, information des voyageurs) et jouera un rôle fort de maillage entre plusieurs modes lourds de transports (métro, train, tram, téléphérique urbain).

Sa mise en service est prévue pour septembre 2019 et reprendra l'itinéraire de la ligne 52 actuelle, qui devrait prochainement évoluer, une fois que les travaux d'aménagement prévus au niveau du rond-point Dide auront été réalisés (objectif de ces travaux de délestage du trafic : fin 2017).

Cet axe Linéo de 13 km de long sera aménagé afin de garantir un niveau de service élevé, avec pour objectif de fréquentation de 5 à 6.000 voyageurs par jour.

Le Linéo 5 desservira plusieurs sites et équipements à fort potentiel :

- les faubourgs toulousains à forte densité et plus particulièrement le quartier d'Empalot ou encore l'avenue de Muret,
- l'île du Ramier et ses équipements sportifs (notamment le Stadium et la Piscine Nakache),
- les entreprises de l'Oncopole et l'Institut Universitaire du Cancer,
- la zone d'activités du Chapitre,
- le centre commercial de Portet sur Garonne,
- le centre-ville de Portet-sur-Garonne.

Le Linéo 5 jouera un rôle fort de maillage du réseau de transports en commun et sera en connexion :

- avec la Ligne B à la station Empalot,
- avec les lignes de Tram T1 et T2 à Croix de Pierre,
- avec le futur Téléphérique Urbain à l'Oncopole,
- avec d'autres axes Linéo : le futur Linéo 4 à Croix de Pierre, et Linéo 9 à Empalot,
- avec la gare TER de Portet Saint-Simon,
- avec deux Parc Relais : celui de la gare TER de Portet Saint-Simon et celui à créer au droit de l'Oncopole et de la future station du Téléphérique Urbain.

¹ Sur les 10 programmes Linéo annoncés à l'horizon de 2020, les 2 derniers programmes restant à approuver sont ceux des opérations Linéo 4, entre Mirail Basso Cambo et Cours Dillon, et Linéo 10, assurant la desserte du Nord de l'agglomération.



Dossier de presse

Mercredi 25 mai 2016

Par ailleurs, le rabattement des vélos sera favorisé avec l'équipement d'arceaux vélos sur les principaux arrêts. L'ensemble de ces arrêts seront accessibles pour les Personnes à Mobilité Réduite et les arrêts principaux seront équipés de bornes d'information des voyageurs.

L'enveloppe globale du programme d'investissement approuvée par le SMTC a été évaluée à 7,4 M€.

A sa mise en service, en septembre 2019, les usagers du Linéo 5 pourront bénéficier du niveau de service Linéo avec une amplitude horaire élargie (5h30 à 00h30) et une fréquence entre 9 et 12 minutes, ce qui représente une augmentation importante de l'offre kilométrique proposée actuellement sur la ligne 52.

Renouvellement des Escaliers Mécaniques du Métro

Le Comité Syndical du 25 mai a également permis d'approuver une stratégie générale visant à programmer sur les 10 prochaines années, le remplacement de l'ensemble des escaliers mécaniques du métro. Cela concerne au total 130 escaliers mécaniques: 47 équipements sur la ligne A et 83 équipements sur la ligne B.

Les appareils de la ligne B subissent d'ailleurs, depuis leurs mises en service en 2007, de nombreux dysfonctionnements. Devant la gravité du phénomène, en 2015, un plan d'actions spécifique a été mis en œuvre pour traiter les cas les plus urgents.

Par ailleurs, un diagnostic des équipements en place, complété par une analyse du « coût global » (investissement et maintenance) sur une durée de vie de 30 ans des appareils, a permis de définir cette stratégie d'investissement et de définir les marchés à passer pour la mettre en œuvre.

Ainsi, une enveloppe d'un peu moins de 80 M€ va être mobilisée par le SMTC sur les 20 prochaines années afin de remplacer et maintenir en état l'ensemble du parc d'appareils.

Le plan d'urgence sera maintenu sur les équipements de la ligne B et leur remplacement sera programmé en priorité, dès 2017, et étalé sur les 6 à 7 années suivantes. Les équipements de la ligne A, plus robustes, seront eux remplacés dans un second temps ; des interventions de maintenance pouvant être réalisées en attendant.

Enfin, il est envisagé que les équipements les plus coûteux à entretenir et surtout les moins utilisés, soient remplacés par des escaliers fixes « classiques » ou même des ascenseurs.

Syndicat Mixte des Transports en Commun

Contacts Presse :

Michèle Guallar - 06 22 73 15 65 – michele.guallar@tisseo.fr
Alexandra Philippoff – 07 76 70 16 73 – alexandra.philippoff@tisseo.fr

Bilan carbone et mise en œuvre de la stratégie énergétique du parc d'autobus Tisséo

Bilan Carbone

L'article 75 de la loi portant engagement national pour l'environnement du 12 juillet 2010 (dite loi Grenelle 2) rend obligatoire l'établissement d'un bilan des émissions de gaz à effet de serre pour Tisséo et sa mise à jour tous les 3 ans.

Ce bilan dit également « Bilan Carbone » porte sur les 6 gaz à effet de serre définis par le protocole de Kyoto :

- le gaz carbonique CO₂,
- le méthane CH₄,
- l'oxyde nitreux ou protoxyde d'azote N₂O,
- les gaz fluorés ou hydrofluorocarbones HFC,
- les Hydrocarbures perfluorés PFC,
- Hexafluorure de soufre SF₆.

L'outil Bilan Carbone développé par l'ADEME calcule les émissions à partir des données d'activité et les convertit en équivalent CO₂ ou équivalent carbone.

En 2011, la modélisation de l'ensemble de l'activité Tisséo avec cet outil, avait estimé le bilan carbone Tisséo à environ 63 000 tonnes équivalent CO₂ d'émissions de gaz à effet de serre.

La mise à jour de ces données effectuée à partir des données d'activité du réseau Tisséo sur l'année 2014 a permis d'estimer l'évolution de cet indicateur qui serait sur 2014, de 64 300 tonnes équivalent CO₂ d'émissions de gaz à effet de serre.

La majorité de ces émissions correspond aux 3 postes suivants :

- 60 % pour la production des services Tisséo (carburant consommé par les bus et électricité consommée par le métro et le tram) ;
- 18 % pour les déplacements des agents ;
- 17 % pour les immobilisations (valorisation de l'empreinte carbone des sites et infrastructures dont le SMTC est propriétaire).

Ce Bilan Carbone a donc augmenté de 3% entre 2011 et 2014 et plus particulièrement pour les raisons suivantes :

- Une augmentation du patrimoine immobilisé, du fait du développement du réseau avec notamment l'extension du réseau tram et l'achat de matériels roulants ;
- Une augmentation de la consommation d'énergie dans la production des services Tisséo, du fait de l'augmentation de l'offre de service et des kilomètres commerciaux réalisés.

- Cependant, ce bilan a permis d'identifier des baisses dans les domaines suivants :
- Les déplacements des agents, avec notamment la mise en œuvre d'une démarche de type Plan de Déplacements d'Entreprise au sein de la Régie Tisséo ;
- La consommation d'énergie dans les bâtiments et la diminution des déchets produits qui sont le résultat d'un certain nombre d'actions impulsées par la Commission Développement Durable et Energie du SMTC, à laquelle la Régie Tisséo participe activement.

Ainsi, on peut constater que le « bilan carbone » par kilomètre produit sur l'année 2014 a significativement baissé depuis 2011 :

- En 2011 : 63 000 Teq CO₂ pour 31,2 millions de km → soit 2,01 Teq CO₂ / 1000 km réalisés ;
- En 2014 : 64 300 Teq CO₂ pour 34,0 millions de km → soit 1,89 Teq CO₂ / 1000 km réalisés.

Ceci traduit au final une amélioration de l'efficacité environnementale sur les 3 dernières années, conséquence directe de la politique environnementale menée par le SMTC et par la régie Tisséo, dont la traduction la plus concrète se situe au niveau de la stratégie énergétique du parc d'autobus.

Stratégie énergétique Bus

A ce sujet, depuis le début du mois de mai, les premiers bus articulés hybrides ont été mis en service sur la ligne 16. Reconnaissables grâce à leur livrée grise rehaussée de bandes chromées, ces 25 bus modernes équiperont entièrement le futur Linéo 1 qui sera mis en service à partir de septembre 2016.

Cette technologie hybride diesel-électrique permettra de diminuer la consommation de diesel (entre 25 et 35 %) et donc de diminuer les émissions de polluants tout en réduisant le bruit, notamment dans les phases d'approche et de départ, où le bus fonctionnera totalement dans un mode électrique, beaucoup plus silencieux.

Par ailleurs, la suppression de la boîte à vitesse entraîne une conduite plus souple et un confort supplémentaire que les premiers passagers ont d'ailleurs déjà pu apprécier.

En complément, il faut souligner que le SMTC vient de réceptionner, le 13 mai dernier, le 500^{ème} bus hybride produit par la société HEULIEZ, implantée à Rorthais, dans les Deux-Sèvres. Cette société, dont Tisséo est l'un des plus importants partenaires historiques, est désormais l'un des leaders européens dans le domaine des bus hybrides et le leader sur le marché français.

La volonté du SMTC de diminuer progressivement la part du diesel dans le parc de matériel roulant bus a été une nouvelle fois confirmée avec le choix, lors du dernier Comité Syndical, d'opter pour la technologie GNV (Gaz Naturel Véhicule) lors des prochaines commandes à passer. En effet, la motorisation GNV est actuellement le meilleur compromis environnemental et économique et permet de rationaliser l'utilisation des centrales de compression déjà créées au niveau des dépôts bus de Langlade et d'Atlanta

Ainsi, il a été adopté le principe de lancer une procédure, en collaboration avec la CATP (Centrale d'Achat des Transports Publics), pour commander 27 bus articulés GNV pour septembre 2017 (utilisés sur les Linéo 6 et 7) puis 17 bus articulés GNV pour septembre 2018 (utilisés sur le Linéo 8 à partir de cette date).

Le montant prévisionnel de cet investissement représente près de 20 M€.

Le SMTC soutient la recherche de solutions durables en matière de fret fluvial

Le SMTC est d'accord sur le principe d'une prise en charge d'études participant à la vérification de la faisabilité de création d'un dispositif de fret fluvial dans la gestion du recyclage de certains déchets.

Le Canal du Midi constitue un élément patrimonial exceptionnel – il est inscrit dans la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO – dont la vocation économique est aujourd'hui essentiellement touristique. Le Canal, ainsi que les autres voies d'eau de la grande agglomération restent néanmoins opérationnelles pour un usage de transport, si celui-ci est bien adapté aux conditions économiques et aux contraintes de la batellerie fluviale.

Dans cette perspective, les échanges avec le club économique « Toulouse au Fil de l'Eau » ont permis de dégager une piste potentiellement intéressante. Celle-ci se fonde sur le constat de la présence de déchetteries-recycleries au nord et au sud-est de l'agglomération, à toute proximité d'une voie d'eau.

Ces déchetteries-recycleries traitent notamment le recyclage obligatoire des produits manufacturés domestiques, type appareils ménagers. Elles sont alimentées par des camions qui opèrent la collecte.

Or, ces déchets pourraient être transportés via des barges circulant sur les voies d'eau, d'autant que le facteur temps ne constitue pas un impératif absolu de la collecte, les déchetteries disposant de capacités de stockage suffisantes.

Le fret fluvial ainsi envisagé aurait un impact fort en matière de développement durable en participant d'un report modal qui réduirait notablement l'empreinte carbone de la gestion du recyclage de tels déchets.

Il apparaît opportun de vérifier cette hypothèse, à travers des études techniques de faisabilité. Le SMTC-Tisséo est en mesure de participer à cette phase d'études, la compétence lui étant reconnue désormais par l'article 52 de la loi dite « MAPTAM » modifiant l'article L 1231-1 du code des Transports, dont les dispositions du 4e alinéa stipulent, s'agissant des autorités organisatrices de la mobilité : « *Afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et nuisances affectant l'environnement, elles peuvent, en outre, en cas d'inadaptation de l'offre privée à cette fin, organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine.* »

Jusqu'au 10 juin, le SMTC consulte le grand public sur le projet Mobilités 2025 / 2030



Calendrier du Projet Mobilités 2025 / 2030

Des stands Mobilités sont installés dans les stations terminus des lignes de métro ainsi qu'aux Arènes et Jean-Jaurès, deux stations pôles d'échanges. Jusqu'au 10 juin, les conseillers mobilités Tisséo vont à la rencontre des usagers pour expliquer et échanger à propos du projet et des questions de mobilité.

Le projet Mobilités 2025 / 2030 est élaboré progressivement avec tous ceux qu'il concerne, avec au premier rang les usagers.

Le projet conçu à partir des grands choix effectués par les élus de SMTC-Tisséo fait l'objet d'une large concertation qui s'appuie sur l'organisation de multiples réunions et rencontres avec le grand public, des représentants de la société civile, les services de l'Etat et des collectivités territoriales de la grande agglomération toulousaine.

 smtc-tisseo.fr

 mieuxbouger.fr