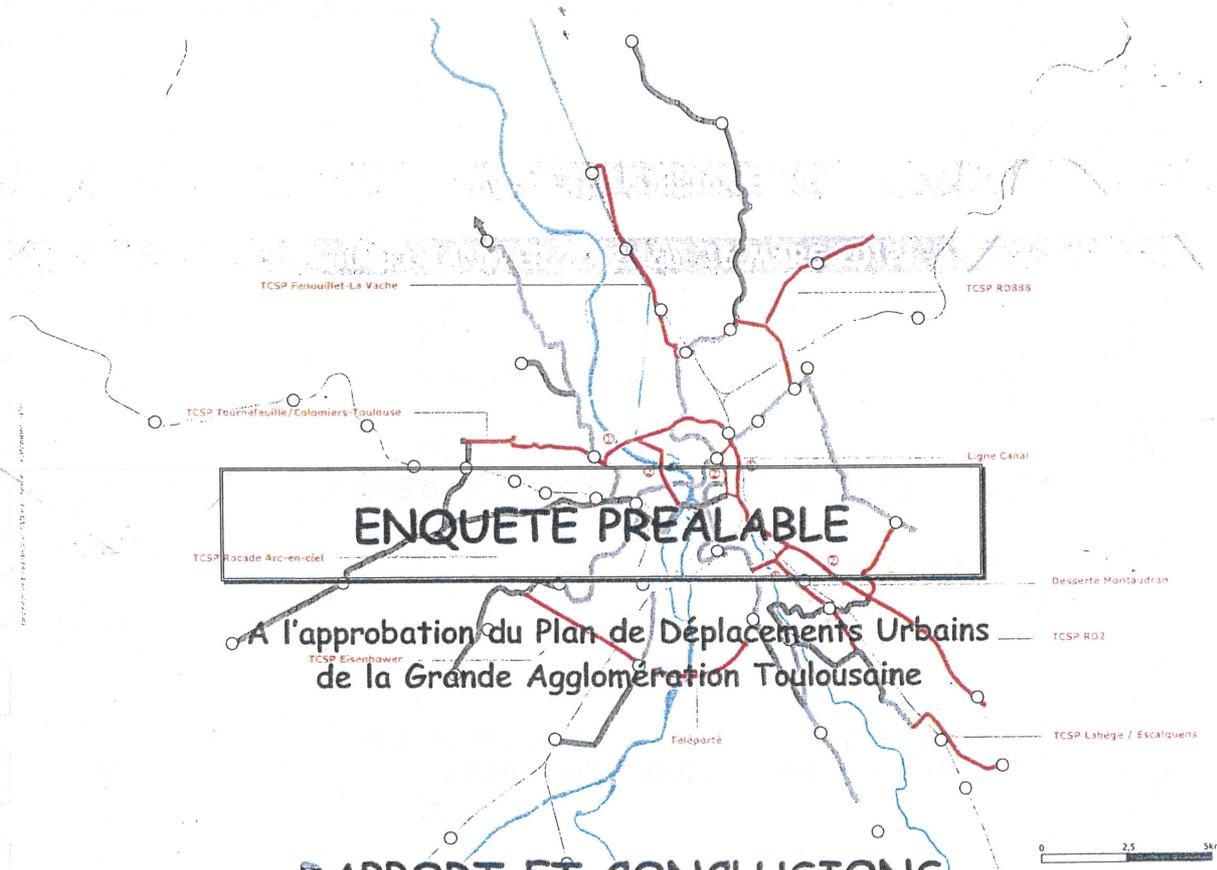


- GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAINE -



ENQUETE PREALABLE

A l'approbation du Plan de Déplacements Urbains
de la Grande Agglomération Toulousaine

**RAPPORT ET CONCLUSIONS
DE LA
COMMISSION D'ENQUETE**

RECU
le 23 OCT, 2012
PREFECTURE de la Haute-GARONNE

SEPTEMBRE 2012

Enquête publique PDU – N° E11000018/31 - SMTC

- DEPARTEMENT DE LA HAUTE GARONNE -

- GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAINE -

ENQUETE PUBLIQUE

DU 30 JANVIER 2012 au 16 MARS 2012

ENQUETE PREALABLE

A l'approbation du Plan de Déplacements Urbains
de la Grande Agglomération Toulousaine

RAPPORT ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE

SEPTEMBRE 2012

S O M M A I R E

RAPPORT

INTRODUCTION	p 3
DEROULEMENT DE L'ENQUETE	p 6
A - ORGANISATION ET GRADATION DE L'ENQUETE	p 6
B - RESUME COMPTABLE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	p 11
ANALYSE DU PROJET ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE	p 13
A - ANALYSE DU PROJET	p 13
B - AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE DOSSIER	p 17
OBSERVATIONS DU PUBLIC ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LES OBSERVATIONS FORMULEES	p 22

CONCLUSIONS

p 114

ANNEXES

p 121

INTRODUCTION

Un Plan de Déplacements Urbains sert à définir les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre défini de l'aire de l'agglomération urbaine. C'est la loi N° 82-1153 du 30 Décembre 1982 - dite LOTI - qui fixe le cadre réglementaire d'élaboration et de révision du PDU.

Confirmée et renforcée par la suite à plusieurs reprises :

- Par la loi 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie - dite loi LAURE - dont les orientations ont été précisées et renforcées par la loi 2000-1208 du 13 Décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouveau Urbain - dite loi SRU -.
- Par la loi dite Loi « GRENELLE II » N° 2012-788 du 12 Juillet 2012, valant engagement national pour l'environnement - dite loi ENE -, qui vient compléter ou préciser les nouvelles modifications à prendre en compte au niveau des politiques et des outils en matière de déplacements.

Le maître d'ouvrage responsable de tout PDU est l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU). Pour la grande agglomération toulousaine c'est au Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine - SMTc - qu'incombe l'élaboration du PDU. Cette tâche lui a été confiée le 29 SEPTEMBRE 1997 en application des textes et lois en vigueur.

Le premier Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération toulousaine a été approuvé en 2001.

Le territoire concerné à cette époque incluait 72 communes, celles du PTU (53 communes) porté à 83 communes par arrêté préfectoral en date du 11 Mars 2002. Il concernait une superficie de 616 km² pour une population de 755 000 habitants.

Le PTU correspondant aux limites des transports urbains.

Le PDU approuvé en 2001 a été mis en révision le 18 JUIN 2001 comme recommandé par la commission d'enquête à l'époque, puis réengagé le 29 Septembre 2008 pour arrêter un premier projet de révision du PDU le 10 Juillet 2009 et enclencher la consultation des personnes publiques associées. Cette consultation a été l'objet d'une remise en cause par certaines personnes publiques au niveau du financement dans un contexte de forte contrainte budgétaire résultant de la crise économique vécue, faisant que ce projet n'a pas été plus loin nécessitant sa réécriture eu égard à la modification de l'économie générale du projet arrêté en 2009.

Cette révision portait sur 90 communes, puis 109 communes en 2004 pour tenir compte du périmètre d'application du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).

... /...

Dans un souci de compatibilité avec le SCOT il a été décidé que le périmètre de révision soit calé sur celui de l'élaboration du SCOT, soit 117 communes, élargi à la commune de LAPEYROUSE-FOSSAT, incluse au PTU, conduisant le périmètre de révision du PDU à un total de 118 communes.

Selon les derniers chiffres de 2008 communiqués dans le dossier, le territoire occupe 860 km² avec une population de 940 000 habitants.

C'est le 24 Janvier 2011 que ce nouveau projet réécrit à propos de la Révision du Plan de Déplacements Urbains de la Grande Agglomération Toulousaine a été arrêté pour être soumis à la consultation des personnes publiques associées, à l'évaluation environnementale et à l'enquête publique.

Le projet arrêté le 24 JANVIER 2011 a été soumis à la consultation des personnes publiques associées entre FEVRIER et JUILLET 2011 conduisant au bilan de ladite consultation par délibération du 26 SEPTEMBRE 2011.

Préalablement à la procédure de mise à l'enquête publique le comité syndical du SMTC a décidé d'ouvrir une phase de concertation par délibération en date du 24 OCTOBRE 2011.

Elle s'est tenue du 16 NOVEMBRE 2011 au 7 DECEMBRE 2011.

Elle semble avoir été oubliée conduisant à une mise en œuvre tardive qui a été doublement préjudiciable. D'une part, vis-à-vis de l'enquête publique en créant une confusion du moment de participation démocratique du public, et, d'autre part, n'ayant pas assurée son rôle qui doit permettre d'adapter le projet en fonction des remarques pertinentes qui en résultent éventuellement.

Parallèlement une campagne de communication a été menée dès le 16 NOVEMBRE 2011 avec :

- ✓ Distribution dans les boîtes aux lettres d'un document de 4 pages présentant les grandes lignes du PDU ;
- ✓ Un affichage dans le réseau TISSEO ;
- ✓ Parutions dans la presse locale avec insertion d'un encart dans les annonces légales pour informer et annoncer l'organisation de 6 réunions publiques par le SMTC à AUCAMVILLE, PLAISANCE DU TOUCH, TOULOUSE, LABEGE, SAINT ORENS de GAMEVILLE, MURET et à nouveau TOULOUSE ;
- ✓ Distribution d'une plaquette de 32 pages dans les mairies concernées et autres lieux publics ;
- ✓ Reportages pendant une semaine sur les enjeux du PDU dans la dépêche du midi.

Un site internet spécifique a été ouvert dès le 16 NOVEMBRE 2011 afin de recueillir les avis du public avec un lien permettant de consulter, avant l'enquête publique, le projet de révision du PDU.

Un cahier a été mis à disposition du public dans chaque commune concernée afin que les personnes intéressées puissent s'exprimer.

... / ...

Un bilan a été tiré suite à cette concertation.

Par délibération du Président du SMTC en date du 3 JANVIER 2012,
sur la base du Code de l'Environnement, notamment les articles L 123-1 à L 123-16,
également du Code de l'Urbanisme, notamment les articles R 122-1 et suivants relatifs
au Schéma de Cohérence Territoriale,
une enquête publique est ouverte afin d'informer le public et recueillir ses
observations,
sur le territoire de la Grande Agglomération de TOULOUSE regroupant 118
communes, réparties de la façon suivante :

la communauté urbaine du Grand TOULOUSE (25 communes), la communauté
d'agglomération du SICOVAL (36 communes), la communauté d'agglomération du
Muretain (14 communes), la communauté de communes de la SAVE au TOUCH (8
communes), la communauté de communes AXE-SUD (4 communes), la communauté de
communes HERS et GARONNE (3 communes), la communauté de communes
COTEAUX BELLEVUE (5 communes) et 22 communes adhérentes directes, plus la
commune de LAPEYROUSE-FOSSAT.

... / ...

DEROULEMENT DE L'ENQUETE

A - ORGANISATION ET GRADATION DE L'ENQUETE

Par arrêté de Monsieur le pierre COHEN, Président du SMTC de la Grande Agglomération Toulousaine en date du **3 JANVIER 2012**, l'enquête publique relative au Plan de Déplacements Urbains (PDU) portant sur le territoire de la Grande Agglomération Toulousaine, regroupant 118 communes,

S'est déroulée pendant 47 jours consécutifs, du **Lundi 30 JANVIER 2012** au **Vendredi 16 MARS 2012**.

La commission d'enquête avait été désignée préalablement par Monsieur le **Président du Tribunal Administratif de TOULOUSE** en date du **20 JANVIER 2011**, afin de conduire l'enquête publique dans les conditions prévues par les articles L.123-1 à L.123.16 du code de l'environnement.

Elle était composée de :

Monsieur **Hervé TEYCHENE**, Président,
Monsieur **Christian LASSERRE**, membre,
Monsieur **Vincent SAINT AUBIN**, membre.

En sus, Madame **Noëlle PAGES**, avait été désignée suppléante en cas d'empêchement d'un des membres titulaires.

Pendant toute la durée de l'enquête, les pièces constituant le dossier d'enquête et les registres sont restés à la disposition du public dans toutes les Mairies concernées par le projet, à savoir les 118 communes ci-après :

AIGREFEUILLE, AUCAMVILLE, AUREVILLE, AUSSONNE, AUZEVILLE-TOLOSANE, AUZIELLE, AYGUEVIVES, BALMA, BAZIEGE, BEAUPUY, BEAUZELLE, BELBERAUD, BELBEZE de LAURAGAIS, BLAGNAC, BONREPOS-RIQUET, BONREPOS-SUR-AUSSONNELLE, BRAGAYRAC, BRAX, BRUGUIERES, CASTANET-TOLOSAN, CASTELGINEST, CASTELMAUROU, CLERMONT-LE-FORT, COLOMIERS, CORNEBARRIEU, CORRON SAC, CUGNAUX, DEYME, DONNEVILLE, DREMIL-LAFAGE, EAUNES, EMPEAUX, ESCALQUENS, ESPANES, FENOUILLET, FLOURENS, FONBEAUZARD, FONSORBES, FOURQUEVAUX, FROUZINS, GAGNAC -SUR-GARONNE, GAURE, GOYRANS, GRATENTOUR, ISSUS, LA SALVETAT-SAINT-GILLES, LABARTHE-SUR-LEZE, LABASTIDE-BEAUVOIR, LABASTIDETTE, LABEGE, LACROIX-FALGARDE, LAMASQUERE, LASSERRE, LAPEYROUSE-FOSSAT, LAUNAGUET, LAUZERVILLE, LAVALETTE, LAVERNOSE-LACASSE, LE FAUGA, LEGUEVIN, LES VARENNES, LESPINASSE, LEVIGNAC, L'UNION, MERENVIELLE,
... / ...

MERVILLE, MONDONVILLE, MONDOUZIL, MONS, MONTBERON, MONTBRUN-LAURAGAIS, MONTGISCARD, MONTLAUR, MONTRABE, MURET, NOUEILLES, ODARS, PECHABOU, PECHBONNIEU, PECHBUSQUE, PIBRAC, PIN-BALMA, PINSAGUEL, PINS-JUSTARET, PLAISANCE-DU-TOUCH, POMPERTUZAT, PORTET-SUR-GARONNE, POUZE, PRADERE-LES-BOURGUETS, QUINT-FONSEGRIVES, RAMONVILLE-SAINT-AGNE, REBIGUE, ROQUES-SUR-GARONNE, ROQUETTES, ROUFFIAC-TOLOSAN, SABONNERES, SAIGUEDE, SAINT-ALBAN, SAINT-CLAR-DE-RIVIERE, SAINTE-LIVRADE, SAINT-GENIES-BELLEVUE, SAINT-HILAIRE, SAINT-JEAN, SAINT-JORY, SAINT-LOUP-CAMMAS, SAINT-LYS, SAINT-MARCEL-PAULEL, SAINT-ORENS-DE-GAMEVILLE, SAINT-THOMAS, SAUBENS, SEILH, SEYSSES, TOULOUSE (Capitole et Ponts des demoiselles), TOURNEFEUILLE, VIEILLE-TOULOUSE, VIGOULET-AUZIL, VILLATE, VILLENEUVE-TOLOSANE.

Le dossier d'enquête a été également mis à la disposition du public aux sièges des intercommunalités suivantes : communauté urbaine du grand TOULOUSE, communauté d'agglomération du SICOVAL, communauté d'agglomération du MURETAIN, communauté de communes de la SAVE au TOUCH, communauté de communes d'Axe-Sud, communauté des communes des coteaux de BELLEVUE, communauté des communes des coteaux du SAVES et AUSSONNELLE, communauté des communes des coteaux du GIROU.

Afin de faciliter l'accès au dossier et à l'information sur le projet et permettre à un plus large public de participer à l'enquête publique, sans avoir à se déplacer, il avait été décidé, lors d'une réunion préparatoire avec TISSEO, que ledit dossier serait accessible à partir du site internet de TISSEO et mis en ligne dès l'ouverture de l'enquête publique. Ce qui a été fait comme prévu.

Parallèlement, il avait été également décidé d'ouvrir une adresse électronique afin de recevoir les observations et les contributions du public. L'adresse était enquetepubliquePDU@tisseo.fr gérée par TISSEO et restée ouverte jusqu'au 20 AVRIL 2012.

Les observations envoyées à cette adresse étaient éditées puis déposées sur le registre de la mairie de TOULOUSE - Capitole toutes les semaines.

L'information réglementaire a été diffusée, d'une part par affichage de l'avis d'ouverture de l'enquête et de l'arrêté de Monsieur le Président du SMTC de la Grande Agglomération Toulousaine, d'autre part, par les soins des 118 Maires des communes incluses dans le périmètre du PDU et rappelées précédemment.

D'autre part, par voie de presse :

- Le **MARDI 10 JANVIER 2012** dans la **DEPECHE du MIDI** ;
- Le **VENDREDI 13 JANVIER 2012** dans **L'OPINION INDEPENDANTE**.

... / ...

Pour une première parution dans les quinze jours précédant le démarrage de l'enquête publique.

Il est à signaler qu'un rectificatif a été nécessaire pour ce qui concerne la parution dans l'opinion indépendante à propos du porteur de projet initialement attribué à la SMAT en lieu et place de TISSEO. La rectification a été incluse à l'édition du Vendredi 20 JANVIER 2012.

Puis une deuxième parution dans les huit premiers jours suivant le démarrage de l'enquête, à savoir les :

- Le **VENDREDI 3 FEVRIER 2012** dans la **DEPECHE du MIDI** ;
- Le **VENDREDI 3 FEVRIER 2012** dans **L'OPINION INDEPENDANTE**.

Si la commission d'enquête a constaté l'affichage dans les seules communes où elle a assuré une ou plusieurs permanences, elle doit rapporter que ce contrôle est limité à l'affichage de l'arrêté de mise à l'enquête sur le panneau officiel prévu à cet usage dans chaque mairie.

La commission d'enquête, majoritairement présente, s'est tenue à la disposition du public, aux lieux et dates suivantes :

- **Mairie d'AUCAMVILLE, le LUNDI 30 JANVIER 2012** de 14 H à 17 H ;
- **Mairie de PORTET SUR GARONNE, le VENDREDI 3 FEVRIER 2012** de 14 H à 17 H ;
- **Mairie de COLOMIERS, le MARDI 7 FEVRIER 2012** de 9 H à 12 H ;
- **Mairie de L'UNION, le JEUDI 9 FEVRIER 2012** de 16 H à 19 H ;
- **Mairie de BRUGUIERES, le MERCREDI 15 FEVRIER 2012** de 16 H à 19 H ;
- **Mairie de LABEGE, le LUNDI 20 FEVRIER 2012** de 14 H à 17 H ;
- **Mairie de TOULOUSE - Capitole, le JEUDI 23 FEVRIER 2012** de 10 H à 13 H ;
- **Mairie de LEGUEVIN, le MARDI 28 FEVRIER 2012** de 16 H à 19 H ;
- **Mairie de BALMA, le JEUDI 1^{er} MARS 2012** de 9 H à 12 H ;
- **Mairie de MURET, le LUNDI 5 MARS 2012** de 14 H à 17 H ;

... / ...

- **Mairie de TOULOUSE** - Ponts des demoiselles -, le **JEUDI 8 MARS 2012** de 15 H à 18 H ;
- **Mairie de PLAISANCE DU TOUCH**, le **MARDI 13 MARS 2012** de 10 H à 13 H ;
- **Mairie de TOULOUSE** - Capitole, le **VENDREDI 16 MARS 2012** de 14 H à 17 H.

En outre, et comme il est d'usage, la population avait la faculté de solliciter auprès de la commission d'enquête, sur rendez-vous, une audience particulière, même en dehors des permanences, ce que personne n'a retenu.

Préalablement au démarrage de l'enquête publique, deux des membres de la commission avaient ouvert et paraphé les 118 registres qui devaient être mis à disposition du public dans les communes faisant partie de la grande agglomération toulousaine.

Une seule commune a nécessité l'ouverture d'un deuxième registre, la commune de **TOULOUSE - mairie du capitole**.

En fin d'enquête, les registres d'enquête ont été clôturés par les maires des 118 communes concernées, ce qui a pris un peu de temps.

TISSEO s'est chargé de la récupération de tous les registres ayant servi de support aux observations du public dans les 118 communes concernées. La récupération des registres par le Président de la commission d'enquête, ainsi que toutes les copies des observations, courriers ou contre-projets, après vérification par celui-ci, lui ont été remis le **6 AVRIL 2012** lors d'une réunion dans les locaux de TISSEO. Il a été décidé, ce jour, que TISSEO se chargeait de l'envoi d'une copie de tous les documents aux autres membres de la commission par courrier.

Sur les 119 registres ouverts par la commission d'enquête, 91 n'ont reçu aucune contribution et sont restés vierges, tandis que 28 d'entre eux recueillent 88 requêtes, observations ou contre-propositions déposées individuellement ou collectivement.

L'adresse électronique a enregistré 135 contributions du public ou des associations. Si la commission d'enquête a bien recensé 135 courriels reçus, elle précise que certains font double emploi avec les dépôts sur les registres des 28 communes où des contributions ont été inscrites ou déposées.

La commission d'enquête a comptabilisé 654 pages déposées au cours de l'enquête publique, regroupant aussi bien les requêtes des pétitionnaires que les pièces annexes jointes, qui, compte tenu des pétitions et de la représentativité associative, peuvent être considérées comme l'expression de plusieurs milliers de personnes.

... / ...

La commission d'enquête tient à rapporter que dans certaines communes son installation et la réception du public, à l'occasion de ses permanences, n'a pas du tout été à la hauteur des enjeux induits par un projet tel que le PDU ou conforme au standing des dites communes, notamment, pour les permanences en mairies de : COLOMIERS, PLAISANCE DU TOUCH, BALMA, L'UNION, mairie du Capitole et mairie annexe Ponts des Demoiselles.

Soit par manque de communication (notamment fléchage pour le public), de programmation ou de préparation, soit par l'absence de chauffage dans le local, soit par un confinement de l'enquête dans des locaux peu adaptés pour la réception du public, soit, peut-être, pour remettre l'enquête publique à la place considérée par certains élus.

Le **Jeudi 3 MAI 2012**, la commission d'enquête adressait au pétitionnaire le résumé concernant le déroulement de l'enquête publique. Toutes les copies des observations, des courriers et contributions diverses (contre-projets notamment) étaient en sa possession depuis le 6 AVRIL 2012 jour de remise de celles-ci au Président de la commission d'enquête par TISSEO.

Ce courrier de 5 pages contenait la synthèse des observations classées dans les 10 thèmes retenus par la commission d'enquête et posait des questions au pétitionnaire afin de permettre à la commission d'enquête d'apporter les réponses aux interrogations du public et de parfaire sa propre connaissance du projet.

Le même jour, **Jeudi 3 MAI 2012**, faisant suite à diverses observations formulées par le public, la commission d'enquête envoyait un courrier à Monsieur le Préfet de la Haute Garonne, interrogeant sur l'absence d'une autorité centrale qui aurait en charge l'organisation de tous les modes de déplacements urbains afin de garantir une meilleure coordination desdits déplacements.

Le **18 JUIN 2012** le président de la commission d'enquête recevait la réponse des services de l'Etat.

Le **Vendredi 28 JUIN 2012**, les membres de la commission recevaient individuellement, sous pli recommandé, le projet de mémoire du maître d'ouvrage en réponse à celui de la commission du 3 MAI 2012.

Comme l'avait suggéré la commission d'enquête dans son courrier, mais, également, à la demande du maître d'ouvrage, une réunion d'échange et de synthèse a été organisée le 12 JUILLET 2012 dans les locaux du SMTC. Cette réunion a servi à confirmer, préciser ou compléter certains points du projet afin d'être le plus exhaustif possible à partir du projet de mémoire reçu, base de discussion.

A la suite de cette réunion, le SMTC a envoyé le **1^{er} AOUT 2012** un mémoire définitif à la commission d'enquête complétant son information et précisant certains points du dossier. Ce document, en permettant à la commission de mieux apprécier et appréhender le projet de PDU soumis à l'enquête publique, a contribué à lui permettre de se forger l'avis qu'elle a formulé dans ses conclusions finales en fin de rapport.

... / ...

B - RESUME COMPTABLE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Cette enquête qui s'est déroulée pendant 47 jours, entre le 30 JANVIER 2012 et le 16 MARS 2012, a concerné 118 communes incluses dans la Grande Agglomération Toulousaine.

Au total, 119 registres ont été mis à la disposition du public dans les communes concernées et tous récupérés par la commission d'enquête le 6 AVRIL 2012.

Parmi ces 119 registres, 91 d'entre eux n'ont reçu aucune contribution, tandis que 28 recueillaient 88 requêtes, observations ou contre-propositions déposées individuellement ou collectivement.

Les 28 communes ont été :

AUREVILLE, AUSSONNE, AYGUEVIVES, BALMA, BEAUPUY, BRUGUIERES, CASTELGINEST, COLOMIERS, CORNEBARRIEU, CUGNAUX, FENOUILLET, FONSORBES, GAURE, LABEGE, LAMASQUERE, L'UNION, MERENVIELLE, MONTBRUN-LAURAGAIS, PECHABOU, PIBRAC, PLAISANCE-DU-TOUCH, PORTET-SUR-GARONNE, SAINT-ALBAN, SAINT-JEAN, SAINT-ORENS-DE-GAMEVILLE, TOULOUSE (Capitole et Ponts des demoiselles), TOURNEFEUILLE, VILLENEUVE-TOLOSANE.

Comme rappelé précédemment une adresse électronique avait été créée afin de recueillir les contributions du public ne pouvant se déplacer. La commission d'enquête a recensé 135 courriels reçus, dont certains font double emploi avec les dépôts sur les 28 registres précédents.

Toutes expressions confondues, la commission d'enquête a comptabilisé 654 pages déposées au cours de cette enquête publique, regroupant aussi bien les requêtes ou observations des pétitionnaires que les annexes jointes à leurs contributions.

Au final et compte tenu des pétitions et de la représentativité associative, on peut considérer que les 654 pages déposées sont l'expression de plusieurs milliers de personnes.

Dans ces courriers reçus ou déposés, 23 mémoires concernent différentes associations qui ont participé à l'enquête publique :

l'ABAVE - association BLAGNAC à Vivre Environnement -, AC AP L - Association des commerçants, artisans et professions libérales de LARDENNE -, ADQL - l'Association de Défense du quartier de LARDENNE -, CADL - le Collectif des Associations de LARDENNE -, le Groupe de TOULOUSE pour tous, ABGM - l'Association des quartiers Bonheure-Guilheméry-Moscou -, CQL - le Comité de quartier de LALANDE -, l'APCVÉB - association de protection du cadre de vie et de l'environnement balmanais - Association CASTELLENVIE, l'APENHC - association de la
... /...

protection et de l'environnement, de la nature et de l'habitat de COLOMIERS -, Europe Ecologie les Verts, Association quartier Nord CUGNAUX, L'UNION dynamique et solidaire,

Syndicat intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine, MOTOROLA, Association VELO, HANDI-SOCIAL - Association de défense des droits des personnes malades et/ou handicapées -, GIHP - groupement pour l'insertion des personnes handicapées physiques -, CIAH31 - collectif inter associatif handicaps du 31 -, collectif ni pauvre ni soumis Midi-Pyrénées, SAINT SIMON Environnement, contribution des associations de CUGNAUX NORD - Défense HAUTPOUL - SAINT SIMON/ PORTET- ;

quelques communes : AYGUEVIVES, BALMA, CASTELGINEST, FONSORBES, LABEGE, VILLENEUVE-TOLOSANE,

mais également, quelques communautés : communauté de communes SAVE et GARONNE, communauté d'agglomération du SICOVAL,

et des groupes politiques tels GROUPE TOULOUSE pour tous, EUROPE ECOLOGIE les Verts,

et une pétition sur la commune de L'UNION avec 700 signatures pour une halte SNCF ;

Tous les autres, soit 189, concernent des personnes isolées ou des familles parmi lesquelles un mémoire en contre-projet émanant de Monsieur MAXIME LAFAGE très complet.

Tous ces courriers ou mémoires déposés représentent, grosso modo, l'expression de plusieurs milliers de points de vue, de positions ou d'observations évoquées par tous ces participants à la démocratie participative que constitue l'enquête publique.

Une synthèse des expressions émises a permis à la commission d'enquête de retenir 9 thèmes principaux et un thème « divers » dans lesquels elle traitera la majorité des points évoqués par le public en relation plus ou moins proche avec ces thèmes.

- Le premier tenant dans «les choix et la pertinence du PDU » ;
- Le deuxième tenant dans «les projets de transport en commun en site propre » ;
- Le troisième tenant dans « les projets pour le métro » ;
- Le quatrième tenant dans « les projets de transport ferroviaire » ;

... /...

- Le cinquième tenant dans « les projets de transport en commun intégrés à la circulation » ;
- Le sixième tenant dans « les projets pour la voiture » ;
- Le septième tenant dans « les projets pour les modes doux » ;
- Le huitième tenant dans la coordination des différents modes de transport » ;
- Le neuvième tenant dans « les éléments économiques et financiers du PDU » ;
- Le dernier et dixième tenant dans le traitement des points non rattachables aux précédents par un thème «divers ».

Comme il est dit ces 10 thèmes serviront de base à la commission d'enquête pour aborder de nombreux points, questions et interrogations écrits au niveau des requêtes déposées sur les registres ou envoyées.

Au final, ces avis ponctuels émis tout au long du rapport constitueront les réponses aux différentes expressions avancées par le public pour obtenir la motivation finale de l'avis de la commission d'enquête.

ANALYSE DU PROJET ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE

DOSSIER

A - ANALYSE DU PROJET

L'objet de la présente enquête publique concerne le Plan de Déplacements Urbains de la Grande Agglomération Toulousaine, regroupant 118 communes, approuvé par le comité syndical du SMTC conformément à la loi N° 82-1153 du 30 Décembre 1982 - dite LOTI - qui fixe le cadre réglementaire d'élaboration et de révision du PDU.

Ce plan doit être compatible avec le Schéma de Cohérence territoriale (SCOT) dont l'approbation a été effectuée le 16 MARS 2012 par le comité syndical du Syndicat Mixte d'Etudes de l'Agglomération Toulousaine (SMEAT).

Le projet soumis à la présente enquête publique résulte de la révision lancée en 2001 suite à l'approbation du premier PDU de la grande agglomération toulousaine en 2001.

... /...

Cette demande est accompagnée d'un dossier qui a servi à informer le public lors de l'enquête publique afin qu'il puisse apprécier les enjeux contenus dans ce projet de PDU révisé.

L'ensemble des pièces constitutives et explicatives de ce dossier a été réuni dans une mallette plastique avec 4 sous-dossiers contenant :

- Une brochure de synthèse en 108 pages au format A3 :
 - 1 - La démarche de révision du PDU en 14 pages ;
 - 2 - diagnostic et enjeux en 17 pages ;
 - 3 - les objectifs, les orientations et le plan d'actions en 31 pages ;
 - 4 - la mise en œuvre et le suivi du PDU en 4 pages ;
 - 5 - les annexes en 27 pages ;

- Une brochure sur le projet révisé et arrêté le 24 JANVIER 2011 comportant 188 pages au format A3 :
 - 1 - la démarche de révision du PDU en 23 pages ;
 - 2 - où en est-on aujourd'hui, bilan diagnostic et enjeux en 31 pages ;
 - 3 - le projet en 30 pages ;
 - 4 - les fiches actions en 76 pages ;
 - 5 - la mise en œuvre et le suivi du PDU en 14 pages.

- Une chemise cartonnée dans laquelle ont été insérées plusieurs brochures :
 - Volet 1 au format A4 : les objectifs et l'articulation avec les autres plans et programmes en 26 pages :
Une introduction en 2 pages ;
 - 1 - les raisons du PDU et l'identification de son périmètre en 1 $\frac{1}{2}$ pages ;
 - 2 - les objectifs du PDU en matière environnementale en 1 page ;
 - 3 - l'articulation du PDU avec les autres plans et programmes en 15 $\frac{1}{2}$ pages ;
 - 4 - l'articulation du PDU avec les lois GRENELLE en 2 $\frac{1}{2}$ pages ;

 - Volet 2 au format A4 : l'analyse de l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution en 138 pages :
 - 1 - la qualité de l'air en 50 pages ;
 - 2 - les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre en 6 pages ;
 - - la qualité de la vie en 36 pages ;
 - - les enjeux de proximité 35 pages ;
 - - les annexes en 4 pages.

... / ...

- Volet 3 au format A4 : la justification du projet au regard des enjeux environnementaux en 16 pages :
 - 1 - les enjeux environnementaux et les objectifs du PDU en 1 $\frac{1}{2}$ pages ;
 - 2 - la démarche d'élaboration retenue pour optimiser la maîtrise des déplacements VP : étude multimodale en 9 pages ;
 - 3 - la justification du projet en 3 pages.

- Volet 4 au format italien en A4 : les incidences et les mesures compensatoires en 89 pages :
 - 1 - les éléments méthodologiques de l'évaluation environnementale en 1 page ;
 - 2 - l'articulation de la présente évaluation environnementale en 2 pages ;
 - 3 - l'évaluation environnementale : une démarche qui se poursuit dans le temps en 1 $\frac{1}{2}$ pages ;
 - 4 - les incidences du PDU sur l'environnement et les mesures envisagées en 80 pages ;
 - 5 - les conclusions en 1 page.

- Volet 5 au format A4 : le suivi et l'évaluation en 16 pages :
 - 1 - modalités de mise en œuvre du suivi du PDU en 1 page ;
 - 2 - tableau de bord en 1 page ;
 - 3 - observations du PDU en 13 pages.

- Volet 6 au format italien A4 : le résumé non technique en 37 pages :
 - 1 - le projet de PDU révisé, objectifs et scénario retenu en 9 pages ;
 - 2 - l'évaluation environnementale du PDU en 5 pages ;
 - 3 - les enjeux environnementaux, les incidences prévisibles du projet de PDU révisé et les mesures envisagées en 21 pages ;
 - 4 - les conclusions en 1 page.

Ces 6 volets constituant l'évaluation environnementale du projet.

Le dossier comportait également :

- L'annexe accessibilité au format A4 en 16 pages :
 - L'introduction en 1 page ;
 - Partie 1 - les dispositions du PDU en 5 pages ;
 - Partie 2 - les dispositions des schémas directeurs en 5 pages ;

... / ...

- Partie 3 - les principes d'élaboration des PAVE en 1 page ;
 - Partie 4 - les lieux de débat et de concertation avec les associations en 1 page ;
 - Partie 5 - le service MOBIBUS de Tisséo en 1 page.
- Le schéma directeur d'accessibilité - programmation 2009-2015 - en 71 pages ;
 - L'introduction en 8 pages ;
 - Le volet accueil clientèle en 6 pages ;
 - La formation des agents en 6 pages ;
 - Le service de substitution en 5 pages ;
 - La station de métro en 5 pages ;
 - L'arrêt-bus et les pôles d'échanges en 12 pages ;
 - Le matériel roulant en 9 pages ;
 - L'information voyageur en 7 pages ;
 - L'écoute, le suivi, l'évaluation en 9 pages.
 - La synthèse sur l'évaluation 2001-2007 imposée par la LOTI afin d'évaluer tout PDU dans les 5 ans de son approbation en 49 pages au format italien A4 :
 - Présentation de l'observatoire en 5 pages ;
 - Une organisation urbaine performante pour une réduction durable du trafic automobile en 5 pages ;
 - Renforcer l'offre de transport en commun et la rendre attractive, développer la multimodalité en 10 pages ;
 - La maîtrise des flux automobiles et le développement des boulevards urbains multimodaux en 7 pages ;
 - L'organisation du stationnement en 6 pages ;
 - Les plans de mobilité en 2 pages ;
 - Le transport des marchandises en ville en 2 pages ;
 - Conclusions sur la période 2001 - 2007 (2008) en 2 pages ;
- Un recueil des avis des personnes publiques associées sur le projet de révision du Plan de Déplacements Urbains de la Grande Agglomération Toulousaine.
 - 1 - délibérations du SMTC relatives au PDU en 42 pages ;
 - 2 - avis des communes sur le PDU en 204 pages ;
 - 2c - avis des personnes publiques associés : établissements publics de coopération intercommunales, chambres consulaires, association de quartiers, structures syndicales, structures professionnelles et associations d'entreprise, structures techniques en 152 pages ;
 - 3 - rapport d'évaluation environnemental du PDU en 14 pages.

... / ...

B - AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE DOSSIER

Le projet soumis à l'appréciation du public est formalisé à travers un dossier que la commission d'enquête estime lourd, souvent redondant et d'une approche complexe pour le public qui a du mal à s'y retrouver et à l'appréhender, à l'exception de certains contributeurs avertis.

Pour preuves certaines observations déposées par le public qui sollicitent tantôt des demandes ponctuelles se rapportant à des dessertes locales des transports communs, tels arrêts de bus à créer ou déplacer, lignes de transport en commun à modifier ou à adapter, tantôt cherchant à obtenir les points de détails qui pourraient modifier leur quotidien vis-à-vis des transports en commun. Le tout constituant plus des problèmes à régler avec leur mairie respective qu'au cours d'une telle enquête publique.

Si certains ont bien compris les enjeux d'un tel projet, même s'ils ont des divergences de vues par rapport aux traitements effectués par le maître d'ouvrage, d'autres, sont restés sur des approches trop sectorielles parfois en décalage avec la finalité d'un tel dossier qui ne s'attache pas spécifiquement aux détails.

La commission estime, par ailleurs, que le dossier est souvent lacunaire, les informations fournies concernent des périmètres et des périodes différentes rendant les comparaisons difficiles et les perspectives quasiment impossibles.

A titre d'illustration de son opinion, la commission fait les remarques suivantes :

- Il est difficile d'avoir une vision claire des volumes en jeu (nombre de déplacements, répartition par mode et par objet, évolution dans le temps, longueur et nature des déplacements,) ;
- Les quelques chiffres fournis ne sont pas aisément comparables : les références portent sur des années différentes, le territoire concerné varie (ancien PTU, nouveau PTU, grande agglomération toulousaine, aire urbaine, pôle urbain, faubourgs, proche périphérie, centre-ville, couronne périurbaine, commune de TOULOUSE, banlieue proche, habitants du cœur,) les pourcentages modaux sont tantôt tous modes confondus, tantôt sur les seuils déplacements mécanisés ;
- La notion même de déplacement n'est pas bien définie et ne permet donc pas de comprendre comment ils sont comptabilisés. Par exemple un trajet effectué par trois personnes pour aller d'un point A à un point B, qui commence en voiture et se termine en transport public : combien de déplacements en tout ? combien en voiture ?
- Le poids des différents modes de déplacement n'est pas pondéré par la distance parcourue : rien n'indique la longueur effectuée en moyenne par mode de déplacement ;
- Les coûts des différents modes de déplacement sont quasiment absents.

La commission d'enquête s'interroge également sur l'horizon retenu par le projet du PDU révisé et émet les critiques suivantes :

.../ ...

- Il est peu cohérent vis-à-vis du SCOT qui se projette à l'horizon 2030, alors que le PDU arrête toutes ses orientations en 2020. La cohérence et la compatibilité entre les documents voudraient que les projections soient établies jusqu'aux mêmes échéances ;
- La perspective du plan est courte - 7 ans - puisque nous sommes déjà fin 2012. Ceci est encore renforcé par le fait que :
 - Les principaux projets de transport public proposés dans le PDU à l'horizon 2015, sont déjà engagés de façon irréversible sur la base du PDU de 2001 ;
 - Ceux envisagés pour la période 2016-2020 pourront être redéfinis en 2015.

En définitive, quels sont les projets novateurs inscrits au PDU 2011 ?

Ces derniers points seront revus lors de l'analyse des observations du public par la commission d'enquête qui, dans ses avis partiels et ses réponses aux questions posées, s'interroge sur l'intérêt d'une telle limitation, d'un point de vue compréhension, lisibilité et cohérence du PDU.

Sur ce point le dossier soumis à l'appréciation du public ne constitue pas un bon exemple pour la compréhension des objectifs poursuivis avec des informations réductrices et peu transparentes laissant comprendre que modifications et détails peuvent être adaptés aux besoins ou nécessités du moment.

A ces éléments vient s'ajouter la complexité du dossier compte tenu du territoire concerné - 118 communes et 860 km² - le tout ne participant pas à en faciliter l'accès.

Pouvait-il en être autrement ?

La commission d'enquête pense que cela était possible. Une approche plus pragmatique aurait pu être retenue dans le sens où certains points du dossier restent flous au prétexte qu'un PDU n'est pas un exercice de programmation et, de ce fait, ne doit pas imposer des projets précis, mais seulement des orientations et des objectifs à atteindre en conformité avec le SCOT.

La commission d'enquête tient à rappeler que les documents cités ont tendance à renvoyer tantôt à l'un tantôt à l'autre pour les détails, mais qu'en réalité, aucun d'entre eux ne parvient vraiment à offrir de réponses précises.

Tout cela ne facilite pas l'approche et la compréhension, et participe, encore moins, à une réelle information objective du public.

A partir de ces éléments la commission d'enquête pense que pour la bonne approche de la problématique des déplacements urbains d'une agglomération de cette importance le dossier doit s'attacher à analyser et traiter des points essentiels indispensables qui seront fournis à l'appréciation de tous, public et personnes associées afin d'en mesurer les enjeux et les réponses qui sont apportées.

... / ...

Pour le cas du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine la commission trouve que le dossier :

- a. Est insuffisant d'un point de vue état des lieux. La partie relative au SCOT ne met pas assez en évidence les orientations de ce dernier avec les zones de densification permettant de justifier des axes principaux et prioritaires servant à la définition des axes structurants. Puisque c'est le niveau de densification qui va imposer le type de transport en commun. Si le SCOT a bien identifié ces zones, le PDU ne fait pas ressortir suffisamment cette prise en compte. D'autant qu'il est dit que les transports doivent précéder l'urbanisation, ce à quoi la commission d'enquête est tout à fait favorable ;
- b. Est également insuffisant, quant aux dernières mises à jour permettant de connaître avec certitude les dernières évolutions du territoire du PDU par rapport à tous les modes de déplacements en fonction des plateformes ou des contraintes qui les provoquent. Les informations fournies, pour les plus récentes, s'arrêtent à 2007. Quand on sait que l'agglomération accueille 15 000 habitants par an, que la problématique des déplacements s'accroît chaque année, il est anormal de ne posséder que des informations vieilles de 5 ans, voire plus pour certaines ;
- c. Est muet sur les déplacements urbains au niveau de la grande agglomération toulousaine : transports en commun de différents types, véhicules privés, vélos, marche à pied. Toutefois, ces modes de transport ne sont pas étudiés dans le détail au point de connaître réellement les volumes et les temps engendrés par chacun d'eux, ni d'offrir une comparaison entre eux afin de déterminer la meilleure réponse modale avec tous les critères (temps, coûts globaux, y compris coûts de fonctionnement, nombre d'utilisateurs éventuels ou habitants de la zone, bilan carbone de chaque déplacement ...) ;
- d. Ne traite pas les déplacements et les modes de déplacement au-delà des premières couronnes du périmètre du PDU alors que l'on sait que l'influence de TOULOUSE va bien plus loin, notamment, dans le TARN, l'ARIEGE et le TARN et GARONNE. Des personnes de ces départements viennent tous les jours dans la grande agglomération ;
- e. Ne recense pas dans l'état actuel initial, pour ce qui concerne l'environnement, les différents niveaux de pollution pouvant servir de références pour atteindre les objectifs fixés par les différentes lois, sur l'air, sur l'eau et la santé. Tout comme les informations données au niveau des nuisances sonores restent très insuffisantes pour apprécier les points « noirs » à améliorer, mais également, pour fixer les priorités en fonction des résultats les plus préoccupants ;

... / ...

- f. Ne fournit aucune donnée sur l'état des ouvrages en service : routes et voies diverses, pistes cyclables, état réseau ferré, largeurs des voies routières pistes cyclables,

D'une manière générale, un bilan initial doit pouvoir offrir une image instantanée de l'objet étudié et nourrir une éventuelle critique s'appuyant sur les insuffisances détectées. Au final, faciliter l'appréhension des points qui seront à corriger ou à améliorer comme les niveaux de pollutions, l'état de certains milieux ou ouvrages, etc et, en définitive, fixer les améliorations nécessaires en fonction des objectifs contenus dans le projet. Sans tout cela et sans exhaustivité, il paraît difficile de pouvoir justifier, motiver et atteindre le meilleur niveau possible avec le projet.

Dans la mesure où le bilan n'est pas convaincant, comment le public ou la commission d'enquête peuvent-ils apprécier la validité des orientations proposées dans le projet. Orientations qui ne sont, bien souvent, que des intentions non assorties d'un calendrier complet de réalisation tenant compte des priorités ressortant dudit bilan.

La commission se demande, au demeurant, comment sur de simples orientations générales et peu précises sur le mode de transport public retenu (bus, B.H.N.S., TRAM ou autre) le maître d'ouvrage peut chiffrer avec certitude ses projets.

La commission d'enquête pense que le dossier reste approximatif sur les chiffrages présentés qui ne sont que des ordres de grandeur susceptibles de varier du simple au double, voire plus, d'autant plus, que le projet de PDU fait bien ressortir la possibilité laissée au maître de l'ouvrage des choix des réalisations définitives.

Ceci est aggravé par l'absence du « compte déplacements » imposé par la loi sur l'air - article 14 de la LAURE de 1996 - pour toute agglomération de plus de 100 000 habitants, repris dans la loi SRU de 2000 en son article 113.

Pourquoi un « compte déplacements » ?

La loi précise que c'est « un outil permettant de faire apparaître pour les différentes pratiques de mobilité, les coûts pour l'usager et ceux qui en résultent pour la collectivité ».

C'est par ce biais que l'approche financière doit être faite, car elle permet de calculer les dépenses directes, l'entretien des infrastructures de transport, les acquisitions et l'usage des véhicules, aux services des transports collectifs de personnes dans l'aire d'étude concernée.

C'est l'AOTU qui a obligation de réaliser et de faire vivre ce « compte déplacements » sur la base d'une étude du coût social des transports individuels motorisés, des transports collectifs, voire des modes doux, dans l'optique d'évaluation socio-économique du système de transports. Ainsi, ce « compte déplacements local » doit être réactualisé chaque année et doit devenir une composante de l'observatoire des déplacements.

... / ...

La commission d'enquête reconnaît que l'exercice n'est pas simple et qu'il n'existe pas de recette, même si une certaine méthodologie a été mise au point par le CERTU.

Elle observe, cependant, que de nombreuses agglomérations, souvent d'une taille inférieure à celle de l'agglomération toulousaine, ont mis en place de tels comptes.

Elle estime que s'astreindre à établir un compte déplacement aurait eu pour mérite de permettre aux élus une prise de décision plus éclairée, au public et à la commission de mieux comprendre le dossier et la pertinence des orientations proposées.

C'est d'ailleurs l'esprit de la loi.

Si les intentions et les orientations avancées pour argumenter le projet répondent largement aux exigences fixées par la loi, il n'est, pour autant, pas certain que l'application locale soit traduite avec la meilleure réponse dans la mesure où rien, dans le dossier, ne vient démontrer ou motiver les choix retenus. Ces choix restent très dépendants du contexte et des aléas économiques, des choix politiques, des lois et textes applicables.

Bien que, le projet de Plan de Déplacements Urbains de la Grande Agglomération Toulousaine devrait s'absoudre de tous ces aléas dans la mesure où c'est **le projet** qui s'impose pour l'agglomération.

Pour autant, et d'une manière globale, l'on peut considérer que c'est une réponse pour le Plan des Déplacements Urbains pour la grande agglomération Toulousaine, et ce, pour les 7 ans à venir, à savoir jusqu'en 2020.

... / ...

OBSERVATIONS DU PUBLIC ET AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LES

OBSERVATIONS FORMULEES

L'enquête a mobilisé un public varié et nombreux dans le sens où se sont exprimés aussi bien des particuliers que des associations de l'environnement ou de quartiers, et des partis politiques au moyen des trois possibilités offertes pour exprimer leur avis : les 119 registres d'enquête mis à disposition dans les mairies, le courrier électronique et le courrier postal.

A propos du courrier électronique, la commission d'enquête qui avait émis quelques craintes quant aux risques de dérive au niveau de l'utilisation, reconnaît que cela n'a pas été le cas et qu'elle n'a pas reçu de remarques négatives du public quant à l'utilisation de ce moyen. La principale difficulté matérielle résidait dans la mise à disposition des contributions déposées sur le site pour que le public puisse les consulter. Ce point avait été résolu avant le démarrage de l'enquête, le SMTC se chargeant de les verser au registre ouvert à la mairie annexe du Capitole chaque semaine.

Ce qui a bien été respecté.

Au final, la commission d'enquête a comptabilisé 654 pages déposées au cours de l'enquête publique, regroupant aussi bien des observations, des plans ou schémas, des pièces annexes jointes à des contributions, que des pétitions émanant d'associations, dont certaines contiennent plusieurs points abordés, faisant qu'en définitive toutes additionnées représentent l'expression de plusieurs milliers de personnes.

Dans le détail, sur les 119 registres mis à la disposition du public, seuls 28 d'entre eux ont servi de support à 88 requêtes, observations ou contre-propositions déposées par des individus ou des associations, 91 n'ayant reçu aucune contribution.

L'adresse mail a été l'objet de l'inscription de 135 contributions de la part de personnes ou d'associations qui parfois font double emploi avec les dépôts sur les registres.

Bien évidemment, l'adresse mail permettait à tout un chacun de s'exprimer sans avoir à se déplacer, tout comme il pouvait consulter le dossier sur le site du SMTC rendant la participation du public plus accessible qu'à l'accoutumé, facilitant la lecture à « la maison » ce à quoi la commission d'enquête est très favorable, recommandant vivement une telle pratique.

La commission d'enquête considère qu'il lui a été difficile, voire impossible, de répondre individuellement dans le détail à toutes les observations présentées. Elle s'est efforcée de traiter tous les points essentiels qui conditionnent la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains de la Grande Agglomération Toulousaine, avec tous les impacts que cela peut avoir pour la facilitation des déplacements ou la vie de tous les jours.

Au besoin, il faut rappeler, que le PDU doit participer à « maîtriser », « polariser » et « relier » selon les trois grands principes définis au niveau du PADD du SCOT de la grande agglomération toulousaine adopté le 16 MARS 2012.

... / ...

De fait, les enjeux du PDU constitueront un élément fort du SCOT et, en règle générale, de l'aménagement du territoire couvrant la grande agglomération avec une offre multimodale visant à répondre aux trois objectifs du SCOT dont il est une des composantes.

Ainsi, le PDU révisé définit des objectifs généraux que nous résumerons en :

- Maîtrise des déplacements mécanisés par une cohérence urbanisme/transport ;
- Maîtrise du trafic automobile ;
- Développement de l'usage des transports collectifs ;
- Développement des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- Aménagement et exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération ;
- Mise en place d'une politique globale du stationnement ;
- Soutien au développement de l'autopartage et du covoiturage ;
- Encouragement à élaborer des PDE ;
- Prise en compte de la logistique urbaine ;
- Evolution des tarifications intermodales et combinées ;
- Mise en œuvre des schémas d'accessibilité des réseaux de transports et de la voirie et des aménagements des espaces publics.

Afin de synthétiser toutes les expressions exprimées par le public tout au long de cette enquête, la commission d'enquête a retenu 9 thèmes majeurs, avec un dixième concentrant quelques sujets divers, pour lui servir de fils conducteurs pour étendre ses avis personnels au-delà de ces 9 thèmes, avec des transversalités nécessaires afin d'être la plus précise possible et la plus exhaustive.

C'est au travers de ces thèmes qu'elle exprimera ses avis personnels en relation avec les observations exprimées ou écrites du public.

Les grands thèmes retenus précédemment sont :

- 1 - «les choix et la pertinence du PDU» ;
- 2 - «les projets de transport en commun en site propre» ;
- 3 - «les projets pour le métro» ;
- 4 - «les projets de transport ferroviaire» ;
- 5 - «les projets de transport en commun intégrés à la circulation» ;
- 6 - «les projets pour la voiture» ;
- 7 - «les projets pour les modes doux» ;

... / ...

- 8 - « la coordination des différents modes de transport » ;
- 9 - « les éléments économiques et financiers du PDU ».

Pour une meilleure compréhension de la suite de cette partie du rapport la commission d'enquête tient à signaler qu'elle utilisera l'ordre ci-avant avec ses avis ponctuels inscrits en écriture italique.

Les courriers, mémoires et pièces déposées ou reçues au cours de l'enquête publique étaient en possession du SMTC puisqu'il s'était chargé d'effectuer les photocopies remises ou envoyées par courrier le 6 AVRIL 2012 aux membres de la commission d'enquête. Suite à quoi l'analyse et la synthèse de toutes les contributions lui ont permis de rédiger son mémoire de clôture de l'enquête publique transmis par le Président au SMTC lui demandant d'apporter les précisions qu'il juge utiles qui sont annexées en fin de rapport et auquel nous renvoyons le lecteur pour les détails de ses réponses. Il a tenu à apporter, dans la mesure du possible, des réponses, thème par thème que la commission d'enquête avait retenu.

Il doit être entendu que les réponses apportées doivent être considérées comme des compléments informatifs, parfois pouvant constituer engagements ou reconnaissances de la part du pétitionnaire et serviront à compléter les avis ponctuels sur les différents thèmes pour lesquels la commission d'enquête s'attachera à apporter toutes précisions en sa possession au public par rapport aux thèmes définis, reflets des points essentiels qui ont émaillé l'enquête publique.

I - Le premier thème dégagé par la commission d'enquête concerne «les choix et la pertinence du projet de PDU» dans le sens où l'agglomération a un vécu, où le tissu urbain s'est formé au fil des siècles avec toutes ses composantes et, notamment, les voies terrestres ou fluviales, l'habitat, les commerces et les activités diverses, pour former le visage urbain tel qu'on le connaît ou on le vit aujourd'hui, dont nul ne peut faire abstraction.

I.1 - ce que dit le PDU

La synthèse du bilan du PDU peut se résumer en :

Une accélération de la croissance démographique ;
 Des habitants à forte mobilité est des déplacements qui ne cessent de croître ;
 L'émergence de quatre bassins de mobilité ;
 Un nombre de déplacements en voiture qui ne cesse d'augmenter, mais une baisse est constatée de la part modale au profit de la marche et des deux-roues ;

... / ...

La concentration des polluants liées à la circulation routière s'améliore, excepté dans certaines zones urbaines, notamment le centre-ville, et au sud-est de TOULOUSE ;

Des résultats encourageants concernant la sécurité des déplacements ;

Les espaces publics de qualité s'améliorent ;

La longueur des voies classées pour le bruit augmente ;

Une cohérence urbanisation/transport engagée, mais des effets encore peu visibles et une desserte TC inégale ;

Du retard dans le réseau TCSP programmé pour 2008 ;

Une desserte et un usage des TC inégaux entre TOULOUSE et la périphérie ;

Une politique tarifaire intermodale difficile à mettre en place ;

La desserte ferrée s'améliore ;

Une véritable dynamique engagée sur l'agglomération en faveur des modes doux, mais des effets inégaux suivant les territoires ;

L'accidentologie du vélo reste mitigée ;

La part modale de la marche progresse de 1 point entre 1996 et 2004 ;

Des actions engagées pour réduire la part modale de la voiture et les nuisances liées à la circulation, mais un bilan mitigé, avec notamment du retard dans la programmation des projets de boulevards urbains multimodaux, et des flux routiers en croissance ;

Des actions engagées au niveau du stationnement pour favoriser le report modal, principalement sur le centre de TOULOUSE ;

Les plans de déplacements d'entreprises bien engagés ;

Les actions en faveur du transport des marchandises avec des résultats encourageants dans l'hyper centre de TOULOUSE.

I.2 - Ce que disent les personnes publiques et les personnes associées

Bien évidemment, les réflexions, les observations, les souhaits ou les demandes ne constituent qu'un extrait non exhaustif compte tenu du nombre et de la quantité des avis émis par toutes ces personnes. La commission d'enquête en a extrait les plus significatives selon elle.

Les services de l'Etat voient un projet réaliste conforme aux objectifs de l'Etat avec des parts modales ambitieuses et un effort de phasage des projets avec quelques réserves sur : le financement, les niveaux de service envisagés, le réseau routier, la sécurité des déplacements

La région MIDI-PYRENEES vante les mérites de la complémentarité pour la réussite des intermodalités. Des études ont été faites avec le tram-train afin d'optimiser les différents réseaux pour participer à une offre plus complète au niveau des déplacements interurbains. La région prône une meilleure coordination entre les différentes autorités organisatrices de transports.

... / ...

Le Conseil Général de la HAUTE-GARONNE insiste aussi sur la mise en place d'une gouvernance efficace à l'échelle de l'agglomération. Souhaite qu'un compte déplacements soit mis en place afin de maîtriser les coûts d'exploitation qui conditionnent la capacité d'investissement. Prévoir d'étudier l'usage éventuel des plates-formes de tramway par les autocars départementaux.

Le Conseil municipal d'AUCAMVILLE souhaite que le franchissement de la GARONNE soit intégré aux fiches actions 32 et 33 ;

Les communes d'AUZEVILLE TOLOSANE, d'AYGUEVIVES, BAZIEGE, BELBERAUD, DONNEVILLE, ESCALQUENS, GOYRANS, LABASTIDE BEAUVOIR, LABEGE, LAUZERVILLE, LES VARENNEs, MONTBRUN LAURAGAIS, MONTLAUR, VIGOULET AUZIL, donnent un avis défavorable au PDU pour : le manque de capacité à atteindre les objectifs de parts modales, à satisfaire les exigences de la loi sur l'air et les préconisations du Grenelle de l'environnement, le PDU n'est pas en mesure de modifier la part modale de la voiture, la non prise en compte de la taxe transport des entreprises dans le financement en nette hausse de 1.8 à 2 % conduisant à une augmentation de 20 millions par an ;

La commune de CUGNAUX souhaite que la voie du canal de SAINT MARTORY soit inscrite dans le projet définitif de PDU ;

La commune de FENOUILLET souhaite défendre le développement d'une liaison EST/OUEST ;

La commune de L'UNION souhaite que les travaux du TCSP sur la RD 888 soient engagés d'ici à 2016, ainsi que la relocalisation de la gare d'échange prévue sur la commune ;

La commune de VILLENEUVE-TOLOSANE fait remarquer que le document fourni ne permet pas de vérifier que les opérations proposées sont les plus pertinentes pour atteindre les objectifs de parts modales.

La CCI de TOULOUSE et de la HAUTE-GARONNE se focalise sur l'arrivée prochaine de la LGV pour demander de réfléchir à l'adaptation des infrastructures ferroviaires et anticiper le prolongement de la ligne vers NARBONNE ;

La FFMC 31 conteste l'étude multimodale dans le sens où elle s'attache principalement au TC et aux voitures en oubliant quelque peu les autres modes ;

COVOITURAL insiste sur les développements du covoiturage et des PDE ;

La communauté d'agglomération du Muretain demande le raccordement du TCSP de l'Oncopôle à un mode lourd, que le TCSP de PLAISANCE DU TOUCH soit prolongé à SAINT LYS via FONSORBES, ainsi qu'une desserte performante de la zone d'activités « bordes blanches » ;

... / ...

Le SICOVAL rejoint les communes d'AUZEVILLE TOLOSANE, d'AYGUEVIVES, BAZIEGE, BELBERAUD, DONNEVILLE, ESCALQUENS, GOYRANS, LABASTIDE BEAUVOIR, LABEGE, LAUZERVILLE, LES VARENNES, MONTBRUN LAURAGAIS, MONTLAUR, VIGOULET AUZIL, en émettant un avis défavorable avec le même argumentaire ;

Le SITPRT dit qu'il est nécessaire d'engager une programmation pour les projets de réalisation pour faciliter les partenariats avec les collectivités ;

La communauté de communes AXE SUD conteste la disparition du contrat d'axe N° 22 et se félicite de la création du contrat d'axe N° 15 ;

Le collectif de 13 associations de défense de l'environnement pour le PDU estime :
Le PDU ne prend pas en compte la dimension réelle des déplacements contraints journaliers (343 communes concernées) ;

Le manque d'une véritable autorité organisatrice des transports à l'échelle de l'aire urbaine ;

La non prise en compte du facteur 4 (réduction par 4 d'ici 2015 des gaz à effets de serre) ;

Que le plan vélo est en retard et en dessous des ambitions affichées ;

Que le périphérique ferroviaire soit achevé avec déconcentration du trafic TER avant l'arrivée de la LGV ;

Que l'observatoire du PDU devienne une structure pérenne en charge d'une évaluation continue ;

Qu'il faut une seule autorité organisatrice de l'ensemble des transports à l'échelle de l'aire de l'urbaine ;

Le collectif PDE SUD-EST toulousain demande le renforcement de l'action N° 14 avec la connexion entre réseau ferroviaire et réseau urbain ;

RFF mentionne que certains projets ferroviaires ne sont pas pris en compte au niveau du PDU.

L'ADEME fait remarquer que malgré les actions proposées, l'augmentation des émissions de CO² reste significative. Les résultats de l'évaluation environnementale ne sont pas en phase avec les objectifs nationaux lui faisant dire que ce PDU apparaît comme un PDU de transition ;

Le conseil de développement de la grande agglomération constate que le PDU sera en contradiction avec le plan climat énergie puisque aucune avancée significative n'est apportée d'un point de vue réduction des gaz à effets de serre. Il est très critique par rapport à ce PDU en divers points.

... / ...

I.3 - Ce que dit le public

Il est bien difficile de recenser et de classer toutes les contributions reçues dans la mesure où les sujets abordés sont nombreux, variés et multiples par contribution avec, parfois, seulement des évocations de chaque objet. Les noms de certains récipiendaires cités n'est qu'anecdotique, car ayant, sans jugement d'échelle quelconque, plus retenu la commission à un moment ou un autre. Pour autant, la commission d'enquête s'est attachée à lire toutes les contributions afin de dégager les thèmes qu'elle a retenus.

Ainsi, ce thème est une synthèse des avis émis sur le document d'une manière globale, alors que les thèmes suivants s'attacheront à développer des points de détails soulevés par le public et les personnes publiques associées. Il porte plus sur des remises en cause ou non par rapport à certains choix, exprimant parfois des contre-propositions générales ou ciblées, trouvant le PDU peu ambitieux, contestant la politique du mode doux vélo, l'absence de gain au niveau de l'amélioration de la qualité de l'air, d'une manière générale, ayant émis des doutes quant aux réponses données par le PDU dans ses choix.

Les moyens techniques mis en œuvre démontrent la faiblesse des ambitions malgré les effets d'annonces : M. LUCHETTA, ADQL, M. LARTIGUE, Mme SAUVAIRE, Europe Ecologie les verts, Mme VERCHERE, MOTOROLA, M. LATTES, M. DEMANY, M. DARCOS, M FERRIE, CQL, M. REY, M. DURAND, M. MARIN, Mme BIENAIME, M. BRAMBLEY,

Le dogme de la contrainte de la circulation automobile sans alternative réelle : M. LUCHETTA, ADQL, LARTIGUE, Mme DELHON, M. RODRIGUEZ, M MOLINIER, Mme et M. BEDAT, M. SUSSET, APCVEB, M. DURAND, M. REULAND, M. SOL,

Le PDU ne regarde que son territoire alors que l'aire urbaine s'étend sur 400 communes : Europe écologie les verts, M DARCOS, M. MOINAT, APCVEB,

Des liaisons transversales insuffisantes : M. LESPINE, M. LARTIGUE, M. ADAM, Mme DESBEAUX, M. LADUGUIE, Mme YVER, Mme VERCHERE, Mme HUSSON, M. PERRAUD, M. FOUQUIN, Mme et M. ALBERT, Mme et M. ARPIN, M. BOSQUE, M. FAVIER, Mme POITEVIN, M TRICOT, M. FERRIE, CQL, M. MOLINIER, Mme LAGRANGE, CADL, M. DRUILHE, Mme et M. BEDAT, APCVEB, M. DURAND, M. REIGNOUX, CASTELENVIE, Association SAINT SIMON ENVIRONNEMENT, Mme HAVET-DREZET, Mme BELLOT, Mme DELEHEURE, Mme DUBOC, Mme COM-NOUGUE, Mme COASSIN,

Le manque de prise en compte des bassins d'emplois pour limiter les impacts aux heures de pointe : ADQL, ABGM, APCVEB, Mme CALMELS, Mme DELHON, A.C.AP.L., M. MOINAT, Mme VASSALLO,

... / ...

I.4 - questions de la commission d'enquête, réponses TISSEO

Si les différents documents établis et fournis dans le dossier d'enquête sont nombreux, il n'en ressort pas clairement de quelle manière, notamment, suivant quelle modélisation, ont été établies et définies les priorités des secteurs à aménager, tels qu'ils sont arrêtés dans votre projet. La commission d'enquête souhaiterait que vous lui apportiez tous éclaircissements utiles sur ce point au-delà des phasages existants dans vos documents ;

Le plan d'actions proposé dans le cadre du projet de révision du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine ne fixe pas de priorités par secteur à aménager mais propose la mise en place d'un ensemble d'actions étroitement liées les unes aux autres et à l'échelle de l'agglomération. Pour autant, les actions ne portent pas toujours sur la même échelle de territoire. Par exemple :

- les actions visant à réduire le nombre d'accident de la route, les nuisances sonores, les émissions de polluants, à constituer le réseau cyclable d'agglomération, à mener une politique globale de stationnement portent sur toutes les 118 communes du périmètre de révision du PDU,
- les actions liées au développement des infrastructures TCSP et routières portent sur un territoire concernant plusieurs communes et visent à répondre à des enjeux plus locaux de déplacements, tout en assurant un maillage à l'échelle de l'agglomération,
- d'autres actions ne concerneront que les entreprises par exemple, avec le soutien au développement des PDE.

En termes de calendrier, ce plan d'actions est à mettre en œuvre d'ici l'horizon 2020. Si certaines actions disposent d'un planning plus précis, la majorité des actions sont à mettre en œuvre en continu.

En termes de structuration du plan d'actions, celui-ci a été déterminé à partir de l'imbrication de trois démarches différentes mais contribuant à définir une organisation cohérente de la mobilité à l'échelle de l'agglomération :

Observatoire du PDU

Dès le démarrage de la révision du PDU, le SMTC a mis en place six commissions thématiques, ouvertes aux collectivités, chambres consulaires, structures associatives, syndicales et professionnelles dans toutes leurs diversités, afin de partager le diagnostic du PDU approuvé en 2001 et définir, ensemble, les enjeux et orientations pour la révision.

Les travaux se sont appuyés, dans chaque commission, du bilan par thème de l'Observatoire du PDU, complété par d'autres observatoires ou études en cours. La première série de réunions a porté sur la présentation des actions réalisées au titre du PDU 2001 et sur les évolutions structurelles ou réglementaires à prendre en compte. La deuxième série de réunions a porté sur la présentation, par les membres de la commission qui le souhaitaient, de propositions ou de démarches déjà enclenchées à intégrer au projet. L'intégralité des documents a été diffusée et mis en ligne pour téléchargement à partir du site www.tisseo.fr, rubrique PDU.

... / ...

Outre l'identification des enjeux par thématiques, des enjeux d'ordre démographiques et d'organisation de la mobilité ont été considérés avec quatre facteurs essentiels :

- une croissance démographique toujours soutenue,
- des habitants à forte mobilité,
- une structuration de l'espace aggloméré en 4 bassins de mobilité autour de Toulouse,
- une légère baisse de la part modale de la voiture au profit des TC et modes doux.

Au niveau des thématiques, les premières orientations sont apparues. On peut notamment citer :

- nécessité de mailler le réseau TC et de le renforcer en intégrant la notion de bassin de mobilité,
- nécessité de conforter les réseaux piétons et cyclables,
- nécessité de mener une politique globale de stationnement et de gestion des infrastructures routières, dans un souci de partage et de rééquilibrage entre modes de l'usage des espaces publics,
- obligation de développer les réseaux de déplacements en cohérence avec les projets de développement urbain de l'agglomération.

Les grands enjeux ont été dans tous les cas identifiés par thématiques et figurent dans les tableaux du chapitre 2 « Où en est-on » du PDU à partir de la page 39.

Etude multimodale des déplacements

Dans un même temps, le SMTC a enclenché une étude multimodale des déplacements, tous modes confondus, afin d'alimenter la réflexion nécessaire à la révision du PDU, mais aussi pour définir un cadre général et cohérent de mise en place des différentes politiques de déplacements.

Cette étude s'est menée selon trois phases :

- Une phase de diagnostic, alimentée notamment par les données de l'Observatoire des Déplacements à l'échelle de l'aire urbaine et de celui du PDU, des résultats d'exploitation des réseaux de transports et du réseau routier d'agglomération, des derniers recensements existants en ce qui concerne la démographie et l'emploi.
- Une phase plus pédagogique portant sur les avantages et inconvénients de différents systèmes d'organisation des déplacements, mêlant la gestion du réseau routier et celle des réseaux de transports en commun.
- Une phase projet, où quatre scénarii ont été étudiés et modélisés, afin d'estimer les parts modales pouvant être atteintes : un scénario fil de l'eau, et trois scénarii de plus en plus volontaires en matière de partage de l'espace public entre modes et de développement d'un réseau TC à haut niveau de service.

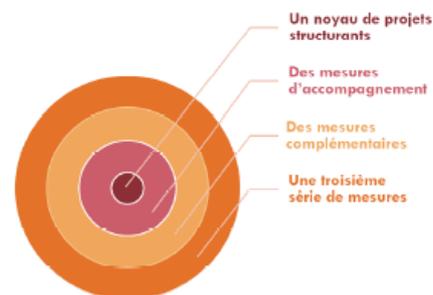
... / ...

Les conclusions de cette étude multimodale de déplacements ont mis en avant les points suivants :

- la mise en œuvre d'actions de maîtrise de la circulation (zone 30 dans les quartiers, politique globale de stationnement, plans de circulation et hiérarchisation du réseau routier, partage de l'espace public), ...
- ... ce qui permet d'offrir des marges de manœuvre au développement des TC, avec un emboîtement des réseaux aux fonctions et aux caractéristiques complémentaires ...
- ... et qui sont complétées par un déploiement d'alternatives complémentaires en faveur des modes doux, des nouveaux usages de la voiture ...
- l'ensemble étant développé en cohérence avec la structuration urbaine de l'agglomération.

Les principes fondamentaux de cette organisation multimodale sont présentés dans le projet de révision du PDU en pages 67 à 73 ainsi que dans le rapport d'Évaluation Environnementale du PDU, au Volet 3 « Justification du projet au regard des enjeux environnementaux ».

Différents scénarii d'organisation des déplacements ont été modélisés, chaque levier venant se superposer au précédent selon la structure itérative suivante :



Le contenu du noyau de projets structurants a servi de base à l'élaboration des fiches actions « C9 Programmation TCSP 2015 » et « C10 Orientation TCSP 2020 » du PDU.

En terme de hiérarchisation, il n'a pas été affiché de phasage et priorisation pour l'ensemble des projets, les calendriers de réalisation des infrastructures étant définis en fonction des études préliminaires et pré-opérationnelles, des étapes de concertation et d'enquête publiques, des programmations urbaines, l'enjeu étant d'avancer sur tous les secteurs de l'agglomération (cf. calendrier des opérations au chapitre Mise en œuvre et suivi du PDU, pages 186 à 189).

... / ...

Nous précisons que le PDU n'a pas pour objet de hiérarchiser les projets. Il distingue néanmoins une programmation 2015 et des orientations pour 2020, cette distinction relevant d'un choix de responsabilité et de visibilité financière qui est traduite au PDU par un engagement déterminé pour 2015 et une clause de revoyure financière pour les projets 2020.

2.4 CHOIX DU SCENARIO LE PLUS PERFORMANT

Le tableau récapitulatif inséré sur la page suivante reprend les scénarii présentés. Le scénario MM1 sert de référence à cette série.

Le scénario MM2 intègre une première mesure d'accompagnement, le traitement de 3 pénétrantes en faveur d'aménagements bus, qui permet de réduire de 0,2 point la part modale VP et d'augmenter de 1,3% le nombre de voyages TC.

Le scénario MM3, basé sur le scénario MM2 se distingue de ce dernier par l'introduction du réseau « Pôles à Pôles ». sans effet notable sur la part de marché des TC / modes mécanisés.

Le scénario MM3S se caractérise par l'application d'une politique de stationnement plus restrictive au niveau du centre-ville et des faubourgs. L'effet de cette mesure d'accompagnement est considérable et permet de réduire la part modale VP conducteurs de 2,9 points et la part modale VP (conducteurs + passagers) de 2,1 points. La part de marché des TC / modes mécanisés augmente de 0,9 points et la part modale des modes doux de plus de 1,5 points.

Les mesures complémentaires introduites dans le scénario MM4 – traitement de toutes les pénétrantes et des tangentielles, instauration de « zone 30 » et l'extension du PLS aux centralités secondaires – permettent d'améliorer la part de marché des TC / modes mécanisés qui passe à 22,8%. La part modale des modes doux s'établit à 30,2%. Malgré l'impact positif des projets sur la part modale TC (+6,5 points de part de marché), la circulation automobile (+ 5,8% par rapport à 2008) ainsi que les Véhxxm (+16% par rapport à 2008) continuent à croître.

Année	2008	2020	2020	2020	2020
Scénario	Situation actuelle	MM1 : PTCG + PLE + PLB sont accompagnés + Réseau bus 2020	MM2 : MM1 + traitement de 3 axes	MM3 : MM2 + Réseau bus Pôle à Pôle	MM4 : MM3 + Zone 30 + traitement de toutes les pénétrantes + traitement des tangentielles + Vitesse commerciale Bus express améliorée + extension PLS
Nbre D PTU (x1000)	3 369	4 006	4 006	4 007	4 005
Nbre D VP (x1000)	1 983	2 317	2 306	2 311	2 104
Nbre D TC (x1000)	416	625	632	635	691
Part modale marche (%)	23,1	21,3	21,3	21,3	24,1
Part de marché TC/méca (%)	16,3	20,0	20,2	20,2	22,8

Au regard de ces analyses, le scénario MM4 a été retenu. Il se justifie par une évolution potentielle en matière de parts modales :

- 24% de Marche à Pied (contre 23% en 2004),
- 5% de Vélo (contre 3% en 2004),
- 17% de Transport Collectif (soit 23% de part de marché des modes mécanisés),
- 53% de déplacements en voiture (soit 70% de part de marché des modes mécanisés), avec également un objectif de taux moyen d'occupation des véhicules supérieur à 1,3.

Un nouvel exercice de modélisation a été entrepris par la suite, dans le cadre de la reprise de la révision du PDU, en application des modalités de la délibération du 4 octobre 2011 relative à l'état d'avancement du projet de révision du PDU (cf. le recueil des avis des personnes publiques associées à la révision du PDU, partie 1). Dans ce cadre, un travail d'optimisation et d'ajustement de l'efficacité des modes a été fait.

... / ...

Ce travail d'optimisation a conduit à améliorer le maillage du réseau de transports urbains de l'agglomération, en s'appuyant sur les pôles d'échanges et en intégrant dans une logique de constitution d'une « toile » de transports publics, les réseaux départementaux et ferroviaires.

La modélisation de ce scénario permet d'obtenir des performances de report modal élevée, avec une diminution plus importante des déplacements mécanisés en voiture particulière, qui est un des premiers objectifs à atteindre pour un PDU. On constate également que ce n'est pas le mode qui fait l'usage des TC mais bien le niveau de service mis en place, la priorisation donnée à la circulation de ces TC et la densité des territoires desservis.

Ce nouveau scénario a été modélisé dans les mêmes conditions que les précédents, et malgré un investissement nettement inférieur, il obtient **des performances de report modal très proches du scénario MM4** :

- Une part modale des TC comprise entre 22 et 23% des déplacements mécanisés, intégrant le réseau métro-tram-bus ainsi que les services type navette, TAD et desserte aéroport,
- Une part modale de la VP comprise entre 67 et 70% des déplacements mécanisés, corrélée par une diminution du volume de déplacements VP.
- Une part modale des deux roues comprise entre 8 et 10% des déplacements mécanisés.
- Une part modale de la marche à pied de 24% tous modes confondus.

Comparativement aux volumes de déplacements, les résultats comparables au scénario MM4 sont les suivants :

- Déplacements sur le PTU (x 1000): 3 985 (contre 4 005 pour MM4)
- Déplacements VP (x 1000): 2090 (contre 2 104 pour MM4)
- Déplacements TC (x 1000) : 666 (contre 691 pour MM4)

Il a donc été retenu pour le projet arrêté le 24 janvier 2011.

Le SCOT de la Grande Agglomération Toulousaine

En parallèle à la révision du PDU, le SMEAT a mené la révision du Schéma de Cohérence Territoriale de la Grande Agglomération Toulousaine. Dans ce cadre, une réflexion spécifique a été conduite sur le thème de la mobilité et des déplacements, en partenariat avec les trois Autorités Organisatrices de Transports (SMTC, Département de la Haute-Garonne et Région Midi-Pyrénées) et les gestionnaires de voiries, et en prenant en compte les axes pris pour l'aménagement du territoire et le développement urbain. Cette réflexion a été traduite dans le Volet Relier les territoires du Document d'Orientation Générales du SCOT, qui détermine :

- une organisation multimodale des déplacements, les réseaux de transports étant complémentaires les uns des autres afin d'assurer la desserte du périmètre SCOT,
- une localisation préférentielle des TCSP et des pôles d'échanges dans les portes d'agglomération et les bassins de mobilité, permettant de structurer les territoires d'intérêt métropolitain,
- une localisation des TCSP en lien avec les territoires identifiés comme urbanisables, et la mise en œuvre de contrats d'axe pour s'assurer de la cohérence entre la densité urbaine et le niveau de service apporté par le TCSP.

... / ...

Le projet de révision du PDU explique la démarche du Volet Relier les territoires du SCOT dans le chapitre 1 « La démarche de révision du PDU », sous chapitre 1.3 « Une articulation nécessaire avec le SCOT de la Grande Agglomération Toulousaine » et décline plus spécifiquement la cohérence urbanisme / transports avec les actions B5, B6, B7 et B8 du thème « Mieux articuler transports en urbanisme ».

Pour conclure, la « construction » du PDU résulte, outre les objectifs politiques et le respect des textes de lois, d'un « assemblage » entre :

- le bilan de la mise en œuvre des actions du PDU 2001,
- le scénario retenu pour le schéma multimodal des déplacements,
- le Volet Relier les territoires du SCOT.

Ces éléments de précisions et compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête Publique du PDU doivent lui permettre d'émettre un avis sur le projet de révision et non sur les conditions de son élaboration. Ces précisions et compléments d'information détaillent et illustrent le travail d'études réalisé, en prenant en compte non seulement les données locales mais également les contraintes d'autres documents tels que le SCOT de la Grande Agglomération Toulousaine.

I.5 - Avis de la commission d'enquête

Ce thème a été voulu par la commission d'enquête car il regroupe toutes les interrogations du public qui a exprimé des points de vue généraux tout en étant le reflet des expressions globales liées à la compréhension du projet mais, également, aux avantages ou inconvénients qu'il dégage.

Le PDU approuvé en 2001 avait déjà été un PDU reconnu comme mal adapté à la problématique qu'il était censé devoir résoudre, à savoir, organiser les déplacements urbains de la grande agglomération toulousaine de l'époque qui comprenait 72 communes.

La principale réserve émise en 2001 par la commission d'enquête imposait la mise en révision immédiate de ce PDU, ce qui avait été fait le 18 JUIN 2001, afin de le compléter et trouver des orientations plus ambitieuses.

La révision a duré 10 ans avec différentes adaptations liées au périmètre qui a évolué à plusieurs reprises afin de tenir compte de la croissance de l'agglomération.

Aujourd'hui, il concerne 118 communes couvrant un territoire qui est passé de 616 km² (2001) à 860 km² (2011).

Le plus gros reproche qui s'est dégagé durant cette enquête c'est le manque d'ambition qui ressort de ce projet. En effet, le public regrette des orientations floues, sans projections ni implications dans le temps au prétexte que 2015 sera l'année d'une nouvelle réflexion en fonction de l'évolution.

Mais les grandes lignes de l'évolution prévisible semblent déjà connues. Il est étrange de se réfugier derrière un tel argument d'autant que l'objet même d'un PDU doit être d'organiser, de prévoir et de réaliser les choix retenus.

2015 c'est déjà aujourd'hui puisque les projets à cette échéance sont déjà lancés et ceux à venir vont être décidés à cette date.

... / ...

Si d'un côté le SCOT, qui est le document supérieur auquel tout PDU doit se conformer, est établi pour une échéance à 2030, on ne comprend pas bien comment le PDU peut être compatible s'il arrête ses engagements à 2015. Car on a beau écrire quelques orientations jusqu'à 2020, mais rien n'est certain. Un déphasage existe entre ces deux documents qui paraît défavorable au SCOT approuvé en MARS 2012.

La commission d'enquête ne partage pas l'opinion du SMTTC quand il soutient que c'est un document évolutif qui vit en fonction des opportunités qui peuvent faire jour à un moment où à un autre. Elle pense qu'il faut bien, au sortir d'une réflexion bâtie sur un bilan complet, objectif et sérieux, proposer un minimum d'engagements et de programmations dans le temps afin que tous les acteurs oeuvrant à la construction de la ville puissent connaître, avec suffisamment d'avance, les intentions des décideurs et être certains des orientations.

Ou alors cela revient à jouer les opportunistes ce qui ne peut être acceptable par les parties dont certaines nécessitent que les inconnues soient levées.

La commission d'enquête serait favorable à un calendrier fixant des orientations certaines avec des échéances déterminées à l'avance, mais également avec des projets modaux mieux définis qu'ils ne figurent dans le dossier.

La ou les solutions pour que le PDU réponde à l'amélioration des déplacements urbains ne peuvent s'accommoder de projets fluctuants au gré des bons-vouloir. Le projet pour la grande agglomération toulousaine doit proposer des choix certains résultant d'un bilan complet.

Par ailleurs et comme elle l'avait évoqué lorsqu'elle avait pris connaissance du dossier arrêté par le comité syndical du SMTTC, le bilan du PDU 2001 complété par le bilan des diverses évolutions du contexte entre 2001 et 2011 ne lui a pas paru complet, voire insuffisant, afin que le SMTTC soit à même de justifier ses choix.

La commission d'enquête a plutôt eu le sentiment que le projet a été bâti sur des a priori, voire se contentant de répondre à la loi, sans se préoccuper réellement de savoir si le projet de PDU allait être la bonne réponse aux enjeux qu'il fallait résoudre.

Pour preuves un premier projet de PDU révisé avait été arrêté en 2009 lorsqu'est intervenue la crise économique que l'on connaît nécessitant de revoir le montant des investissements.

Si la commission d'enquête comprend cela, elle ne partage pas la traduction qui a été faite par le SMTTC. En effet, lorsque les revenus ou recettes baissent, pour quelles raisons ce sont les investissements qui en supportent les conséquences alors qu'il existe d'autres possibilités comme par exemple allonger les délais des investissements, augmenter les recettes, comparer les différentes solutions par rapport aux frais de fonctionnement. Cela aurait été facilité si un compte déplacements avait été établi comme la loi l'impose aux agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Rien de tout cela.

La seule réponse consistant à diminuer les investissements sans être en mesure de les justifier vis-à-vis des nécessités qu'exige l'agglomération.

En fait, ce projet correspond à un non-projet qui va permettre tout et laisser libre champ aux décideurs.

La commission d'enquête ne cautionne pas cela et le rappellera plus loin.

... /...

L'autre déficit du projet c'est qu'il ne prend en compte que les déplacements en bus et assimilés sans tenir compte des autres moyens existants comme le ferroviaire dont le réseau existant constitue un avantage non réellement exploité. Cela tient au maître d'œuvre du projet le SMTC. Orienté essentiellement TC bus ou métro, il occulte singulièrement les autres modes motorisés sans que la commission d'enquête puisse mesurer ses compétences et sa maîtrise sur les différentes voiries qu'il compte utiliser dans son projet.

Est-ce que le SMTC devait être l'AOTU pour mener à bien ce projet ?

La commission d'enquête répond : non.

Il aurait fallu une entité fédératrice réunissant tous les maîtres d'ouvrage ayant compétence dans le domaine de l'organisation des transports en commun ou non, afin de partager les idées et les investissements et d'être à même de proposer le meilleur projet pour l'agglomération, ce qui doit être le but premier de tout PDU.

Là, c'est tout le contraire. Chaque maître d'ouvrage fait son projet dans son coin, s'occupe de le financer sans se soucier du voisin, parfois venant le concurrencer, sans qu'aucune autorité ne le conteste.

Le public, lui, l'a bien fait remarquer et s'en trouve contrarié car il a bien compris que les rivalités de pouvoir étaient contraires à ses intérêts, d'autant qu'il est le seul payeur.

La commission d'enquête reprendra plus loin ce point du dossier qui lui paraît préjudiciable pour tout : investissements, fonctionnement, pertes de choix les plus pertinents, d'une manière générale conduit à une mauvaise gestion de la problématique des déplacements urbains.

La commission d'enquête fera remarquer que tous ces points négatifs ne sont pas favorables au PDU 2011, lui faisant dire que le contexte économique a détourné le SMTC de sa mission première : proposer une ou des solutions pour les déplacements urbains de la grande agglomération toulousaine.

- II** - Le deuxième thème dégagé par la commission d'enquête concerne «**les projets de transport en commun en site propre**» que le PDU semble privilégier afin de résoudre les déplacements dans l'aire urbaine et périurbaine toulousaine. Ce choix n'a pas été réellement contesté par le public qui s'interroge, toutefois, sur la chronologie des projets ou bien sur les échéances. Souvent réclamant des réalisations plus rapides, voire sans délai. Cependant, certains intervenants à l'enquête regrettant ce choix qui ne leur paraît pas être la seule réponse possible.

II.1 - ce que dit le PDU

La poursuite des sites propres bus à haut niveau de service, sur plusieurs pénétrantes d'agglomération et répondant à la structuration des quadrants.

Concevoir les projets de TCSP en intégrant une mutation à terme vers un mode plus lourd, en cas de besoin lié à une évolution des fonctions urbaines traversées.

... / ...

C'est la fiche actions B6 qui définit les orientations en matière TCSP avec pour :

Objectifs

- ✓ La cohérence urbanisme/transports ;
- ✓ Maîtriser l'étalement urbain ;
- ✓ Densifier autour des axes de TCSP et des gares.

Programme 2015

- ✓ Contrat d'axe N° 21 ;
- ✓ Contrat d'axe N° 7 ;
- ✓ Contrat d'axe N° 15
- ✓ Contrat d'axe N° 3 ;
- ✓ Contrat d'axe N° 12 ;
- ✓ Contrats d'axes N° 17 et N° 27 ;
- ✓ Contrat d'axe N° 9 ;
- ✓ Contrat d'axe N° 17.

Programme 2020 :

- ✓ Contrat d'axe N° 1 ;
- ✓ Contrat d'axe N° 4 ;
- ✓ Contrat d'axe N° 7 ;
- ✓ Contrat d'axe N° 8 ;
- ✓ Contrat d'axe N° 10 ;
- ✓ Contrat d'axe N° 17.

Ces contrats d'axes doivent faire l'objet d'études, même pour certains prévus pour 2015, avec trois objectifs principaux :

- Offrir des liaisons en TC performantes pour les déplacements depuis/vers les communes périphériques ;
- Maillage du réseau TCSP connectés au réseau métro et tramway ;
- Assure une cohérence entre urbanisme et transport en structurant par le TCSP des territoires en développement ou en répondant à la demande en déplacements des territoires urbains déjà constitués.

II.2 - Ce que disent les personnes publiques et les personnes associées

Les services de l'Etat reprochent l'imprécision des niveaux de service envisagés où l'amplitude horaire, des fréquences aux heures de pointes et heures creuses, des distances moyennes entre les stations tous ces détails n'étant pas indiqués ;

Le conseil régional se félicite du souci de cohérence, mais regrette que les nombreuses remarques formulées dans sa délibération du 10.10.2011 n'aient pas été prises en compte ;

... / ...

Le conseil général souhaite qu'à l'occasion de la création de nouveaux TCSP, le transfert sur le reste du réseau de voirie des parts de trafics qui ne feront pas l'objet d'un report modal soit pris en compte ;

La commune d'AUCAMVILLE souhaite qu'une stratégie globale du stationnement accompagne le développement des TCSP ;

Les communes d'AUZEVILLE-TOLOSANE, AYGUEVIVES, BAZIEGE, BELBERAUD, DONNEVILLE, ESCALQUENS, GOYRANS, LABASTIDE BEAUVOIR, LABEGE, LAUZERVILLE, LES VARENNES, MONTBRUN LAURAGAIS, MONTLAUR, VIGOLET AUZIL sollicitent l'inscription de la liaison TCSP entre CASTANET et PECHABOU dans le PDU 2011 ;

La commune de COLOMIERS sollicite la desserte en tram du quartier des Ramassiers en passant par AIRBUS et en assurant la connexion avec la ligne par la ligne C, avec ,transitoirement, un bus en site propre ;

La commune de PORTET SUR GARONNE insiste pour que le TCSP gare de PORTET - Oncopôle soit raccordé dans sa partie toulousaine à un mode lourd (tramway ou métro) ;

Le conseil communautaire du muretain sollicite le prolongement du TCSP entre TOULOUSE et PLAISANCE DU TOUCH soit prolongé jusqu'à SAINT LYS via FONSORBES ;

La commune de L'UNION sollicite le TCSP sur la RD 888 qui aurait dû être opérationnel en 2008 ;

Le conseil de développement émet quelques doutes quant à la pérennité des BHNS qu'il voit comme un état transitoire de court terme, voire de « repli », qui devra obligatoirement évoluer vers un investissement lourd. Il s'interroge sur l'attrait, la rentabilité économique et l'image urbaine ;

II.3 - Ce que dit le public

M. LUCHETTA évoque la réalisation des TCSP dans le seul but de réduire la capacité des voiries dédiées aux automobiles ;

L'ADQL et le CADL sont opposés à la création d'un TCSP avenue de LARDENNE ;

Le CQL ne comprend pas l'intérêt d'un TCSP sur la D 820 concurrentiel avec le réseau ferré cadencé sur la ligne PARIS - TOULOUSE ;

L'AASET est satisfaite que le BHNS soit pris en compte en lieu et place du tramway trop onéreux ;

... / ...

L'APCVEB constate que la plupart des trajets sont en étoile autour de TOULOUSE sans que le PDU parle des transports de périphérie à périphérie qui viendraient compléter le réseau en toile vanté ;

Ces arguments sont repris par Mme et M. ALBERT ;

L'EELV reproche un retard pris en matière de transport en commun à cause des investissements dans le métro. Reproche également que les engagements financiers en matière de TC s'arrêtent à 2015 ;

Association quartier Nord propose des modifications sur les différentes liaisons routières et TCSP prévues sur les communes de CUGNAUX, TOURNEFEUILLE, PLAISANCE DU TOUCH, VILLENEUVE et FROUZINS ;

L'association L'UNION dynamique et solidaire demande entre autre un TCSP pour rejoindre le BUN avec 700 signatures à l'appui ;

II.4 - questions de la commission d'enquête, réponses TISSEO

Certaines contributions, individuelles ou collectives, ont proposé des tracés alternatifs au niveau de certains TCSP ou de bus, tandis que d'autres, plus complètes, concernent le développement d'autres mode de transport (fer, route, métro, ...) que ceux mis en avant dans le projet et constituent, de ce fait, des contre-propositions. La commission d'enquête souhaite que vous apportiez à chaque contre-projet une réponse notamment sur les plans technique et économique (L'UNION, PIBRAC, TOULOUSE, VCSM ...) ?

1/ Un tracé alternatif du TCSP Toulouse / Tournefeuille / Plaisance dans la traversée du faubourg de Lardenne dans Toulouse : l'itinéraire de base envisagé est positionné sur l'avenue de Lardenne afin de compléter le maillage du réseau structurant de transport urbain, ce TCSP s'inscrivant sur un axe historique de déplacement sur lequel circulent les actuelles lignes de bus 46 et 65. Néanmoins, différentes variantes seront étudiées dans le cadre des études préliminaires et présentées en phase de concertation au public. La version finale du PDU devrait être compléter et afficher les différentes variantes.

2/ Un tracé alternatif au BUN : le projet BUN a été enclenché en 2003 avec les premières études préliminaires. Deux phases de concertation ont été tenues par le Grand Toulouse et le SMTC, maîtres d'ouvrage du projet, et pas moins de 18 variantes issues du public et des associations locales ont été étudiées et analysées pour aboutir aux études d'Avant-Projet. La phase d'enquête publique est programmée à l'automne 2012. Le chapitre Étude d'impact du dossier d'enquête préalable à la DUP indiquera toutes les variantes étudiées et justifiera de la variante retenue.

... / ...

3/ Une demande de passage à 52 m du métro ligne A : le passage à 52 m de la ligne A du métro figure dans le projet de révision du PDU, en fiche action 11. Ce projet est estimé à hauteur de 256 millions d'euros HT valeur 2008 et répond à deux enjeux : mettre aux normes la ligne A qui date de 1993 et répondre à l'augmentation de la clientèle, en perspective de la programmation de nouveaux projets urbains le long de cette ligne, dont notamment le projet Matabiau avec l'arrivée du TGV.

Une première phase est d'ores et déjà engagée, ayant pour objectif la mise aux normes de la ligne en termes d'accessibilité et de sécurité incendie. Une nouvelle phase de programmation sera reconsidérée en 2014/2015 afin de fixer le calendrier du passage à 52 m et ses modalités de financement.

Il est à noter par ailleurs que le réseau structurant permettra de multiplier les alternatives au « passage obligé » par le métro, sur ses sections les plus chargées, pour se déplacer de périphérie à périphérie ou de faubourg à faubourg.

A titre d'exemple, de la même manière qu'il ne sera plus nécessaire en 2014 de passer par la ligne A pour se déplacer du Sud de Toulouse vers le CHU Purpan ou Blagnac, il ne sera plus nécessaire à l'horizon 2020 d'utiliser la ligne A pour se déplacer de la gare Matabiau à l'Hôtel du Département de la Haute-Garonne.

4/ Prolongement du métro A vers L'Union : le prolongement du réseau métro vers L'Union n'a pas fait l'objet d'études particulières. Les études de faisabilité des TCSP du BUN et de la RD 888 ont justifié de la faisabilité d'un TCSP en mode bus, les bilans socio-économiques produits n'ayant jamais démontré et justifié de la nécessité et de l'utilité de faire un prolongement métro en direction de cette commune, qui bénéficie à ce jour d'une offre de service conséquente.

5/ Un nouveau franchissement de la Garonne, au Nord de l'agglomération : cf. éléments de réponse au thème 6.

6/ Réaliser la LUBE à l'horizon 2020 : La LUBE correspond à une infrastructure de desserte des territoires situés à l'Est de Balma, urbanisable à terme. Il n'existe pas à ce jour de programmation précise de cette voirie, qui devra selon les termes du SCOT de la Grande Agglomération Toulousaine être multimodale et accueillir un TCSP afin d'autoriser l'ouverture à l'urbanisation des territoires qu'elle traverse.

Le SMTC ne dispose d'aucun éléments techniques et économiques sur ce projet et aucun gestionnaires de voiries ne lui a signifié à l'horizon 2020 sa programmation.

7/ Tracé routier de la VCSM : le tracé routier de la VCSM tel qu'inscrit au PDU a été fourni par le Conseil Général de la Haute-Garonne, sur la base des études menées à ce jour et des emplacements réservés figurant aux PLU des communes concernées.

... / ...

Ce n'est pas au PDU de fixer dans le détail le tracé de cette voirie, mais bien au maître d'ouvrage dans le cadre des études techniques et procédures administratives de concertation et d'enquête publique. Le SMTC ne dispose d'aucuns éléments techniques et économiques sur ce projet figurant à l'horizon 2020 du PDU.

8/ La création d'une seconde rocade : quelques avis proposent la création d'une seconde rocade pour résoudre les problèmes de circulation automobile. Dans le cadre des projets transmis au SMTC par les différents gestionnaires de voiries, aucun n'a signifié un tel projet à l'horizon 2020 du PDU. Ce type de projet ne figure d'ailleurs pas au SCOT approuvé de la Grande Agglomération Toulousaine le 16 mars 2012. En dernier point, il est rappelé au chapitre 2 du PDU, dans le tableau page 55, l'abandon du projet de grand contournement autoroutier de Toulouse, la Commission particulière du Débat Public a rendu compte en 2008 des arguments échangés pendant le débat public, à la suite duquel le maître d'ouvrage a abandonné le projet car jugé non compatible avec les orientations des dispositifs du Grenelle de l'Environnement.

En dehors des études de faisabilités et d'utilité de ce grand contournement, il n'existe aucune autre étude de rocade supplémentaire à celle du périphérique existant.

9/ La création de nouvelles haltes ferroviaires : Astrium, L'Union, Pibrac. Les demandes de création de haltes supplémentaires ont déjà été formulées lors des phases précédentes de consultation des Personnes Publiques Associées et de Concertation Publiques. Le SMTC a transmis à la région Midi-Pyrénées, Autorité Organisatrice des Transports ferroviaires et routiers régionaux pour éléments de réponse. La Région Midi-Pyrénées a signifié au SMTC le fait que « la création de ces nouvelles haltes n'était pas inscrite dans les différents programmes Plan rail et CPER 2006/2013 en cours.

Ces projets doivent prendre en considération la capacité de l'infrastructure actuelle et/ou évaluer la nature et les coûts d'aménagements à engager pour insérer la desserte de nouvelles haltes dans le système ferroviaire. Ainsi, l'opportunité d'étudier ces nouvelles haltes pourrait émerger dans le cadre d'études prospectives à venir sur la desserte ferroviaire à l'échelle de l'agglomération toulousaine ».

10/ Une demande de tracé par le Nord de la Déviation de Saint-Orens : le tracé routier de la VCSM tel qu'inscrit au PDU a été fourni par le Conseil Général de la Haute-Garonne, sur la base des études menées à ce jour et des emplacements réservés figurant aux PLU des communes concernées. Ce n'est pas au PDU de fixer dans le détail le tracé de cette voirie, mais bien au maître d'ouvrage dans le cadre des études techniques et procédures administratives de concertation et d'enquête publique. Le SMTC ne dispose d'aucun élément technique et économique sur un tracé Nord de cette déviation.

11/ L'abandon des prolongements de tramway et leur remplacement par des BHNS : le prolongement du réseau tramway à l'horizon 2015 concerne les projets Garonne, en travaux, Envol, en phase d'enquête Publique, et T1 Nord, en phase avec la desserte du futur Parc des Expositions.

... / ...

Leur remplacement par des projets BHNS est difficilement envisageable, au vu de l'avancement des procédures techniques et administratives de ces trois projets. Cela affecterait également l'attractivité du réseau tramway, car non relié au centre-ville et à la ligne B et ne desservant pas non plus deux zones majeurs d'intérêt métropolitain : la zone aéroportuaire et le futur Parc des Expositions.

Par ailleurs, sur le fond, la question du mode (BHNS ou tramway) doit se poser plutôt en ligne complète (de l'ordre d'une dizaine de kilomètres) que sur des prolongements de quelques kilomètres, afin d'éviter de multiplier les correspondances (ou ruptures de charges).

A titre d'exemple, le projet de tramway Garonne vise précisément à prolonger la ligne existante de tramway T1 jusqu'au métro ligne B, de manière à éviter le passage obligé par la ligne A, avec deux correspondances.

12/ Une demande de TCSP pour la desserte des quartiers de Bonhoure - Guilhemery - Moscou : ces trois quartiers sont situés dans la partie Est de Toulouse. Ils sont encadrés par plusieurs TCSP : la ligne A du métro, le projet de TCSP RD 2 sur l'avenue de Saint-Exupéry, le projet Canal. Si aucun TCSP ne traverse ce territoire, il n'est en pas moins oublié : les lignes de bus 16, 22 et 23 assurent une desserte vers le réseau métro A et B, les lignes de bus 51 et 37 permettant des déplacements transversaux et étant également en connexion avec le réseau métro A et B. En outre, l'évolution en 2013 de la ligne 16 en ligne Chronobus améliorera davantage encore l'efficacité de cette ligne, première ligne du réseau bus de l'agglomération avec plus de 125 courses par jour et un cadencement de 5/10 minutes en heures de pointe, et qui connaît chaque jour plus de 16 000 validations.

13/ Une étude pour une troisième ligne de métro : cette étude a été présentée par son auteur au SMTC. Le travail réalisé est tout à fait impressionnant par la quantité d'information traitée et par son apparente rigueur, mais certaines affirmations posent question, et nous amènent à en contester les conclusions.

Fréquentation et recettes :

- Le chiffrage de la fréquentation est basé sur les déplacements générés par le potentiel P+E+E (population, emploi, étudiant) autour de l'ensemble des stations de la ligne, auquel sont ajoutés les déplacements apportés par les gros générateurs de flux (universités, gares, correspondances métro, centre commercial).
- Ceci revient à compter plusieurs fois les mêmes choses : l'actif en emploi qui est à la fois « P » et « E » sur la nouvelle ligne, le voyageur généré par la gare ou la station métro et qui rejoint son emploi ou son domicile sur la ligne, l'étudiant qui est compté à la fois comme « P » et comme « E » sur son lieu de résidence.

... / ...

- Le risque de surestimation existe. D'ailleurs, la 3^{ème} ligne ressort avec un V/K de 10,6 contre 13,6 pour la ligne A et 10,8 pour la ligne B, alors qu'elle a une longueur commerciale de 21,1 km contre 11,8 et 15,5 pour les lignes A et B : il serait étonnant qu'une telle longueur de ligne ne se traduise pas par un V/K nettement plus dégradé (comme c'est le cas à Lille). Il faudrait tester cette méthode d'estimation sur la ligne B pour en vérifier la pertinence.
- De surcroît, il applique les mêmes parts de marché TC quelle que soit la position de la zone concernée par rapport à la ligne ou au réseau. Enfin, il affecte cette fréquentation à la seule ligne de métro alors que ces déplacements peuvent être affectés à d'autres lignes du réseau.

Dans tous les cas, on a confirmation que le métro est un investissement à rendement (fréquentation/ coût d'investissement) décroissant.

Concernant les recettes, il y a une erreur de raisonnement sur les recettes générées : en effet, l'auteur chiffre les recettes correspondant à la totalité des validations de la ligne, soit 29,9 M€ (après division par le taux de correspondance et multiplication par une recette moyenne au déplacement de 0,6 €), auxquelles s'ajouteraient les recettes des validations générées sur les autres lignes via les correspondances (7,1 M€) ; or, selon les hypothèses mêmes de l'étude (p.94), seuls 30,1 M déplacements seraient véritablement nouveaux. Si on leur applique 0,6 € par déplacement, on ne trouve que 18,1 M€ de recettes nouvelles rattachables à la 3^{ème} ligne et, en y ajoutant les recettes rattachables au reste du réseau via les correspondances, on trouve un total de 25,1 M€ de recettes nouvelles (ce qui fait un R/D marginal de 53% et pas 88%, avec des hypothèses de fréquentation pourtant surestimée).

Financement :

Les montants figurant dans l'étude sont très contestables. Ainsi :

- Les 1,9 G€ de coût d'investissement estimatif de la troisième ligne de métro sont comparés aux 1,9 G€ d'investissements prévus au PDU sur la période 2011-2020, en oubliant de dire qu'une partie de ces 1,9 G€ correspond à des dépenses récurrentes de renouvellement de l'existant et des projets d'ores et déjà engagés (« coups partis »).
- Par ailleurs, l'étude suggère un financement sur 20 ans, représentant une dépense annuelle de 95 M€ : il s'agit donc de l'amortissement de l'emprunt (remboursement du capital). Il compare cette somme à la capacité d'investissement annuel (130 à 190 M€ mentionnés dans l'étude page 130). L'étude confond donc capacité d'investissement et amortissement annuel. A titre d'exemple, 1 milliard de nouveaux projets TC représenterait selon le même raisonnement un amortissement annuel de 50 millions d'Euros selon la même hypothèse (emprunt sur 20 ans). Il semble qu'il y ait donc là une erreur de raisonnement.

... / ...

- Au-delà, la prospective financière montre que l'on ne peut aller au-delà de 1,9 milliards d'Euros : si une 3^{ème} ligne de métro est réalisée, plus aucun autre investissement ne peut être réalisé : les projets engagés les opérations de maintenance lourde de la ligne A, le renouvellement du parc bus, la création de nouveaux dépôts par exemple seraient stoppés.

Justification d'une troisième ligne

Les lignes A et B représentent actuellement 27,5 km d'infrastructures. Le réseau sera porté à 33 km avec le PLB. M. LAFAGE énonce l'idée selon laquelle le développement de la métropole toulousaine justifie une 3^{ème} ligne de métro, qui porterait ce linéaire à près de 50 km. Les références citées dans l'étude sont :

- Introduction « La ville Rose dépassera Lyon d'ici quelques années pour devenir l'une des grandes métropoles européennes, tant par sa démographie que par son dynamisme »
- Conclusion « c'est bel et bien le métro qui apparaît avec force comme la solution la plus opportune, cohérente et ambitieuse »

Ces affirmations sont séduisantes mais peuvent renvoyer à l'idée selon laquelle le métro correspond aux grandes agglomérations européennes.

Il ne s'agit pas ici d'aller contre l'idée que le VAL a été nécessaire pour Toulouse, ni contre l'idée selon laquelle Toulouse a vocation à devenir une grande agglomération européenne, mais de relativiser ces arguments.

▪ Démographie

La métropole toulousaine ne se situe pas encore démographiquement parlant dans la catégorie des aires urbaines de 1,4 millions à 2 millions d'habitants dans lequel on trouve actuellement Marseille-Aix, Lyon, Porto, Munich, Leeds, Budapest, Varsovie, Vienne, Hambourg, Bruxelles, Bucarest, Cologne, Rotterdam, Manchester, Birmingham, Francfort, Valence, etc.

Les aires urbaines autour du million d'habitants sont, outre Toulouse : Lille, Dublin, Amsterdam, Nuremberg, Nice, Anvers, Lodz, Newcastle, Palerme, Bordeaux, Valence, ...

En revanche, un classement des villes européennes établi en 2003 par l'Université de Montpellier (GIP Reclus) à partir de critères de rayonnement classe Toulouse au-dessus de son classement démographique : 28^{ème} rang en Europe au lieu de 44^{ème} rang par la population.

Toulouse n'atteindra pas à court ni à moyen terme la catégorie des 20 agglomérations européennes, bon nombre d'entre elles étant également en croissance démographique, y compris Lyon. Ainsi, le Scot de Lyon prévoit 300 000 habitants supplémentaires d'ici 2030, comme le Scot toulousain.

... / ...

▪ Métros et tramways dans les grandes agglomérations européennes

Bon nombre de grandes agglomérations européennes :

- soit n'ont pas de métro,
- soit disposent d'un réseau tramway dont une partie est enterrée,
- soit bénéficient d'un réseau structurant composé de quelques dizaines de km métro et d'un réseau tramway.

Ainsi, Zurich, qui n'a pas de métro, est l'une des agglomérations européennes où la part de marché des transports publics est particulièrement élevée. On peut citer également Dublin, Newcastle, Séville, Anvers qui n'ont pas de métro ni de tramway enterré.

Francfort, agglomération de plus de 2 000 000 d'habitants, dispose d'un tramway fonctionnant en surface en périphérie et en souterrain dans le centre. Ainsi, on compte 27 stations souterraines contre 37 pour Toulouse.

On peut citer également dans la même catégorie :

- Stuttgart (1 300 000 habitants) : 24 km enterrés
- Porto (1 500 000 habitants) : 87 km enterrés.
- Valence (1 400 000 habitants) : 19 km enterrés
- Düsseldorf (600 000 habitants - agglomération de 8 000 000 d'habitants) : 87 Km de réseau métro dont 20 Kms en tunnel et 11 stations enterrées.

Parmi les agglomérations dotées de quelques dizaines de km de métro, on peut citer :

- Lyon: 31 km (contre 27,5 km actuellement à Toulouse)
- Lille (45 km), mais ayant une fréquentation identique au métro toulousain pour un linéaire bien supérieur
- Manchester (2 200 000 habitants) : 37 km
- Turin (1 300 000 habitants) : 13,2 km.
- Copenhague (1 974 000 habitants) : 20 km, 22 stations.
- Palerme (720 000 habitants) : 4 km, 4 stations.

Ainsi, en nombre de linéaire de métro proprement dit (en excluant donc les parties sur voirie des métros légers allemands, portugais et espagnols), Toulouse est relativement aux autres agglomérations très bien servie en kilomètre de métro par habitant.

En revanche, Toulouse est nettement en deçà des grandes agglomérations européennes et mondiales en termes de densité : de l'ordre de 10 habitants/hectare pour la métropole toulousaine, contre 20 à 100 habitants/hectare pour les agglomérations européennes.

... / ...

Une étude du Laboratoire d'Economie des Transports (2003) réalisée à partir de la base UITP montrait que part de marché TC et densité étaient fortement corrélées. Ainsi, dans les parts de marché supérieures à 30% se situent les agglomérations comptant au moins 40 habitants/hectare.

Pour conclure

- Le PDU prévoit +380 000 voyages par jour entre 2010 et 2020, soit l'équivalent du trafic cumulé de la ligne A et de la ligne B. La pertinence du choix du maillage par des lignes à haut niveau de service de surface est étayée par la forte croissance de la fréquentation du réseau de surface (+15% en 2011 par rapport à 2010) : la demande de transport n'est pas orientée sur un seul corridor de déplacements.
- M. LAFAGE indique que cette ligne de métro assurerait un maillage en desservant des communes de périphérie (Blagnac et Labège) alors que les projets de tramway sont circonscrits dans Toulouse. Le réseau de lignes à haut niveau de service et de lignes structurantes desservirait directement un nombre bien plus important de communes : Labège, Blagnac, mais aussi Portet, St Orens, Tournefeuille, Launaguet, Cugnaux, Colomiers (Airbus), etc. Par ailleurs, le maillage s'appuie sur la ceinture du centre-ville qui permet de réduire les correspondances de périphérie à périphérie. Exemples : ligne B - Canceropole, St Orens- Purpan, Blagnac- Matabiau...
- Toulouse peut devenir une grande agglomération européenne même sans étendre son réseau métro : les exemples sont nombreux en Europe, y compris dans des agglomérations plus denses que Toulouse.
- Un enjeu important du SCOT et du PDU est précisément la densification du territoire sur plusieurs corridors et non sur le seul corridor d'une ligne de métro.

L'étude complémentaire réalisée par Mr LAFAGE, suite aux échanges avec les services du SMTC, met en avant la nécessité de ce maillage.

Pour conclure sur ces précisions et compléments d'information relatifs aux propositions de tracés alternatifs, nous constatons après analyse que ces dernières ne sont en fait que des solutions de choix ponctuels. Ces propositions du public ont déjà été ou seront prises en compte dans le cadre des études de faisabilités de chaque projet de TCSP inscrit au PDU, en cohérence avec les objectifs de maillage et de constitution du réseau structurant métropolitain. Nous rappellerons que le PDU n'a pour objet que de fixer les principes régissant l'organisation des transports, il n'est pas un document d'urbanisme et ne fixe que des orientations fonctionnelles. Ainsi, les axes de TCSP qui figurent sur les cartes constituent des orientations, pour lesquelles les itinéraires seront précisés dans le cadre des études pré-opérationnelles de chaque projet.

... / ...

- *Le projet de PDU évoque la mise à quatre voies de la ligne de chemin de fer PARIS-TOULOUSE. Ce projet devrait arriver à l'enquête sous peu (cf la dépêche), crée un cadencement à 15 mn entre SAINT JORY et la gare MATABIAU assurant aux usagers un maillage avec deux lignes de métro. Parallèlement, le PDU prévoit l'installation d'un TCSP sur la RD 820 suivra celui du train à moins de 100 m sur une grande partie du tracé. La commission souhaiterait que vous lui indiquiez les motivations qui vous ont conduit à retenir ces deux projets, apparemment concurrentiels ?*

Au PDU approuvé en 2001 figuraient déjà les deux opérations citées :

- le TCSP RD 820 Nord, au titre du développement du réseau de surface et en accompagnement à la ligne B du métro, elle aussi à l'époque inscrite au PDU,
- l'amélioration des cadencements sur l'étoile ferroviaire, dont l'axe Nord Toulouse - St Jory, même si le PDU fixait à l'époque trois axes prioritaires : la ligne C Arènes / Colomiers, la ligne D Toulouse / Muret et la ligne F Toulouse / Escalquens.

En ce qui concerne le TCSP RD 820 Nord, les premières études de faisabilité ont été menées en 2003, en même temps que celles liées au projet BUN, et ont intégré la dimension ferroviaire. Pour autant, ces études de faisabilité n'ont pas été poursuivies en raison de l'absence de projets urbains structurants et de la priorité donnée au projet BUN.

Le bilan du PDU approuvé en 2001, et qui figure à partir de la page 31 du projet de révision du PDU au chapitre « Où en est-on aujourd'hui », témoigne que les études ont été enclenchées pour ce TCSP mais que l'amélioration du cadencement ferroviaire n'a pas été mise en œuvre (cf. carte page 44 et tableau page 47 colonne de gauche).

Ces indications figurent également dans la pièce annexe 1 du dossier d'enquête publique du PDU « Observatoire du PDU de l'agglomération toulousaine approuvé en 2001 - Évaluation 2011/2007 - Synthèse - Mai 2009 ».

Dans le cadre de la révision du PDU, cet axe a été repris en lien avec des études de développement urbain et économique portées par le Grand Toulouse. C'est pour cette raison que ce projet reste affiché au projet de révision du PDU, dans la fiche action « 9 - Orientation 2020 » précisant que la réalisation des TCSP se fera en cohérence avec les projets urbains.

En parallèle, dans le cadre des études préalables liées à la construction de la LGV Paris / Bordeaux / Toulouse, les collectivités territoriales ont été associées par la Région Midi-Pyrénées et RFF aux réflexions sur les perspectives de mise à 4 voies du tronçon Saint-Jory / Matabiau, permettant la circulation des TGV mais aussi l'amélioration des cadencements des TER entre Montauban et Toulouse-Matabiau.

... / ...

Cette perspective d'amélioration de la desserte ferroviaire représente une opportunité pour le Nord Toulousain et figure par conséquent dans la fiche action « 14 - Développer l'usage du ferroviaire » du chapitre 4 Les fiches actions. Dans ce cadre, la Région Midi-Pyrénées (et RFF) et le SMTC devront mettre en œuvre un projet commun de pôle d'échanges au droit de la station de métro La Vache et de la halte ferroviaire existante Route de Launaguet. Une réflexion d'ensemble sur le positionnement et l'aménagement des arrêts ferroviaires entre Toulouse et Castelnau d'Estretfonds sera également réalisée dans le cadre de ce projet.

Pour autant, l'amélioration de la desserte ferroviaire ne peut pas être considérée comme la seule et unique réponse, l'usage du ferroviaire pour les déplacements étant davantage pertinent pour de l'intercité que pour des déplacements de courtes distances.

Dans la description du projet d'organisation multimodale des déplacements, le PDU précise en page 80 :

« Un relais possible par le réseau ferroviaire »

Dans certains cas, l'utilisation du train pourra conforter le réseau de transport en commun, notamment dans les territoires périphériques de la Ville Intense où les gares et haltes ferroviaires sont susceptibles d'être un lieu de convergence des différents modes de transports urbains et interurbains, permettant depuis le réseau ferroviaire d'atteindre les services et emplois du cœur d'agglomération., »

Aussi, au-delà du projet ferroviaire, un accompagnement devra être proposé simultanément à l'amélioration de la desserte ferroviaire :

- aménagement de parcs-relais au droit des différentes haltes,
- continuité des itinéraires cyclables et pédestres entre les zones urbanisées et les haltes ferroviaires,
- rabattement et connexion des lignes de bus sur ces haltes, la ligne ferroviaire traversant un tissu urbain essentiellement constitué de friches industrielles et d'activités économiques diverses, les zones d'habitation n'étant pas dans le périmètre de 600 m habituellement pris en compte pour définir la zone d'attractivité des TC.

La conclusion est donc la suivante :

- les deux projets ne sont pas à mettre en concurrence, mais plutôt à considérer comme complémentaires, la desserte ferroviaire étant à considérer comme un moyen d'interconnexion efficace au réseau métro depuis le périurbain, le TCSP bus étant à considérer comme une desserte plus fine des territoires économiques et pouvant générer une urbanisation moins contrainte. Ce cas de figure se présente dans d'autres secteurs de l'agglomération :

... / ...

- dans l'Ouest Toulousain avec la desserte périurbaine sur l'axe Toulouse / L'Isle Jourdain et la desserte urbaine avec d'une part la ligne C et, d'autre part, les lignes 63 et 64 qui vont évoluer respectivement en TCSP des Ramassiers et Chronobus, avec des connexions sur le réseau ferroviaire,
- dans le Sud-Ouest Toulousain avec la desserte périurbaine Toulouse / Muret / Bousens et la desserte urbaine avec le TCSP Oncopôle / gare de Portet-sur-Garonne,
- dans le Sud-Est Toulousaine avec la desserte périurbaine Toulouse / Villefranche de Lauragais et la desserte urbaine avec d'une part le PLB et, d'autre part, le TCSP RD 16 en direction de Labège et d'Escalquens,
- les études de faisabilité du TCSP datant de 2003, elles seront à reprendre dans leur intégralité, en prenant en compte d'une part l'amélioration du cadencement ferroviaire et, d'autre part, la réalisation du TCSP BUN. De fait, le TCSP pourrait avoir de nouveaux objectifs de desserte et de contribution au réaménagement qualitatif de la RD 820 Nord, en qualité d'entrée de ville, et être utilisé par plusieurs lignes de bus desservant les bassins d'habitations des communes du Nord, avec des connexions au réseau ferroviaire aux niveaux des haltes bénéficiant d'un haut niveau de service (objectif à terme d'au moins un train toutes les 15 minutes aux heures de pointe sur les secteurs de proche banlieue).

Ces précisions et compléments d'information sont partagés par le SMTC et la Région Midi-Pyrénées.

II.5 - Avis de la commission d'enquête

Comme il a été relevé au travers des contributions de certaines personnes associées ou inscrites par le public, et comme le pense la commission d'enquête, le succès du PDU tient à l'équilibre entre l'offre et la demande. Ainsi, faut-il que l'offre soit adaptée à la demande mais ne sûrement pas croire qu'il suffit de décider ou vouloir imposer l'offre pour voir la demande s'adapter automatiquement.

Il paraît illusoire d'envisager que cela puisse se passer comme cela, et que seule la contrainte dominera le comportement. La logique des uns n'est peut-être pas celle des autres.

La commission d'enquête considère que l'élément prépondérant qui va constituer la réussite du PDU tient dans le gain de temps. Elle l'a bien lu et entendu tout au long de cette enquête, le discours tendant à vouloir contraindre la voiture pour croire au report modal systématique vers les transports en commun ne sera pas suffisant.

... / ...

Excepté le cœur de l'agglomération bien desservi, car suffisamment dense, l'agglomération toulousaine, au-delà de ce dernier, est constituée d'un tissu peu dense qui ne rend pas forcément les TC, fussent-ils en site propre, attractifs donc concurrentiels à la voiture. Nombreuses sont les personnes qui l'ont rappelé avec exemples à l'appui.

Le projet de PDU veut contrecarrer cette réalité, d'autant que la loi impose la réduction de la place donnée à la voiture avec le développement des TC dont l'objectif principal consiste en la réduction des rejets polluants dans l'atmosphère et la diminution de la consommation des énergies fossiles.

Pour cela il faut que les investissements soient ciblés sur des projets structurants indispensables. Egalement, aux projets structurants doivent être associés des projets transversaux ou de rabattements sur les projets structurants. Un fait est certain, c'est qu'à ces niveaux la commission d'enquête n'a pas bien saisi les priorités ou le traitement de tous ces points par le SMTC.

Tous les projets sont astreints à un financement qui dépend en grande partie des modes de transport. Des estimations ont été indiquées dans les fiches actions correspondant aux différents projets. Toutefois et dans la mesure où ces projets ne sont pas figés il y a de fortes présomptions pour que les montants indiqués bougent en fonction des choix définitifs.

Sur ces points la commission d'enquête regrette qu'il n'y ait pas d'engagements plus précis d'autant que les projets prioritaires constituent obligatoirement l'épine dorsale du PDU, rendant leurs réalisations indispensables car ils assurent la cohérence avec tous les autres projets. Elle ne voit pas bien comment on pourrait les éviter ou en supprimer certains.

Ceci pour dire, encore une fois, qu'elle est convaincue de la nécessité d'un calendrier de réalisation puisqu'en sus le SCOT prévoit que la densification des territoires ne pourra se faire en l'absence de TC.

Sur ce point, le PDU prévoit l'évolution des modes de transport en fonction de l'évolution de la densification. Il semble qu'il existe une incompatibilité entre les deux documents. Comment d'un côté le SCOT impose les TC en préalable, tandis que le PDU les laisse évolutifs ?

La commission d'enquête a bien noté ces incohérences qui doivent être surmontées.

En l'état la commission d'enquête n'a pas vocation à établir ou refaire le projet qui est soumis à son avis, mais elle a une grosse difficulté à émettre un avis motivé sur un PDU sans projets précis.

De plus, à ces projets structurants doivent être associés les projets satellites qui vont constituer la toile dont le SMTC vante les mérites dans son projet. Ce point ne trouve pas de réponse dans le dossier, et pourtant, au combien nécessaire afin d'offrir des services complets aux habitants.

Les réponses du SMTC dans son mémoire n'apportent guère plus de précisions à la majorité des questions posées, si ce n'est qu'elles renvoient à des compléments d'étude ultérieurs ou à d'autres maîtres d'ouvrages.

... / ...

La commission d'enquête semble être devant un projet qui a pour mission de résoudre les déplacements des habitants dans une aire urbaine sans avoir défini les besoins des territoires qui la composent et sans avoir défini les grandes lignes accompagnées des projets satellites, le tout étant censé apporter des réponses. C'est à partir du bilan que les besoins se définissent tandis que les grandes lignes résultent des choix venant répondre aux besoins avec une hiérarchisation de ces derniers.

Le projet 2011 fait ressortir que les choix sont orientés majoritairement vers les TCSP, principalement pour des raisons financières, sans connaître précisément le mode, bus ou BHNS, alors que le projet 2009 prévoyait plus de tramways plus dispendieux. Mais, pour quelles raisons le tramway était la réponse en 2009, alors qu'en 2011 c'est le bus ou le BHNS.

Il ne semble pas que les contraintes de densification, de déplacements ou de croissance de l'agglomération aient changées.

La commission d'enquête estime qu'il existe de nombreuses insuffisances et incohérences pour lesquelles elle ne trouve pas de réponse.

- III** - Le troisième thème dégagé par la commission d'enquête concerne **«les projets pour le métro»** que le public a abordé au niveau des observations inscrites ou envoyées au cours de l'enquête publique avec même un contre-projet qui étudie dans le détail la possibilité d'une troisième ligne pour l'agglomération..

III.1 - Ce que dit le projet

La commission d'enquête a souhaité traiter ce thème séparément car il est abordé comme un thème à part entière par le public dans ses observations.

Le projet de PDU aborde le métro au travers des transports en commun en site propre.

Les fiches action 9 « Programmation TCSP 2015 » et 11 « Préparer le renforcement et l'extension du réseau métro » regroupent les propositions du PDU pour le métro

Pour le projet de PDU, le métro a vocation à desservir les zones les plus densément urbanisées ; ces zones correspondent au cœur d'agglomération tel que défini au SCOT.

Les projets envisagés sont, en résumé, les suivants :

« RAMONVILLE/LABEGE évolutif métro », tel que défini par la fiche action 9

Poursuite des études du prolongement de la ligne B vers LABEGE Innopole.

Préparation des travaux nécessaires à l'extension de la ligne A, dont le passage des rames à 52,00 m ;

... / ...

Finalement, les projets concernant le métro ne sont au nombre que de deux : étude de l'amélioration de la ligne A et étude du prolongement vers LABEGE.

La commission d'enquête remarque que les engagements ne portent que sur la réalisation des études d'ici à 2015 et non sur la réalisation des travaux qui sera éventuellement programmée à partir de 2014/2015.

III.2 - Ce que disent les Personnes publiques et autres consultées

La Région Midi Pyrénées souhaite connaître la date de réalisation de la mise à 52,00m des rames de la ligne A en vue de l'arrivée de la LGV. Elle souhaite être associée au projet de prolongement de la ligne B à LABEGE.

Les communes et intercommunalités qui se prononcent sur les projets pour le métro, demandent avec force le prolongement de la ligne B à Labège ; ce sont notamment toutes les communes du SICOVAL. Cette position est un des points majeurs les incitant à donner un avis défavorable au projet de PDU.

L'Association de défense du quartier de Lardenne demande le prolongement de la ligne A à l'Ouest vers TOURNEFEUILLE et CUGNAUX en métro aérien.

III.3 - Ce que dit le public

Monsieur Maxime LAFAGE a déposé durant l'enquête publique une imposante et remarquable étude dont il est l'auteur : «Opportunité et faisabilité d'une troisième ligne de métro».

Cette étude a été intégrée par la commission d'enquête dans une question à TISSEO portant sur les projets de transports en commun en site propre ; TISSEO a donné son avis sur cette étude.

Le public en ce qui concerne le métro a des demandes portant sur peu de sujets mais très ciblés ; nous relevons les demandes suivantes :

1/Prolongement de la ligne A vers Cugnaux d'une part et vers l'Union d'autre part ;

2/Prolongement de la ligne B vers LABEGE ;

3/Accélération du projet de passage des rames de la ligne A à 52,00m : cette demande est notamment soutenue et argumentée par Monsieur MOUDENC, ancien maire de TOULOUSE et ancien président de TISSEO.

... / ...

III.4 - questions de la commission d'enquête, réponses TISSEO

Après que le projet de PDU ait été arrêté, et n'y figurant donc pas, une décision de principe a été prise de prolonger la ligne B du métro entre RAMONVILLE SAINT AGNE et LABEGE, par voie aérienne. Pouvez-vous nous confirmer que l'accord SICOVAL-TISSEO actant ce choix est bien définitif, et nous préciser l'échéance de sa réalisation, les contributeurs et l'impact qu'il aura sur le montant global des investissements du PDU ?

Le projet de PLB remonte au PDU approuvé en 2001, sous les termes suivants :
 « Est retenu le principe d'une desserte de Labège-Innopole dans le prolongement de la ligne B au Sud-Est conformément aux décisions prises par le Ministre de l'Équipement le 18 mai 2000 sur la nécessaire amélioration des déplacements dans le Sud-Est toulousain. Cette option, demandera d'une part l'engagement immédiat d'études de faisabilité, de choix du système à retenir et de financement. Il conviendra, d'autre part de rechercher un processus qui, sans suspendre l'engagement des travaux de la ligne B, permettrait une fois les études nécessaires faites, d'engager les prolongements dans la continuité du tronçon d'ores et déjà arrêté sous réserve du respect des équilibres financiers du P.D.U. et de la compatibilité avec le S.D.A.T. »

Dans le cadre du présent projet de révision du PDU, il est indiqué en page 79, au chapitre Répondre aux enjeux de desserte TC des territoires :

« Un réseau métro pour les territoires les plus denses du cœur d'agglomération

Le métro a vocation à desservir les zones les plus densément urbanisées, les secteurs où l'on retrouve la plupart des principaux équipements de l'agglomération, les trois universités toulousaines et la majorité des cités d'habitat social. Ces zones correspondent au cœur d'agglomération tel que défini au SCOT de la Grande Agglomération Toulousaine.

A l'intersection de ces deux axes, le centre-ville est le lieu privilégié d'une forte densité résidentielle et d'une animation urbaine très attractive : environ 200 000 personnes et plus de 100 000 emplois ainsi que les principaux équipements sont directement desservis avec un haut niveau de service et une forte capacité.

A ce jour, s'il n'est pas envisagé de compléter les lignes A et B du réseau métro par de nouvelles créations de lignes, des projets de renforcement du réseau métro sont néanmoins à l'étude, afin de répondre à l'augmentation de la demande de déplacements vers certains territoires de fonctions métropolitaines (Quartier gare MATABIAU, pôles d'emploi, dont LABEGE-Innopole notamment). »

En outre, la fiche action 9 Programmation TCSP 2015, en page 115 du PDU, programme la réalisation du TCSP RAMONVILLE/ LABEGE évolutif métro.

... / ...

Cette fiche action est complétée par la fiche action 11 Préparer le renforcement et l'extension du réseau métro, en page 118 du PDU, précise :

- la poursuite des études de faisabilité du PLB,
- l'évolution en mode métro après la réalisation du TCSP bus RAMONVILLE/LABEGE,
- l'accompagnement du projet par la mise en œuvre d'un contrat d'axe permettant de s'assurer de la cohérence urbanisme / déplacement,
- le coût du projet,
- les modalités d'une nouvelle phase de programmation.

Le projet de révision du PDU tel qu'arrêté le 24 janvier 2011 prévoit donc la réalisation du PLB en mode TCSP bus évolutif métro, sous réserve que le mode métro ne remette pas en cause l'équilibre financier du PDU et la capacité de financement des nouveaux investissements par le SMTC. D'où la nécessité d'une clause de revoyure telle que prévue au chapitre 5 Mise en œuvre et suivi du PDU en page 178.

Aussi, par délibération du 11 juillet 2011, TISSEO-SMTC a intégré la possibilité de reconsidérer la faisabilité financière du projet Val fin 2011 : « Si l'apport d'un financement complémentaire par le SICOVAL était confirmé, le projet de bus pourrait être abandonné au profit du projet Val directement auquel cas ce dernier serait susceptible d'être mis en service avant 2020. »

Il convient de bien noter que cette délibération introduit un principe nouveau : l'individualisation du financement d'une infrastructure nouvelle de transport, au sein de TISSEO-SMTC, par une participation financière spécifique de l'un de ses membres sur le territoire duquel l'infrastructure nouvelle est réalisée.

Le SICOVAL a œuvré pour trouver les ressources destinées à assurer cette participation financière spécifique.

Le corollaire de ce principe est l'affectation des ressources nouvelles issues du territoire dudit membre pour contribuer au financement de cette infrastructure nouvelle sur son territoire, à commencer par les gains de taxe transport générés par l'activité des entreprises qui y sont implantées.

L'accord trouvé avec le SICOVAL est fondé sur les éléments suivants :

- Bouclage d'un plan prévisionnel de financement de l'infrastructure par TISSEO-SMTC et le SICOVAL qui apporteront respectivement :
 - de 133 M€ à 143M€ pour TISSEO-SMTC, montant prenant en compte la subvention d'ores et déjà accordée par le Conseil Général, par convention pour le financement du PDU conclu le 4 avril 2011,
 - de 133 M€ à 143 M€ pour le SICOVAL,
 - le SICOVAL apportera en outre une contribution supplémentaire de 75 M€ à 84 M€ soit le solde entre le coût prévisionnel du projet et les contributions apportées par TISSEO-SMTC et le SICOVAL.

... / ...

Etant précisé que ces montants sont basés sur les fourchettes hautes et basses du coût du PLB soit respectivement 341 M€ et 370 M€ hors matériel roulant déjà financé par ailleurs et hors maîtrise d'ouvrage restant à la charge de TISSEO-SMTC.

- L'imputation sur la part du SICOVAL, qui s'en trouvera diminuée d'autant, de toutes les subventions complémentaires dont pourrait bénéficier le projet, ainsi que du produit supplémentaire du versement transport généré par l'évolution des bases d'imposition sur le territoire du SICOVAL.

En conséquence du lancement en avance de phase du prolongement de la ligne B :

- le SICOVAL s'engage à reconsidérer l'avis défavorable qu'il a rendu sur le projet de PDU.
- le présent accord ainsi que les délibérations de TISSEO-SMTC et du SICOVAL qui en approuvent la teneur seront versés au dossier soumis à enquête publique à partir du 30 janvier 2012 en vue d'une intégration au futur PDU approuvé.
- TISSEO-SMTC s'engage à lancer les études de maîtrise d'œuvre, ainsi que les procédures règlementaires préalables à la réalisation de l'ouvrage, en étroite concertation avec le SICOVAL, sur la base d'un prolongement direct de la ligne B du métro, sans phase « bus évolutif » préalable.

Le calendrier prévisionnel sera le suivant :

- 12 décembre 2011 : délibération du Comité Syndical de TISSEO-SMTC approuvant les conditions de prolongement de la ligne B.
- Janvier 2012 : délibération du Conseil Communautaire du SICOVAL approuvant les conditions de prolongement de la ligne B et donnant un nouvel avis sur le PDU.
- 30 janvier 2012 : ouverture de l'enquête publique du PDU.
- 2 février 2012 : délibération du Comité Syndical approuvant le dossier et les modalités de concertation tenant au projet de prolongement de ligne B du métro ainsi que l'organisation des études.

L'accord entre le SICOVAL et le SMTC a donné lieu à la signature d'une convention approuvée par délibération du Comité Syndical du SMTC en date du 12 décembre 2011 et du Conseil Communautaire du SICOVAL en date du 9 janvier 2012, intégrant un avis modificatif sur le PDU arrêté le 24 janvier 2011. Ces deux délibérations ainsi que la convention sont insérées en pièce « Complément » de la pièce « Avis des personnes publiques associées sur le projet de révision du plan de déplacements urbains de l'agglomération toulousaine » aux points 1 et 2.c.

... / ...

Le calendrier des études a été tenu, la concertation publique sur le PLB ayant été organisé du 5 au 30 mars 2012.



Ces précisions et compléments d'information sont partagés par le SMTC et le SICOVAL.

Précisions et compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête Publique concernant le ferroviaire:

Voir thème quatre ci-après, IV - 4 page 59 et suivantes.

III.5 - Avis de la commission d'enquête

La demande du public porte essentiellement sur la prolongation de la ligne B jusqu'à Labège ; le désaccord a provoqué une quasi rupture entre TISSEO et le SICOVAL. Ce dernier, ainsi que les communes le composant, allant jusqu'à donner un avis défavorable au projet de PDU soumis à enquête publique.

Dans la période de démarrage de l'enquête publique, les deux parties se sont rapprochées et ont trouvé un accord ; cet accord, largement médiatisé dans la presse locale, est confirmé par TISSEO dans sa réponse du 27 juillet 2012 aux questions de la commission d'enquête.

Le président du SICOVAL avait fait part à la commission d'enquête le 14 mars 2012 de cet accord, précisant que le SICOVAL pouvait reconsidérer sa position et donner en conséquence un avis favorable au projet de PDU.

... / ...

Le point d'achoppement essentiel qui portait sur le financement semble avoir été levé.

Conformément à l'accord, la concertation publique s'est déroulée du 5 au 30 MARS 2012.

La commission d'enquête se félicite de cet accord tant attendu par le public prévoyant l'échéance de réalisation à fin 2018.

Le public surtout dans le secteur Est de l'agglomération est enthousiaste ; il ne doit pas être déçu par la suite ; en conséquence, le projet de PDU doit être amendé et prévoir le prolongement de la ligne B Ramonville Labège en métro et non pas en évolutif métro.

Le mode métro doit être définitivement acté dans le PDU conformément à l'accord médiatisé auprès du public.

L'étude d'une troisième ligne de métro par Monsieur LAFAGE est techniquement très intéressante et a attiré l'attention de la commission d'enquête.

Sur l'aspect technique le principal grief de TISSEO vis-à-vis de ce projet est la trop grande longueur de ligne de métro qu'aurait l'agglomération toulousaine par rapport à d'autres agglomérations européennes. Ce grief est surprenant pour une agglomération qui se veut à la pointe de la technique.

L'essentiel du problème engendré par ce projet de troisième ligne se situe dans l'approche financière, Monsieur LAFAGE n'ayant pas les moyens et l'ensemble des données détenues par TISSEO.

Ce contre-projet ambitieux (troisième ligne métro et autres lignes de transport public, modalités de financement) n'est pas retenu par TISSEO un peu pour des raisons techniques, mais surtout pour des raisons financières.

La commission d'enquête, qui n'a pas pour mission de proposer des contre-projets, ne peut que faire le constat suivant :

- *Si un étudiant comme Maxime LAFAGE a pu établir seul un contre-projet (même s'il comporte des erreurs qui n'en changent pas profondément la pertinence), comment se fait-il qu'une organisation comme TISSEO n'ait pas présenté au public des contre-projets de cette nature ou autre et justifié les raisons pour lesquelles ils n'ont pas été retenus ;*
- *La démonstration n'est pas faite que le contre-projet de Maxime LAFAGE répond moins bien aux besoins de l'agglomération que le projet de TISSEO ;*
- *Les succès du métro de TOULOUSE est éclatant et va bien au-delà de ce que pensaient la plupart des décideurs et spécialistes à l'époque : il représente actuellement environ 70 % des validations du réseau TISSEO ! Alors pourquoi perdrait-il soudain son attrait ?*

Le passage à 52,00m des rames de la ligne A est prévu dans le projet de PDU, la demande du public portant sur l'accélération de la programmation des travaux.

... /...

TISSEO est financièrement prudente ; cette prudence l'emmène à ne rien programmer de façon certaine au-delà de 2015, c'est-à-dire demain.

Ce manque d'engagement est légal dans le cadre de la mise en place d'un PDU mais frustrant pour le public qui, finalement, va se demander à quoi sert le PDU puisque rien n'est certain ?

Que de différences entre le PDU et le SCOT dans lequel tout est prescrit et opposable aux différents tiers, particuliers, communes et aménageurs !

- IV** - Le quatrième thème dégagé par la commission d'enquête concerne «**les projets de transport ferroviaire**» que le PDU prend en compte, mais également, les réflexions et les demandes émanant du public durant l'enquête sur ce thème qui semble être un élément du projet qui ne participe pas à une utilisation optimale dans le PDU.

IV.1 - Ce que dit le projet

Le projet aborde le thème ferroviaire dans l'approche multimodale des déplacements indiquant notamment que ce mode est pertinent pour les liaisons à moyenne et longue distance, la desserte « proche banlieue » étant la mission desservant l'urbain.

En dehors de la fiche action 14 décrite ci-dessous le thème ferroviaire est peu abordé dans le projet.

La fiche action 14 « Renforcer la connexion entre réseau ferroviaire et réseau urbain » décrit les actions envisagées, par exemple :

- Développement des lignes ferroviaires en étoile existantes
- Amélioration et développement des lieux d'accueil
- Etude d'opportunité d'un réseau tram-train
- Cadencement au $\frac{1}{4}$ heure sur certains axes
- Billettique intermodale
- Vélostation

Ce résumé est très bref car le projet présenté en matière ferroviaire représente une infime partie du projet de PDU, en terme quantitatif environ 2% du document projet papier.

IV.2 - Ce que disent les Personnes publiques et autres consultées

Parmi les nombreux avis de Personnes Publiques et autres consultées, nous relèverons en premier lieu, concernant le ferroviaire, celui de la Région Midi-Pyrénées, autorité organisatrice des transports (AOT) d'intérêt régional chargé de l'organisation des services ferroviaires régionaux de voyageurs.

... / ...

La Région rappelle que « la complémentarité est l'une des conditions de réussite d'une intermodalité efficace dans la logique de pertinence de chaque mode et dans le respect des compétences de chacun ».

La région indique également que « l'intégration des différentes AOT au sein d'un syndicat mixte SRU, comme il est envisagé à court terme dans le projet de révision du PDU, nécessite des études approfondies permettant de définir les aspects techniques, administratifs, juridiques et financiers de mise en oeuvre d'une telle organisation »

La Région indique avoir émis « un certain nombre d'observations et de réserves sur ce document notamment sur le volet déplacements du SCOT. Il apparaît que ces dernières n'ont pas été prises en compte dans la réécriture du Plan de Déplacements Urbains »

Une liste des projets rails est indiquée par la Région, notamment:

- Plan rail régional afin de sauver le réseau
- *Cadencement*
- *Tarifification sociale*
- *Arrivée de la LGV*
- *Etude tram train*

Réseau Ferré de France (RFF), propriétaire du réseau ferroviaire, reprend les projets « rails » ; elle critique le projet de PDU relevant des inexactitudes et disant ne pas avoir été informée de projets ferroviaires annoncés dans le PDU, tels les haltes de ROQUES et PINSAGUEL.

Ces remarques surprenantes comme celles de la Région laissent penser que la communication entre la Région Midi Pyrénées, RFF et TISSEO n'est pas des meilleures !

Le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional estime que le projet de PDU en matière ferroviaire devrait être plus ambitieux.

Il indique également : « Le CESER souligne donc l'intérêt de la création envisagée d'un syndicat mixte selon les dispositions de la loi SRU ou, pour le moins, comme c'est le cas au niveau de la communauté urbaine de Bordeaux, d'une association regroupant les différentes Autorités Organisatrices de Transports concernées (communauté urbaine, département, région) et assurant le secrétariat d'une conférence permanente des AOT de l'agglomération. »

Plusieurs communes souhaitent l'arrivée prochaine de la LGV avec les évolutions qu'elle va entraîner ; certaines se félicitent de la création de nouvelles haltes ferroviaires, telle celle de ROQUES SUR GARONNE ; d'autres communes souhaiteraient la création de nouvelles haltes, par exemple côté sud est toulousain et à l'ouest entre PIBRAC et BRAX,

... / ...

Des communes demandent également une tarification intermodale ferroviaire/ TISSEO, une amélioration de l'accueil dans les gares et haltes, et des cadencements supplémentaires.

IV.3 - Ce que dit le public

Le public émet des observations concernant le ferroviaire assez proche des avis des communes vus ci-dessus :

Création de nouvelles et nombreuses haltes ferroviaires, par exemple entre TOULOUSE et BAZIEGE, Oncopôle/PORTET SUR GARONNE, Astrium, entre PIBRAC et BRAX, L'UNION et autres.

Demande de cadencement de type RER ;

Liaisons bus train insuffisantes ;

Demande de liaisons tram train ;

Billetterie unique SNCF/TISSEO et abonnement unique ;

Arrivée de la LGV ;

Aménagement de la gare MATABIAU ;

IV.4 - questions de la commission d'enquête, réponses TISSEO

Précisions et compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête Publique concernant le ferroviaire :

Certaines contributions, individuelles ou collectives, ont proposé des tracés alternatifs au niveau de certains TCSP ou de bus, tandis que d'autres, plus complètes, concernent le développement d'autres mode de transport (fer, route, métro, ...) que ce mis en avant dans le projet et constituent, de ce fait, des contre-propositions. La commission d'enquête souhaite que vous apportiez à chaque contre-projet une réponse notamment sur les plans technique et économique (L'UNION, PIBRAC, TOULOUSE, VCSM ...) ?

9/ La création de nouvelles haltes ferroviaires : Astrium, L'Union, Pibrac. Les demandes de création de haltes supplémentaires ont déjà été formulées lors des phases précédentes de consultation des Personnes Publiques Associées et de Concertation Publiques. Le SMTC a transmis à la région Midi-Pyrénées, Autorité Organisatrice des Transports ferroviaires et routiers régionaux pour éléments de réponse. La Région Midi-Pyrénées a signifié au SMTC le fait que « la création de ces nouvelles haltes n'était pas inscrite dans les différents programmes Plan rail et CPER 2006/2013 en cours.

... / ...

Ces projets doivent prendre en considération la capacité de l'infrastructure actuelle et/ou évaluer la nature et les coûts d'aménagements à engager pour insérer la desserte de nouvelles haltes dans le système ferroviaire. Ainsi, l'opportunité d'étudier ces nouvelles haltes pourrait émerger dans le cadre d'études prospectives à venir sur la desserte ferroviaire à l'échelle de l'agglomération toulousaine ».

Précisions et compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête Publique concernant le ferroviaire :

Le projet de PDU évoque la mise à quatre voies de la ligne de chemin de fer PARIS - TOULOUSE. Ce projet devrait arriver à l'enquête sous peu (cf la dépêche), crée un cadencement à 15 mn entre SAINT JORY et la gare MATABIAU assurant aux usagers un maillage avec deux lignes de métro. Parallèlement, le PDU prévoit l'installation d'un TCSP sur la RD 820 suivra celui du train à moins de 100 m sur une grande partie du tracé. La commission souhaiterait que vous lui indiquiez les motivations qui vous ont conduit à retenir ces deux projets, apparemment concurrentiels ?

Au PDU approuvé en 2001 figuraient déjà les deux opérations citées :

- le TCSP RD 820 Nord, au titre du développement du réseau de surface et en accompagnement à la ligne B du métro, elle aussi à l'époque inscrite au PDU,
- l'amélioration des cadencements sur l'étoile ferroviaire, dont l'axe Nord TOULOUSE - SAINT JORY, même si le PDU fixait à l'époque trois axes prioritaires : la ligne C ARENES/ COLOMIERS, la ligne D TOULOUSE/ MURET et la ligne F TOULOUSE/ ESCALQUENS.

En ce qui concerne le TCSP RD 820 Nord, les premières études de faisabilité ont été menées en 2003, en même temps que celles liées au projet BUN, et ont intégré la dimension ferroviaire. Pour autant, ces études de faisabilité n'ont pas été poursuivies en raison de l'absence de projets urbains structurants et de la priorité donnée au projet BUN.

Le bilan du PDU approuvé en 2001, et qui figure à partir de la page 31 du projet de révision du PDU au chapitre « Où en est-on aujourd'hui », témoigne que les études ont été enclenchées pour ce TCSP mais que l'amélioration du cadencement ferroviaire n'a pas été mise en œuvre (cf. carte page 44 et tableau page 47 colonne de gauche). Ces indications figurent également dans la pièce annexe 1 du dossier d'enquête publique du PDU « Observatoire du PDU de l'agglomération toulousaine approuvé en 2001 - Evaluation 2011/2007 - Synthèse - Mai 2009 ».

Dans le cadre de la révision du PDU, cet axe a été repris en lien avec des études de développement urbain et économique portées par le Grand Toulouse. C'est pour cette raison que ce projet reste affiché au projet de révision du PDU, dans la fiche action « 9 - Orientation 2020 » précisant que la réalisation des TCSP se fera en cohérence avec les projets urbains.

... / ...

En parallèle, dans le cadre des études préalables liées à la construction de la LGV Paris / Bordeaux / Toulouse, les collectivités territoriales ont été associées par la Région Midi-Pyrénées et RFF aux réflexions sur les perspectives de mise à 4 voies du tronçon SAINT JORY/ MATABIAU, permettant la circulation des TGV mais aussi l'amélioration des cadencements des TER entre MONTAUBAN et TOULOUSE-MATABIAU. Cette perspective d'amélioration de la desserte ferroviaire représente une opportunité pour le Nord Toulousain et figure par conséquent dans la fiche action « 14 - Développer l'usage du ferroviaire » du chapitre 4.

Dans ce cadre, la Région Midi-Pyrénées (et RFF) et le SMTC devront mettre en œuvre un projet commun de pôle d'échanges au droit de la station de métro La Vache et de la halte ferroviaire existante Route de LAUNAGUET. Une réflexion d'ensemble sur le positionnement et l'aménagement des arrêts ferroviaires entre TOULOUSE et CASTELNAU D'ESTRETEFONDS sera également réalisée dans le cadre de ce projet.

Pour autant, l'amélioration de la desserte ferroviaire ne peut pas être considérée comme la seule et unique réponse, l'usage du ferroviaire pour les déplacements étant davantage pertinent pour de l'intercité que pour des déplacements de courtes distances.

Dans la description du projet d'organisation multimodale des déplacements, le PDU précise en page 80 :

« Un relais possible par le réseau ferroviaire

Dans certains cas, l'utilisation du train pourra conforter le réseau de transport en commun, notamment dans les territoires périphériques de la Ville Intense où les gares et haltes ferroviaires sont susceptibles d'être un lieu de convergence des différents modes de transports urbains et interurbains, permettant depuis le réseau ferroviaire d'atteindre les services et emplois du cœur d'agglomération., »

Aussi, au-delà du projet ferroviaire, un accompagnement devra être proposé simultanément à l'amélioration de la desserte ferroviaire :

- aménagement de parcs-relais au droit des différentes haltes,
- continuité des itinéraires cyclables et pédestres entre les zones urbanisées et les haltes ferroviaires,
- rabattement et connexion des lignes de bus sur ces haltes, la ligne ferroviaire traversant un tissu urbain essentiellement constitué de friches industrielles et d'activités économiques diverses, les zones d'habitation n'étant pas dans le périmètre de 600 m habituellement pris en compte pour définir la zone d'attractivité des TC.

La conclusion est donc la suivante :

- les deux projets ne sont pas à mettre en concurrence, mais plutôt à considérer comme complémentaires, la desserte ferroviaire étant à considérer comme un moyen d'interconnexion efficace au réseau métro depuis le périurbain, le TCSP bus étant à considérer comme une desserte plus fine des territoires économiques et pouvant générer une urbanisation moins contrainte.

... / ...

- Ce cas de figure se présente dans d'autres secteurs de l'agglomération :
 - dans l'Ouest Toulousain avec la desserte périurbaine sur l'axe Toulouse / L'Isle Jourdain et la desserte urbaine avec d'une part la ligne C et, d'autre part, les lignes 63 et 64 qui vont évoluer respectivement en TCSP des Ramassiers et Chronobus, avec des connexions sur le réseau ferroviaire,
 - dans le Sud-Ouest Toulousain avec la desserte périurbaine TOULOUSE/ MURET/ BOUSSENS et la desserte urbaine avec le TCSP Oncopôle / gare de PORTET SUR GARONNE,
 - dans le Sud-Est Toulousain avec la desserte périurbaine TOULOUSE/ VILLEFRANCHE DE LAURAGAIS et la desserte urbaine avec d'une part le PLB et, d'autre part, le TCSP RD 16 en direction de LABAGE et d'ESCALQUENS.
 - les études de faisabilité du TCSP datant de 2003, elles seront à reprendre dans leur intégralité, en prenant en compte d'une part l'amélioration du cadencement ferroviaire et, d'autre part, la réalisation du TCSP BUN. De fait, le TCSP pourrait avoir de nouveaux objectifs de desserte et de contribution au réaménagement qualitatif de la RD 820 Nord, en qualité d'entrée de ville, et être utilisé par plusieurs lignes de bus desservant les bassins d'habitations des communes du Nord, avec des connexions au réseau ferroviaire aux niveaux des haltes bénéficiant d'un haut niveau de service (objectif à terme d'au moins un train toutes les 15 minutes aux heures de pointe sur les secteurs de proche banlieue).

Ces précisions et compléments d'information sont partagés par le SMTC et la Région Midi-Pyrénées.

IV.5 - Avis de la commission d'enquête

Le transport ferroviaire représente une part minime dans le projet de PDU soumis à enquête publique, à titre d'exemple environ 2% en volume du document est consacré à ce type de transport collectif ; le quantitatif n'est pas l'essentiel, mais quand même !

Les demandes du public et des communes sont très similaires et finalement très simples dans leur principe.

La première remarque de la commission d'enquête sur les observations est de constater que pour le public le transport ferroviaire est un transport apprécié en tant que transport de proche banlieue ; l'ensemble des demandes vues plus haut et notamment la demande de multiplication des haltes ferroviaires va dans ce sens.

La commission d'enquête ressent donc comme un décalage entre le PDU et les OAT qui voient ce transport collectif plutôt comme un transport inter cités alors que le public le voit comme un transport inter cités de proche banlieue mais aussi comme un transport presque de proximité.

... / ...

Le public ne comprend pas la complexité et les barrières existantes dans l'application de la billetterie TISSEO - SNCF ; il souhaite une billetterie unique au service du public, avec des abonnements uniques.

La commission d'enquête relative au PDU, comme la commission d'enquête relative au SCOT, tient à rappeler la remarquable desserte ferroviaire de l'agglomération toulousaine, en effet six lignes ferroviaires existantes en service desservent en étoile l'ensemble de l'agglomération.

Comme l'ont souligné la Région Midi Pyrénées et RFF de gros travaux de rénovation ont été entrepris et c'est bien.

Toutefois, le public et la commission d'enquête ont l'impression que ce remarquable réseau ferroviaire est sous utilisé : pourquoi ?

Les avis de la Région et de RFF, vus ci-dessus, assez critiques sur le projet de PDU laissent entrevoir des relations en matière de communication difficiles avec TISSEO.

Les projets de cadencement ferroviaire au $\frac{1}{4}$ heure TOULOUSE-SAINT-JORY et de TCSP en parallèle, ne semblent pas, malgré la réponse de TISSEO, avoir été très bien coordonnés entre les deux OAT.

La commission d'enquête considère que les demandes principales des communes et du public listées ci-dessous :

- *Création de nouvelles haltes ferroviaires entre TOULOUSE et BAZIEGE, Oncopôle/PORTET SUR GARONNE, Astrium, entre PIBRAC et BRAX, L'UNION.*
- *Demande de cadencement complémentaire ;*
- *Liaisons bus train de meilleures qualités ;*
- *Demande de liaisons tram train ;*
- *Billetterie unique SNCF TISSEO et abonnement unique ;*
- *Amélioration de l'accueil dans les gares ;*

Sont justifiées et correspondent bien aux objectifs définis par le projet de PDU.

Bien que certaines de ces demandes soient en cours de réalisation ou figurent dans le projet : halte de ROQUES SUR GARONNE, par exemple, et amélioration de l'accueil dans les gares, le projet présenté est très modeste et pourrait aller plus loin, plus rapidement, semble-t-il à la commission d'enquête, avec un budget réduit. Alors, qu'est ce qui bloque ?

... /...

La commission d'enquête a l'impression que des recommandations correspondant aux demandes du public elles ne seraient pas suivies d'effet, vu la complexité de la prise de décision PDU / transport ferroviaire. : voir réactions négatives de RFF qui dit ne pas avoir connaissance des projets de halte ferroviaire de ROQUES SUR GARONNE et PINSAGUEL figurant dans le projet de PDU.

Les financements sont actuellement comptés et restreints, notamment dans le secteur ferroviaire, très absorbé par l'arrivée de la LGV à TOULOUSE ; en conséquence les infrastructures ferroviaires existantes doivent être utilisées au mieux.

Comme l'a précisé une partie du public et notamment le Conseil Economique et Social , l'agglomération toulousaine et son quasi million d'habitants a besoin d'une structure reliant les différents intervenants, tout en respectant les compétences de chacun. Seule cette solution permettra d'avoir un projet de PDU dans le domaine ferroviaire concerté, réaliste et économe des deniers publics.

- V - Le cinquième thème dégagé par la commission d'enquête touche **«les projets de transports en commun intégrés à la circulation»** dont les voiries communes constituent le support principal. Cette cohabitation existe depuis toujours et affecte principalement les axes secondaires qui servent de rabattements vers les axes structurants ou vers le métro pour constituer des lignes de TC complémentaires aux TCSP et compléter la toile définie dans le projet de PDU.

V.1 - Ce que dit le PDU

L'offre kilométrique est passée de 16 à 22 millions de km entre 2000 et 2007 ;
De nombreux aménagements en faveur des bus ont été réalisés - couloirs bus, priorités aux feux - ;
La desserte TC des pôles d'échanges, et notamment des gares, n'est pas toujours satisfaisante ;

Les enjeux :

- desservir les polarités de faubourg et de périphérie ;
- desservir les grands pôles d'emplois et les équipements métropolitains majeurs ;
- structurer les bassins de mobilité en rendant accessibles les polarités ;
- conforter l'accès au centre-ville élargi, y compris MATABIAU ;
- structurer les projets d'urbanisation autour des projets de transports collectifs ;
- préparer le réseau lourd et structurant à une augmentation de la fréquentation ;
- conforter dans leurs fonctions les pôles d'échanges ;
- accroître la performance du pôle bus ;
- traitement de l'espace public et de la signalétique pour répondre aux besoins de clientèles spécifiques ;

... / ...

- anticiper sur les besoins d'exploitation liés aux évolutions du réseau ;
- développement de l'information en temps réel sur le réseau tramway, le réseau bus en site propre, les lignes de surface structurantes ;
- rechercher une complémentarité des différents réseaux ;
- mettre à disposition des usagers, dans les pôles d'échanges des services nouveaux liés à la mobilité ;
- engager des études exploratoires ou des expérimentations sur des nouveaux supports de titre dématérialisés, sur du paiement post-usage, sur des titres combinés VP/TC, sur de l'information multimodale via les NTIC ;
- Améliorer la qualité de service ;
- Ancrer l'organisation des déplacements et structurer les réseaux TC par bassins de mobilité ;
- Favoriser le report modal vers les TC mais aussi les modes doux ;
- Assurer une veille technologique sur l'évolution des motorisations ;
- Concevoir des projets respectueux de l'environnement et du cadre de vie afin de limiter les nuisances et pollutions ainsi que la sécurité ;
- Adapter les bus aux besoins de déplacements : autrefois centrés sur les besoins de déplacement domicile-travail et domicile-école, les transports publics doivent répondre de plus en plus à de nouveaux besoins de mobilité des ménages pour devenir une alternative à la voiture ou à la seconde voiture, et de ce fait, proposer des solutions à des besoins de déplacement où la massification des flux est moindre.

Tous les détails concernant ces actions et ces enjeux sont décrits dans les fiches actions développées dans les pages 97 à 173 du dossier et telles :

Action A1 - résoudre les « points noirs » bruit ;

Action A2 - résorber les zones d'insécurité routière ;

Action A3 - établir un plan de modération des vitesses sur les voiries ;

Action A4 - moderniser le parc de bus avec énergies diversifiées et renouvelables ;

Action B5 - s'assurer de la cohérence des projets urbains et de la desserte en transports en commun ;

Action C12 - constituer un réseau de lignes de bus structurantes à haut niveau de service ;

Action C13 - renforcer le réseau interurbain et son intermodalité ;

Action C15 - identifier les axes prioritaires afin d'améliorer les conditions de circulation des bus ;

Action D18 - appliquer les principes du schéma directeur d'accessibilité ;

Action D20 - améliorer le réseau bus : offre de services et matériel roulant ;

Action F30 - développer les zones de circulation apaisée ;

Action F31 - établir un schéma directeur d'usage des voiries ;

Action F32 - poursuivre la constitution du réseau de maillage d'agglomération ;

Action F33 - achever le réseau structurant d'agglomération ;

Action I41 - développer l'intermodalité et renforcer les pôles d'échanges.

... / ...

V.2 - Ce que disent les personnes publiques et les personnes associées

Les services de l'Etat reconnaissent au schéma directeur d'usage des voiries un rôle essentiel dans la définition du réseau secondaire et de son maillage. Ce réseau nécessaire doit permettre, également, au réseau primaire de conserver ses capacités pour l'accessibilité aux fonctions métropolitaines et assurer l'écoulement du trafic de transit ;

Le Conseil Régional s'associera au Conseil Général afin d'organiser des pôles de correspondances pertinents où les transports régionaux, interurbains et urbains pourront être complémentaires. Souhaite que le schéma directeur d'accessibilité soit appliqué.

La commune de CORNEBARRIEU demande l'amélioration de certaines lignes tant au niveau fréquences qu'au niveau dessertes ;

La commune de CUGNAUX demande le développement des zones de circulation apaisée, l'établissement du schéma directeur des voiries, la poursuite du réseau de maillage d'agglomération, l'achèvement du réseau structurant ;

La majorité des communes du SICOVAL demandent que les dessertes routières soient réalisées en complément des infrastructures de TC pour répondre aux besoins de déplacement ;

Le collectif d'associations de protection de l'environnement pour le PDU sollicite l'expérimentation d'une voie réservée au covoiturage sur le périphérique et TC (bus urbains, interurbains) sur le périphérique et pénétrantes ;

Le CODEV milite pour que soient effacés les points noirs et certains verrous au niveau de la voirie urbaine car tout ne peut être absorbé par les TC ou les modes doux ;

V.3 - Ce que dit le public

L'association SAINT SIMON ENVIRONNEMENT, M. LAPORTE contestent l'absence de bus sur les voies de quartier et ne partagent pas la vision du SMTC qui s'en remet à la VCSM pour tout résoudre en matière de déplacements ;

M. BOSQUE, LAPEYROUSE-FOSSAT, propose de créer des voies de bus à une voie (vers TOULOUSE le matin, vers la banlieue le soir) afin de minimiser les investissements, mais dans le but principal de résoudre le problème des « bouchons » liés aux déplacements travail-habitat ou inversement ;

L'association ADQL demande que des bus pour desservir les zones d'emplois soient mis en place en attendant les TC structurés ;

L'association ABGM sollicite la mise place de parkings et des TC afin d'éviter aux voitures de banlieue toute pénétration dans la ville ;

... / ...

L'APCVEB se plaint de l'absence de réserves foncières afin d'aménager des voies de transit qui permettront de délester les axes principaux saturés ;

M. RODRIGUEZ émet un doute fort quant aux voies actuelles à contenir le trafic dans les années à venir si rien n'est fait ;

Les associations A.C.A.P.L et CADL, Mme et M BEDAT contestent le projet sur LARDENNE qui consiste à vouloir faire cohabiter une multimodalité des transports alors que la place n'existe pas ;

L'association CQL se plaint de l'inadéquation du réseau bus dans le quartier 3.3, et, notamment, sur la route de LAUNAGUET dénonçant un réseau mis en place dans les années 80 sans avoir été adapté depuis à la ville dense ;

V.4 - questions de la commission d'enquête, réponses TISSEO

De nombreuses observations constatent la saturation des parkings prévus pour laisser son véhicule et prendre les transports en commun, principalement ceux du métro, du train ou du tramway. D'autres évoquent, voire contestent, les emplacements de ces parkings qui obligent à trop pénétrer en ville. Pourriez-vous apporter des précisions quant à leur éventuel développement (emplacements, capacités). Dans l'affirmative, les investissements en découlant ont-ils été intégrés dans les budgets d'investissement chiffrés dans le PDU ? Dans la négative, quelle justification donnez-vous au maintien de la situation de ces parkings en l'état ?

Dans le cadre de l'analyse des avis émis lors de la phase d'enquête publique, le SMTC comptabilise 32 avis sur la politique d'intermodalité incluant l'aménagement des pôles d'échanges, des parcs relais et des stationnements vélo ainsi que la gouvernance avec les autres AOT.

En ce qui concerne plus particulièrement les parcs-relais, l'agglomération toulousaine dispose de plus de 9200 places de stationnement directement associées aux réseaux de transports, dont 2000 liées au réseau ferroviaire et 7200 liées au réseau Tisséo.

Les parcs relais du réseau Tisséo ont été développés dans le cadre du réseau métro. L'objectif initial était d'offrir aux automobilistes la possibilité de se rabattre au plus tôt sur le réseau métro, à partir du réseau routier rapide. C'est ainsi que les parcs-relais de Balma-Gramont, Argoulets, Ramonville-Buchens et Basso-Cambo sont directement accessibles à partir de ce réseau routier capacitaire. D'ici 2015, celui de Borderouge sera également directement accessible depuis le périphérique, avec le nouvel échangeur 13 de Borderouge.

Pour ce qui est des parcs-relais des Arènes, de Jolimont et de La Vache, il faut prendre en compte les explications suivantes :

... / ...

- le parc-relais des Arènes a été aménagé à son emplacement actuel en raison de l'interconnexion ligne A / Ligne C. Sa capacité initiale a été réduite de 200 places en 2010 dans le cadre des travaux d'aménagement de la ligne de tramway T1.
- Le parc-relais de Jolimont a été aménagé à l'époque où la ligne A y effectuait son terminus. Depuis le prolongement de la ligne A et l'ouverture de deux nouveaux parcs-relais, le parc-relais de Jolimont connaît une saturation moindre et les conflits d'usage de stationnement dans les quartiers avoisinants ont disparu.
- Le parc-relais La Vache a été aménagé à son emplacement actuel en raison de la disponibilité foncière et de la perspective, déjà identifiée lors des études de la ligne B du métro, de créer un pôle d'échanges avec le réseau ferroviaire.
Ces parcs-relais ne sont pas remis en cause et ce service à l'utilisateur des transports en commun sera donc maintenu. Certains parcs-relais doivent néanmoins faire l'objet d'aménagements :
- Borderouge, en raison de l'implantation d'un équipement public sur le foncier du P+R, obligeant l'acquisition d'emprises foncières supplémentaire pour maintenir le nombre de places de stationnement,
- La Vache, pour lequel le SMTC a demandé l'inscription d'un nouvel ER à destination de l'extension du nombre de places de stationnement.
- Basso Cambo, dans le cadre du réaménagement du pôle d'échanges et de projet de renouvellement urbain.

Quatre autres P+R ont été aménagés en lien avec les opérations tram T1 et TCSP Bus :

- le P+R Aéroconstellation, au terminus actuel de la ligne de Tram T1, selon la même logique retenue pour le métro,
- le P+R Ribaute et Collège de Quint-Fonsegrives, dans le cadre de l'opération TCSP Secteur Est, le premier étant situé au carrefour RD 826 / RD 1- et à la croisée des lignes de bus 83 et 77, le deuxième étant situé au terminus de la ligne 77, pour capter la clientèle des communes situées au-delà de Quint-Fonsegrives,
- le P+R de la Maladie, dans le cadre de l'opération TCSP RD 813, en terminus de la ligne 62 et en entrée d'agglomération, pour capter la clientèle des communes situées au-delà de Castanet-Tolosan. Ce P+R est complété par une zone de stationnement « mutualisé » le long du TCSP RD 813 : utilisation partagée entre les besoins du TCSP et un équipement public de la commune d'Auzerville-Tolosane.

Si les P+R liés au réseau métro connaissent des problèmes de saturation, les P+R associés au tram et au bus en site propre présentent une fréquentation moindre qui s'explique par les points suivants :

- offre de service du réseau Tram et TCSP Bus inférieure à celle du métro,
- accessibilité routière à partir de voirie de moindre fréquentation que le périphérique,
- densité urbaine plus faible.

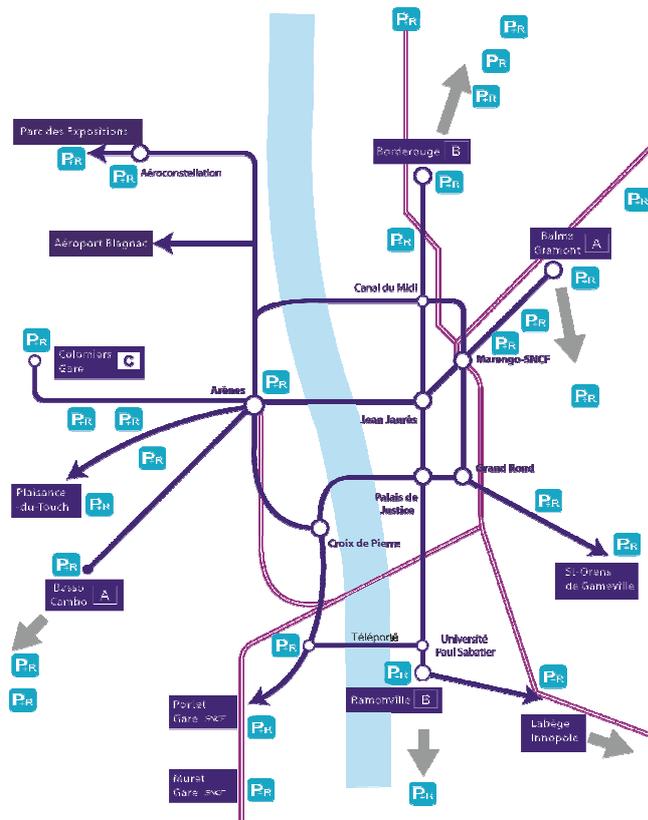
En termes de perspectives de développement de ces parcs-relais, il est prévu :

- une enveloppe de 15 millions d'euros (cf. tableau de la page 178 du projet de révision du PDU : 18 millions d'euros consacrés aux aménagements des parcs-relais et pôles d'échanges) pour l'extension des parcs-relais existants (de l'ordre de 1 000 places),
- un parc-relais d'environ 1 000 places au terminus du prolongement de la ligne B,
- la création de parcs-relais dans le cadre des autres opérations de TCSP (environ 2 000 places).

Soit un total de 4 000 places de stationnement supplémentaires.

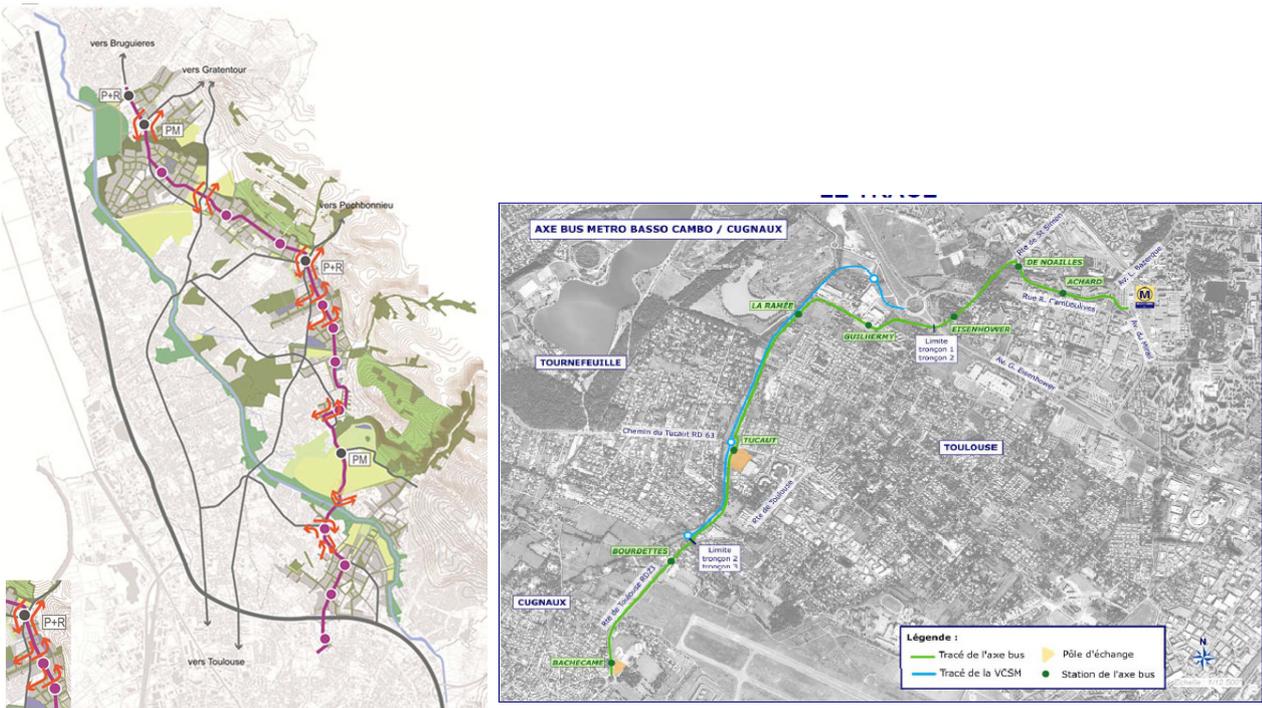
Il est à souligner que ces parcs-relais devraient répondre à une autre logique d'implantation :

- mutualisation avec le besoin de stationnement d'équipements publics ou de petites centralités de quartiers,
- implantation en chapelet le long du TCSP, en terminus mais aussi au croisement d'axes routiers et de ligne de bus, en amont des zones de congestion,
- capacités de 50 à 100 places.



Ainsi, le TCSP de la VCSM disposera à terme de 2 P+R, celui du BUN de 4 P+R.

... / ...



Chaque opération de TCSP déterminera les modalités de réalisation des P+R (localisation, capacité, usage).

V.5 - Avis de la commission d'enquête

La commission d'enquête s'est rendue compte que les problématiques développées dans le dossier de PDU, concernant les déplacements en transport en commun, se sont concentrées sur les axes TCSP en priorité oubliant les axes secondaires qui ont pourtant un rôle majeur en dehors de TOULOUSE et comme un nombreux public l'a souligné.

En effet, si la ville de TOULOUSE reste bien desservie par les TC Bus et lourds, on ne peut en dire de même en première et deuxième couronnes à la ville dense. Le dossier traitant, ou se justifiant majoritairement, par rapport aux besoins et aux demandes de la ville, qui ne semble pas mériter l'attention qui lui a été accordée. D'autant que le centre-ville est déjà bien doté, aussi bien en mode lourd avec le métro qui constitue 70% des déplacements en TC, en bus intégrés à la circulation ou en TCSP, tout comme elle a développé l'utilisation des modes doux - marche à pied et vélo -. Ceci s'expliquant par l'attrait même de la ville (commerces, activités diverses, administrations) de par sa constitution ou les aménagements effectués depuis des années.

Se focaliser sur la ville dense paraît être une erreur, car la commission d'enquête ne voit pas en quoi ou comment on va pouvoir améliorer les offres déjà suffisantes. Tout au plus, pourra-t-on les adapter vers un meilleur cadencement ou une meilleure sécurisation, mais à des degrés infimes qui n'apporteront pas de réponse pour la grande agglomération, ce qui est recherché.

... / ...

Le dossier lui-même reconnaît que quel que soit le scénario retenu il sera difficile, voire impossible, d'améliorer le bruit, les bouchons donc la circulation et par voie de conséquence les niveaux de rejet qui doivent être diminués de 20 % selon la loi sur l'air.

Faire le projet proposé ou ne rien faire - fil de l'eau - revient au même résultat. La commission d'enquête s'étonne de ce résultat qui entraîne pourtant des investissements qui ne vont rien améliorer ou presque.

La commission d'enquête s'interroge sur les questions qu'a pu se poser le concepteur du projet pour arriver à un résultat qu'elle qualifiera de négatif. Cela semble faire revenir sur le devant de la scène le mauvais bilan qu'elle avait pu évoquer en préalable de l'enquête publique. Dans la mesure où le bilan n'a pas permis de faire ressortir les bonnes problématiques à résoudre, les réponses ne peuvent être les bonnes.

Dans tous les cas, il n'y a pas de solutions apportées dans ce projet. Tout juste quelques idées ou orientations, mais qui sont susceptibles de changer lors de la réflexion reportée à 2015.

Mais cette réflexion n'aurait-elle pas due être intégrée dans ce projet plutôt que la remettre à plus tard ?

Le public, associations comprises, s'est plaint d'un manque d'ambition de ce PDU qui n'allait pas apporter une quelconque amélioration au problème traité, voire même allait être contre-productif. Où bouchons, rejets dans l'environnement, nuisances en tout genre, temps de parcours aggravés, étalement de l'urbanisation vont constituer le carburant du PDU.

*Dans ces conditions, sans définition et hiérarchisation des projets liés au thème présent - **les projets de transports en commun intégrés à la circulation** - la commission d'enquête ne voit pas comment le projet va traiter l'amélioration nécessaire de cette problématique.*

Dans la mesure où le PDU est axé vers la « toile » en lieu et place de « l'étoile » qui prévaut actuellement au niveau des échanges urbains et interurbains, alors il faut développer les voies secondaires transversales ou de rabattements qui seules pourront répondre aux enjeux. Sur ces voies circuleront les modes mécanisés - voitures et bus - ainsi que les modes doux en privilégiant les territoires au-delà de la ville dense.

VI - Le sixième thème dégagé par la commission d'enquête concerne **«les projets pour la voiture»** que le PDU veut dynamiser afin de développer une complémentarité avec les autres modes et en particulier les TC. Ce thème comprend aussi bien le vélo que la marche à pied.

VI.1 - Ce que dit le projet

Parmi les 9 grands objectifs des PDU définis par la loi SRU du 13 décembre 2000 et la loi du 12 juillet 2010 dite " Grenelle 2 ", figure " la diminution du trafic automobile ".

... / ...

S'appuyant sur cet objectif, le projet présenté au public, affiche une volonté forte de réduire la part de la voiture dans les déplacements, cette dernière étant présentée comme la source majeure d'émissions de gaz à effet de serre et de nuisances diverses.

Le projet fournit quelques éléments de constat :

- le nombre de déplacements en voiture n'a cessé de croître : + 21% entre 1996 et 2004, soit plus de 300 000 déplacements quotidiens supplémentaires.
- la voiture représente 64% des déplacements sur l'agglomération toulousaine en 2004 (soit 80,5 % des déplacements mécanisés, excluant la marche à pied) ;
- la politique de report modal conduite dans les dernières décennies fait que la part des déplacements en voiture dans le cœur de Toulouse est tombée à 28% en 2004 ;
- que cette part est de 54% dans les faubourgs et de 75% en proche périphérie ;

Puis le projet affirme l'objectif de réduire la part de la voiture dans les déplacements mécanisés pour passer d'une fourchette de 76 à 79% environ en 2008 à une fourchette de 67 à 70% environ en 2020 (ce report s'effectuant principalement au profit des transports publics).

Cette ambition affirmée, le projet expose que la réussite du plan ne peut résulter que d'une politique très volontariste de réduction de la circulation automobile, comportant la mise en place de diverses mesures destinées à réduire l'intérêt de la voiture, et contraindre l'automobiliste à se reporter vers d'autres modes. En effet, la seule mise à disposition d'une offre alternative de transport en commun (et autres modes) ne suffit pas, d'après les modélisations utilisées, à conduire au résultat souhaité.

Les contraintes proposées sont les suivantes :

- gestion du stationnement réglementé (moins de places, tarifs plus élevés) ;
- hiérarchisation du réseau routier (plus de place accordée aux autres modes et moins à la voiture) ;
- réduction de la capacité routière (voiries et carrefours) ;
- réalisation de plans de circulation (pour réguler l'usage de la voiture) ;
- limitations de vitesse (notamment zones 30 et zones de rencontre) ;
- développement limité de nouvelles voiries.

A coté, de ces mesures contraignantes, le projet entend développer le covoiturage et l'autopartage comme moyens d'accroître le nombre de passagers par voiture et réduire d'autant " l'autosolisme ".

Les fiches actions n° 28 à 33, dont l'intitulé général est " Maîtriser l'usage de la voiture ", précisent ce que le plan entend faire pour la voiture sur tous les points listés ci-dessus.

Peu de réalisations proposées constituent réellement des actions en faveur de la voiture :

... / ...

- la fiche 31 liste un certain nombre de projets de création ou d'aménagement de voiries routières dont la préoccupation principale n'est pas la voiture, mais l'incorporation de TCSP aux voies de circulation automobile.
- la fiche 33 détaille les seuls véritables projets en faveur de la voiture. Il s'agit de l'amélioration de trois voiries (mise à 3 voies du périphérique entre Palays et Rangueil ; prolongement de la RD 902 entre BLAGNAC et SEILH ; réalisation d'une liaison RD2/Eurocentre) et de la création ou l'amélioration de divers échangeurs.

VI.2 - Ce que disent les Personnes publiques et autres consultées

Beaucoup de Personnes Publiques et autres consultées approuvent les choix du PDU pour la voiture ou n'émettent aucune observation. Un certain nombre de critiques sont cependant formulées à l'encontre des principes retenus ou pour mettre en avant certains oublis.

La PREFECTURE fait remarquer que les réseaux routiers primaire et secondaire, servant souvent de support à la mise en place de Transports publics, doivent cependant conserver leurs capacités pour permettre de faciliter l'accessibilité aux fonctions métropolitaines et d'assurer l'écoulement du trafic de transit.

Le CONSEIL GENERAL, estimant que la création de TCSP sur le réseau départemental de même que les limites de vitesse abaissées sur les boulevards urbains vont générer une réduction de la capacité routière, demande une réalisation rapide de l'action 31 qui prévoit la hiérarchisation du réseau routier.

Plusieurs mairies du SICOVAL (dont AUZEVILLE-TOLOSANE, AYGUEVIVES, BAZIEGE, DONEVILLE, LABASTIDE-BEAUVOIR, LABEGE...), la mairie de LANTA également, estiment que la volonté du projet d'apporter des restrictions à la circulation automobile comporte un risque important non évalué de créer des difficultés de circulation en raison d'une alternative de transports en commun insuffisante.

Elles rappellent également qu'une étude de circulation réalisée sur le territoire du SICOVAL a montré que pour faciliter les déplacements, la priorité consistait à développer les transports en commun et non pas à créer de nouvelles infrastructures routières. Ainsi, il vaut mieux donner priorité au prolongement de la ligne B sur le doublement de la RD 916.

La mairie de BLAGNAC rappelle qu'une étude du trafic routier a montré que le système de déplacement du secteur nord-ouest est confronté à des dysfonctionnements croissants, la voirie étant notamment en limite de capacité aux heures de pointe. Des propositions en ont découlé (traitement des points noirs, aménagements des échangeurs...). La commune demande que ces aménagements (nord-est et sur l'ensemble du territoire) soient chiffrés et planifiés alors qu'ils ne sont qu'évoqués dans le PDU.

... / ...

La mairie de CUGNAUX estime inacceptable que le Boulevard Urbain du CANAL DE SAINT MARTORY ne soit pas inscrit et planifié au PDU. La mairie de VILLENEUVE-TOLOSANE fait la même observation.

La mairie de MONTLAUR regrette l'absence de dispositions liées aux véhicules à propulsion électrique.

La mairie de MONTRABE regrette le report et demande la réinscription au PDU des projets de voirie routière suivants : Liaison Urbaine Balma Est (LUBE) et élargissement et aménagements piétons et cycles de la RD 112. Elle s'inquiète, par ailleurs, de l'accroissement du trafic des véhicules en plein cœur de village qui résultera de l'agrandissement du parking de la gare en vue du cadencement du train MONTRABE/MATABIAU au quart d'heure.

La mairie de VIGOULET-AUZIL demande la réinscription au PDU de la liaison routière transversale CASTANET/LABEGE/SAINT-ORENS et le prolongement de la RD 916 jusqu'à BELBERAUD (plutôt que le doublement prévu au PDU).

La CCI DE TOULOUSE demande que les infrastructures routières prévues au PDU soient bien réalisées, considérant que la fluidité de la circulation automobile constitue un facteur de compétitivité pour les entreprises.

Le syndicat du SCOT du sud Toulousain demande une amélioration de la desserte routière RIEUMES, CAPENS, AUTERIVE, NAILLOUX en vue de délester l'agglomération toulousaine d'une partie de son trafic de transit.

Le collectif d'associations de défense de l'environnement pour le PDU, considérant qu'en l'état actuel du PDU " nous allons dans le mur par l'augmentation des GES " propose la mise en place d'une circulation apaisée et sécurisée en appliquant le code du partage de la rue et la création de zones 20, 30, 50, 80 à l'intérieur du périmètre du périphérique,

Le collectif PDE note que la part des investissements réservée à l'automobile a augmenté entre les versions 2009 et 2011 du PDU au détriment des transports en commun. Il reconnaît qu'en son sein un débat existe, certains considérant que les investissements pour l'automobile restent prioritaires pour les salariés qui n'ont pas d'autres moyens que la voiture pour se rendre à leur travail.

Il s'étonne également que le PDU ne prévoit aucun déploiement de bornes de recharge pour les véhicules électriques.

RFF rappelle sa proposition d'intensifier les actions de suppression de passages à niveau dans l'agglomération : PN 2, 3, 11, 67, 68 et 189.

Observant que la circulation automobile va continuer à croître, le CESER demande que le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse soit reconsidéré dans le cadre des réflexions sur les déplacements de la grande agglomération toulousaine.

... / ...

VI.3 - Ce que dit le public

Plusieurs observateurs, qui ne sont pas opposés aux transports en commun, font remarquer que leurs trajets professionnels sont beaucoup plus rapides en voiture, même aux heures de pointe, et qu'ils prennent donc leur voiture, certains à regret.

Les mairies de LABEGE et d'autres communes du SICOVAL disent que le doublement de la RD 916 n'apparaît pas comme une priorité : il serait préférable de la prolonger jusqu'à BELBERAUD.

La mairie de BALMA (comme d'autres contributeurs) estime que la création de la voirie LUBE et son raccordement à l'A68 sont prioritaires (desserte de la ZAC BALMA/GRAMONT, modération de la saturation de la RD 112, congestion de l'échangeur de la ROSERAIE). Elle demande également la requalification (élargissement et sécurisation) de la RD112 et rappelle son souhait d'aménagement d'une troisième voie le long de l'Hers pour rejoindre l'échangeur de SOUPETARD.

L'association SAINT-SIMON ENVIRONNEMENT (et d'autres observateurs) disent qu'en attendant de disposer d'alternatives suffisantes, il faut bien que les véhicules circulent et que ce ne sont pas les quelques liaisons prévues et l'élargissement de la rocade entre PALAYS et RANGUEUIL qui amélioreront les choses. Elle précise que l'aménagement du boulevard Eisenhower est prioritaire pour son secteur.

Monsieur André LAPORTE déclare qu'il accepte la stratégie retenue par le PDU de donner la priorité aux transports en commun mais estime que l'utilisation de véhicules individuels reste nécessaire, notamment pour les activités professionnelles et que la bonne qualité des déplacements de ce mode est une condition d'une économie performante et compétitive. Il insiste, à cet égard, sur la nécessité de certains projets comme l'aménagement du boulevard Eisenhower, la création de la VCSM (souhaitée aussi par d'autres contributions) et l'aménagement de l'échangeur A64 en direction de SAINT SIMON/ZONE THIBAUD.

Monsieur Jean-Paul LUCHETTA considère que contraindre la circulation automobile est un dogme du PDU et que la réduction prévue des voiries principales déjà saturées fera que les voiries secondaires ne pourront absorber les flux de circulation déplacés, que l'accessibilité à la métropole et le trafic de transit s'en trouveront altérés avec sans doute de graves conséquences économiques. Il estime que la réalisation d'une seconde rocade est une solution des plus envisageables.

... / ...

Monsieur Raymond de LARTIGUE estime que le projet est fondé sur des présupposés idéologiques très forts qui interdisent de regarder la vérité en face : " vous roulez en voiture, vous êtes méchants, vous serez punis ". Il observe que le projet va jusqu'à souhaiter une augmentation des temps de déplacement pour éviter l'étalement urbain. Il estime que les investissements routiers sont dérisoires face à la croissance démographique exceptionnelle que va connaître l'agglomération et que ce PDU prépare une rocade à bouchons permanents. Il constate que le déplacement des artisans chez leurs clients, qui ne peut se faire qu'en voiture, ne fait l'objet d'aucun bilan.

Monsieur Antoine DELFOSSE trouve l'idée contreproductive d'abaisser les limites de vitesse sur les autoroutes concédés et estime que pour lutter contre la pollution, s'attaquer au défi de l'engorgement du périphérique serait très efficace.

Monsieur François PICQUART, qui tient un commerce d'antiquités en zone semi-rurale, déclare que venir à TOULOUSE est de plus en plus difficile (plan de circulation, stationnements, parkings...) et que " tout semble être fait pour nous virer ". Il estime que le PDU montre que les élus sont prisonniers d'un dogme anti-automobile.

Madame Nadège BELLOT DES MINIERES, comme d'autres personnes, dit son opposition au projet actuel de déviation de SAINT ORENS et pense qu'elle doit se faire plus au nord.

Monsieur David MIMOUN trouve que ce PDU a une vision malthusienne de l'offre de transport " l'on doit réduire la place de la voiture ".

Madame Dominique DUBOC, qui n'est pas opposée à un moindre usage de la voiture, s'interroge sur la cohérence entre " soutenir l'industrie automobile " et " décourager l'utilisation de la voiture ". Elle estime que posséder une voiture s'avère cependant nécessaire et se demande qu'en faire si elle doit rester en stationnement de longue durée.

Madame Lucie PERRIN souhaite que, comme à Montpellier, l'hyper-centre soit complètement piéton, mais cependant accessible aux voitures grâce à des tunnels.

Monsieur Bertrand LESPINE, comme plusieurs autres observateurs, demande la prise en compte par le PDU de divers projets routiers : nouveau pont sur la GARONNE, Pont sur L'HERS, sortie sur l'A 62 entre SESQUIERES et BRUGUIERES.

Madame Virginie GOAS dit que rien n'est fait pour ceux qui doivent se rendre à leur travail en voiture et demande à quel titre on peut bloquer les routes pour obliger les utilisateurs des réseaux urbains à choisir les transports en commun ?

... / ...

Monsieur Philippe DEMANY estime que la réalisation d'un grand contournement délésterait l'actuel périphérique et que le report de ce projet risque de provoquer une situation critique à terme.

Madame et Monsieur Jean François ALBERT (et d'autres observateurs) disent que peu d'investissements routiers sont prévus pour assurer des liaisons concentriques évitant de passer par la rocade.

Monsieur Fabrice RODRIGUEZ estime que le réseau primaire actuel ne pourra pas absorber les flux liés à l'accroissement prévu de la population (+30%) et met en avant les avantages d'une seconde rocade.

EELV estime, qu'au regard des objectifs environnementaux du PDU, les projets routiers prévus ne sont pas justifiés. Elle se déclare favorable à la réduction des vitesses des voitures pour indiquer qu'elles ne sont pas prioritaires (généralisation de la zone 30, 50 devenant l'exception sur quelques axes principaux). Elle se déclare déçue que les efforts du PDU ne conduisent à aucune réduction des kilomètres parcourus en voiture par rapport au scénario " au fil de l'eau ", et, de ce fait, ne conduisent à aucune réduction des émissions de CO2.

Monsieur Jacques DARCOS dénonce vigoureusement l'option du PDU de brider les transports individuels et d'obliger les toulousains à prendre les TC. Il dénonce l'incohérence de choix faits pour la circulation automobile dans le passé dans le secteur sud-est et le fait que les 110 kms de TCSP prévus au PDU reviennent à supprimer 10 axes pénétrants vers le centre de TOULOUSE. Il propose un déplacement des 4 barrières de péages plus loin de TOULOUSE ce qui allégerait la circulation sur les axes alternatifs non-payants (D 888 et D112, par exemple). Il propose également une mise à trois voies des 4 autoroutes avec une voie médiane réversible comme à BORDEAUX.

Monsieur Yannick CAZAUX émet un avis défavorable sur le PDU car il estime que tout bouleversement du réseau routier lui ferait perdre immédiatement ses 6 salariés qui ont déjà du mal à venir.

Monsieur Michel MOLINIER rappelle que le moyen de transport majoritaire est la voiture dans une agglomération aussi étendue.

Madame Françoise BERJOAN constate avec satisfaction que le barreau routier entre la N124 et le plateau de la MENUDE n'est pas inscrit au PDU.

Madame Martine SUSSET juge que tout est fait pour éliminer la voiture. Elle propose la régulation des vitesses sur la rocade et son élargissement ainsi que la création d'une deuxième rocade.

... / ...

Monsieur Jean Louis REULAND demande le prolongement de la rocade arc en ciel jusqu'à l'autoroute A64 (pour désaturer l'échangeur A64/ périphérique au niveau du Chapitre). Il indique que le gros problème des quartiers sud-est vient de l'engorgement du rond-point des chemin de LESPINET et CAROSSE. Monsieur REULAND critique également la politique de stationnement suivie tant pour les résidents (ratio place de parking par appartement construit trop faible) que pour les visiteurs (suppressions de places).

Plusieurs contributions demandent l'agrandissement des parcs de stationnement relais dont plusieurs sont jugés saturés, notamment en tête de ligne du métro comme à RAMONVILLE, par exemple.

VI.4 - Questions de la commission d'enquête et réponses de TISSEO

Certaines personnes ont manifesté leur crainte sur l'apparente réduction, à l'horizon du plan, des voies de circulation affectées à la voiture et l'absence d'informations précises permettant d'en évaluer les incidences sur les capacités d'écoulement du trafic. Pour mieux appréhender cette réalité, la commission d'enquête souhaite que vous lui précisiez comment vont évoluer, aux échéances 2020 et 2030, le kilométrage des voies de circulation ouvertes à l'automobile sur le périmètre du PTU. Dans l'esprit de la commission ce kilométrage se comprend de la façon suivante : 1 km de voirie à deux voies de circulation dans chaque sens, la perte de 2 kms de voies de circulation. La commission souhaite connaître le détail des plus et des moins ;

Le projet de révision du PDU contient dans ses dispositions, jusqu'à l'horizon 2020 uniquement :

- D'une part le développement d'un réseau de surface de TCSP, tous modes confondus, correspondant à un linéaire de l'ordre de 110 kilomètres et qui viendra s'inscrire, hormis le Prolongement de la Ligne B (PLB) qui devrait se faire en ouvrage d'art aérien, sur l'espace public existant, avec la nécessité de partager cet espace entre modes, comme demandé par les orientations d'un PDU fixées par le Code des Transports (cf. article 1214-2). La circulation automobile sera maintenue sur ces axes support de TCSP, mais sa gestion se fera en tenant compte des autres modes seul le projet Canal devrait entraîner une diminution de l'espace affecté à la voiture, que cela soit en termes de voies de circulation ou de stationnement.

Soit de l'ordre de 105 kms de TCSP sans suppression de voies de circulation et 5 kms de TCSP avec suppression potentielle de suppression de voies de circulation (Projet Garonne).

... / ...

- D'autre part le développement de nouvelles infrastructures routières, contribuant au réseau de maillage d'agglomération ou à l'achèvement du réseau structurant.

Pour ce deuxième point, les linéaires sont les suivants :

Action F32 Poursuivre la constitution du réseau de maillage d'agglomération :

- Partie routière de la LMSE : 2,8 kms de voirie nouvelle, 2x1 voie.
- Partie routière de la VCSM : 2,9 kms de voirie nouvelle, 2X1 voie.
- Partie routière du BUN : 13,5 kms de nouvelle voirie, 2X1 voie.
- Partie routière des Ramassiers : 2,6 kms de nouvelle voirie, 2X1 voie.
- Jonction Est : 1 km de nouvelle voirie, 2X2 voies.
- Aménagement de l'Avenue Eisenhower : réaménagement de la voie existante.
- Déviation de Saint-Orens : 2,6 kms de nouvelle voirie, 2X1 voie.
- Liaison RD1 - RN 224 : 1 km de nouvelle voirie, 2X1 voie.
- Aménagement RD 37 : mise au gabarit de la voie existante.
- RD 924 : 8 kms de nouvelle voirie, 2X1 voie.
- RD 916 : Réaménagement à 2x2 voies sur 4 kms.

Action F33 Achever le réseau structurant d'agglomération :

- Mise à 2X3 voies du périphérique sur la section Ranguel/Empalot : 4 kms dans chaque sens.
- Liaison RD 902 - Eurocentre : de l'ordre de 3 kms de voies nouvelles à 2X2 voies entre la RD 902 et la RD 64, de l'ordre de 2 kms de voies nouvelles à 2X1 voie entre la RD 64 et la RD 2, puis mise au gabarit de la RD 2 et de l'ordre de 6,5 kms de voiries nouvelles entre Grenade et Eurocentre à 2X1 voie.
- Raccordement RD 813 / échangeur de Montgiscard / RD 16 : 1,8 kms de nouvelle voirie, 2X1 voie.

Soit de l'ordre de 55,7 kms d'infrastructures routières nouvelles, correspondant à l'équivalent de 127,4 kms de voies supplémentaires de circulation (cumul des deux sens et prise en considération des 2X3, 2X2 ou 2X1 voie) uniquement lié au réseau de maillage d'agglomération et au réseau structurant.

Ce calcul n'intègre donc pas la réalisation de voiries nouvelles liées à l'ouverture à l'urbanisation des nouveaux quartiers et pour lesquels le chiffrage du réseau voirie ne peut pas être précisé compte tenu du fait que ces programmes d'urbanisation ne sont pas tous connus à ce jour.

Toutefois, le SCOT de la Grande Agglomération Toulousaine prévoit l'ouverture à l'urbanisation de 927 Pixels, soit 8 343 hectares qu'il faudra desservir par un réseau routier. Sur la base d'un ratio moyen de 3,6 kms de voiries pour desservir 1 pixel (9 hectares), on peut estimer à 3 337 kms le réseau routier nécessaire à la desserte et l'accessibilité de ces nouveaux territoires.

... / ...

A comparer au 110 kms de TCSP entraînant, sous réserve des modalités d'insertion du projet Garonne non définies à ce jour, la réaffectation à d'autres modes de déplacements de 10 kms de linéaire dédié à la voiture.

Précisions et compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête Publique :

Le projet prévu sur l'avenue de LARDENNE a suscité des inquiétudes aussi bien au niveau des associations de quartier, des commerçants et des utilisateurs de la voie. Pouvez-vous les rassurer, apporter plus de précisions afin que la commission soit en mesure de répondre à la problématique posée :

Le projet de PDU propose à l'Ouest de l'Agglomération la réalisation d'un TCSP permettant de desservir cette zone, dans de bonnes conditions de temps de parcours et de régularité.

La croissance démographique et économique du secteur Ouest est une des plus importantes de l'agglomération et la nécessité de trouver une réponse aux besoins de déplacement a été identifiée. En outre, les niveaux de congestion routière, en particulier aux heures de pointe sont importants sur l'axe historique de la RD632, axe d'entrée dans Toulouse.

Il s'agit donc de compléter le dispositif de maillage du réseau structurant Tisséo en cours de réalisation sur le Grand Ouest Toulousain : le TCSP Oncopôle / Gare de Portet, le TCSP de la VCSM, le TCSP Toulouse / Tournefeuille / Plaisance-du-Touch, le TCSP de la Voie de Liaison des Ramassiers, la ligne C Gare des Arènes / gare de Colomiers, la ligne T1. Ce maillage permettra à terme de proposer aux habitants une offre attractive de transports en commun, avec des lignes de bus circulant intégralement ou partiellement sur des sites propres, articulées sur des pôles d'échanges majeurs (Gare de Colomiers, Arènes, Basso Cambo) et connectées sur le réseau structurant métro - train - tramway.

Afin de s'inscrire dans le calendrier de programmation annoncé par le projet de révision du PDU, les études de faisabilité sur le tracé sont en cours et des études préliminaires seront rapidement engagées. Elles permettront d'aboutir à un programme d'opération et une enveloppe financière, qui seront votés par délibération du Comité Syndical du SMTC et signifieront l'enclenchement des démarches de consultation des collectivités et concertation du public.

Les contraintes de l'avenue de Lardenne sont bien identifiées et des solutions d'insertion seront recherchées en tenant compte :

- des contraintes foncières,
- des fonctions urbaines accueillies sur l'axe (commerces en particulier),
- du trafic sur l'axe.

... / ...

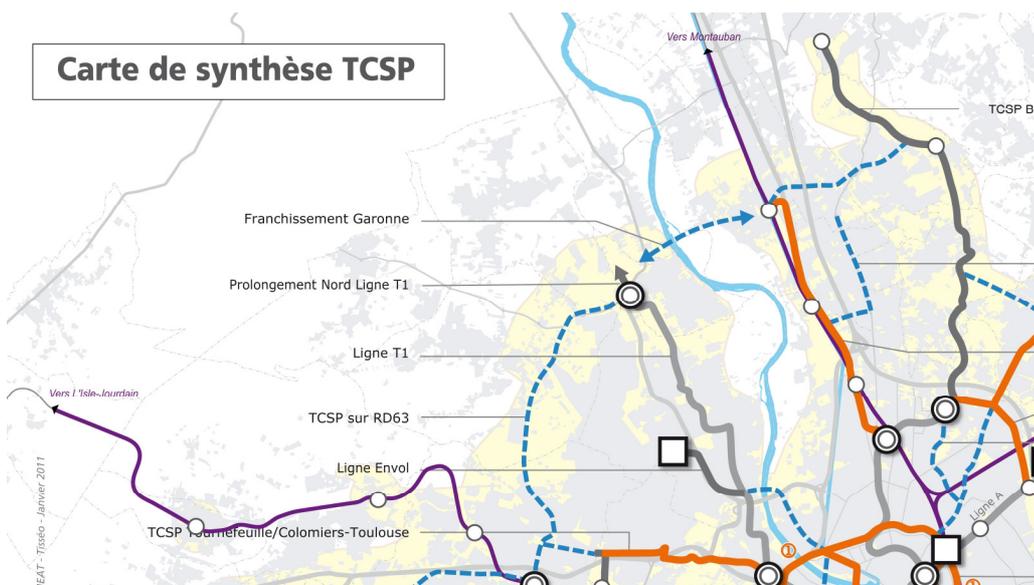
Des ateliers associant les riverains, commerçants, associations seront diligentés à l'automne 2012 pour examiner précisément les possibilités d'insertion et rechercher des solutions de compromis. Les alternatives de tracé seront également examinées dans ce cadre.

Précisions et compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête Publique :

Certaines observations demandent la réalisation d'un pont sur la GARONNE entre ceux existants à GAGNAC et BLAGNAC. Ce projet est-il d'actualité et, d'une manière générale, pouvez-vous apporter toute précision technique, économique ou autre sur ce sujet ancien, qui concerne les déplacements urbains transversaux.

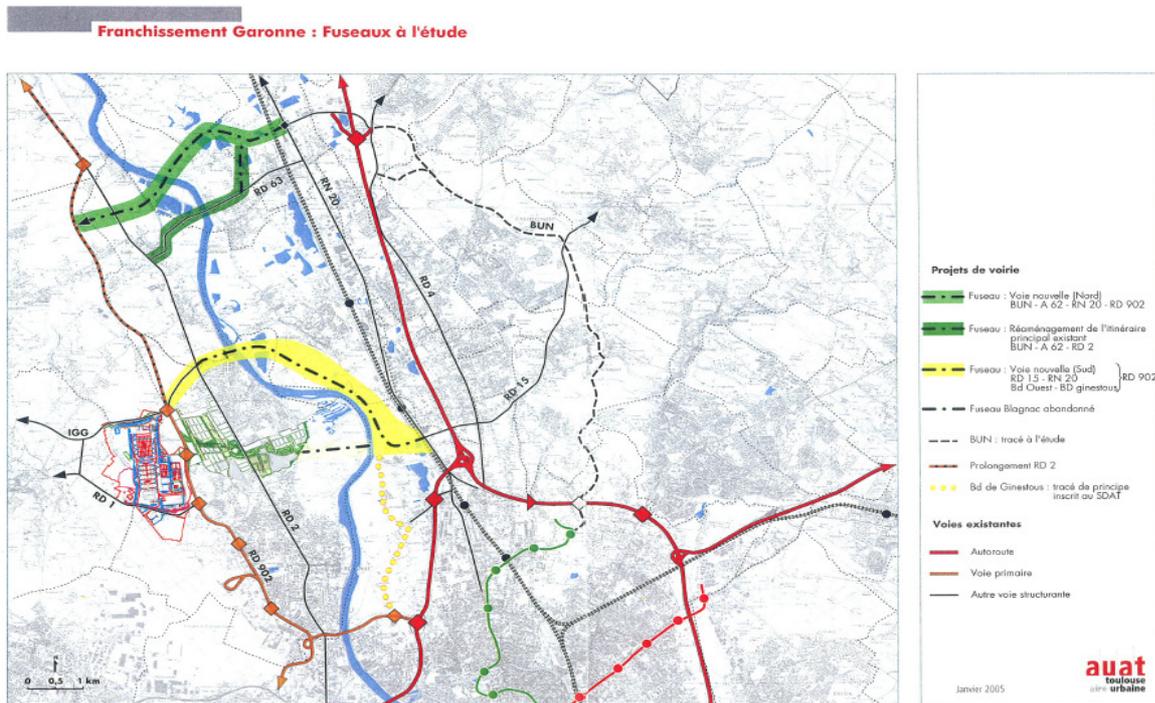
Au SCOT de la Grande Agglomération Toulousaine, un principe de franchissement est inscrit entre les ponts routiers existants à Gagnac-sur-Garonne et Blagnac. Pour autant, les gestionnaires de voiries n'ont pas signifié au SMTC, dans le cadre du recueil des données programmatiques de réalisation de nouvelles voiries, un projet de franchissement de la Garonne au Nord de l'agglomération.

Il n'existe donc pas à l'horizon 2020, à la thématique « Maîtriser l'usage de la voiture » et aux actions 32 « Poursuivre la constitution du réseau de maillage d'agglomération » et 33 « Achever le réseau structurant d'agglomération » du projet de révision du PDU, l'affichage d'un tel projet, s'il s'agit d'une infrastructure liée à la circulation automobile. En effet, en respect du Volet Relier du SCOT, la carte de synthèse des TCSP en page 179 du projet de révision du PDU affiche à l'horizon SCOT 2020/2030 un maillage TCSP entre les pôles d'échanges d'Aéroconstellation et la halte ferroviaire de Fenouillet.



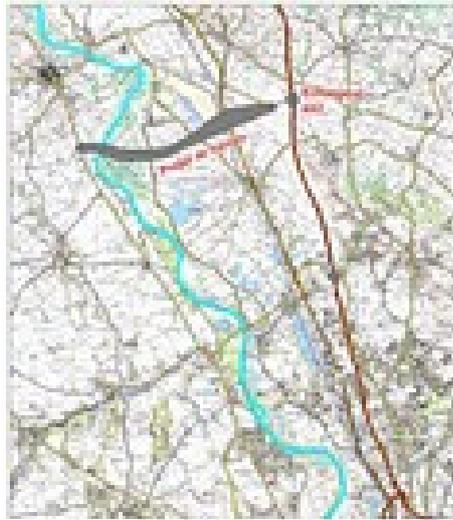
... / ...

Pour autant, dans le cadre des études sur la desserte Nord-Ouest de l'agglomération, études partenariales menées entre l'Etat, le Grand Toulouse, le Département de la Haute-Garonne et le SMTC, la possibilité d'un nouveau franchissement de la Garonne a été étudiée en considérant les points suivants : possibilité de raccordement aux voiries existantes, traversée des zones inondables, maillage du réseau TC, desserte des zones urbanisées existantes ou en projets. Cette possibilité reste à confirmer, en lien avec des réflexions liées aux projets urbains des territoires concernés.



Par contre, dans le cadre de la liaison RD 902 - Eurocentre (depuis le site du futur Parc des Expositions), il est projeté par le Département de la Haute-Garonne un nouveau franchissement de la Garonne, entre Merville et Grenade (hors périmètre PDU). Les études sont en cours dans le cadre du projet de liaison RD 902 - Eurocentre.

... / ...



Ces précisions et compléments d'information sont partagés par le SMTC, la Communauté Urbaine du Grand Toulouse et le Département de la Haute-Garonne.

VI.5 - Avis de la commission d'enquête

Le projet de PDU fait le choix, et c'est son choix principal, de tout faire pour réduire, quitte à la contraindre, la circulation automobile afin d'obtenir un report modal vers les transports publics et les modes doux.

Les motivations qui pourraient expliciter ce choix ne sont pas développées. La seule justification clairement exprimée est l'application des lois sur l'air, SRU et LNE qui imposent qu'un PDU ait pour objectif "la diminution du trafic automobile". L'esprit qui sous-tend cet objectif est à peine rappelé, à savoir : limiter la consommation d'énergie fossile, réduire les émissions de gaz à effet de serre, réduire les autres pollutions. Ce silence tient, sans doute, au fait que les modélisations utilisées par TISSEO montrent qu'aucun bénéfice ne peut être attendu dans ces domaines par rapport à un scénario "au fil de l'eau", comme le fait observer la Préfecture dans son avis en qualité d'autorité environnementale.

Les rédacteurs du projet reconnaissent que, compte tenu des possibilités financières limitées en matière de transports publics, les solutions alternatives offertes par ces derniers ne permettront pas de réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture, même en maximisant les "difficultés" qui lui sont faites. Dans l'hypothèse extrême MM4+ finalement retenue par le projet, le volume des déplacements automobile progresse moins, mais ce gain apparent n'a aucune incidence sur les émissions et consommations car le nombre de kilomètres parcourus reste identique (+ 17% comme pour le scénario au fil de l'eau), ce qui tend à prouver que le "problème automobile" est déplacé sans être en rien résolu. Comme l'indique le maître d'ouvrage, le trafic s'équilibre à l'échelle des 118 communes avec augmentation sur la rocade et les voies des

... /...

secteurs périphériques et une nette diminution sur TOULOUSE et sa première couronne. Chassés de TOULOUSE, les automobilistes vont ailleurs, ou est véritablement le gain ?

La commission observe que le projet de TISSEO ne respecte pas les objectifs du Grenelle de l'environnement qui visent une réduction de 20% des gaz à effet de serre à l'horizon 2020, et ceci même en tenant compte d'un correctif lié à l'accroissement prévu de la population de l'agglomération.

La commission fait les constats suivants :

- au dire du maître d'ouvrage, la réussite d'un plan de diminution de la circulation automobile dans l'agglomération toulousaine n'est possible qu'au prix d'investissements bien plus élevés dans les transports publics que ceux envisagés, seuls susceptibles de générer un report modal, réellement choisi, permettant de réduire significativement la circulation automobile ;

- dans le contexte économique et les conditions de financement actuels, un tel plan n'est pas réalisable à l'horizon du PDU ;

- en conséquence, la voiture est et restera de très loin le mode de déplacement mécanisé principal dans l'agglomération toulousaine et son volume continuera à progresser quelles que soient les hypothèses avancées, notamment en raison de l'accroissement prévu de la population de l'ordre de 12000 à 15000 personnes par an. En 2004 les déplacements en voiture sur l'aire urbaine toulousaine représentaient 80,5% des déplacements mécanisés. Ce poids est encore plus élevé (de l'ordre de 90%) si on l'exprime en kilomètres parcourus et non pas en nombre de déplacements (un déplacement en voiture à une distance moyenne deux fois supérieure à celle d'un transport public, d'après les éléments fournis à la commission par TISSEO).

- la voiture est le mode de transport d'une proportion écrasante d'actifs (supérieure à la moyenne générale de 80,5% ci-dessus, d'après les informations parcellaires fournies par TISSEO), dont les temps de déplacement sont pour la commission et une majorité de ces actifs, l'une des toutes premières priorités d'un PDU, notamment parce que ce sont ces derniers, au bout du compte, qui en financeront les investissements et l'exploitation.

- ne constituerait pas un progrès un plan de développement des transports publics qui aurait pour conséquence d'accroître les temps de déplacement pour une majorité de la population et particulièrement celle des actifs.

En raison de ce constat, la commission considère qu'à partir du moment où le volume des déplacements en voiture va continuer à progresser, le PDU doit veiller à ce que les temps de déplacement de ce mode ne soient pas pénalisés, particulièrement pour les déplacements à caractère professionnel.

De ce point de vue, il lui paraît nécessaire de veiller, par exemple, à maintenir un nombre de places de stationnement suffisant pour éviter des pertes de temps considérables et du stationnement anarchique.

... /...

Les réponses de TISSEO relatives à l'évolution de la voirie réservée à l'automobile et des temps de déplacement a rassuré la commission puisqu'il en ressort que la voirie ne sera pas amputée mais accrue et que les temps de déplacement en voiture seront réduits de 10% d'ici 2020. De même, TISSEO indique que les automobilistes qui renonceront à leur voiture au profit du transport public ne devraient pas voir leur temps de déplacement accru. S'agissant de ces gains de temps, la commission d'enquête se demande si le trafic de transit est bien inclus dans les volumes pris en compte, cette absence pouvant fausser notablement le résultat des études.

N'ayant pas les moyens de vérifier la réalité des chiffres avancés, la commission prend acte de ces précisions essentielles à son appréciation sur la pertinence du projet de PDU. En effet, si la commission reconnaît qu'il est légitime que le maître d'ouvrage ait pour objectif la réduction de la circulation automobile qui est l'une des orientations prioritaires de la loi, elle ne voit pas en quoi cette orientation rendrait légitimes des choix conduisant à pénaliser les temps de déplacement des automobilistes qui constituent démocratiquement une large majorité.

Par ailleurs, la commission considère que le projet partant du principe, voire du dogme, que la circulation automobile doit être réduite, fait l'impasse d'un véritable diagnostic des difficultés de la circulation automobile actuelle et partant des solutions à mettre en œuvre pour l'améliorer et réduire les temps de déplacement notamment pour les actifs.

De nombreuses contributions font le constat de zones difficiles et proposent des solutions dont beaucoup sont déjà anciennes (nouvelles voies, dont deuxième rocade, création de ponts, d'échangeurs, de ronds-points, déplacement des barrières de péage.....)

Malgré leur caractère essentiel, le maître d'ouvrage ne justifie aucun des choix qu'il fait.

Enfin, la commission d'enquête observe qu'une étude approfondie de moyens peu onéreux comme le covoiturage ou le télétravail n'est pas réalisée dont le coût, à résultat égal, serait sans doute bien inférieur à celui généré par le développement des transports publics.

En conclusion, la commission considère que :

- ✓ le projet, pourtant bâti sur le principe « d'une maîtrise très volontariste de la circulation automobile » en recourant à des moyens contraignants pour obliger les automobilistes à se reporter sur les transports collectifs, ne parvient à aucun résultat par rapport à un scénario au fil de l'eau : le nombre de kilomètres parcourus en voiture est rigoureusement identique. Avec pour conséquence une absence totale de gain sur les émissions de gaz à effet de serre et les consommations d'énergie fossile.*
- ✓ que cette absence de résultat fragilise le programme de développement des transports publics dont l'investissement ne fait l'objet d'aucune autre motivation que la réduction du trafic automobile.*

... /...

Si l'impact sur l'automobile est nul, ne peut-on pas se contenter du réseau actuel ?

✓ *dans l'attente d'un système de transports publics efficace au niveau de l'agglomération, les capacités " à assurer la fluidité du trafic routier " doivent être non seulement maintenues mais améliorées et assorties d'un volume de places de stationnement compatible.*

✓ *le projet ne traite pas et ne propose pas de solutions pour de nombreuses situations concernant les difficultés de la circulation automobile.*

✓ *Le projet n'aborde pas le sujet des taxis qui sont pourtant un moyen de déplacement indispensable pour une grande ville et, notamment, pour les nombreux voyageurs et touristes qu'elle accueille et qui doivent trouver dans ce domaine une organisation efficace comme c'est le cas dans les grandes métropoles.*

VII - Le septième thème dégagé par la commission d'enquête concerne **«les projets pour les modes doux»** que le PDU veut dynamiser afin de développer une complémentarité avec les autres modes et en particulier les TC. Ce thème comprend aussi bien le vélo que la marche à pied.

VII.1 - Ce que dit le projet

S'appuyant sur l'objectif de " développement des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied " figurant dans la loi SRU, le projet présenté au public entend promouvoir les modes doux par un urbanisme intégrant leurs cheminements.

Le projet indique qu'en 2004, la marche à pied représentait 23% de l'ensemble des déplacements de l'aire urbaine et le vélo 3%.

L'objectif à l'horizon 2020 est de porter la part de la marche à pied à 24% et celle du vélo dans une fourchette comprise entre 5,3 et 6,7% environ (soit 8 à 10% des modes mécanisés).

Les moyens que propose de mettre en œuvre le projet pour y parvenir sont détaillés dans les fiches actions 22 à 27.

Il s'agit principalement :

Pour le vélo :

De conforter et étendre à l'échelle de l'agglomération un schéma directeur cyclable comportant le développement d'infrastructures spécifiques à la circulation des vélos, d'aires de stationnement sécurisées et couvertes, de divers services vélo en complément du système de location qui sera étendu et amélioré (gardiennage, entretien et dépannage, vente d'accessoires...).

Les investissements envisagés, mais non détaillés, atteindraient 15 à 16 millions d'euros par an. L'idée d'un axe structurant est/ouest est envisagée sans précision.

... / ...

Pour la marche à pied :

Le projet n'exprime que des intentions, mais ne dit rien concrètement : des études doivent être engagées pour déterminer l'opportunité de développer des aires piétonnes, des zones de rencontre, des cheminements piétons ou encore du mobilier urbain. Il prévoit également d'améliorer la prise en compte des personnes à mobilité réduite (cartes, facilités d'accès...).

Les investissements sont peu précis. Les fiches actions parlent de 10 millions d'euros par an d'ici 2014 pour le centre-ville et 1 million par an pour le Grand Toulouse. Par contre, le volet financier du PDU dit que les investissements en faveur des piétons sont difficiles à chiffrer au niveau de l'agglomération et ne semble pas confirmer les montants avancés dans les fiches.

VII.2 - Ce que disent les Personnes publiques et autres consultées

Toutes les Personnes Publiques et autres consultées sont favorables au développement des modes doux. Quelques critiques et suggestions sont exprimées en ce qui concerne les pistes cyclables.

La Région indique qu'elle expérimente, en vue de développer " l'intermodalité " train/vélo, un système de stationnement sécurisé des vélos dans les gares TER de Midi Pyrénées qui rencontre un certain succès actuellement dans les haltes et gares de l'aire urbaine.

La mairie de BALMA demande la création d'un franchissement cyclable du périphérique au niveau de la ROSERAIE.

La commune de BLAGNAC demande que l'aéroport et GAROSSOS bénéficient de services de gardiennage et de location de vélos.

La mairie de CORNEBARRIEU souhaite que les actions du PDU en faveur du réseau cyclable fassent l'objet d'un calendrier de réalisation.

La mairie de Cugnaux (et sur certains aspects celle de VILLENEUVE-TOLOSANE) demandent l'amélioration des liaisons cyclables intercommunales et vers les zones d'activité (PORTET/CUGNAUX/ROQUES) et la création de diverses pistes cyclables : accès à la gare de Portet sur Garonne et aux parcs relais du futur TCSP de la VCSM, le long de la VCSM et du CD15.

La mairie de MONTRABE insiste sur la nécessité de sécuriser la circulation des piétons et des vélos le long de la RD 112 de MONTRABE jusqu'à la ZAC de Balma-Gramont. Ce projet qui figure au Schéma d'Agglomération des Pistes Cyclables n'est pas repris par le PDU malgré une forte demande du public.

La mairie de RAMONVILLE demande que des parkings sécurisés pour les vélos et des cheminements piétons soient réalisés au niveau de la station de métro et de la gare routière, vu l'afflux actuel de voyageurs et son accroissement prévisible avec l'arrivée de la LMSE.

... / ...

L'association Plaisance-Environnement critique l'absence de cohérence entre les réseaux de pistes cyclables d'une commune à l'autre. Elle propose la création d'une commission de coordination du réseau cyclable de la métropole ayant pour missions essentielles de : définir et maintenir une carte du réseau cyclable primaire (à longue distance) et coordonner la réalisation des réseaux communaux en synergie avec ce réseau primaire. Pour ce réseau primaire, elle suggère la création de 5 à 10 autoroutes cyclables reliant les bassins d'emplois et les bassins de vie.

L'association FFMC 31 demande que soient éloignés des chaussées (ou fixés sur des supports dits fragilisés) tous les obstacles fixes : mobilier urbain, panneaux, abribus... Ces obstacles sont souvent la cause de blessures lors d'accidents de 2 roues qui pourraient être sans gravité sans leur présence.

L'association du collectif PDU souhaite que les parts modales du vélo et de la marche à pied soient revues à la hausse : ils proposent d'atteindre 33% pour chaque mode (TC, vélos, voiture) à l'horizon 2025. Saluant l'effort financier du PDU pour le vélo, elle regrette le manque de plan concret et propose les réalisations suivantes : généralisation des double sens vélos dans toutes les zones 30 de toutes les communes couvertes par le PDU - création d'un plan de réseau cyclable couvrant toutes les communes associé à un calendrier de réalisation - des voies express vélo (autoroutes cyclables) - la mise en place d'outils réglementaires (feux décalés, tourne à droite au feu rouge ...) pour faciliter et sécuriser la pratique du vélo - des stationnements vélos généralisés - des aménagements cyclables aux abords des établissements scolaires - des ateliers vélos ...

L'association du Centre d'animation Saint Simon demande la création de pistes cyclables en site propre.

L'association de quartier du Pont des demoiselles observe qu'un seul point non sécurisé sur un itinéraire peut décourager de la pratique du vélo ou de la marche à pied. Elle demande que soit inscrite au PDU la sécurisation du passage piétons et cycles lors de la réfection de l'échangeur de LESPINET.

L'association du collectif PDE approuve le montant ambitieux des investissements réservés au vélo par le PDU, mais reproche l'absence de précisions dans les actions envisagées et de répartition par commune. Il préconise les actions suivantes : accroissement des zones 30 - création d'autoroutes cyclables pour les trajets longs - l'emport de vélos dans les transports en commun - liaisons des zones industrielles aux autoroutes cyclables, aux gares et au métro - développement des compétences de TISSEO dans le domaine de la réalisation de pistes cyclables.

Le CODEV indique que des efforts en faveur du vélo doivent être encore accrus quand on sait que 40% des déplacements en voiture font moins de 2 kilomètres. Il préconise la réalisation d'autoroutes cyclables et regrette que la création d'une voie traversante est/ouest " vélo-express " soit seulement évoquée dans le PDU.

... / ...

Le CESER relève le manque d'ambition du projet piétonnier tant en terme de part modale que d'extension du plateau piétonnier.

VII.3 - Ce que dit le public

La mairie de VILLENEUVE TOLOSANE demande que des liaisons cyclables soient réalisées en même temps que la création d'un TCSP et de la VCSM pour permettre au public de rejoindre rapidement le parc relais du TCSP.

La mairie de BALMA demande que soit réalisé un franchissement cyclable de l'A68 au niveau de l'échangeur de la ROSERAIE.

L'association de quartier BONHOURE-GUILHEMERY-MOSCOU ainsi que Monsieur Bernard CAYLA estiment que les prévisions de pistes cyclables du secteur sont insuffisantes : ils demandent la mise en place de parcours continus et sécurisés entre les quartiers et avec le centre-ville.

Monsieur Raymond de LARTIGUE reproche au PDU de ne rien dire de précis pour les vélos et les piétons et de se contenter de dire " il conviendra de proposer, d'étudier... "

Monsieur Sébastien ROUQUETTE affirme qu'il faut impérativement sécuriser la circulation des vélos et des piétons par rapport aux autos et demande que soit étudiée la circulation de vélos sur les voies de bus.

Monsieur Edward BRAMLEY estime que des parkings vélos sécurisés manquent gravement et que, de ce fait, les utilisateurs accrochent leurs vélos n'importe où ce qui provoque des gênes notamment pour les piétons.

Madame Sabine LESPINASSE estime que les double sens vélos sont très dangereux et sources d'accidents avec les voitures.

Monsieur Vincent GAUBERT demande : à quand des VELOTOULOUSE à Saint Simon, SEYSSES, BASSO CAMBO... ?

Madame Stéphanie SACILOTTO souhaite la création d'une piste cyclable et piétonne de la zone de MONTREDON jusqu'au métro Balma-Gramont.

Monsieur Paul DARDENNE demande des améliorations sur les pistes cyclables vers les centres des villages et les collèges.

Messieurs Fabrice ADAM, Alain LADUGUIE, Bertrand LESPINE et Mesdames Sophie YVER, Marie Cécile HUSSON, Eveline POITEVIN, Marie DESBEAUX et Françoise LAGRANGE demandent la création de passerelles qui permettraient une continuité des sentiers pédestres de CASTELGINEST vers les coteaux et le franchissement du ruisseau de NAUZEMARELLE.

... / ...

L'association VELO estime que les parts modales du vélo et des piétons à l'horizon du PDU sont peu ambitieuses et que les projets sont peu précis. Elle demande :

- la réalisation d'un véritable " réseau express vélo " qui relierait les grands pôles entre eux et la création de parkings sécurisés à toutes les stations importantes de transport en commun (MATABIAU, stations de métro, de tramway, de bus en site propre...);
- la sécurisation des accès vélo aux écoles, collèges, lycées, universités et grandes écoles ;
- une généralisation de zones 30 à toute la ville, à l'exception des principaux axes structurants limités à 50 kms.
- Elle reproche, par ailleurs, au projet l'absence d'un schéma directeur sur l'ensemble de l'agglomération, seules quelques cartes disparates de quelques collectivités étant présentées dont certaines datant de presque 10 ans.

L'association APCVEB estime que la part modale du vélo prévue par le PDU est insuffisamment structurante pour ce mode de déplacement et propose de sécuriser quelques trajets entre la périphérie, TOULOUSE et les zones d'emploi principales.

Le comité PDE de MOTOROLA critique l'approche trop générale du PDU concernant le volet cyclable et déplore le manque d'ambition en terme de part modale. Il demande :

La généralisation des double-sens cyclables dans les zones 30 sur tout le périmètre du PDU (adopté par le code de la route en 2010) ;

- un plan de réseau cyclable structurant, continu et sécurisé, avec notamment des autoroutes cyclables ;
- plus d'information sur le service vélo (localisations, services associés...).
- l'habillage d'une bande réfléchissante de tous les obstacles que peuvent rencontrer les cyclistes sur les pistes en site propre et sur trottoirs (meilleure visibilité nocturne).
- Enfin, le comité rappelle les engagements des 37 communes du Grand Toulouse en matière de part modale du vélo (application de la charte de Bruxelles).

Monsieur Philippe FOUQUIN (ainsi que Monsieur Bertrand LESPINASSE et Madame Eveline POITEVIN) souhaitent que des parkings à vélos soient réalisés aux différentes stations de la future ligne cadencée SAINT JORY/MATABIAU et qu'un maillage de pistes cyclables continues soit réalisé pour relier ces gares au centre-ville.

Monsieur Philippe DEMANY estime que les pistes cyclables à contresens des voitures ainsi que celles passant sur les trottoirs sont potentiellement dangereuses et doivent être limitées au strict minimum voire à proscrire.

... / ...

EELV estime que l'ambition du PDU est insuffisante en matière de part modale du vélo et que le projet n'est guère précis. Elle propose de multiples actions en faveur de son développement : meilleure distribution de l'espace public, création d'axes structurants (lignes express vélo ou autoroutes cyclables), résorption des discontinuités, éclairage des principaux itinéraires, traitement de tous les obstacles dangereux sur ou aux abords des pistes, développement des possibilités de stationnement, accroissement des zones 30, sécurisation des parcours, "bateaux zéro", embarquement des vélos dans les transports en commun, développement de la location, actions d'encouragement, création de vélo-écoles dans les écoles...

Pour les piétons EELV demande que le centre-ville (l'octogone) soit intégralement piétonnier ou en zone de rencontre (piétons prioritaires, vitesse limitée à 20 km/h) et qu'un plan d'urgence soit établi pour la mise en accessibilité des trottoirs pour les personnes handicapées.

Monsieur Philippe COURBIERE dit que l'agglomération manque cruellement de parkings vélos sécurisés dans les stations de métro et en particulier aux terminus de ligne.

Le comité de quartier de Lalande (CQL) regrette que sur son secteur il n'y ait aucune station VELOTOULOUSE. Il demande un entretien des pistes cyclables existantes, la création d'un passage clouté avenue Jean Zay et la suppression des pylônes électriques existants au milieu des trottoirs ;

Monsieur Frédéric MARIN demande que le centre-ville soit entièrement piéton.

Monsieur Jean Louis REULAND , qui n'est pas contre le développement des modes doux, fait observer que la part des vélos, là où des aménagements ont été réalisés, est bien plus faible que celle escomptée et que cela risque de rester vrai à l'avenir.

Monsieur Jean Pierre ROSSIGNOL suggère que des bornes de service permettent de recharger des vélos électriques. Il demande aussi que les utilisateurs du vélo puissent disposer de plans des pistes cyclables en mairie.

L'association SAINT SIMON ENVIRONNEMENT estime que le PDU reste très général dans ses préconisations pour les modes doux et ne relève aucune action concrète pour le quartier de SAINT SIMON, malgré les propositions qu'ils ont formulées au pôle 6 du GRAND TOULOUSE.

Madame Annie-Claude VERCHERE estime que la politique en faveur du vélo reste insuffisante pour assurer la sécurité des deux roues. Elle demande la création de voies spécifiques pour quelques grands axes incluant le franchissement du périphérique et estime qu'au centre-ville les espaces partagés doivent être développés.

Guy et Yvonne DOMANJOLE regrettent que le projet de PDU ne propose pas une vision structurante pour le vélo.

... / ...

Madame Georgette SAUVAIRE estime que le centre-ville de Toulouse doit être entièrement piétonnier.

La section du parti socialiste de la 2^{ème} circonscription propose pour le nord est toulousain une diversification de l'offre en pistes cyclables, chemins piétonniers, parkings à proximité des pôles d'échange pour favoriser une utilisation multimodale.

Le CCSF, représentée par monsieur Alain LEMOINE, dit que les pistes cyclables vers PECHABOU sont en très mauvais état.

L'ABGM dit qu'il " n'y a pas évidence d'une amélioration des circuits cyclables dans les quartiers BONHOURE-GUILHEMERY-MOSCOU et demande un lien des cheminements cyclables en radial et circulaire, le franchissement du périphérique route de CASTRES, des liens inter quartiers et centre-ville.

VII.4 - Questions de la commission d'enquête et réponses de TISSEO :

De nombreuses observations ont été déposées aussi bien par des particuliers que par les associations concernées proposant des projets de pistes cyclables non prévus au PDU tout en mettant en cause la sécurité et le confort (entretien) attendus de celles existantes.

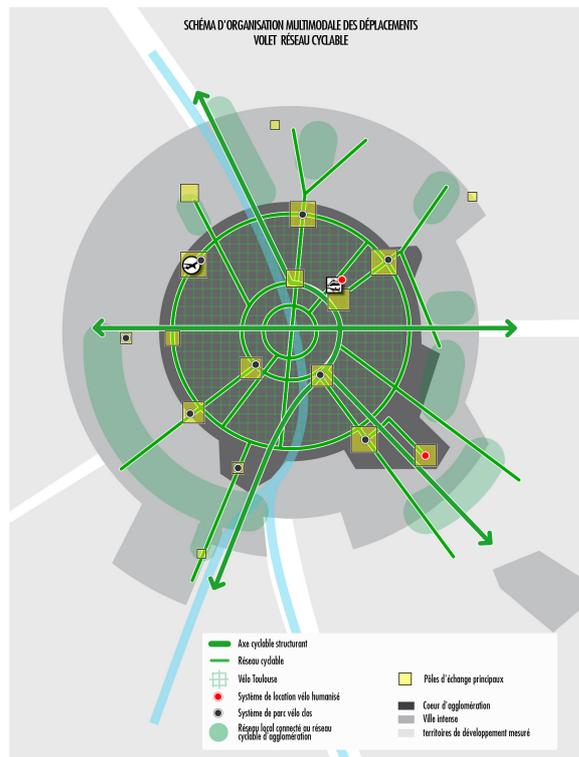
Pouvez-vous nous fournir des éléments de réponse à ces observations ?

Le Plan de Déplacements Urbains de la Grande Agglomération Toulousaine intègre dans ses orientations générales et son plan d'actions des dispositions visant à renforcer l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens.

La description du projet d'organisation multimodale des déplacements précise en page 73 :

- le développement **d'un maillage piétons-cycles** pour les déplacements de loisirs et les déplacements à courte distance ;
- et le déploiement d'un **mobilier urbain destiné aux piétons** (bancs, éclairage, espace public de qualité, trottoirs larges) **et aux cyclistes** (arceaux de stationnement vélo, stationnement vélo sécurisé au niveau des pôles d'échanges et des stations de TC, incitation à la prise en compte du stationnement vélo dans les espaces privés à usage d'habitation, de bureaux, ...) ;

... / ...



Un schéma d'organisation en page 73 et le chapitre E - Favoriser la pratique de la marche et du vélo en page 84 précisent les grandes lignes de la politique à mettre en œuvre :

- concevoir un réseau cyclable sûr, continu et lisible à l'échelle de l'agglomération,
- faciliter et sécuriser le stationnement des vélos,
- complémentarité avec les autres modes, notamment les TC,
- encouragement à l'usage du vélo, par le déploiement de services aux cyclistes (locations de vélos, aides à l'achat ou sensibilisation à la pratique auprès des scolaires).

Ces principes se retrouvent dans la fiche action E 22 Conforter et développer un Schéma Directeur Cyclable d'agglomération. Il est précisé dans cette fiche action que les trois schémas directeurs du Grand Toulouse, du Muretain et du Sicoval, tels qu'ils ont été approuvés par ces trois intercommunalités, devront servir de base à la constitution du Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération (cf. plans vélos des intercommunalités en annexe 3).

En outre, le PDU prévoit la production et diffusion de chartes sur les modes doux (cf. fiche action E24), dont les objectifs sont de fixer un cadre de référence pour des aménagements cohérents et homogènes entre territoires.

... / ...

Aussi, le projet de révision du PDU ne propose pas de projets précis en matière de réalisation de pistes cyclables, compte tenu de l'échelle territoriale importante, mais fixe la politique générale d'aménagement, que devront respecter, dès lors que le PDU sera approuvé, les collectivités en charge de l'aménagement des itinéraires cyclables :

- priorisation des réalisations affichées au Schéma Directeur,
- sécurisation des itinéraires,
- privilégier la continuité des itinéraires (notamment lorsqu'on passe d'une intercommunalité à une autre).
- homogénéisation des choix de matériaux et mobilier urbain de jalonnement à l'échelle de l'agglomération,
- connexion entre les territoires et vers les pôles d'échanges.

Les orientations de structuration du réseau cyclable affichées au PDU sont compatibles avec celles du SCOT de la Grande Agglomération Toulousaine approuvé le 16 mars 2012, qui pour sa part fixe des prescriptions à prendre en compte au niveau des PLU (emplacements réservés, transparence des quartiers et projet immobilier de grande taille).

La réalisation de ces itinéraires cyclables sera incitée (subvention aux communes par le Département de la Haute-Garonne ou par les Intercommunalités) ou menée, comme cela se pratique actuellement par les trois collectivités citées et également par le SMTC dans le cadre de ces opérations de TCSP, en application des normes en vigueur et en concertation avec les associations d'usagers de ce mode et de quartiers concernés.

En dernier lieu, les avis des associations et des particuliers portant sur la thématique vélo et présentant un caractère précis de propositions seront transmis aux collectivités territoriales concernées.

Ces précisions et compléments d'information sont partagés par le SMTC, la Communauté Urbaine du Grand Toulouse et les Communautés d'Agglomération du Muretain et du Sicoval.

VII.5 - Avis de la commission d'enquête

La commission ne voit aucune contre-indication au développement des modes doux qui lui paraissent à tous points de vue des modes de déplacement sains (santé, pollution, coût pour la collectivité).

Elle n'est pas en mesure de dire si la part des modes doux à l'horizon 2020 est ambitieuse ou non, réaliste ou non, car elle ne dispose d'aucun élément lui permettant de porter un jugement sur l'évolution envisagée qui n'est assortie d'aucune démonstration.

Elle regrette que le projet n'exprime que des intentions et reste très évasif sur les réalisations concrètes qui permettraient au public d'avoir une idée de ce sur quoi il peut compter.

La commission se demande ce que signifie un plan qui ne propose rien de précis et se contente de dire " qu'il va falloir étudier " ?

... /...

La réponse de TISSEO ne satisfait pas la commission : si elle comprend qu'un certain nombre de réalisations se déclineront au niveau des communes dans le respect des principes posés par le PDU, elle ne comprend pas que le projet ne comporte pas au minimum un réseau primaire de pistes assorti d'un planning de réalisations.

Au niveau du constat pour le vélo, la commission d'enquête partage le point de vue des utilisateurs qui critiquent le manque de sécurité et de praticité des infrastructures actuelles dédiées à leur mode de déplacement (discontinuité des pistes, présence d'obstacles, pistes coincées entre les voitures en stationnement et le flot des voitures.... absence de cartes.).

Elle estime que mieux vaut réaliser moins de kilomètres de pistes, mais de meilleures qualités sur les plans sécurité, praticité et maintenance. Ces conditions sont indispensables pour que la pratique du vélo se développe.

Il semble à la commission qu'un certain nombre de pistes, compte tenu sans doutes des reproches ci-dessus, ont actuellement un niveau d'utilisation pratiquement nul et constituent donc des investissements inutiles ou mal rentabilisés.

Pour l'avenir de nombreuses demandes sont formulées d'infrastructures nouvelles : nouvelles pistes et notamment création d'autoroutes cyclables, parkings sécurisés dans toutes les stations et haltes des transports en commun principaux : gares, métro, tramway, BHNS..., possibilité d'emport des vélos dans les transports en commun, sécurisation des pistes, éclairage, cartes...)

Ces demandes, qui expriment l'avis des utilisateurs, sont déjà repérées dans le projet ; elles paraissent toutes à prendre en considération pour définir les améliorations des lignes existantes et concevoir celles à réaliser.

Pour les piétons, les PPA et le public se sont peu exprimés. Quelques contributions traitent de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, sujet qui doit être présent dans toutes les réflexions d'amélioration ou de création de voiries piétonnes.

Il semble à la commission que la possibilité de s'asseoir n'est pas suffisamment prévue actuellement pour les piétons dans les galeries marchandes, par exemple, le public trouve généralement des bancs lui permettant de se reposer ou d'attendre. Ceci ne semble pas être toujours le cas en ville.

VIII - Le huitième thème dégagé par la commission d'enquête concerne «la coordination des différents modes de transport » selon des remarques du Préfet, et de quelques récipiendaires.

VIII.1 - Ce que dit le projet

Ce thème est abordé dans le projet sous la rubrique « Développer l'intermodalité ». Le constat est que la multimodalité est déjà rentrée dans les faits et qu'elle continue à se développer de façon permanente.

Les fiches action 41 et 42 indiquent les propositions.

... / ...

Pour le projet de PDU, l'intermodalité passe par une série de développement de différents services tels que :

Possibilités de correspondance entre les différents services de transports publics ;
 Développement des pôles d'échange, y compris les haltes ferroviaires ;
 Prise en compte de l'accessibilité dans les pôles d'échange ;
 Conditions d'accès aux grands pôles tel la gare MATABIAU ;
 Favoriser les services tels l'information, le conseil, la vente de titre, les services liés au vélo, le covoiturage et l'autopartage ;
 Agences de mobilité ;
 Minimiser les temps de correspondance ;
 Mettre en place une centrale d'information multimodale.

Le projet de PDU va plus loin en envisageant « la mise en place de tarifs intégrés, se substituant aux tarifs combinés ».

Le projet de PDU envisage également « une structure regroupant les autorités organisatrices, tel que les syndicats mixtes définis par la loi SRU »

VIII.2 - Ce que disent les Personnes publiques et autres consultées

Parmi les nombreux avis de Personnes Publiques et autres consultées, nous relevons que de nombreuses communes et intercommunalités sont favorables à la démarche vers l'intermodalité et surtout la tarification unique.

On ne ressent donc pas de critiques de la part des collectivités mais plutôt une grande attente

Toutefois, La Région Midi Pyrénées rappelle que « la complémentarité est l'une des conditions de réussite d'une intermodalité efficace dans la logique de pertinence de chaque mode et dans le respect des compétences de chacun ».

La région indique également que « l'intégration des différentes AOT au sein d'un syndicat mixte SRU, comme il est envisagé à court terme dans le projet de révision du PDU, nécessite des études approfondies permettant de définir les aspects techniques, administratifs, juridiques et financiers de mise en œuvre d'une telle organisation »

Le Conseil Général de la HAUTE-GARONNE propose une mise en place d'une gouvernance plus efficace à l'échelle de l'agglomération, basé sur une conférence des exécutifs et note des améliorations dans le dernier projet de PDU :

Maintien de l'objectif d'une tarification intégrée à terme ;
 Ouverture sur la forme que pourrait revêtir la future instance de coopération entre les autorités organisatrices de transports dans l'agglomération toulousaine ;

... / ...

Enfin, l'avis favorable du Conseil Général est assorti de la demande d'élaborer un outil d'information multimodale destiné au grand public dans le cadre d'un projet unique de diffusion qui garantisse aux usagers sa simplicité, sa clarté et son accessibilité.

Le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional souligne donc l'intérêt de la création envisagée d'un syndicat mixte selon les dispositions de la loi SRU ou, pour le moins, comme c'est le cas au niveau de la communauté urbaine de Bordeaux, d'une association regroupant les différentes Autorités Organisatrices de Transports concernées (communauté urbaine, département, région) et assurant le secrétariat d'une conférence permanente des AOT de l'agglomération. »

Le préfet de la HAUTE-GARONNE souligne l'organisation multimodale projetée, sans commentaires particuliers.

VIII.3 - Ce que dit le public

Le public, particuliers et associations, parle plus de coordination entre les différents modes de transport et évoque assez peu le mot très technique « intermodalité » utilisé dans le projet de PDU ; c'est pourquoi la commission d'enquête a préféré utilisé comme titre du thème : La coordination des différents modes de transport.

Il est nécessaire d'extraire ce thème des observations ; souvent il est mélangé avec les autres demandes.

Finalement, le public émet des observations concernant la coordination assez proche des avis des collectivités analysés ci-dessus. Dans ce domaine il semble que les maires soient bien à l'écoute du public.

Les demandes principales portent sur :

- La synchronisation train bus ;
- La complémentarité vélo train tram ;
- Un meilleur accès aux pôles d'échange ;
- La connexion entre réseau ferroviaire et réseau urbain ;
- La mise en place d'une tarification unique ;
- L'information des voyageurs ;
- La création d'une seule instance coordinatrice ;
- La création d'une instance comme le STIF à Paris afin que TISSEO et SNCF/RFF ne s'ignorent pas mutuellement.

Une demande revient néanmoins très souvent parmi toutes les autres, il s'agit de la tarification unique ou intégrée.

... / ...

VIII.4 - Questions de la commission d'enquête et réponses de TISSEO :

Voir thème quatre ci-avant, IV - 4, pages 59 et suivantes.

VIII.5 - Avis de la commission d'enquête

La coordination des différents modes de transport, dénommé intermodalité dans le projet de PDU, est primordiale pour permettre le fonctionnement de tout le système des transports de l'agglomération toulousaine. On pourrait la comparer de façon imagée à l'huile qu'on met dans des rouages.

Les propositions du projet de PDU sont très intéressantes et correspondent bien aux attentes des collectivités, des associations et du public, par exemple parmi les plus demandées la tarification unique ou intégrée couvrant les réseaux ferroviaires et urbains (bus, métro, tram) et le développement et l'amélioration des pôles d'échange

Le problème majeur est que ces propositions figurent bien dans le projet de PDU mais qu'elles doivent être engagées par les différentes autorités organisatrices des transports (AOT), propriétaires des réseaux et exploitants ;

et c'est là que se situe le point de blocage, ces différentes autorités ayant beaucoup de mal à parler ensemble et surtout à prendre des décisions communes.

En effet, actuellement aucune structure ne lie les différentes AOT, ce qui rend le projet de PDU dans ce domaine très difficile à mettre en place.

La commission d'enquête a donc écrit en date du 2 mai 2012 un courrier à Monsieur le préfet de la Haute Garonne, représentant de l'Etat pour lui faire part, au vu des résultats de l'enquête publique et de l'absence de concertation entre les différents maîtres d'ouvrage, dans quelles conditions pourrait être mise en place une organisation coordinatrice.

Monsieur le préfet de la Haute Garonne a répondu au président de la commission d'enquête en date du 18 juin 2012 en rappelant les textes de loi existants et notamment la possibilité de créer un syndicat mixte dit « loi SRU » comme il l'est envisagé dans le projet de PDU ; le représentant de l'Etat indique également que cette initiative doit être du ressort conjoint des différents OAT. Par voie de conséquence, il laisse entendre qu'il ne peut être à l'initiative de cette coordination.

Effectivement, comme le précise le représentant de l'Etat et comme le suggère le projet de PDU élaboré par TISSEO, le législateur a prévu dans la loi SRU, la possibilité de créer une structure regroupant les autorités organisatrices sous forme d'un syndicat mixte

... /...

Plusieurs OAT, dont TISSEO, le Conseil Général et la Région Midi Pyrénées, ont abordé le thème de la création d'une structure de type syndicat mixte SRU ; toutes se disent favorables ou le laissent entendre, même si la région qui ne s'est pas prononcée contre souhaite « des études approfondies permettant de définir les aspects techniques, administratifs, juridiques et financiers de mise en œuvre d'une telle organisation »

Le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional souligne l'intérêt de la création envisagée d'un syndicat mixte selon les dispositions de la loi SRU ou, pour le moins, comme c'est le cas au niveau de la communauté urbaine de Bordeaux, d'une association regroupant les différentes Autorités Organisatrices de Transports concernées (communauté urbaine, département, région) et assurant le secrétariat d'une conférence permanente des AOT de l'agglomération.

La commission d'enquête, comme le public, approuve la proposition du projet de PDU d'envisager la création d'un syndicat mixte SRU et considère que sans structure coordinatrice le PDU projeté ne pourra pas arriver aux objectifs définis dans le domaine de l'intermodalité, ce risque d'échec se traduira également par un gaspillage des deniers publics.

En conséquence, la commission d'enquête approuve le projet présenté en matière d'intermodalité mais constate malheureusement qu'il sera difficile à appliquer en l'absence d'une structure coordonnant les différentes OAT.

IX - Le neuvième thème dégagé par la commission d'enquête concerne « les éléments économiques et financiers du PDU » dont le thème a été maintes fois évoqué aussi bien par les personnes publiques associées et les milieux associatifs, que par bon nombre de personnes.

IX.1 - Ce que dit le projet

Les investissements

Le PDU donne des informations partielles sur les sommes à investir par grands modes de déplacements :

- investissements dans les transports en commun urbains : 974,3 millions d'euros sur la période 2010/2015 (soit 160 millions en moyenne par an);
- investissements dans les réseaux ferroviaires : 820 millions sur la période 2007/2013 + 330 millions (30 par an) sur la période 2010/2020 pour le nouveau réseau départemental + 30 millions pour la mise en accessibilité + 352 millions (32 par an) pour le développement du réseau urbain.
- investissements concernant la circulation automobile : 592 millions pour la période 2011/2020 ;

... / ...

- investissements pour les réseaux piétons et cycles : 156 millions sur la période 2010/2020 pour les pistes cyclables ; aucun chiffrage pour les aménagements piétons.
 - investissements concernant d'autres actions du PDU : aucun chiffrage.
- Des détails de ces grands postes sont communiqués dans les fiches actions.

Un comparatif partiel avec les périodes précédentes (depuis 1970) est effectué faisant ressortir la progression régulière et forte de la part des investissements consacrés aux transports publics et la baisse corrélative de celle réservée à l'automobile.

Le financement :

Le financement de ces programmes d'investissement est évoqué sans fournir de répartition précise entre le recours à l'emprunt, le versement transport et les contributions des différentes collectivités.

Les coûts d'exploitation :

Les coûts d'exploitation directs au kilomètre sont donnés pour le bus (5,05 euros) et le tramway (6,70 euros), mais rien n'est précisé curieusement pour les autres modes.

Les coûts d'exploitation annuels de TISSEO sont évalués (330 millions d'euros par an en 2020) ainsi que le taux de couverture des recettes commerciales (environ 33%), soit un déficit annuel à couvrir par le versement transport et les collectivités locales de 218 millions d'euros par an.

Le suivi du PDU sur un plan financier :

Ce suivi s'effectuera par la mise en place d'un " compte déplacement ", outil d'aide aux décisions publiques et privées créé par la loi SRU.

IX.2 - Ce que disent les Personnes publiques et autres consultées

Quelques observations portent sur les aspects économiques et financiers du PDU. La commission a relevé les observations suivantes :

- Le conseil général fait observer que le programme d'investissement dans les transports publics pour la période 2010/2020, évalué en additionnant les montants prévisionnels des fiches actions, ressort à environ 224 millions d'euros par an , soit bien plus que les 160 millions annoncés pour la période 2010/2015 et plus que les 195 millions de la version 2009 du PDU, jugé à l'époque insoutenable.
- La mairie d'Auzeville-Tolosane estime que l'ampleur de la réduction des programmes de transport public entre les versions 2009 et 2011 du PDU, justifiée par des considérations financières, doit être réexaminée en tenant compte de l'augmentation du taux du versement transport par les entreprises de 1,8 à 2%.

... / ...

- La commune de Donneville estime que le développement du réseau de bus va accroître les déficits de TISSEO, et que du fait de sa moindre attractivité, il ne permettra qu'un report modal limité.
- La mairie de Toulouse rappelle l'effort financier supplémentaire de 65 millions d'euros en quatre ans qu'elle a consenti en faveur du transport collectif.
- Le Collectif d'associations pour le PDU estime que la part des investissements consacrée à la voiture doit être réduite au profit de celle engagée pour le vélo.

Il propose, par ailleurs, d'imaginer d'autres sources de financement comme une contribution climat stationnement (taxe sur les parkings d'aéroport, centres commerciaux...) lorsque les lieux sont desservis par un transport public. Enfin, il propose de recourir à des emprunts à très long terme (50 ans).

IX.3 - Ce que dit le public

Quelques contributions abordent ce thème :

- Maxime LAFAGE, en proposant l'alternative d'un PDU comportant la réalisation d'une troisième ligne de métro, donne de nombreuses informations sur les aspects économiques et financiers des différents modes de transport public, et propose un relèvement des tarifs de transport pour boucler le financement de sa solution. Parmi les informations financières communiquées, on trouve notamment, pour chaque grande infrastructure de transport public toulousain (ligne A, ligne B, Tramway ligne envol, bus...), les coûts d'investissement au km, les coûts d'exploitation annuels et au km, les taux de couverture des recettes commerciales sur les dépenses... ;
- Europe Ecologie Les Verts constate le peu de précision du plan en matière d'engagement financier et stigmatise notamment le fait que le plan s'arrête en 2015 pour les transports publics alors que nous sommes déjà en 2012 (*nota : d'autres observateurs, comme Patrick ETAVE par exemple, font la même remarque*). EELV estime que des marges de manœuvre financières existent pour financer un programme plus important de transport public (notamment l'ajout du prolongement de la ligne B) en réduisant ou reportant d'autres projets comme la création d'une ligne LGV (à remplacer par la modernisation des voies existantes), le nouveau parc des expositions, la réfection du Stadium, et les projets strictement routiers ;
- Patrick ETAVE constate qu'aucun budget n'est prévu pour l'autopartage et le co-voiturage qu'il estime pourtant être des solutions particulièrement efficaces ;
- Raymond de LARTIGUE constate que les éléments économiques et financiers fournis sont très insuffisants et présentés de telle façon qu'on ne puisse pas les analyser et en tirer des conclusions. TISSEO ne donne que quelques chiffres, si possible non cohérents.

... / ...

Il remarque également que malgré un taux de couverture des recettes commerciales de 33% seulement, TISSEO prévoit un relèvement de ses tarifs de 1 à 2% en dessous de l'inflation alors qu'il prévoit un accroissement de ses coûts unitaires de 1% au-dessus de l'inflation ;

- Jean Claude LUCHETTA observe que le projet ne présente aucune analyse de solutions alternatives, aucune évaluation des fréquentations des différents modes de transport, aucune prévision de trafic, aucun comparatif des coûts d'investissement et de fonctionnement ;

- Jean Michel LATTES dit qu'il n'a pas trouvé de comparaisons entre les coûts des différents modes de transport et portant à la fois sur le fonctionnement et sur l'investissement. Il pense que le coût d'exploitation du métro est sensiblement plus faible que celui du transport en bus ;

- Monsieur Jean Luc MOUDENC, au nom du Groupe Toulouse Pour Tous, observe dans un courrier adressé au maire de TOULOUSE le 19 décembre 2011 et remis à la commission d'enquête, que le document émis par la mairie intitulé " Plan de déplacement 2020 : j'adhère " affirme : 1km de métro équivaut à 4 km de tramway équivaut à 8 km de BHNS.

Il demande que cette information, pour être compréhensible, soit assortie des volumes de passagers transportés et des coûts totaux (investissement + fonctionnement) ;

- L'Association Vélo fait observer que le projet de PDU réduit la part modale de la voiture de 12% dont 7% captés par les transports publics pour un investissement de 2 milliards d'euros et de 5% par les vélos pour 0,15 milliards d'euros seulement. Elle se demande pourquoi la stratégie vélo a été survolée à ce point ?

IX.4 - Questions de la commission d'enquête et réponses de TISSEO:

L'approche financière et l'analyse du coût social au travers d'un compte déplacement, imposé par la loi SRU du 13 Décembre 2000, facilitent l'accès à la compréhension d'un PDU et permettent d'en apprécier sa cohérence. Pourriez-vous nous rappeler où il se trouve dans votre document et quelles sont les méthodologies retenues pour le formaliser ?

Cette remarque concerne aussi bien le thème 1 que le présent thème. La commission d'enquête l'a affectée à ce thème considérant que c'est par l'approche financière (coûts d'investissement et d'exploitation) que l'on peut apprécier au mieux la pertinence des choix effectués.

Dans le texte de l'article 28 de la loi 82-1153 dite LOTI du 30 décembre 1982, il été prévu que le PDU soit accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. Ce dispositif a été abrogé dans le cadre de la publication du Code des Transports, établi à la suite de deux ordonnances du 28 octobre 2010 et du 24 février 2011.

... / ...

Toutefois, le projet de révision du PDU ayant été arrêté le 24 janvier 2011, le PDU contient en page 175 un chapitre 5 Mise en œuvre et suivi du PDU qui indique :

- les éléments financiers pour trois modes : les transports en commun, les voiries, les modes doux,
- le dispositif de suivi du PDU, dont la mise en œuvre d'un compte-déplacements.

Concernant le financement des transports en commun, il est précisé à ce chapitre :

- les modalités de financement des investissements relevant de la compétence du SMTC et les montants d'investissement consacrés par le Département de la Haute-Garonne et la Région Midi Pyrénées pour ce qui concerne le développement du réseau interurbain et du réseau ferroviaire régional,
- les modalités de couverture des coûts d'exploitation pour le réseau urbain TISSEO, à l'horizon 2020.

Ces données sur les coûts d'investissement et de couverture des coûts d'exploitation résultent de la conclusion d'une étude de prospective financière menée en 2009/2010, dans un contexte de début de crise économique et de contrainte forte sur les finances publiques locales, les collectivités membres du SMTC souhaitant en préalable à l'arrêt du projet de révision du PDU, s'assurer de la capacité du SMTC à assurer ces investissements nouveaux et à couvrir les coûts d'exploitation.

Cela a donné lieu à une délibération du Comité Syndical du SMTC en date du 4 novembre 2011, figurant en pièce « Avis des personnes publiques associées sur le projet de révision du plan de déplacements urbains de l'agglomération toulousaine » au point 1.

En ce qui concerne le compte déplacement, il fait partie du dispositif de mise en œuvre et de suivi du PDU et reste donc à mettre en place. Ce point est indiqué en page 185 du PDU ainsi que dans le volet 5 « Suivi et évaluation » de l'Évaluation Environnementale du PDU, en page 2.

Les études préalables à la mise en œuvre de ce compte déplacements seront enclenchées en septembre et détermineront le contenu de ce compte-déplacements.

A titre d'information, le SMTC a été associé en 2009 à une étude menée par les services de la DREAL et portant sur l'analyse des coûts globaux logement - transport sur deux aires urbaines de la région Midi-Pyrénées. Cette étude avait notamment permis de mettre en avant :

... / ...

- La dépense des ménages pour le transport
- Coût total
- Coût VP
- Coût TC
- Coût Multimodal
- Le budget temps
- La dépense des ménages pour le logement.

Tableau coût d'usage de la voiture

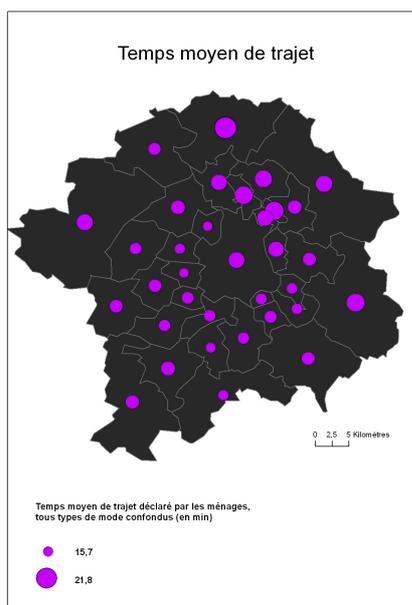
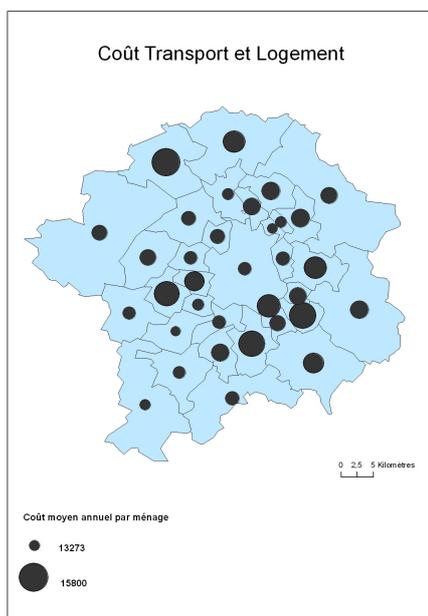
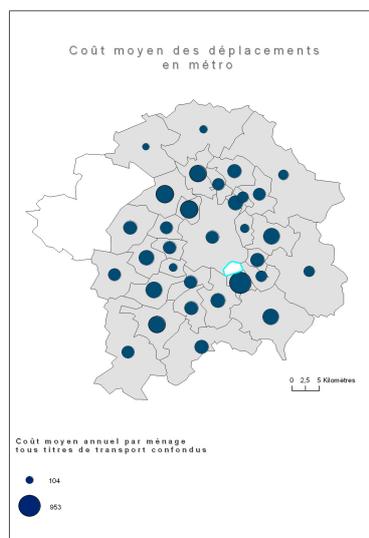
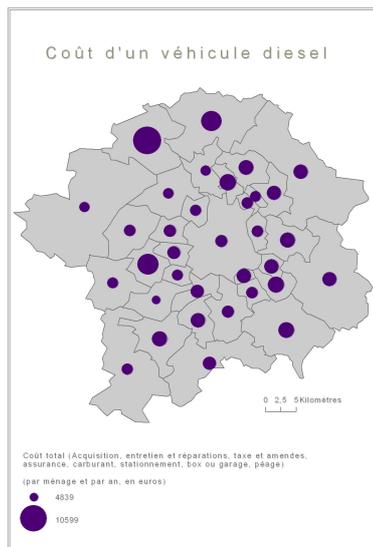
Grand Territoire	Trajet en voiture uniquement		Trajet multimodal	
	cout moyen voiture essence par jour	cout moyen voiture diesel par jour	cout moyen voiture essence par jour	cout moyen voiture diesel par jour
Toulouse	3 836,56 €	3 972,55 €	2 932 €	3 325 €
Périmètre 1996, hors Toulouse	4 057,93 €	4 107,30 €	2 658 €	3 088 €
Périmètre standard 2004, hors périmètre 1996	4 963,05 €	4 748,09 €	2 779 €	3 154 €

Tableaux coût d'usage des TC

Grand territoire	Cost moyen metro par ménage / ticket	Cost moyen metro par ménage / abonnement
Toulouse	714 €	410 €
Périmètre 1996, hors Toulouse	654 €	387 €
Périmètre standard 2004, hors périmètre 1996	357 €	206 €
Péirubain		

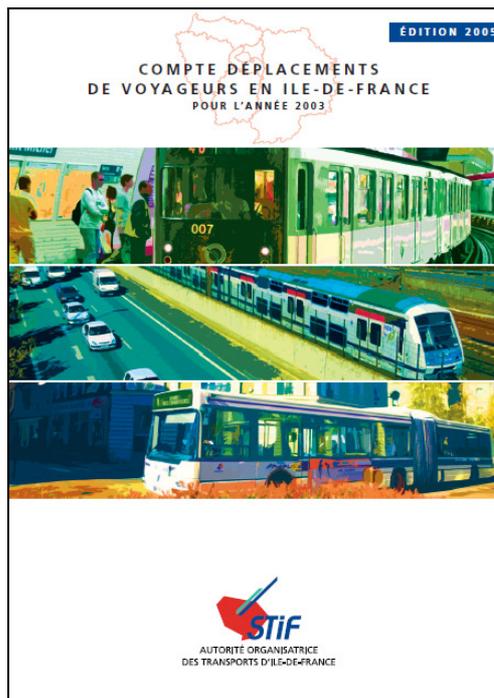
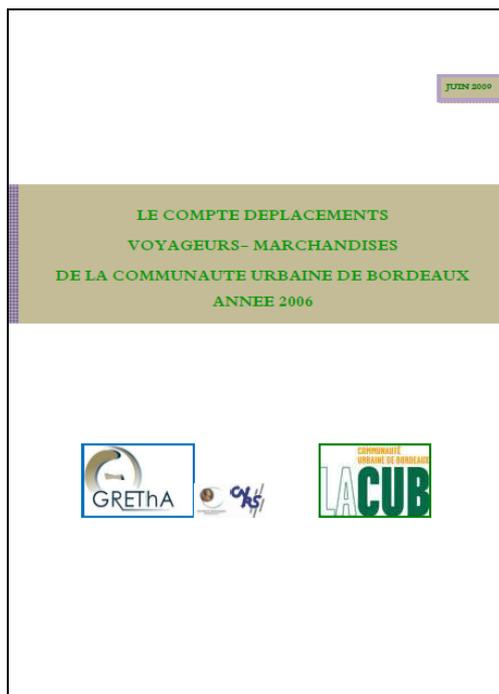
Grand territoire	Cost moyen Bus urbain par ménage / ticket	Cost moyen Bus urbain par ménage / abonnement
Toulouse	806 €	410 €
Périmètre 1996, hors Toulouse	755 €	432 €
Périmètre standard 2004, hors périmètre 1996	588 €	126 €
Péirubain		

... / ...



En dernier lieu, le SMTC s'est déjà rapproché de la Communauté Urbaine de Bordeaux et du Syndicat des Transports de l'Ile de France qui ont mis en place un compte-déplacements. Ces éléments pourront être utilement repris dans le cadre de l'élaboration du compte-déplacements de la Grande Agglomération Toulousaine.

... / ...



Pour conclure, nous rappellerons que le PDU contient dans son chapitre 5 Mise en œuvre les modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient, même si ce dispositif a été abrogé dans le cadre de la publication du Code des Transports, établi à la suite de deux ordonnances du 28 octobre 2010 et du 24 février 2011 :

- les éléments financiers pour trois modes : les transports en commun, les voiries, les modes doux,
- le dispositif de suivi du PDU, dont la mise en œuvre d'un compte-déplacements.

Concernant le financement des transports en commun, il a été en outre précisé à ce chapitre :

- les modalités de financement des investissements relevant de la compétence du SMTC et les montants d'investissement consacrés par le Département de la Haute-Garonne et la Région Midi-Pyrénées pour ce qui concerne le développement du réseau interurbain et du réseau ferroviaire régional,
- les modalités de couverture des coûts d'exploitation pour le réseau urbain TISSEO, à l'horizon 2020.

Pour précision complémentaire, le tableau ci-dessous donne quelques indicateurs de recettes et de dépenses pour l'année 2011, avec un chiffre de 110 millions de déplacements sur le réseau TISSEO :

... / ...

Dépenses d'exploitation	Recettes	Dont recettes trafic	Ratio recettes/dépenses	Recette par déplacement	Dépense par déplacement
189,7 M€	68,7 M€	64,3 M€	36,2%	0,59 euro	1,73 euro

La part des recettes de trafic dans le budget du SMTC se monte à 33%

IX.5 - Avis de la commission d'enquête

Partageant plusieurs avis exprimés, la commission d'enquête estime que les données économiques et financières mises à la disposition du public sont à la fois parcellaires, imprécises et très insuffisantes pour permettre de se forger un jugement quelconque sur la qualité et la pertinence économique et financière des choix faits par le projet de PDU.

Elle rappelle, à cet égard, que TISSEO a l'obligation légale d'établir un " compte déplacement " tel que prévu par l'article 113 de la loi SRU du 13/12/2000 . Ce compte déplacement, obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, est un outil permettant de faire apparaître, pour les différentes pratiques de mobilité, les coûts pour l'usager et ceux qui en résultent pour la collectivité.

Il doit notamment permettre d'identifier tous ceux qui financent les déplacements (ménages, entreprises, collectivités) pour tous les modes de transport (véhicules particuliers, transports collectifs...) et les montants correspondants. En faisant apparaître aussi bien les dépenses et coûts directs que les coûts externes (pollution, bruits...), ce compte doit permettre au public de s'informer et d'être sensibilisé aux pratiques de déplacement.

Une étude du CERTU intitulée " Le compte déplacement à l'échelle locale " publiée le 06/04/2011 précise les différents avantages à mettre en place un compte déplacement :

- respect d'une obligation légale ;*
- évaluation du financement des politiques de transport à l'échelle locale (au moyen de " l'approche financière ") ;*
- mise à disposition d'un outil d'aide à la décision pour la programmation financière ;*
- test des politiques de financement (augmentation du taux du versement transport...);*
- contribution aux démarches de planification des déplacements ;*
- présentation de manière pédagogique au grand public et aux décideurs du coût réel des déplacements quotidiens afin de susciter une prise de conscience ;*
- calcul des coûts externes (bruit, pollution, accidents, effet de serre...).*

... / ...

Cette même étude indique que des comptes déplacements ont été mis en place dans de nombreuses agglomérations françaises, dont beaucoup d'une dimension sensiblement inférieure à l'agglomération toulousaine.

La commission s'est étonnée que TISSEO n'ait mis en place aucun outil de ce type pour l'élaboration de son projet et n'envisage de le faire que dans le futur. Elle s'étonne également de constater qu'un étudiant comme Maxime LAFAGE a pu se faire communiquer des éléments économiques et financiers, notamment de la part de TISSEO, dont quasiment aucun n'est mis à la disposition du public dans le dossier d'enquête public.

En tout état de cause, les données fournies ne permettent de répondre à aucun des objectifs listés par le CERTU et ne donnent au public aucune réponse aux grandes questions que pose un projet aussi essentiel et aussi complexe :

- le poids exact de chaque grand mode de déplacement pour le rapprocher des investissements envisagés :

- . Aucun tableau récapitulatif des déplacements en volume n'est présenté avec les évolutions dans le temps ; à titre d'illustration, il est très difficile de repérer dans les données fournies que les validations métro ont représenté environ 70% du total des validations du réseau TISSEO en 2010 ;*
- . Aucune indication n'est fournie sur les distances moyennes parcourues selon chaque grand mode : quelle distance moyenne pour un déplacement en voiture, en transport public urbain, en train, en vélo, à pied ? Ces distances sont essentielles pour connaître le véritable poids des déplacements : un trajet de 20 kms en voiture a-t-il le même poids qu'un trajet de 300 mètres à pied ?*
- . D'une manière plus générale les données économiques et statistiques sur la qualité des déplacements est inexistante : objet du déplacement, possibilité de report modal...*

- le montant total des investissements à réaliser pour chaque mode de déplacement et pour l'ensemble du plan sur la période 2011/2020 :

- . les montants fournis pour le train portent sur des périodes différentes de celles des autres modes ;*
- . ceux concernant les transports publics urbains sont incomplets et ne sont précis que sur la période 2010/2015, c'est-à-dire sur des projets dont l'essentiel est déjà engagé et irréversible ; A cet égard, l'observation émise par le Conseil Général semble justifiée :*

... /...

l'addition des montants d'investissement relatifs au transport public urbain (addition des fiches) conduit à un total d'investissements de l'ordre de 200 millions par an, très sensiblement supérieur aux 160 millions d'euros par an avancé dans le volet financier.

- . aucun tableau récapitulatif de l'ensemble du plan n'est établi (pour chaque mode et sur les deux périodes 2011/2015 et 2016/2020) ;*
- . ceux sur la voiture sont anormalement gonflés en y incluant intégralement les aménagements de boulevards supports de TCSP ;*

- le détail du financement de cet ensemble d'investissements :

Les informations sont partielles et aucun tableau récapitulatif de l'ensemble des investissements et des financements par origine (emprunt, collectivités locales, taxes transport, département, région, état...) n'est présenté.

- en quoi le plan proposé est le meilleur possible :

Aucune solution alternative globale n'est étudiée. Aucune possibilité de dire si les choix effectués de mode de transport public (BHNS et tramway plutôt que métro) sont les meilleurs. Aucune présentation claire des critères qui ont conduit aux choix effectués : temps de déplacements ? coûts pour la collectivité ? optimisation du nombre de personnes transportées ? gaz à effet de serre ? ...

- si tel mode de transport public ou privé est plus pertinent qu'un autre :

Aucune information ne permet, par exemple, de connaître les coûts d'investissement et de transport par kilomètre et par passager suivant le mode retenu ;

- les coûts d'investissement et d'exploitation comparatifs de chaque mode de transport par passager transporté ;

On ne peut comparer les différents modes de transport public sans tenir compte du facteur capacitaire : si un projet A est deux fois plus cher qu'un projet B mais transporte quatre fois plus de gens et dégage un déficit inférieur, Quel est le bon projet ?

La commission ne peut se contenter de la réponse de TISSEO pour justifier l'absence d'un compte déplacement dans son projet de PDU.

... /...

La réponse fait habilement état, dans un premier temps, du fait que les dispositions légales relatives à l'obligation que le PDU soit accompagné des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation aurait été abrogée par ordonnances des 28/10/2010 et 24/02/2011.

Cette première affirmation masque la réponse à la question posée par la commission sur l'obligation d'établir un compte déplacement.

Sur ce point précis, le maître d'ouvrage finit par répondre laconiquement : " le compte déplacement fait partie du dispositif de mise en œuvre et de suivi du PDU et reste donc à mettre en place "

TISSEO admet donc qu'un compte déplacement aurait dû être créé légalement pour la phase d'élaboration du PDU.

La commission se demande d'ailleurs comment, sans compte déplacement ou son équivalent, le maître d'ouvrage a pu établir son plan.

Le public est donc légalement en droit de s'attendre à ce que les éléments d'un compte déplacement aient été établis lors de l'élaboration du PDU et soient joints au projet soumis à enquête publique.

En tout état de cause, la mise à disposition d'un tel document, dont TISSEO possède nécessairement la plupart des éléments, aurait permis d'informer clairement le public ainsi, sans doute, que de nombreux élus sur les enjeux financiers réels d'un tel projet. Où est la transparence ? Y a-t-il des choses à cacher ?

En ce qui concerne les projets pour les transports publics urbains, la commission d'enquête observe que la cour régionale des comptes, dans son récent rapport estime les capacités financières du SMTC ne lui permettent de financer que de l'ordre de 130 à 148 millions d'euros par an (et encore en réduisant de 90 millions à 30 millions son fonds de roulement) et, qu'au-delà, il faut faire appel au contribuable.

En conclusion, la commission considère que le volet économique et financier du projet de PDU est très insuffisant, presque inexistant tant il est lacunaire, et ne permet en aucune façon au public de se forger une opinion claire sur les grandes options retenues (répartition des investissements entre les grands modes), sur les choix plus fins comme les modes de transport public (tram, BHNS, métro, bus, train...), sur les priorités (pourquoi d'abord telle action plutôt que telle autre), sur le financement (dont fait partie la politique tarifaire), sur le niveau d'endettement de TISSEO ni même sur l'incidence fiscale du projet pour les contribuables.

X - Thème Divers

La commission n'a détecté qu'un seul sujet significatif abordé dans les contributions du public qui ne soit pas traité dans les neuf thèmes principaux : l'accessibilité des personnes handicapées.

... / ...

X.1 - Ce que dit le projet

Le projet n'aborde que le cas des seuls transports publics urbains, dans la fiche action n°18 " Appliquer les principes du Schéma Directeur d'Accessibilité ". Le programme détaillé de TISSEO en la matière est, par ailleurs, annexé au dossier d'enquête publique.

La fiche N° 18 dit que le Schéma Directeur d'Accessibilité, dont les dispositions résultent de dispositions légales applicables aux transports collectifs à l'horizon 2015, seront mises en œuvre dans les délais impartis. Pour en connaître les détails, le lecteur pourra se reporter à la fiche 18 ou à l'annexe du dossier qui présente le SDA.

Rien n'est dit pour les autres modes.

X.2 - Ce que disent les Personnes publiques et autres consultées

A l'exception du Conseil Régional, aucunes des autres PPA n'abordent ce sujet.

Le Conseil Régional rappelle que la région a appliqué le SDA dans les gares SNCF en développant trois niveaux d'accessibilité : 12 gares seront mises en accessibilité selon ces principes.

X.3 - Ce que dit le public

- Madame Annie Claude VERCHERE, demande que le pourcentage de places de stationnement réservées aux handicapés soit augmenté, car le nombre de places diminuant, celles réservées aux handicapés diminuent aussi ;
- EELV et Madame Georgette SAUVAIRE font observer que le PDU ne mentionne pas l'avancement des plans d'accessibilité de la voirie alors que ceux-ci sont obligatoires depuis 2010. EELV insiste sur la priorité à donner aux bordures de trottoirs à zéro centimètre ;
- Madame Gisèle DEROUAULT fait observer que les personnes à mobilité réduite attendent depuis 1976 la mise en place d'une accessibilité réelle leur permettant de se déplacer et d'accéder à tous les espaces publics.

X.4 - Questions de la commission d'enquête et réponses de TISSEO

Néant

X.5 - Avis de la commission d'enquête

L'accessibilité des personnes handicapées n'est pas un sujet central du projet et ne constitue pas un des objectifs des PDU.

... / ...

Il est clair cependant que l'accessibilité des handicapés à tout l'espace public est un sujet majeur de société et que les dispositions légales en la matière doivent être respectées.

La commission s'étonne que seul le cas des transports publics urbains soit abordé alors que l'accessibilité concerne tout l'espace public : voirie, bâtiments publics...

Les deux propositions concrètes émises par le public méritent d'être étudiées autant que de besoin.

... / ...

CONCLUSIONS

La présente enquête publique relative au Plan de Déplacements Urbains (PDU) portant sur le territoire de la Grande Agglomération Toulousaine, présentée par le SMTC de la grande Agglomération Toulousaine en la personne de son Président, Monsieur Pierre COHEN, qui, par arrêté en date du 3 JANVIER 2012, en a défini les modalités d'organisation, s'est déroulée pendant 47 jours consécutifs, du **Lundi 30 JANVIER 2012** au **Vendredi 16 MARS 2012** inclus.

Conformément à la loi N° 82-1153 du 30 DECEMBRE 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) et, notamment, son article 28 relatif au Plan de Déplacements Urbains ;

A la loi du 12 JUILLET 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement ;

A la loi du 30 DECEMBRE 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ;

A la loi du 25 JUIN 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire ;

A la loi du 13 DECEMBRE 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain ;

Et sur la base du Code de l'Environnement, notamment les articles L 123-1 à L 123-16, relatifs au déroulement des enquêtes publiques, ainsi, que des articles R 122-17 et R 214-18 à 22 relatifs à la compatibilité du PDU au regard des autres plans et programmes et à l'évaluation environnementale du PDU.

Pour conduire l'enquête publique une commission d'enquête avait été désignée préalablement par le **Président du Tribunal Administratif de TOULOUSE** en date du **20 JANVIER 2011**, conformément aux articles L.123-1 à L.123.16 du code de l'environnement.

Elle était composée de :

Monsieur **Hervé TEYCHENE**, Président,
Monsieur **Christian LASSERRE**, membre,
Monsieur **Vincent SAINT AUBIN**, membre.

En sus, Madame **Noëlle PAGES**, avait été désignée suppléante en cas d'empêchement d'un des membres titulaires.

... / ...

Cette enquête publique a concerné le territoire de la Grande Agglomération de TOULOUSE regroupant 118 communes, réparties de la façon suivante :

la communauté urbaine du Grand TOULOUSE (25 communes), la communauté d'agglomération du SICOVAL (36 communes), la communauté d'agglomération du Muretain (14 communes), la communauté de communes de la SAVE au TOUCH (8 communes), la communauté de communes AXE-SUD (4 communes), la communauté de communes HERS et GARONNE (3 communes), la communauté de communes COTEAUX BELLEVUE (5 communes) et 22 communes adhérentes directes, plus la commune de LAPEYROUSE-FOSSAT.

Pendant toute la durée de l'enquête, les pièces constituant le dossier d'enquête et les registres sont restés à la disposition du public dans toutes les Mairies concernées par le projet, à savoir les 118 communes suivantes :

AIGREFEUILLE, AUCAMVILLE, AUREVILLE, AUSSONNE, AUZEVILLE-TOLOSANE, AUZIELLE, AYGUEVIVES, BALMA, BAZIEGE, BEAUPUY, BEAUZELLE, BELBERAUD, BELBEZE de LAURAGAIS, BLAGNAC, BONREPOS-RIQUET, BONREPOS-SUR-AUSSONNELLE, BRAGAYRAC, BRAX, BRUGUIERES, CASTANET-TOLOSAN, CASTELGINEST, CASTELMAUROU, CLERMONT-LE-FORT, COLOMIERS, CORNEBARRIEU, CORRON SAC, CUGNAUX, DEYME, DONNEVILLE, DREMIL-LAFAGE, EAUNES, EMPEAUX, ESCALQUENS, ESPANES, FENOUILLET, FLOURENS, FONBEAUZARD, FONSORBES, FOURQUEVAUX, FROUZINS, GAGNAC -SUR-GARONNE, GAURE, GOYRANS, GRATENTOUR, ISSUS, LA SALVETAT-SAINT-GILLES, LABARTHE-SUR-LEZE, LABASTIDE-BEAUVOIR, LABASTIDETTE, LABEGE, LACROIX-FALGARDE, LAMASQUERE, LASSERRE, LAPEYROUSE-FOSSAT, LAUNAGUET, LAUZERVILLE, LAVALETTE, LAVERNOSE-LACASSE, LE FAUGA, LEGUEVIN, LES VARENNES, LESPINASSE, LEVIGNAC, L'UNION, MERENVIELLE, MERVILLE, MONDONVILLE, MONDOUZIL, MONS, MONTBERON, MONTBRUN-LAURAGAIS, MONTGISCARD, MONTLAUR, MONTRABE, MURET, NOUEILLES, ODARS, PECHABOU, PECHBONNIEU, PECHBUSQUE, PIBRAC, PIN-BALMA, PINSAGUEL, PINS-JUSTARET, PLAISANCE-DU-TOUCH, POMPERTUZAT, PORTET-SUR-GARONNE, POUZE, PRADERE-LES-BOURGUETS, QUINT-FONSEGRIVES, RAMONVILLE-SAINT-AGNE, REBIGUE, ROQUES-SUR-GARONNE, ROQUETTES, ROUFFIAC-TOLOSAN, SABONNERES, SAIGUEDE, SAINT-ALBAN, SAINT-CLAR-DE-RIVIERE, SAINTE-LIVRADE, SAINT-GENIES-BELLEVUE, SAINT-HILAIRE, SAINT-JEAN, SAINT-JORY, SAINT-LOUP-CAMMAS, SAINT-LYS, SAINT-MARCEL-PAULEL, SAINT-ORENS-DE-GAMEVILLE, SAINT-THOMAS, SAUBENS, SEILH, SEYSSSES, TOULOUSE (Capitole et Ponts des demoiselles), TOURNEFEUILLE, VIEILLE-TOULOUSE, VIGOULET-AUZIL, VILLATE, VILLENEUVE-TOLOSANE.

Le dossier d'enquête a été également mis à la disposition du public aux sièges des intercommunalités suivantes : communauté urbaine du grand TOULOUSE, communauté d'agglomération du SICOVAL, communauté d'agglomération du MURETAIN, communauté de communes de la SAVE au TOUCH, communauté de communes d'Axe-Sud, communauté des communes des coteaux de BELLEVUE, communauté des communes des coteaux du SAVES et AUSSONNELLE, communauté des communes des coteaux du GIROU.

... / ...

Tout comme les formalités réglementaires de publicité et d'information avaient été effectuées dans les délais, aussi bien dans deux journaux locaux - LA DEPECHE DU MIDI et L'OPINION INDEPENDANTE -, sous forme de deux parutions, que sur les panneaux existants au niveau de toutes les communes concernées par le projet et rappelé ci-dessus.

Comme prévu lors d'une réunion préparatoire et afin de faciliter l'accès au dossier et à l'information à un plus large public, le dossier a été mis en ligne à partir du site internet de TISSEO dès l'ouverture de l'enquête publique.

Parallèlement, il avait été également décidé d'ouvrir une adresse électronique, enquêtepubliquePDU@tisseo.fr, afin de recevoir les observations et les contributions du public. Cette adresse gérée par TISSEO est restée ouverte jusqu'au 20 AVRIL 2012.

Les observations envoyées à cette adresse étaient éditées puis déposées sur le registre de la mairie de TOULOUSE - Capitole toutes les semaines.

Si la commission d'enquête a constaté l'affichage dans les seules communes où elle a assuré une ou plusieurs permanences, elle doit rapporter que ce contrôle s'est limité à l'affichage de l'arrêté de mise à l'enquête sur le panneau officiel prévu à cet usage dans chaque mairie.

Au total, 119 registres ont été mis à la disposition du public dans les communes concernées et tous récupérés par la commission d'enquête le 6 AVRIL 2012.

L'enquête a fait l'objet d'une participation du public que la commission d'enquête qualifiera de moyenne compte tenu du territoire concerné et de la population touchée, dans le sens où elle a recensé 88 requêtes, observations ou contre-propositions, déposées individuellement ou collectivement sur les 119 registres ouverts à cette fin.

Une autre participation s'est manifestée sous la forme d'envois « courriels » démontrant, si besoin était, l'intérêt de ce moyen de communication avec 135 contributions dont certaines font double emploi avec les dépôts sur les registres précédents.

Parmi les 119 registres, seulement 28 recueillaient les 88 requêtes, observations ou contre-propositions déposées individuellement ou collectivement dans les communes de :

AUREVILLE, AUSSONNE, AYGUEVIVES, BALMA, BEAUPUY, BRUGUIERES, CASTELGINEST, COLOMIERS, CORNEBARRIEU, CUGNAUX, FENOUILLET, FONSORBES, GAURE, LABEGE, LAMASQUERE, L'UNION, MERENVIELLE, MONTBRUN-LAURAGAIS, PECHABOU, PIBRAC, PLAISANCE-DU-TOUCH, PORTET-SUR-GARONNE, SAINT-ALBAN, SAINT-JEAN, SAINT-ORENS-DE-GAMEVILLE, TOULOUSE (Capitole et Ponts des demoiselles), TOURNEFEUILLE, VILLENEUVE-TOLOSANE.

Toutes expressions confondues, la commission d'enquête a comptabilisé 654 pages déposées au cours de cette enquête publique, regroupant aussi bien les requêtes ou observations des pétitionnaires que les annexes jointes à leurs contributions.

... / ...

Au final et compte tenu des pétitions et de la représentativité associative et politique, on peut considérer que les 654 pages déposées sont l'expression de plusieurs milliers de personnes.

Une synthèse de toutes ces observations et remarques émises a permis à la commission d'enquête de retenir 9 thèmes principaux et un thème divers. C'est à partir de ces thèmes que la commission d'enquête a traité la majorité des points évoqués par le public en relation plus ou moins proche avec ces thèmes.

- Le premier tenant dans «les choix et la pertinence du PDU » ;
- Le deuxième tenant dans «les projets de transport en commun en site propre » ;
- Le troisième tenant dans « les projets pour le métro » ;
- Le quatrième tenant dans « les projets de transport ferroviaire » ;
- Le cinquième tenant dans « les projets de transport en commun intégrés à la circulation » ;
- Le sixième tenant dans « les projets pour la voiture » ;
- Le septième tenant dans « les projets pour les modes doux » ;
- Le huitième tenant dans la coordination des différents modes de transport » ;
- Le neuvième tenant dans « les éléments économiques et financiers du PDU » ;
- Le dernier et dixième tenant dans le traitement des points non rattachables aux précédents par un thème «divers ».

L'étude du dossier et les observations de la commission d'enquête tant au niveau du contenu qu'au niveau du projet soumis à l'enquête, sont consignées dans son rapport ci-avant,

L'analyse des réponses fournies par le pétitionnaire en réponse au mémoire qui lui a adressé la commission d'enquête après la clôture de l'enquête publique,

La réponse de Monsieur le Préfet auquel la commission avait soumis un point capital soulevé pendant l'enquête,

Constituent les trois socles principaux de la motivation de son avis.

... / ...

De plus, elle tient à rappeler que ses conclusions contenant son avis constituent la synthèse de son rapport et l'avis qui en découle résulte de tous les considérants émis pour former un tout indissociable.

Aussi, souhaite-t-elle que son rapport et ses conclusions ne soient pas publiés séparément.

Les différents échanges avant, pendant et après l'enquête publique figurent en annexe aux dits rapport et conclusions.

Pour forger son avis final la commission d'enquête a établi la liste des avantages et des inconvénients tels qu'ils lui paraissent ressortir de son analyse du projet.

Avantages :

- Le projet s'inscrit dans les définitions que donnent les textes et aborde, notamment, les 9 objectifs définis par la loi ;
- le projet paraît conforme, dans les grandes lignes, au SCOT approuvé le 16 MARS 2012 ;
- Le projet apporte quelques réponses favorables à une amélioration de tous les modes de déplacements, y compris les modes doux ;
- Les temps de déplacement en voiture ne seraient pas aggravés, mais améliorés aux dires du maître d'ouvrage.

Inconvénients :

- le projet, bâti sur l'idée centrale de réduire la circulation automobile au profit des transports en commun et des modes doux en vue de limiter les émissions de gaz à effet de serre et la consommation d'énergies fossiles, ne se traduit par aucun gain notable dans ces domaines par rapport à un scénario au fil de l'eau ;
- Le compte déplacements, rendu obligatoire par la loi SRU de décembre 2000 pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, n'a pas été établi par le maître de l'ouvrage. De ce fait, les éléments économiques et financiers permettant d'apprécier la pertinence des choix faits sont presque absents du dossier ;

... / ...

- Le bilan de la situation actuelle des transports est nettement insuffisant pour évaluer au mieux les besoins futurs et déterminer les meilleures solutions pour y répondre ;
- Le projet soumis à enquête publique ne constitue pas la solution optimum pour l'agglomération toulousaine. Il n'est qu'une version dégradée du projet arrêté en 2009, réduit et comprimé pour des raisons financières, alors que le projet initial aurait pu être maintenu avec des modalités d'exécution adaptées aux finances (étalement dans le temps, modification de la politique tarifaire ...) ;
- Le projet reste trop concentré sur la ville centrale déjà bien dotée et ne prend pas suffisamment en compte les besoins des habitants de la périphérie ;
- Le PDU ne propose pas une programmation des grandes réalisations compatibles avec le développement urbain du territoire défini dans le SCOT qui permettrait à tous les décideurs publics et privés qui oeuvrent à la construction de la ville de prendre des décisions éclairées ;
- La redéfinition possible des projets de transports publics en 2015 est contraire à une bonne maîtrise du développement durable ;
- L'absence d'une autorité coordonnatrice des différents maîtres d'ouvrages n'a pas permis une bonne optimisation des moyens de transports urbains, notamment, en ce qui concerne les possibilités offertes par le réseau ferroviaire, mais également, au regard des trois axes définis dans le SCOT « maîtriser », « polariser », « relier » ;
- Même si elles ne sont pas obligatoires, l'absence d'études alternatives venant justifier les choix du projet est regrettable, particulièrement pour les modes de transports publics. Le métro, par exemple, a été écarté bien qu'il soit plébiscité par la population.

... / ...

En conséquence,

la Commission d'enquête, après en avoir débattu et délibéré, à la majorité de deux de ses membres sur trois, en toute indépendance,

Donne un avis défavorable,

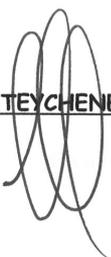
à l'approbation définitive du projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Grande Agglomération Toulousaine tel qu'il a été présenté à l'enquête publique.

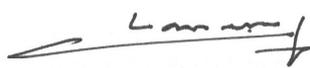
Fait à CEPET le 27 SEPTEMBRE 2012.

La Commission d'enquête,

Le Président,

les membres


Hervé TEYCHENE


Christian LASSERRE


Vincent SAINT AUBIN

ANNEXES

Comme mentionné ci-avant dans le rapport, la commission d'enquête a tenu à joindre en annexes les questions et observations qui ont été soumises à l'appréciation du pétitionnaire et de Monsieur le Préfet :

- Courrier commission du 18 avril 2012 en préalable à l'enquête publique ;
- Réponse de TISSEO en date du 23 septembre 2012 ;
- Courrier de la commission en date du 2 mai 2012 - clôture enquête - ;
- Mémoire en réponse de TISSEO en date du 27 juillet 2012 ;
- Courrier de la commission en date du 2 mai 2012 à Monsieur le Préfet ;
- Réponse de Monsieur le Préfet en date du 18 juin 2012.

venant compléter certaines informations du dossier, pour être incorporés au dossier soumis à l'enquête.



960, Route de TOULOUSE - 31620 CEPET

Tél. 05 61 09 54 65 - Port. 06 61 47 54 65 - Fax. 05 61 35 83 33
 Courriel : corvette50th.herve@wanadoo.fr



CEPET, Le 18 AVRIL 2011

Monsieur le Président TISSEO
 7, Esplanade Compans-Caffarelli
 BP 11120
 31011 TOULOUSE Cedex 6

Affaire : Dossier PDU
 Suivie par Monsieur DOUCET

Monsieur le Président,

Dans le cadre du dossier ci-dessus rappelé et préalablement au démarrage de l'enquête publique, vous avez communiqué aux membres de la commission d'enquête désignée par Madame la Présidente du Tribunal Administratif de TOULOUSE en date du 20 JANVIER 2011, un exemplaire de ce qui devrait constituer ledit dossier soumis à l'appréciation du public, ce dont je vous remercie.

Préalablement au démarrage de l'enquête publique vous avez manifesté l'intérêt de rencontrer la commission d'enquête lors d'une réunion en date du 21 MARS 2011 afin de créer un échange de points de vue entre les parties préalablement à la formalisation du dossier définitif.

Cette réunion a permis à la commission d'enquête de préciser ses attentes quant à l'information du public sur les enjeux du PDU et a montré, qu'à cet égard, le dossier actuel nécessite quelques améliorations ou compléments.

A cette fin, la commission d'enquête tient à vous faire part des principales réflexions qui lui paraissent participer à l'amélioration du dossier d'enquête qui sera soumis au public, et notamment :

- Ce dossier découle de l'engagement pris en 2001 à propos de la révision du PDU approuvé à cette date : il serait utile de trouver dans le dossier un résumé des grandes lignes qui avaient été le fil conducteur ;
- Un bilan plus complet du PDU 2001 devrait permettre d'appréhender le contexte initial de l'époque, ce qui semble insuffisant dans le dossier ;

Membre d'une association agréée, le règlement des honoraires par chèque est accepté

- La mise à jour des données figurant dans le dossier dont certaines datent de 2007 ou 2008, permettant une évaluation ou une appréciation plus fine et complète, semble souhaitable ;
- Sur la base de ce bilan, la projection des évolutions ou projets réalisés depuis 2001 jusqu'à aujourd'hui, venant compléter ledit bilan informatif pouvant être apparenté à un « état des lieux », qui aurait pour avantage de poser les problématiques et permettre de déterminer les enjeux à venir, mais également, de comprendre les différentes évolutions et apprécier si elles ont été efficaces et ont apporté des améliorations au traitement des différentes problématiques. Par exemples :
 - . sous forme de tableaux récapitulatifs permettant d'apprécier les différentes évolutions ;
 - . donner les distances de déplacements par type de transport ;
 - . types de déplacements - privés - professionnels ... ;
 - . origines de ces déplacements - destinations ;
 - . bilan sur TCSP en fonctionnement, à venir ;
 - . comparatif des temps de déplacements en fonction du mode de transport ;
 - . y ajouter des cartes à une échelle lisible ;
- D'une manière générale, connaître et pouvoir apprécier les orientations futures qui doivent être programmées pour garantir une amélioration des déplacements au niveau du territoire couvert ;
- Avant toute chose le document devrait fixer, en introduction et en préalable aux choix retenus, les enjeux à résoudre, la ou les méthodes proposées ainsi que les moyens à disposition pour les atteindre, tout en rappelant le cadre juridique qui le permettra avec les financements correspondants. Ce document pourrait constituer une synthèse accessible, rapide, lisible et facilement compréhensible de tout public qui n'aura pas le courage ou le temps de lire la totalité du dossier. Cela aurait pour avantage d'explicitier le ou les projets dont les détails pourront être retrouvés dans le dossier, au besoin. Tel le résumé non technique des études d'impact joint aux dossiers en comportant ;
- De même, les enjeux pourront être traduits sur des cartes ou plans à une échelle plus lisible sur des formats A3 au minimum. Les plans ou cartes figurant dans le projet de dossier soumis restent difficilement compréhensibles ;
- Les déplacements urbains au niveau de la grande agglomération toulousaine sont multimodaux : transports en commun de différents types, véhicules privés, vélos, marche à pied. Toutefois, ces modes de transport ne sont pas étudiés dans le détail au point de connaître réellement les volumes et les temps engendrés par chacun d'eux, ni d'offrir une comparaison entre eux afin de déterminer la meilleure réponse modale avec tous les critères (temps, coûts globaux, y compris coûts de fonctionnement, nombre d'utilisateurs éventuels ou habitants de la zone, bilan carbone de chaque déplacement ...) livrés à l'appréciation du public.

- Les taxis constituent une autre offre de transport, peut être spécifique ou marginale, mais qui répond à certaines demandes. La commission n'a pas su retrouver à quelle catégorie ils avaient été rattachés, ni s'ils avaient été pris en compte ? pourriez-vous rappeler si l'offre constitue un avantage ou non, l'utilité, son développement éventuel, et peut-être compléter les données à propos des offres multimodales ;
- Expliquer la mise en œuvre vis à vis des communes qui auront l'obligation de prévoir au niveau de leur document d'urbanisme l'intégration des orientations et des projets ;
- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme par rapport aux documents dits « supérieurs » s'impose à toute commune. La densification préconisée le long des axes desservis par les TCSP ou les autres transports en commun nécessitera des mises à niveau des autres équipements (assainissement, station d'épuration, réseau eau potable, réseau électrique, équipements publics divers, gabarit des routes de desserte ...) resteront-ils à la charge des communes ? De quelle façon cela a-t-il été intégré au niveau du dossier pour rendre rentables ces investissements ? Car il ne suffit pas de décider des orientations encore faut-il se donner les moyens de les réaliser, surtout lorsqu'on ne maîtrise pas toutes les composantes. Certaines communes joueront-elles le jeu ?
- Dans ce domaine de la maîtrise et des réponses aux enjeux, d'autres intervenants sont parties prenantes, tels au niveau routier, ferroviaire ou voies navigables, sans pour autant connaître leurs projets ou leurs intentions. Ne serait-il pas souhaitable de les intégrer plus précisément au niveau du projet global en faisant ressortir leurs parts d'intérêts ou autres actions leur incombant et permettant d'atteindre les objectifs ?
- Comme on le voit le calendrier établi reste tributaire d'aléas inconnus (économie, volonté de certains élus, retournements divers ...). Il ne fait aucun doute de la nécessité à prévoir l'avenir sur tous ces points, afin d'engager une réponse appropriée aux contraintes de déplacements de la grande agglomération toulousaine de plus en plus inadaptées. Faut-il, toutefois, en démontrer le bien-fondé à partir de bilans et d'analyses objectives qui serviront à retenir les meilleures réponses au moment des choix.

D'une manière générale, la commission d'enquête trouve que les orientations et les choix au niveau des moyens de transport qui figurent dans le dossier sont reprises, plus ou moins, des derniers textes législatifs sortis, plus pour être conformes à ceux-ci que pour répondre à la problématique posée par les déplacements et usages de la grande agglomération toulousaine. La commission d'enquête trouve que le document ne permet pas de savoir si les choix retenus sont les plus pertinents pour résoudre les problèmes qui résultent du bilan établi.

L'étendue du territoire de la grande agglomération toulousaine fait que les déplacements s'en trouvent plus ou moins allongés en temps et en distance. De fait, il semblerait que le traitement desdits déplacements, suivant le point à atteindre, pourrait nécessiter des transports à différentes vitesses et peut-être transversaux. Cela ne semble pas ressortir du dossier, faisant que la commission s'interroge pour savoir si les choix retenus dans le PDU sont suffisants, complets et offrent à l'utilisateur une réponse adaptée.

La commission d'enquête a souhaité vous faire part de ces quelques réflexions afin que vous puissiez apporter certaines réponses sur lesquelles le public risque de nous interpeler.

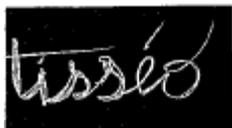
Restant à votre disposition au besoin, et dans l'attente d'une prochaine rencontre préalable à la remise des derniers documents modifiés et à la fixation des modalités de déroulement de l'enquête publique,

Je vous prie de croire, **Monsieur le Président**, à mes salutations respectueuses.

Pour la commission, le Président,

Hervé TEYCHENE





Le Président

**Monsieur le Président de la Commission
d'Enquête Publique du PDU
Hervé TEYCHENE
Architecte DPLG
960 route de Toulouse
31620 CEPET**

Toulouse, le **23 SEP. 2011**

Nos réf : DGA Mobilité/CD/VD/2011/01406

Affaire suivie par : Christophe DOUCET- christophe.doucet@tisseo.fr – tél. : 05 67 77 80 78

Objet : Votre courrier du 18 avril 2011

Monsieur le Président,

En préalable à la préparation des modalités de mise à l'enquête publique du projet de révision du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine, vous nous avez fait part dans votre courrier du 18 avril 2011 d'un premier jugement de fond et de forme sur les pièces constitutives du dossier qui vous ont été adressées.

Pour ce qui concerne la forme du dossier, nous nous engageons, sans changer le contenu du PDU car il s'agit du document arrêté par délibération du 24 janvier 2011 et soumis pour avis sous 3 mois aux personnes publiques associées à compter des 14 et 15 février 2011, à modifier la forme du document, en réorganisant la présentation des textes et cartographies et en le passant au format A3. Les pièces annexes du dossier de révision seront pour leur part incluses dans une pochette unique.

Pour ce qui concerne le fond du dossier, nous apportons deux éléments de réponse :

- Nous confirmons que la révision du PDU repose sur un bilan et un diagnostic du précédent PDU 2001, bilan partagé avec l'ensemble des partenaires qui ont été associés à la révision du PDU. Ce bilan est synthétisé dans les 30 premières pages du PDU et résulte d'une analyse plus approfondie menée sur 7 ans au titre de l'Observatoire du PDU.
- Nous vous précisons que la révision du PDU a été menée non pas dans un souci de répondre à un besoin réglementaire mais de mise en œuvre, sur la 5^{ème} agglomération française, d'une politique de déplacements à la hauteur des enjeux de développement urbain et durable, afin d'offrir une alternative performante à l'usage exclusif des modes individuels motorisés.

Tisséo : Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine
7, esplanade Compans-Caffarelli - BP 11120 - 31011 Toulouse CEDEX 6
Tél. : 05 67 77 80 80 - Fax : 05 67 77 80 01
N° SIRET : 25310098000046

Aussi, puisque votre courrier du 18 avril 2011 a donné lieu à la mise en place de plusieurs réunions entre les membres de la Commission d'Enquête Publique et les services du SMTC chargés de la révision du PDU, je vous confirme comme cela a été dit lors de ces réunions, que le contenu des 6 notes techniques qui vous ont été remises sera utilisé dans le cadre de l'élaboration du résumé non technique joint au dossier d'enquête publique, comme vous le demandez, et organisé en trois chapitres : Diagnostic, Orientations et Actions.

Ce document grand public vous sera présenté lors d'une prochaine réunion.

Je vous réinterroge par ailleurs, dans le cadre de la procédure d'enquête publique et plus particulièrement dans le recueil de l'expression des avis qui seront émis par le public, sur la mise en place d'un contact par messagerie permettant aux internautes de porter à votre connaissance leur avis, remarques et propositions sur le projet de révision du PDU, dès lors que cette messagerie sera accessible à partir d'un site internet dédié au PDU et sur lequel les éléments de contenu du dossier d'enquête publique seront consultables.

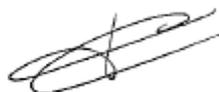
En dernier lieu, je me permets de solliciter de votre part un réexamen des lieux de permanences que vous avez retenus. En effet, si ce choix relève des prérogatives de la commission d'enquête publique, j'attire votre attention sur les aspects suivants :

- Toulouse et le reste du territoire disposent chacun d'un nombre à peu près identique d'habitants. Or il n'est prévu que 2 permanences pour Toulouse, contre 8 pour la périphérie.
- Si des permanences ont été proposées sur les territoires du Grand Toulouse, du SICOVAL et du Muretain, aucune permanence n'aurait lieu sur le territoire du SITPRT. En outre, pour ce qui concerne les communes hors PTU au nombre de 30, seule la commune de Léguevin ferait l'objet d'un lieu de permanence.
- Des permanences sont programmées dans des communes pour lesquelles certes le PDU s'appliquera mais qui ne sont pas concernées notamment sur des grands projets d'infrastructures routières, ferroviaires ou de TCSP urbains figurant aux orientations à l'horizon 2015 ou programmations à l'horizon 2020. C'est notamment le cas pour Léguevin, Balma, Muret et Cugnaux.
- Des permanences sont programmées dans des communes pour lesquelles des travaux, des procédures de concertation ou d'enquête publique auront lieu à l'automne 2011 :
 - Les communes de Bruguières et L'Union pour la concertation publique du projet de Boulevard Urbain Nord inscrit aux programmations 2015 du PDU (concertation du 15 septembre au 15 octobre 2011, dont une permanence à L'Union le 6 octobre 2011 et une permanence à Bruguières le 14 octobre 2011).
 - La commune de Colomiers pour l'enquête publique de la voie de liaison des Ramassiers, inscrite aux programmations 2015 du PDU (enquête publique du 18 octobre au 24 novembre 2011 et une permanence à Colomiers le 4 novembre 2011).
 - Les communes de Toulouse et Ramonville pour l'enquête publique du TCSP Avenue Tolosane (envisagée pour novembre / décembre 2011) inscrit aux programmations 2015 du PDU et les communes de Toulouse et Blagnac pour l'enquête publique Tram Envol (envisagée pour janvier / février 2012) inscrit aux programmations 2015 du PDU.

- Les communes de Toulouse et de Cugnaux pour le démarrage des travaux du TCSP de la VCSM, avec des permanences chantier fin 2011 sur Toulouse et courant 2012 sur Cugnaux.

Eu égard à ces aspects, je vous suggère que certaines communes qui sont plus directement concernées par les projets d'infrastructures puissent faire également l'objet de lieu de permanence : Aucamville, Portet-sur-Garonne, Tournefeuille, Plaisance du Touch, Saint-Orens.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.



Pierre COHEN

assés
COURRIER N° 3204
ARRIVÉ LE
- 4 MAI 2012
DÉPOSÉ PAR
D63/CAB

HERVÉ TEYCHÈNE
ARCHITECTE D.P.L.G.

960, Route de TOULOUSE - 31620 CEPET - Tél: 05 61 09 54 65 - Port. 06 61 47 54 65 - Fax. 05 61 35 83 33
Courriel : corvette50th.herve@wanadoo.fr

CEPET, Le 2 MAI 2012

**Monsieur le Président du SMTC
7, Esplanade Compans-Caffarelli
BP 11120
31011 TOULOUSE Cedex 6**

**Affaire : Enquête publique PDU
Grande Agglomération Toulousaine**

Monsieur le Président,

En date du 24 JANVIER 2011 le Syndicat Mixte des Transports en Commun - SMTC - de l'Agglomération Toulousaine arrête le nouveau projet de révision du Plan de Déplacements Urbains sur le territoire de la grande agglomération toulousaine autorisant l'engagement de nouvelles démarches de consultation des personnes publiques associées, d'évaluation environnementale, d'enquête publique.

Par arrêté en date du 3 JANVIER 2012 vous prescriviez l'ouverture de l'enquête publique portant sur le projet révisé du Plan de Déplacements Urbains de la Grande Agglomération Toulousaine.

Préalablement à cela, le Président du Tribunal Administratif de Toulouse, par ordonnance en date du 20 JANVIER 2011, avait nommé une commission d'enquête afin de conduire l'enquête publique.

Cette enquête publique s'est déroulée du Lundi 30 JANVIER 2012 au Vendredi 16 MARS 2012, soit pendant 47 jours et sur les 118 communes concernées par le territoire défini. En fin d'enquête, les registres d'enquête ont été clôturés par les maires des 118 communes concernées, vérifiés et récupérés par la commission d'enquête le Vendredi 6 AVRIL 2012.

119 registres ont été nécessaires pour recueillir l'expression du public ou des associations. Sur ces 119 registres, 91 n'ont reçu aucune contribution, tandis que 28 d'entre eux recueillent 88 requêtes, observations ou contre-propositions déposées individuellement ou collectivement.

... / ...

Enquête publique PDU Grande Agglomération Toulousaine - SMTC -

Membre d'une association agréée, le règlement des honoraires par chèque est accepté

En sus, un site internet avait été ouvert afin d'y recueillir les contributions du public ou des associations. La commission d'enquête a recensé 135 courriels reçus, parfois faisant double emploi avec les dépôts sur les registres des 28 communes.

La commission d'enquête a comptabilisé 654 pages déposées au cours de l'enquête publique, regroupant aussi bien les requêtes des pétitionnaires que les pièces annexes jointes, qui, compte tenu des pétitions et de la représentativité associative, peuvent être considérées comme l'expression de plusieurs milliers de personnes.

Comme l'usage l'a instauré pour les enquêtes publiques à enjeux, la commission d'enquête souhaite, avant l'établissement de son rapport et de ses conclusions, vous soumettre le présent mémoire de clôture de ladite enquête publique regroupant les questions du public, des associations ou des collectivités selon les thèmes qu'elle a retenus, afin que vous puissiez lui apporter toutes les précisions qui s'imposent ou que vous jugerez utiles.

Les copies de tous les mémoires et toutes les observations déposés ont été photocopiés en fin d'enquête et diffusés à tous, maître d'ouvrage et commissaires enquêteurs, sous la forme de trois recueils reliés afin de les analyser et y apporter des réponses.

L'examen détaillé des observations individuelles et des observations collectives déposées par des associations ou des collectivités publiques, a permis à la commission d'enquête de dégager les thèmes revenant le plus souvent dans les contributions.

Ces thèmes, au nombre de 10, sont :

- 1 - Les choix et la pertinence du PDU ;
- 2 - Les projets de transport en commun en site propre ;
- 3 - Les projets pour le métro ;
- 4 - Les projets de transport ferroviaire ;
- 5 - Les projets de transport en commun intégrés à la circulation ;
- 6 - Les projets pour la voiture ;
- 7 - Les projets pour les modes doux ;
- 8 - La coordination des différents modes de transport ;
- 9 - Les éléments économiques et financiers du PDU ;
- 10 - Divers.

La commission d'enquête a besoin de précisions et de compléments d'information de votre part sur ces différents thèmes afin d'être en mesure d'apporter les réponses aux questions ou observations posées par le public et lui assurer ainsi une complète information.

Ainsi, elle a établi une liste de questions - qui n'est pas à considérer comme exhaustive, mais plutôt comme une base d'échange - qu'elle a regroupée par thèmes sachant que certaines d'entre elles peuvent concerner plusieurs thèmes, malgré le classement opéré :

Thème 1 : Les choix et la pertinence du PDU :

- Quelle est l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU), quel est le maître d'œuvre à qui a été confié l'élaboration du PDU, les dates des différentes désignations et quelles ont été les décisions qui ont instauré cela ;

... / ...

Enquête publique PDU Grande Agglomération Toulousaine – SMTC -

- Si les différents documents établis et fournis dans le dossier d'enquête sont nombreux, il n'en ressort pas clairement de quelle manière, notamment, suivant quelle modélisation, ont été établies et définies les priorités des secteurs à aménager, tels qu'ils sont arrêtés dans votre projet. La commission d'enquête souhaiterait que vous lui apportiez tous éclaircissements utiles sur ce point au-delà des phasages existants dans vos documents ;
- De nombreuses personnes considèrent que le PDU devrait apporter des solutions aux « bouchons » de la circulation automobile et, d'une manière générale, réduire les temps consacrés à tous les déplacements, afin de protéger l'environnement et la santé, pour respecter la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, mais aussi principalement, pour assurer le bien-être de tous. Pourriez-vous rappeler ou préciser quelles sont les évolutions des temps de transport, pour chaque mode de déplacement, aux différents horizons du PDU - 2015 - 2020 - 2030 -
- Une partie du public a évoqué le fait que le projet arrêté le 24 JANVIER 2011 arrivait à la même part modale des transports publics que le projet arrêté en 2009, alors que les investissements programmés ont été très sensiblement diminués. Pourriez-vous préciser comment s'explique ce maintien, apparemment paradoxal ?

Thème 2 : Les projets de transport en commun en site propre :

- Certaines contributions, individuelles ou collectives, ont proposé des tracés alternatifs au niveau de certains TCSP ou de bus, tandis que d'autres, plus complètes, concernent le développement d'autres mode de transport (fer, route, métro, ...) que ce mis en avant dans le projet et constituent, de ce fait, des contre-propositions. La commission d'enquête souhaite que vous apportiez à chaque contre-projet une réponse notamment sur les plans technique et économique (L'UNION, PIBRAC, TOULOUSE, VCSM ...)?
- Le projet de PDU évoque la mise à quatre voies de la ligne de chemin de fer PARIS-TOULOUSE. Ce projet devrait arriver à l'enquête sous peu (cf la dépêche), crée un cadencement à 15 mn entre SAINT JORY et la gare MATABIAU assurant aux usagers un maillage avec deux lignes de métro. Parallèlement, le PDU prévoit l'installation d'un TCSP sur la RD 820 suivra celui du train à moins de 100 m sur une grande partie du tracé. La commission souhaiterait que vous lui indiquiez les motivations qui vous ont conduit à retenir ces deux projets, apparemment concurrentiels ?

Thème 3 : Les projets pour le métro :

- Après que le projet de PDU ait été arrêté, et n'y figurant donc pas, une décision de principe a été prise de prolonger la ligne B du métro entre RAMONVILLE SAINT AGNE et LABEGE, par voie aérienne. Pouvez-vous nous confirmer que l'accord SICOVAL-TISSEO actant ce choix est bien définitif, et nous préciser l'échéance de sa réalisation, les contributeurs et l'impact qu'il aura sur le montant global des investissements du PDU ?

... /...

Enquête publique PDU Grande Agglomération Toulousaine – SMTC -

Thème 5 : Les projets de transport en commun intégrés à la circulation :

- De nombreuses observations constatent la saturation des parkings prévus pour laisser son véhicule et prendre les transports en commun, principalement ceux du métro, du train ou du tramway. D'autres évoquent, voire contestent, les emplacements de ces parkings qui obligent à trop pénétrer en ville. Pourriez-vous apporter des précisions quant à leur éventuel développement (emplacements, capacités). Dans l'affirmative, les investissements en découlant ont-ils été intégrés dans les budgets d'investissement chiffrés dans le PDU ? Dans la négative, quelle justification donnez-vous au maintien de la situation de ces parkings en l'état ?

Thème 6 : Les projets pour la voiture :

- Certaines personnes ont manifesté leur crainte sur l'apparente réduction, à l'horizon du plan, des voies de circulation affectées à la voiture et l'absence d'informations précises permettant d'en évaluer les incidences sur les capacités d'écoulement du trafic. Pour mieux appréhender cette réalité, la commission d'enquête souhaite que vous lui précisiez comment vont évoluer, aux échéances 2020 et 2030, le kilométrage des voies de circulation ouvertes à l'automobile sur le périmètre du PTU. Dans l'esprit de la commission ce kilométrage se comprend de la façon suivante : 1 km de voirie à eux voies de circulation dans chaque sens, la perte de 2 kms de voies de circulation. La commission souhaite connaître le détail des plus et des moins ;
- Le projet prévu sur l'avenue de LARDENNE a suscité des inquiétudes aussi bien au niveau des associations de quartier, des commerçants et des utilisateurs de la voie. Pouvez-vous les rassurer, apporter plus de précisions afin que la commission soit en mesure de répondre à la problématique posée ;
- Certaines observations demandent la réalisation d'un pont sur la GARONNE entre ceux existants à GAGNAC et BLAGNAC. Ce projet est-il d'actualité et, d'une manière générale, pouvez-vous apporter toute précision technique, économique ou autres sur ce sujet ancien, qui concerne les déplacements urbains transversaux ;

Thème 7 : Les projets pour les modes doux :

- De nombreuses observations ont été déposées aussi bien par des particuliers que par les associations concernées proposant des projets de pistes cyclables non prévus au PDU tout en mettant en cause la sécurité et le confort (entretien) attendus de celles existantes. Pouvez-vous nous fournir des éléments de réponse à ces observations ?

... / ...

Enquête publique PDU Grande Agglomération Toulousaine – SMTC -

Thème 9 : Les éléments économiques et financiers du PDU

- L'approche financière et l'analyse du coût social au travers d'un compte déplacement, imposé par la loi SRU du 13 Décembre 2000, facilitent l'accès à la compréhension d'un PDU et permettent d'en apprécier sa cohérence. Pourriez-vous nous rappeler où il se trouve dans votre document et quelles sont les méthodologies retenues pour le formaliser ?

Cette remarque concerne aussi bien le thème 1 que le présent thème. La commission d'enquête la affectée à ce thème considérant que c'est par l'approche financière (coûts d'investissement et d'exploitation) que l'on peut apprécier au mieux la pertinence des choix effectués.

Préalablement à l'envoi de votre mémoire en réponse, la commission d'enquête reste ouverte aux précisions, compléments d'informations que vous solliciteriez auprès d'elle, tout comme, elle est favorable à une rencontre au cours de laquelle vous pourriez lui soumettre l'avant-projet de mémoire qui pourrait appeler quelques échanges, clarifications ou précisions complémentaires à apporter pour une bonne et meilleure compréhension.

Dans l'attente de vos réponses,

Veuillez croire, **Monsieur le Président**, en notre considération distinguée.

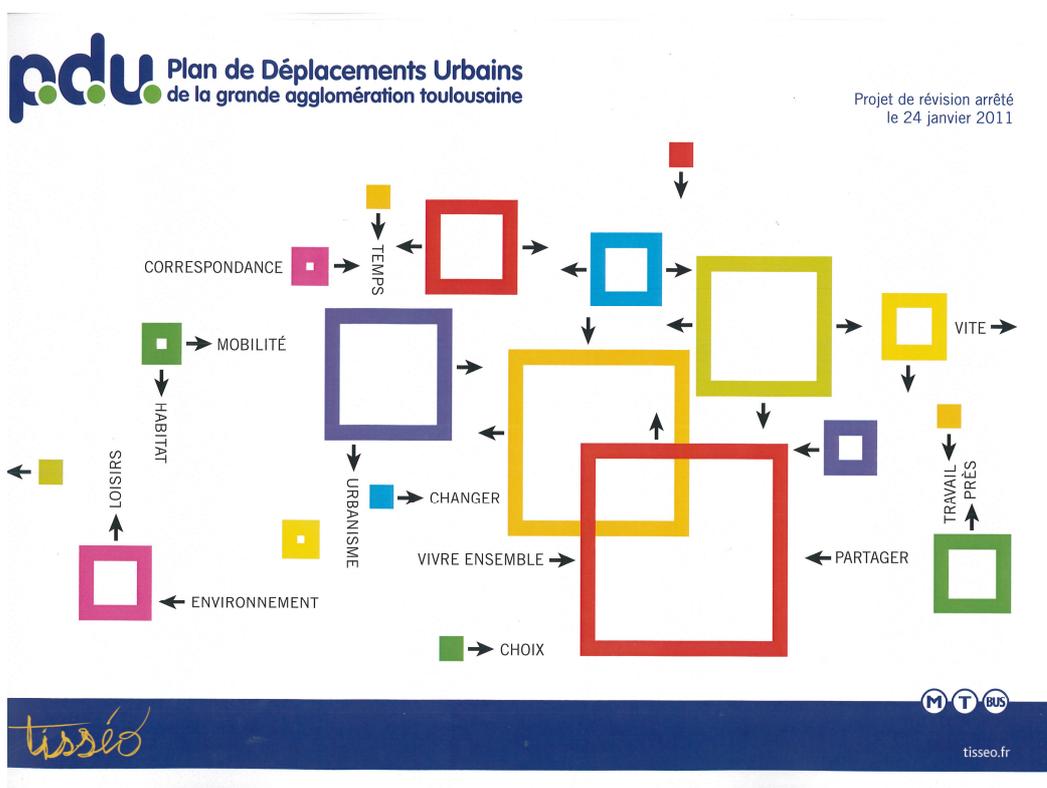
Pour la commission,
Le Président,

H. TEVCHENE



**Mémoire en réponse au courrier
de la Commission d'Enquête Publique du 2 mai 2012 et suite à la réunion
du 12 juillet 2012 entre le SMTC et les membres titulaires de la
Commission d'Enquête Publique**

**Précisions et compléments d'information
de la part du SMTC de l'agglomération toulousaine,
agissant en qualité d'AOTU et de maître d'ouvrage
de la révision du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine**



Transmis à la Commission d'Enquête Publique le 27 juillet 2012

Sommaire

Introduction	5
Les demandes de précisions et compléments d'information classées par thèmes	7
1 – Les choix et la pertinence du PDU :	7
2 – Les projets de transport en commun en site propre :	22
3 – Les projets pour le métro :	31
4 – Les projets de transports ferroviaires :	34
5 – Les projets de transport en commun intégrés à la circulation :	35
6 – Les projets pour la voiture :	38
7 – Les projets pour les modes doux :	43
8 – La coordination des différents modes de transport :	45
9 – Les éléments économiques et financiers du PDU :	46
10 – Divers :	50
Annexe 1: Courrier de la Commission d'Enquête Publique :.....	51
Annexe 2 : Statut de mise en place du SMTC et installation du Comité Syndical :	56
Annexe 3 : Plan vélo Sicoval :	67
Annexe 4 : Plan vélo Grand Toulouse :	69
Annexe 5 : Plan vélo Muretain :	72

INTRODUCTION

Le présent mémoire en réponse porte sur des précisions et compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête Publique du PDU par courrier du 2 mai 2012 (annexé à la fin du présent mémoire en réponse) et lors de la réunion du 12 juillet 2012 entre le SMTC et les membres titulaires de cette commission d'enquête. Il s'inscrit dans le cadre de la procédure d'enquête publique, dont l'objet est d'informer le plus large public possible sur le projet et de faire la synthèse des avis émis sur la base de laquelle la Commission d'Enquête Publique formule son rapport de conclusion et son avis.

Cette phase d'enquête publique est intervenue à la suite de la consultation des personnes publiques associées et également à la suite d'une vaste phase de concertation publique menée à l'échelle des 118 communes concernées par le PDU, avec 7 réunions publiques, la mise en place d'un site internet dédié et permettant aux internautes de donner un avis. Nous soulignerons l'effort constant d'information concernant l'élaboration de la révision du PDU, qui reste un outil de planification définissant des objectifs, dont le contenu et les orientations sont strictement fixés par le Code des Transports, au-delà d'objectifs politiques propres au SMTC pour l'organisation du système de déplacements sur l'agglomération toulousaine.

Nous rappelons également que le SMTC, en sa qualité d'Autorité Organisatrice des Transports en Commun, est le maître d'ouvrage de cette révision du PDU, mais également le maître d'œuvre pour le suivi et l'évaluation du PDU. Il doit à ce titre être le garant de la mise en place des actions qui nécessitent un partenariat avec l'ensemble des collectivités concernées.

Ces éléments de précisions et compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête Publique du PDU doivent ainsi lui permettre de produire son rapport de conclusion et d'émettre un avis sur le projet de révision.

La remise du rapport de conclusion et de l'avis de la Commission d'Enquête Publique constitueront une phase clé dans la procédure de révision du PDU, les éléments du rapport d'analyse thématique et la nature de l'avis devant au final permettre, dans un premier temps, une approbation du PDU et, dans un second temps, fortement attendu par les habitants de la Grande Agglomération Toulousaine, la mise en œuvre opérationnelle des actions et projets du PDU.

Les demandes de précisions et compléments d'information classées par thèmes

Thème 1 : Les choix et la pertinence du PDU

Précisions et compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête Publique :

Quelle est l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU), quel est le maître d'œuvre à qui a été confiée l'élaboration du PDU, les dates des différentes désignations et quelles ont été les décisions qui ont instauré cela ;

Réponse du maître d'ouvrage :

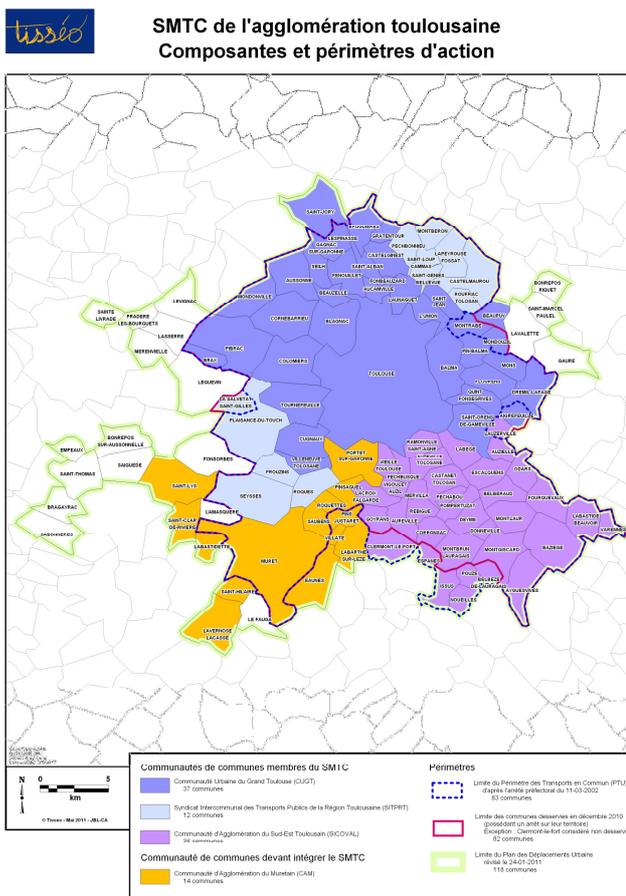
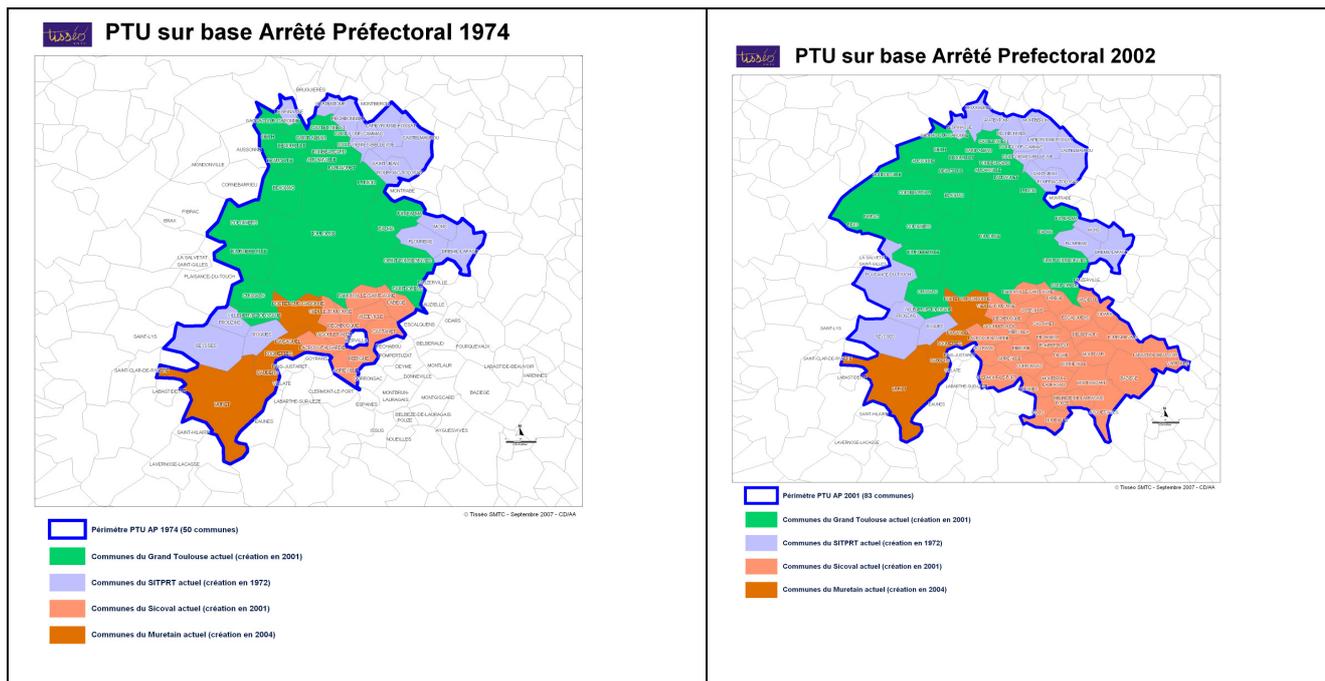
En application de l'article L1214-14 du Code des Transports, et en ce qui concerne l'organisation des collectivités sur l'agglomération toulousaine, le SMTC est qualifié d'AOTU et exerce sa compétence sur le Périmètre des Transports Urbains regroupant les territoires du Grand Toulouse, du Sicoval et du SITPRT (Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine), ainsi que celui du Muretain depuis son adhésion en date du 8 juin 2012. Ces 4 collectivités ont en effet, par délibération, transféré, comme le Code Général des Collectivités Territoriales le permet, leur compétence Transport en Commun au SMTC.

L'acte fondateur du SMTC date du 22 septembre 1972 avec l'approbation des statuts de mise en place du SMTC, transmis à l'époque à la Préfecture de la Haute-Garonne pour être annexé à un arrêté ministériel du 18 septembre 1972 autorisant la création du SMTC, selon le Code de l'Administration Communale en vigueur à cette époque. Le premier Comité Syndical a été installé et délibéré en date du 6 novembre 1972. A l'origine constitué par la Ville de Toulouse, le SITPRT et le Conseil Général de la Haute-Garonne, le SMTC a évolué au fur et à mesure de l'évolution des collectivités (évolution du Grand Toulouse en District, puis en Communauté d'Agglomération en 2001 et Urbaine en 2008 ; évolution du Sicoval en Communauté de communes puis d'agglomération en 2001 ; création de la Communauté d'Agglomération du Muretain en 2004) et de la loi (amendement Paillé imposant le départ du Conseil Général de la Haute-Garonne en 2006).

En ce qui concerne la qualité de maîtrise d'ouvrage d'une AOTU en matière de PDU, elle a été instaurée par l'article 28 de la loi 82-1153 dite LOTI du 30 décembre 1982, puis confirmée par l'article 14 de la loi 96-1236 dite LAURE du 30 décembre 1996, et reprise dans les articles L1214-1 à L1214-13 du Code des Transports : « le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains sur le territoire qu'il couvre ».

La première délibération engageant le SMTC dans l'élaboration du PDU a été prise le 29 septembre 1997, en application des textes de loi en vigueur. Les délibérations successives votées pour la révision du PDU et incluses dans le dossier d'enquête publique en pièce « Avis des personnes publiques associées sur le projet de révision du plan de déplacements urbains de l'agglomération toulousaine et pièce Complément - point 1. Délibérations du SMTC relatives au PDU » s'appuient sur le dispositif législatif applicable en la matière.

Les cartes ci-dessous témoignent de l'évolution passée et à venir du PTU, dont les limites sont fixées par arrêté préfectoral (il est précisé qu'un nouvel arrêté préfectoral sera pris prochainement fixant le nouveau PTU à la suite de l'adhésion du Muretain au SMTC):



En dernier lieu, l'article L1214-18 du Code des Transports indique que le PDU est mis en œuvre par l'AOTU. Il reviendra donc au SMTC, en sa qualité d'AOTU, de mettre en œuvre le dispositif de suivi permettant de s'assurer de la bonne mise en œuvre du plan d'actions du PDU, et de travailler en partenariat avec d'autres collectivités et structures qui disposent de la compétence pour mettre en œuvre ce plan d'actions, au-delà des compétences propres au SMTC.

Pour conclure, c'est bien en application des textes de lois et du Code des Transports que le SMTC agit en qualité de maître d'ouvrage de la révision du PDU et agira en qualité de maître d'œuvre du suivi et de l'évaluation du PDU.

Précisions et compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête Publique :

Si les différents documents établis et fournis dans le dossier d'enquête sont nombreux, il n'en ressort pas clairement de quelle manière, notamment, suivant quelle modélisation, ont été établies et définies les priorités des secteurs à aménager, tels qu'ils sont arrêtés dans votre projet. La commission d'enquête souhaiterait que vous lui apportiez tous éclaircissements utiles sur ce point au-delà des phasages existants dans vos documents ;

Réponse du maître d'ouvrage :

Le plan d'actions proposé dans le cadre du projet de révision du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine ne fixe pas de priorités par secteur à aménager mais propose la mise en place d'un ensemble d'actions étroitement liées les unes aux autres et à l'échelle de l'agglomération. Pour autant, les actions ne portent pas toujours sur la même échelle de territoire. Par exemple :

- les actions visant à réduire le nombre d'accident de la route, les nuisances sonores, les émissions de polluants, à constituer le réseau cyclable d'agglomération, à mener une politique globale de stationnement portent sur toutes les 118 communes du périmètre de révision du PDU,
- les actions liées au développement des infrastructures TCSP et routières portent sur un territoire concernant plusieurs communes et visent à répondre à des enjeux plus locaux de déplacements, tout en assurant un maillage à l'échelle de l'agglomération,
- d'autres actions ne concerneront que les entreprises par exemple, avec le soutien au développement des PDE.

En termes de calendrier, ce plan d'actions est à mettre en œuvre d'ici l'horizon 2020. Si certaines actions disposent d'un planning plus précis, la majorité des actions sont à mettre en œuvre en continu.

En termes de structuration du plan d'actions, celui-ci a été déterminé à partir de l'imbrication de trois démarches différentes mais contribuant à définir une organisation cohérente de la mobilité à l'échelle de l'agglomération :

Observatoire du PDU

Dès le démarrage de la révision du PDU, le SMTC a mis en place six commissions thématiques, ouvertes aux collectivités, chambres consulaires, structures associatives, syndicales et professionnelles dans toutes leurs diversité, afin de partager le diagnostic du PDU approuvé en 2001 et définir, ensemble, les enjeux et orientations pour la révision.

Les travaux se sont appuyés, dans chaque commission, du bilan par thème de l'Observatoire du PDU, complété par d'autres observatoires ou études en cours. La première série de réunions a porté sur la présentation des actions réalisées au titre du PDU 2001 et sur les évolutions structurelles ou réglementaires à prendre en compte. La deuxième série de réunions a porté sur la présentation, par les membres de la commission qui le souhaitent, de propositions ou de démarches déjà enclenchées à intégrer au projet. L'intégralité des documents a été diffusée et mis en ligne pour téléchargement à partir du site www.tisseo.fr, rubrique PDU.

Outre l'identification des enjeux par thématiques, des enjeux d'ordre démographiques et d'organisation de la mobilité ont été considéré avec quatre facteurs essentiels :

- une croissance démographique toujours soutenue,
- des habitants à forte mobilité,
- une structuration de l'espace aggloméré en 4 bassins de mobilité autour de Toulouse,

- une légère baisse de la part modale de la voiture au profit des TC et modes doux.

Au niveau des thématiques, les premières orientations sont apparues. On peut notamment citer :

- nécessité de mailler le réseau TC et de le renforcer en intégrant la notion de bassin de mobilité,
- nécessité de conforter les réseaux piétons et cyclables,
- nécessité de mener une politique globale de stationnement et de gestion des infrastructures routières, dans un souci de partage et de rééquilibrage entre modes de l'usage des espaces publics,
- obligation de développer les réseaux de déplacements en cohérence avec les projets de développement urbain de l'agglomération.

Les grands enjeux ont été dans tous les cas identifiés par thématiques et figurent dans les tableaux du chapitre 2 « Ou en est-on » du PDU à partir de la page 39.

Etude multimodale des déplacements

Dans un même temps, le SMTC a enclenché une étude multimodale des déplacements, tous modes confondus, afin d'alimenter la réflexion nécessaire à la révision du PDU, mais aussi pour définir un cadre général et cohérent de mise en place des différentes politiques de déplacements.

Cette étude s'est menée selon trois phases :

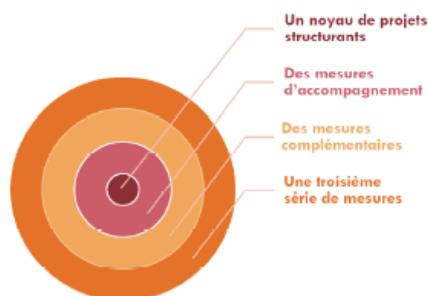
- Une phase de diagnostic, alimentée notamment par les données de l'Observatoire des Déplacements à l'échelle de l'aire urbaine et de celui du PDU, des résultats d'exploitation des réseaux de transports et du réseau routier d'agglomération, des derniers recensements existants en ce qui concerne la démographie et l'emploi.
- Une phase plus pédagogique portant sur les avantages et inconvénients de différents systèmes d'organisation des déplacements, mêlant la gestion du réseau routier et celle des réseaux de transports en commun.
- Une phase projet, où quatre scénarii ont été étudiés et modélisés, afin d'estimer les parts modales pouvant être atteintes : un scénario fil de l'eau, et trois scénarii de plus en plus volontaires en matière de partage de l'espace public entre modes et de développement d'un réseau TC à haut niveau de service.

Les conclusions de cette étude multimodale de déplacements ont mis en avant les points suivants :

- la mise en œuvre d'actions de maîtrise de la circulation (zone 30 dans les quartiers, politique globale de stationnement, plans de circulation et hiérarchisation du réseau routier, partage de l'espace public), ...
- ... ce qui permet d'offrir des marges de manœuvre au développement des TC, avec un emboîtement des réseaux aux fonctions et aux caractéristiques complémentaires ...
- ... et qui sont complétées par un déploiement d'alternatives complémentaires en faveur des modes doux, des nouveaux usages de la voiture ...
- l'ensemble étant développé en cohérence avec la structuration urbaine de l'agglomération.

Les principes fondamentaux de cette organisation multimodale sont présentés dans le projet de révision du PDU en pages 67 à 73 ainsi que dans le rapport d'Evaluation Environnementale du PDU, au Volet 3 « Justification du projet au regard des enjeux environnementaux ».

Différents scénarii d'organisation des déplacements ont été modélisés, chaque levier venant se superposer au précédent selon la structure itérative suivante :



Le contenu du noyau de projets structurants a servi de base à l'élaboration des fiches actions « C9 Programmation TCSP 2015 » et « C10 Orientation TCSP 2020 » du PDU.

En terme de hiérarchisation, il n'a pas été affiché de phasage et priorisation pour l'ensemble des projets, les calendriers de réalisation des infrastructures étant définis en fonction des études préliminaires et pré-opérationnelles, des étapes de concertation et d'enquête publiques, des programmations urbaines, l'enjeu étant d'avancer sur tous les secteurs de l'agglomération (cf. calendrier des opérations au chapitre Mise en œuvre et suivi du PDU, pages 186 à 189).

Nous précisons que le PDU n'a pas pour objet de hiérarchiser les projets. Il distingue néanmoins une programmation 2015 et des orientations pour 2020, cette distinction relevant d'un choix de responsabilité et de visibilité financière qui est traduite au PDU par un engagement déterminé pour 2015 et une clause de revoyure financière pour les projets 2020.

2.4 CHOIX DU SCENARIO LE PLUS PERFORMANT

Le tableau récapitulatif inséré sur la page suivante reprend les scénarii présentés.

Le scénario MM1 sert de référence à cette série.

Le scénario MM2 intègre une première mesure d'accompagnement, le traitement de 3 pénétrantes en faveur d'aménagements bus, qui permet de réduire de 0,2 point la part modale VP et d'augmenter de 1,3% le nombre de voyages TC.

Le scénario MM3, basé sur le scénario MM2 se distingue de ce dernier par l'introduction du réseau « Pôles à Pôles ». sans effet notable sur la part de marché des TC / modes mécanisés.

Le scénario MM3S se caractérise par l'application d'une politique de stationnement plus restrictive au niveau du centre-ville et des faubourgs. L'effet de cette mesure d'accompagnement est considérable et permet de réduire la part modale VP conducteurs de 2,9 points et la part modale VP (conducteurs + passagers) de 2,1 points. La part de marché des TC / modes mécanisés augmente de 0,9 points et la part modale des modes doux de plus de 1,5 points.

Les mesures complémentaires introduites dans le scénario MM4 – traitement de toutes les pénétrantes et des tangentielles, instauration de « zone 30 » et l'extension du PLS aux centralités secondaires – permettent d'améliorer la part de marché des TC / modes mécanisés qui passe à 22,8%. La part modale des modes doux s'établit à 30,2%. Malgré l'impact positif des projets sur la part modale TC (+6,5 points de part de marché), la circulation automobile (+ 5,8% par rapport à 2008) ainsi que les Véhxxm (+16% par rapport à 2008) continuent à croître.

Année	2008	2020	2020	2020	2020
Scénario	Situation actuelle	MM1 : PTCG + PLE + PLB sans accompagnement + Réseau bus 2020	MM2 : MM1 + traitement de 3 axes	MM3 : MM2 + Réseau bus Pôle à Pôle	MM4 : MM3 + Zone 30 + traitement de toutes les pénétrantes + traitement des tangentielles + Vélosse commerciale Bus express améliorée + extension PLS
Nbre D PTU (x1000)	3 369	4 006	4 006	4 007	4 005
Nbre D VP (x1000)	1 983	2 317	2 306	2 311	2 104
Nbre D TC (x1000)	416	625	632	635	691
Part modale marche (%)	23,1	21,3	21,3	21,3	24,1
Part de marché TC/méca (%)	16,3	20,0	20,2	20,2	22,8

Au regard de ces analyses, le scénario MM4 a été retenu. Il se justifie par une évolution potentielle en matière de parts modales :

- 24% de Marche à Pied (contre 23% en 2004),
- 5% de Vélo (contre 3% en 2004),
- 17% de Transport Collectif (soit 23% de part de marché des modes mécanisés),
- 53% de déplacements en voiture (soit 70% de part de marché des modes mécanisés), avec également un objectif de taux moyen d'occupation des véhicules supérieur à 1,3.

Un nouvel exercice de modélisation a été entrepris par la suite, dans le cadre de la reprise de la révision du PDU, en application des modalités de la délibération du 4 octobre 2011 relative à l'état d'avancement du projet de révision du PDU (cf. le recueil des avis des personnes publiques associées à la révision du PDU, partie 1). Dans ce cadre, un travail d'optimisation et d'ajustement de l'efficacité des modes a été fait. Ce travail d'optimisation a conduit à améliorer le maillage du réseau de transports urbains de l'agglomération, en s'appuyant sur les pôles d'échanges et en intégrant dans une logique de constitution d'une « toile » de transports publics, les réseaux départementaux et ferroviaires.

La modélisation de ce scénario permet d'obtenir des performances de report modal élevée, avec une diminution plus importante des déplacements mécanisés en voiture particulière, qui est un des premiers objectifs à atteindre pour un PDU. On constate également que ce n'est pas le mode qui fait l'usage des TC mais bien le niveau de service mis en place, la priorisation donnée à la circulation de ces TC et la densité des territoires desservis.

Ce nouveau scénario a été modélisé dans les mêmes conditions que les précédents, et malgré un investissement nettement inférieur, il obtient **des performances de report modal très proches du scénario MM4** :

- Une part modale des TC comprise entre 22 et 23% des déplacements mécanisés, intégrant le réseau métro-tram-bus ainsi que les services type navette, TAD et desserte aéroport,
- Une part modale de la VP comprise entre 67 et 70% des déplacements mécanisés, corrélée par une diminution du volume de déplacements VP.
- Une part modale des deux roues comprise entre 8 et 10% des déplacements mécanisés.
- Une part modale de la marche à pied de 24% tous modes confondus.

Comparativement aux volumes de déplacements, les résultats comparables au scénario MM4 sont les suivants :

- Déplacements sur le PTU (x 1000): 3 985 (contre 4 005 pour MM4)
- Déplacements VP (x 1000): 2090 (contre 2 104 pour MM4)
- Déplacements TC (x 1000) : 666 (contre 691 pour MM4)

Il a donc été retenu pour le projet arrêté le 24 janvier 2011.

Le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine

En parallèle à la révision du PDU, le SMEAT a mené la révision du Schéma de Cohérence Territoriale de la Grande Agglomération Toulousaine. Dans ce cadre, une réflexion spécifique a été conduite sur le thème de la mobilité et des déplacements, en partenariat avec les trois Autorités Organisatrices de Transports (SMTC, Département de la Haute-Garonne et Région Midi-Pyrénées) et les gestionnaires de voiries, et en prenant en compte les axes pris pour l'aménagement du territoire et le développement urbain. Cette réflexion a été traduite dans le Volet Relier les territoires du Document d'Orientation Générales du SCoT, qui détermine :

- une organisation multimodale des déplacements, les réseaux de transports étant complémentaires les uns des autres afin d'assurer la desserte du périmètre SCoT,
- une localisation préférentielle des TCSP et des pôles d'échanges dans les portes d'agglomération et les bassins de mobilité, permettant de structurer les territoires d'intérêt métropolitain,
- une localisation des TCSP en lien avec les territoires identifiés comme urbanisables, et la mise en œuvre de contrats d'axe pour s'assurer de la cohérence entre la densité urbaine et le niveau de service apporté par le TCSP.

Le projet de révision du PDU explique la démarche du Volet Relier les territoires du SCoT dans le chapitre 1 « La démarche de révision du PDU », sous chapitre 1.3 « Une articulation nécessaire avec le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine » et décline plus spécifiquement la cohérence urbanisme / transports avec les actions B5, B6, B7 et B8 du thème « Mieux articuler transports en urbanisme ».

Pour conclure, la « construction » du PDU résulte, outre les objectifs politiques et le respect des textes de lois, d'un « assemblage » entre :

- le bilan de la mise en œuvre des actions du PDU 2001,
- le scénario retenu pour le schéma multimodal des déplacements,
- le Volet Relier les territoires du SCoT.

Ces éléments de précisions et compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête Publique du PDU doivent lui permettre d'émettre un avis sur le projet de révision et non sur les conditions de son élaboration. Ces précisions et compléments d'information détaillent et illustrent le travail d'études réalisé, en prenant en compte non seulement les données locales mais également les contraintes d'autres documents tels que le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.

Précisions et compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête Publique :

De nombreuses personnes considèrent que le PDU devrait apporter des solutions aux « bouchons » de la circulation automobile et, d'une manière générale, réduire les temps consacrés à tous les déplacements, afin de protéger l'environnement et la santé, pour respecter la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, mais aussi principalement, pour assurer le bien-être de tous. Pourriez-vous rappeler ou préciser quelles sont les évolutions des temps de transport, pour chaque mode de déplacement, aux différents horizons du PDU – 2015 – 2020 - 2030 –

Réponse du maître d'ouvrage :

Contexte :

Tout d'abord, il est important de rappeler que le PDU ne contient pas d'horizon 2030, même s'il fait figurer dans la carte « Carte de synthèse TCSP » en page 179 – chapitre Mise en œuvre et suivi du PDU, les orientations TCSP prises au SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine. En effet, le Code des Transports prévoit une phase d'évaluation au terme de 5 années après approbation de l'élaboration ou révision du PDU. D'où la production d'un document de planification pour une durée de 5 à 10 ans (horizons 2015 et 2020) et posant « des principes régissant l'organisation des transports de personnes » en application de l'article L 1214-1 du Code des Transports.

L'analyse des avis, contributions et contre-propositions formulés par le public lors de la phase d'enquête publique du PDU montre à l'évidence un intérêt de la population, tant en qualité de personne individuelle que de structure associative, sur les questions d'organisation des déplacements à l'échelle de la Grande Agglomération Toulousaine. Toutefois, le SMTC a fait le constat, en analysant les avis des 306 Personnes Publiques Associées, les avis recueillis dans le cadre de la phase de concertation publique (plus de 300 avis, plus de 1000 participants aux réunions publiques), et ceux émis dans le cadre de l'enquête publique, qu'une très large majorité de ces derniers porte sur les transports en commun et les modes doux.

Cet intérêt majeur du public pour ces modes a été noté dans le cadre des bilans de la consultation des personnes publiques associées pris par délibérations des 26 septembre 2011 et 12 décembre 2011 et de la concertation publique pris par délibération en date du 12 décembre 2012, délibérations incluses dans le dossier d'enquête publique en pièces de celle « Avis des personnes publiques associées sur le projet de révision du plan de déplacements urbains de l'agglomération toulousaine » et « Complément » .

Le SMTC dénombre ainsi plus de 248 avis sur la thématique générale des transports en commun pour la seule phase d'enquête publique, auxquels sont à ajouter 32 avis sur la politique d'intermodalité.

Pour autant, il est vrai que plusieurs avis, contributions et contre-propositions, portent sur les conditions de circulation ou d'usage de la voiture, mais sans toujours porter directement sur les temps de parcours. Le SMTC dénombre ainsi 66 avis sur la thématique générale de la circulation automobile.

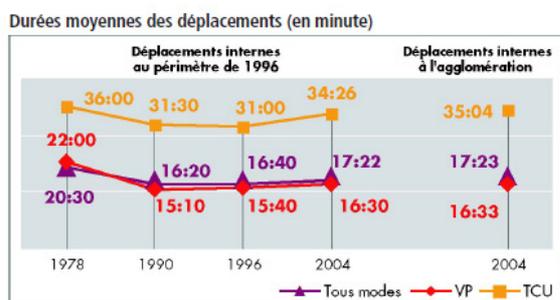
Pour rappel, en matière de circulation automobile, trois objectifs sont assignés au PDU (cf. article L1214-2 du Code des Transports), les deux derniers trouvant leur origine dans la loi LAURE :

- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, avec un partage de la voirie équilibrée entre les différents modes de transport,
- la diminution du trafic automobile,
- l'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport.

Les outils permettant d'analyser les temps de parcours

Si le gain de temps pour tous les déplacements quelque soit le mode utilisé ne fait pas partie des objectifs fixés par la loi, il convient de préciser que les temps de déplacements sont régulièrement analysés dans le cadre des enquêtes ménages déplacements menées sur l'agglomération

toulousaine depuis 1978. Ces analyses montrent une évolution des temps moyen de parcours entre mode :



Durée moyenne d'un déplacement

En 2004, la durée moyenne d'un déplacement interne à l'agglomération est de 17 minutes et 23 secondes pour l'ensemble des modes de déplacement, y compris la marche. La durée d'un déplacement en voiture est de 16 minutes et 33 secondes, soit deux fois moins que celle d'un déplacement en transports collectifs urbains. Les durées moyennes des déplacements internes au périmètre de 1996 sont du même ordre de grandeur. Par rapport à 1996, les durées moyennes des déplacements augmentent, et plus particulièrement celle des déplacements en transports collectifs urbains (+ 3 minutes et 26 secondes).

La prochaine Enquête Ménages Déplacements est en cours de préparation, la phase d'enquête auprès de la population étant planifiée pour le printemps 2013. La question des temps de parcours a été reconduite, ce qui permettra de poursuivre les comparaisons avec les périodes précédentes.

Par ailleurs, les modélisations réalisées à l'horizon 2020 dans le cadre du PDU et de son évaluation environnementale permettent d'estimer un temps de parcours moyen, à la période de pointe du soir, avec ou sans projet de PDU. On constate que le temps moyen en TC est sensiblement identique dans les 2 scénarios, alors que le temps en voiture est amélioré de 10% environ dans le scénario PDU. En effet, dans la situation projet, le report modal permet de diminuer le nombre de véhicules particuliers, d'améliorer la fluidité et donc de maîtriser la congestion routière. Dans le même temps les usagers qui ont choisi les Transport en Commun voient leur temps de parcours préservé dans la mesure où ces transports bénéficient majoritairement de sites propres.

Pour autant, les modèles utilisés à ce jour ne permettent pas de mesurer les temps de parcours dans le détail pour chaque mode de déplacement et servent avant toute chose à estimer les reports modaux et le nombre de déplacements des modes mécanisés. Les déplacements en vélo et à pied sont ainsi de fait sous-estimés par le modèle (cf. page 20 du présent mémoire en réponse). Il est donc à considérer que ces évolutions de temps de déplacements sont à mettre au regard de la croissance urbaine de l'agglomération toulousaine, avec un étalement géographique conséquent et un cloisonnement des fonctions urbaines qui engendrent parfois des distances et temps de déplacements conséquents.

Les nouvelles orientations de développement et d'aménagement du territoire qui figurent au SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, approuvé le 16 mars dernier et opposable aux documents d'urbanisme, devraient aboutir à une croissance urbaine plus compacte, structurée à partir des axes de transports en commun, et donc plus favorable à l'utilisation des TC et modes doux que celui de la voiture particulière.

En outre, pour chaque projet de TCSP qui a été réalisé jusqu'à maintenant sous maîtrise d'ouvrage du SMTC, il a été pris en compte, aux niveaux des études d'impact et socio-économiques :

- le gain de temps permis par la nouvelle infrastructure TCSP,
- les impacts sur la circulation automobile et le partage de la voirie, et les mesures compensatoires à mettre en œuvre, en fonction du volume de report modal estimé.

Par la suite, après mise en exploitation commerciale du TCSP, le SMTC pilote des études de suivi et d'évaluation, dans le cadre desquelles sont menées des études comparatives de temps de parcours entre la voiture et le TC, sur des itinéraires ayant la même origine-destination, sur trois périodes de la journée (heures creuses, et heures de pointe du matin et du soir) et dans les deux sens Toulouse / périphérie et inversement. Ces études ont été menées notamment pour le réseau

métro et sont en cours pour le réseau tramway (cf. graphiques tirés des études de suivi du réseau métro/tramway en page suivante).

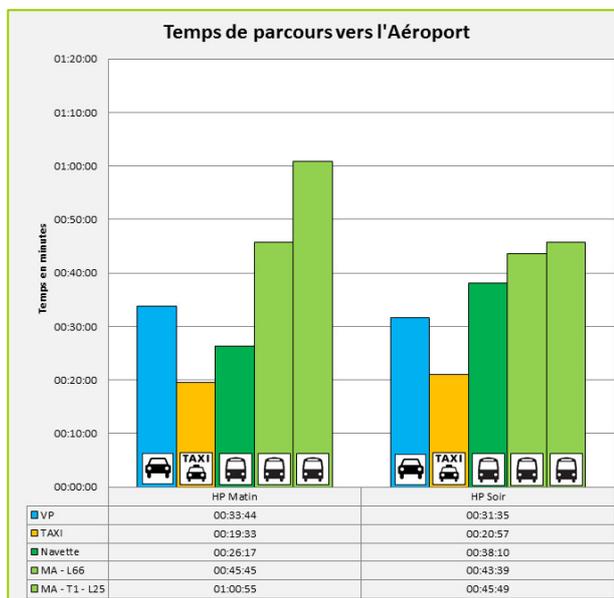
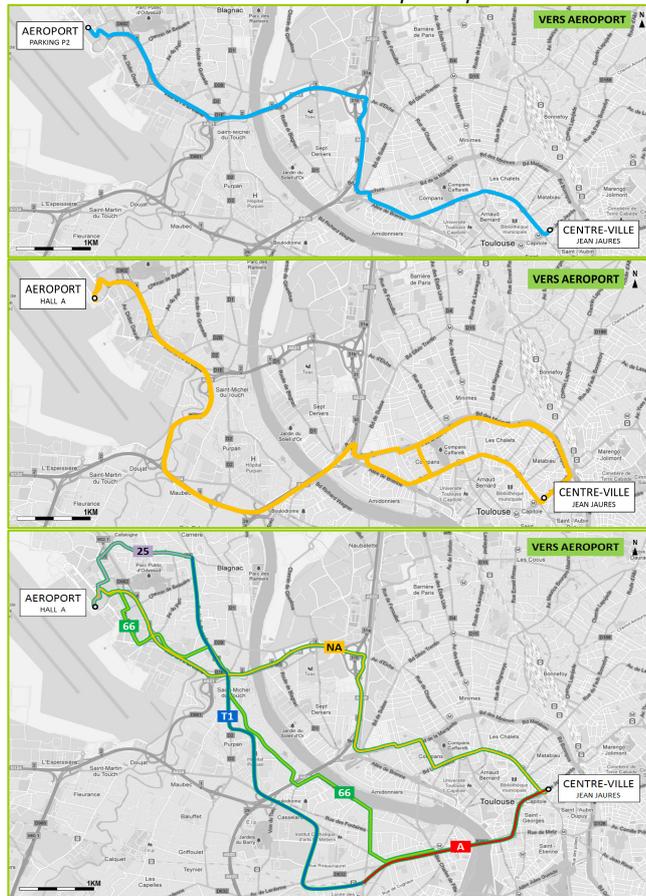
Deux enseignements sont à tirer de ces mesures de temps de parcours :

- les transports en commun qui circulent sur un site propre bénéficient d'un gain de temps de parcours significatif, et parfois offrent un temps de parcours plus rapide que la voiture particulière (mais ce n'est pas toujours le cas) en fonction de l'itinéraire et du moment de la journée (aux heures creuses la voiture reste le mode de transport de plus rapide),
- les temps de déplacements en voiture ne présentent pas, entre deux périodes d'analyse, des écarts significatifs entre les situations avant TCSP et après TCSP, ces résultats s'expliquant par une stagnation voire diminution de la circulation sur l'axe considéré liée au report modal et, parfois, une amélioration des conditions de circulation sur l'axe, les travaux d'aménagement du TCSP pouvant apporter une meilleure gestion des flux automobiles (gestion par feux tricolore des traversées de carrefours).

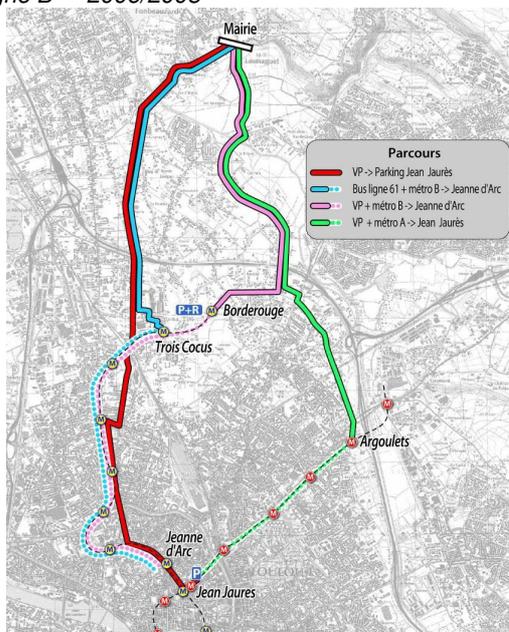
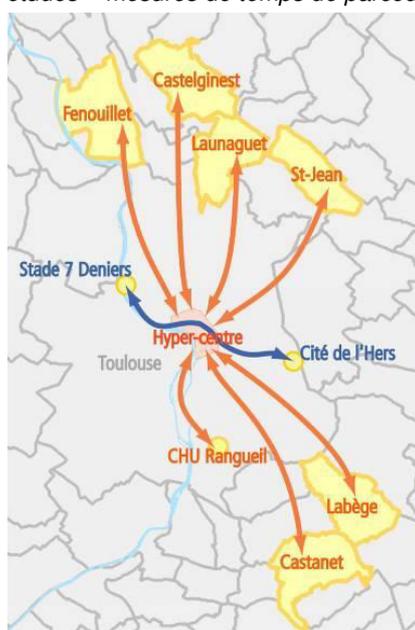
Pour conclure, nous précisons que la question de la réduction des temps de parcours est à l'échelle d'un grand territoire difficilement abordable et reste à analyser au regard de chaque projet, sur des origines/destinations ciblées.. En outre, le cadrage préalable de l'Etat concernant l'élaboration du rapport d'évaluation environnementale n'a pas considéré dans les thèmes environnementaux à analyser la question du temps de déplacement, mais a plutôt considéré l'amélioration de la qualité du cadre de vie à travers l'analyse des conséquences du PDU sur la qualité de l'air, le niveau sonore, la réduction des accidents, le traitement de l'espace public.

Les observations du public sur ce point ont par conséquent déjà été prises en compte dans le respect de la réglementation et dans la limite des objectifs même du PDU.

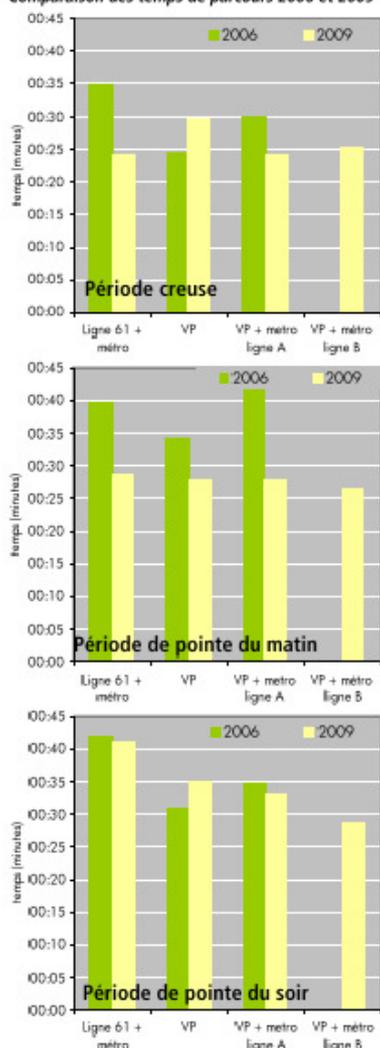
Extrait des études « mesures de temps de parcours – réseau tramway – mai 2011 »



Extrait des études « mesures de temps de parcours – Ligne B – 2006/2008



Comparaison des temps de parcours 2006 et 2009



Le rabattement de la ligne 61 sur la ligne B met un gain de temps de l'ordre de 10 minutes en période creuse ou en période de pointe du matin.

En période de pointe du soir, On n'observe pas de gain de temps significatif. Le temps économisé sur la portion de trajet en métro au lieu du bus est perdu à la sortie de la station de métro et dans les embouteillages (cf. détail dans le graphique suivant).

Précisions et compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête Publique :

Une partie du public a évoqué le fait que le projet arrêté le 24 JANVIER 2011 arrivait à la même part modale des transports publics que le projet arrêté en 2009, alors que les investissements programmés ont été très sensiblement diminués. Pourriez-vous préciser comment s'explique ce maintien, apparemment paradoxal ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Par délibération du 24 janvier 2011, le Comité Syndical du SMTc a arrêté un nouveau projet de révision du PDU. Cette délibération précise en son article 6 que ses dispositions prévalent sur celle du 10 juillet 2009, par laquelle le Comité Syndical avait arrêté un premier projet de révision du PDU. En effet, ce premier projet n'a pas été au-delà de la phase de consultation des Personnes Publiques Associées. En effet, plusieurs Personnes Publiques Associées ont soulevé la question du financement dans un contexte de forte contrainte budgétaire associé à la crise économique et de la nécessité de choisir les modes les plus adaptés en évitant une croissance non mesurée des coûts d'exploitation et d'investissement.

C'est ainsi que, en prenant en compte les orientations du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, un nouveau projet de révision du PDU a été mené avec deux axes clés :

- rechercher les modes de TCSP les plus adaptés au trafic attendu, en considérant le contexte urbain du territoire desservi et son potentiel de renouvellement, d'ouverture à l'urbanisation de nouveaux territoires,
- maintenir le principe de couverture territoriale.

Un nouvel exercice de modélisation a par conséquent été entrepris, à partir du scénario le plus ambitieux retenu pour élaborer le projet PDU et à la suite des conclusions de l'étude multimodale des déplacements. Dans ce cadre, un travail d'optimisation et d'ajustement de l'efficacité des modes a été fait. Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) offre un niveau de service très proche de celle d'un tramway (un BHNS ou tramway toutes les 4 à 5 minutes en heures de pointe), tout en étant beaucoup moins cher en investissement (en moyenne 10 millions d'euros du Km pour un BHNS contre 20/25 millions d'euros pour un tramway). C'est ainsi que le schéma cible d'origine de développement d'un réseau tramway figurant au projet de révision du PDU de 2009 a évolué vers un schéma d'un réseau maillé TC incluant métro, tram, BHNS et bus en site propre, permettant de conserver l'attractivité des TC et de maîtriser les coûts d'investissements. Seuls les projets Envol et Garonne ont été maintenus car directement lié au tronçon T1 en service.

Ce travail d'optimisation a conduit également à améliorer le maillage du réseau de transports urbains de l'agglomération, en s'appuyant sur les pôles d'échanges et en intégrant dans une logique de constitution d'une « toile » de transports publics, les réseaux départementaux et ferroviaires.

La modélisation de ce scénario permet d'obtenir des performances de report modal élevée, avec une diminution plus importante des déplacements mécanisés en voiture particulière, qui est des premiers objectifs à atteindre pour un PDU. On constate également que ce n'est pas le mode qui fait l'usage des TC mais bien le niveau de service mis en place, la priorisation donnée à la circulation de ces TC et la densité des territoires desservis.

Ces éléments de choix et les résultats qui y sont liés sont décrits dans le projet de révision du PDU :

- en page 20 du chapitre 1 « La démarche de révision du PDU »,
- dans le volet 3 du rapport d'Evaluation Environnementale du PDU « Justification du projet au regard des enjeux environnementaux,
- dans le recueil des délibérations prises par le SMTC, en partie 1 de la pièce « Avis des personnes publiques associées sur le projet de révision du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine.

Le PDU annonce par conséquent pour les TC une part de marché de 22 à 23% en 2020. Ceci signifie, concrètement, que le volume de déplacements sur le seul réseau Tisséo va passer de 100 millions de déplacements par an en 2010 à près de 163 millions de déplacements à l'horizon 2020, soit de l'ordre de 159 déplacements annuels par habitant en 2020. C'est un objectif ambitieux car il s'appuie sur un cadre financier construit et nécessitant un effort important des collectivités membres du SMTC. Ce cadre financier intègre le financement des nouveaux projets, mais aussi la poursuite du remboursement des emprunts liés aux investissements passés, en particulier la ligne B, et le financement nécessaire à la maintenance du patrimoine existant, en particulier la ligne A.

Mais c'est aussi un objectif réaliste car il s'appuie sur les estimations produites grâce au modèle multimodal de déplacement, alimentées par les données socio-démographiques projetées en 2020 et cohérentes avec les orientations du SCoT.

Il est intéressant de comparer cet objectif avec les autres réseaux, les tendances observées sur les dernières années et les projections réalisées sur les prochaines.

Actuellement, sur l'ensemble des réseaux français, seules deux agglomérations connaissent de telles fréquentations : Lyon, avec 195 déplacements annuels par habitant, et Strasbourg, avec 157 déplacements annuels par habitant (données 2010). Il est intéressant d'indiquer que ces agglomérations correspondent aux deux plus grands réseaux maillés de surface, ayant fait le choix

avant les autres du maillage et du partage de l'espace public. Les autres réseaux les plus performants sur cet indicateur sont ensuite Grenoble et Nantes (142 déplacements annuels par habitant) puis Toulouse.

Le développement du maillage du réseau bus depuis 2008, combiné avec le tramway et le métro, a permis une forte croissance de la fréquentation du réseau sur ces dernières années. Ainsi, sur la seule année 2011, la fréquentation du réseau de surface a augmenté de 15% en un an, celle du réseau ayant progressé globalement de 8%. La fréquentation du réseau urbain par habitant sur le périmètre Tisséo est passée de 78 déplacements annuels par habitant en 2008 à 121 déplacements annuels par habitant en 2011.

Les projets engagés sur le réseau permettent d'envisager une fréquentation de l'ordre de 130 déplacements par habitant et par an à l'horizon 2015, à mi-chemin entre la fréquentation 2010 et l'objectif pour 2020. Les tendances observées en 2011 permettent de réévaluer à la hausse les objectifs sur les années 2012 à 2015. Ceci s'explique très certainement par l'impact de la hausse du carburant, qui n'est pas prise en compte dans la modélisation. Cette tendance nous amène actuellement à prendre en compte plutôt la partie haute de la fourchette indiquée dans le PDU pour les modes alternatifs à la voiture (cf. page 65) : respectivement 23% pour les transports en commun et 10% pour le vélo, et la limite basse pour la voiture : 67% (au lieu de 80% en 2010).

En dernier lieu, comme cela est indiqué dans la note complémentaire adressé à l'Autorité Administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et figurant au chapitre 3 de la pièce « Avis des Personnes Publiques Associées sur le projet de révision du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine », l'outil de modélisation multimodale utilisé induit :

- la probable tendance à la surestimation des déplacements réalisés en voiture du fait d'un certain nombre de facteurs non pris en compte dans le modèle (coût pour l'utilisateur, améliorations des itinéraires cyclables et cheminements piétons, nouveaux services de mobilité...),
- la probable tendance à la sous-estimation relative des volumes de trafic produit en heure creuse dans la situation fil de l'eau.

Les limites du modèle en la matière induisent par conséquent un biais dans la modélisation de la qualité de l'air qui a été menée par l'Oramip. En effet, cette modélisation a été menée à la suite de celle des déplacements, dans le cadre de l'évaluation environnementale du PDU, et sans retour d'expérience ou regard critique car utilisé pour la première fois en France dans le cadre du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine. Or la surestimation des déplacements réalisés en voiture et la sous-estimation relative des trafics en heure creuse et des déplacements modes doux aboutissent à des résultats présentant de faibles écarts sur les émissions de polluants estimés entre la situation modélisée PDU et la situation au fil de l'eau.

Au global, s'il était possible de modéliser plus fidèlement l'ensemble des actions du PDU, et ce sur une journée entière, l'impact favorable du PDU sur les émissions de polluants et gaz à effet de serre apparaîtrait certainement bien plus nettement.

A cet égard, il convient de souligner que cette modélisation présente un caractère innovant pour l'évaluation environnementale d'un Plan de Déplacements Urbains.

Enfin, la portée du projet de révision du PDU sur les émissions de polluants et de gaz à effet de serre va au-delà de 2020. En effet, une partie du report modal généré par un projet de transport public s'opère au-delà de sa première année de mise en service, notamment du fait du renouvellement de la population. La population peut intégrer le choix du mode dans sa mobilité résidentielle.

En dernier lieu, il convient de rappeler que le PDU n'est pas le seul outil qui apportera sa contribution à la réduction des polluants : le Schéma Régional Climat Air Energie, Le Plan de

Protection de l'Atmosphère révisé, les Plans Climat Energie Territoriaux devraient comprendre des mesures visant elles aussi à satisfaire les politiques de lutte contre le changement climatique et de réduction des émissions de GES.

Ces éléments sont décrits dans une note produite par le SMTC et transmise à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, à laquelle cette autorité a répondu en indiquant que les précisions détaillées portant sur les outils et méthodes de modélisation, ainsi que sur les résultats escomptés, constituaient un éclairage positif et nécessaire pour une meilleure information du public et des décideurs. Ces deux pièces figurent au dossier d'enquête publique, la première en pièce « Avis des personnes publiques associées sur le projet de révision du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine – chapitre 3 », la deuxième en pièce « Complément – chapitre 3 ».

Pour conclure sur cette demande de précision et complément d'information, nous rappellerons que l'objet de l'enquête publique n'est pas de comparer les deux projets de révision du PDU, le premier n'ayant pu aboutir pour des raisons financières avec pour conséquence la mise en oeuvre d'une nouvelle procédure annulant de fait le projet de 2009. Par conséquent les observations d'une partie très avertie du public visant à comparer les deux projets de PDU successifs sont sans objet.

Thème 2 : Les projets de transport en commun en site propre

Précisions et compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête Publique :

Certaines contributions, individuelles ou collectives, ont proposé des tracés alternatifs au niveau de certains TCSP ou de bus, tandis que d'autres, plus complètes, concernent le développement d'autres mode de transport (fer, route, métro, ...) que ce mis en avant dans le projet et constituent, de ce fait, des contre-propositions. La commission d'enquête souhaite que vous apportiez à chaque contre-projet une réponse notamment sur les plans technique et économique (L'UNION, PIBRAC, TOULOUSE, VCSM ...)?

Réponse du maître d'ouvrage :

Dans le cadre des avis émis par le public lors de cette phase d'enquête publique, le SMTC en relève plusieurs qui font état de propositions alternatives ou complémentaires aux projets inscrits au projet de révision du PDU. Ont été relevé :

1/ Un tracé alternatif du TCSP Toulouse / Tournefeuille / Plaisance dans la traversée du faubourg de Lardenne dans Toulouse : l'itinéraire de base envisagé est positionné sur l'avenue de Lardenne afin de compléter le maillage du réseau structurant de transport urbain, ce TCSP s'inscrivant sur un axe historique de déplacement sur lequel circulent les actuelles lignes de bus 46 et 65. Néanmoins, différentes variantes seront étudiées dans le cadre des études préliminaires et présentées en phase de concertation au public. La version finale du PDU devrait être compléter et afficher les différentes variantes.

2/ Un tracé alternatif au BUN : le projet BUN a été enclenché en 2003 avec les premières études préliminaires. Deux phases de concertation ont été tenues par le Grand Toulouse et le SMTC, maîtres d'ouvrage du projet, et pas moins de 18 variantes issues du public et des associations locales ont été étudiées et analysées pour aboutir aux études d'Avant-Projet. La phase d'enquête publique est programmée à l'automne 2012. Le chapitre Etude d'impact du dossier d'enquête préalable à la DUP indiquera toutes les variantes étudiées et justifiera de la variante retenue.

3/ Une demande de passage à 52 m du métro ligne A : le passage à 52 m de la ligne A du métro figure dans le projet de révision du PDU, en fiche action 11. Ce projet est estimé à hauteur de 256 millions d'euros HT valeur 2008 et répond à deux enjeux : mettre aux normes la ligne A qui date de 1993 et répondre à l'augmentation de la clientèle, en perspective de la programmation de nouveaux projets urbains le long de cette ligne, dont notamment le projet Matabiau avec l'arrivée du TGV. Une première phase est d'ores et déjà engagée, ayant pour objectif la mise aux normes de la ligne en termes d'accessibilité et de sécurité incendie. Une nouvelle phase de programmation sera reconsidérée en 2014/2015 afin de fixer le calendrier du passage à 52 m et ses modalités de financement.

Il est à noter par ailleurs que le réseau structurant permettra de multiplier les alternatives au « passage obligé » par le métro, sur ses sections les plus chargées, pour se déplacer de périphérie à périphérie ou de faubourg à faubourg.

A titre d'exemple, de la même manière qu'il ne sera plus nécessaire en 2014 de passer par la ligne A pour se déplacer du Sud de Toulouse vers le CHU Purpan ou Blagnac, il ne sera plus nécessaire à l'horizon 2020 d'utiliser la ligne A pour se déplacer de la gare Matabiau à l'Hôtel du Département de la Haute-Garonne.

4/ Prolongement du métro A vers L'Union : le prolongement du réseau métro vers L'Union n'a pas fait l'objet d'études particulières. Les études de faisabilité des TCSP du BUN et de la RD 888 ont

justifié de la faisabilité d'un TCSP en mode bus, les bilans socio-économiques produits n'ayant jamais démontré et justifié de la nécessité et de l'utilité de faire un prolongement métro en direction de cette commune, qui bénéficie à ce jour d'une offre de service conséquente.

5/ Un nouveau franchissement de la Garonne, au Nord de l'agglomération : cf. éléments de réponse au thème 6.

6/ Réaliser la LUBE à l'horizon 2020 : La LUBE correspond à une infrastructure de desserte des territoires situés à l'Est de Balma, urbanisable à terme. Il n'existe pas à ce jour de programmation précise de cette voirie, qui devra selon les termes du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine être multimodale et accueillir un TCSP afin d'autoriser l'ouverture à l'urbanisation des territoires qu'elle traverse.

Le SMTC ne dispose d'aucun éléments techniques et économiques sur ce projet et aucun gestionnaires de voiries ne lui a signifié à l'horizon 2020 sa programmation.

7/ Tracé routier de la VCSM : le tracé routier de la VCSM tel qu'inscrit au PDU a été fourni par le Conseil Général de la Haute-Garonne, sur la base des études menées à ce jour et des emplacements réservés figurant aux PLU des communes concernées. Ce n'est pas au PDU de fixer dans le détail le tracé de cette voirie, mais bien au maître d'ouvrage dans le cadre des études techniques et procédures administratives de concertation et d'enquête publique. Le SMTC ne dispose d'aucuns éléments techniques et économiques sur ce projet figurant à l'horizon 2020 du PDU.

8/ La création d'une seconde rocade : quelques avis proposent la création d'une seconde rocade pour résoudre les problèmes de circulation automobile. Dans le cadre des projets transmis au SMTC par les différents gestionnaires de voiries, aucun n'a signifié un tel projet à l'horizon 2020 du PDU. Ce type de projet ne figure d'ailleurs pas au SCoT approuvé de la Grande Agglomération Toulousaine le 16 mars 2012. En dernier point, il est rappelé au chapitre 2 du PDU, dans le tableau page 55, l'abandon du projet de grand contournement autoroutier de Toulouse, la Commission particulière du Débat Public a rendu compte en 2008 des arguments échangés pendant le débat public, à la suite duquel le maître d'ouvrage a abandonné le projet car jugé non compatible avec les orientations des dispositifs du Grenelle de l'Environnement.

En dehors des études de faisabilités et d'utilité de ce grand contournement, il n'existe aucune autre étude de rocade supplémentaire à celle du périphérique existant.

9/ La création de nouvelles haltes ferroviaires : Astrium, L'Union, Pibrac. Les demandes de création de haltes supplémentaires ont déjà été formulées lors des phases précédentes de consultation des Personnes Publiques Associées et de Concertation Publiques. Le SMTC a transmis à la région Midi-Pyrénées, Autorité Organisatrice des Transports ferroviaires et routiers régionaux pour éléments de réponse. La Région Midi-Pyrénées a signifié au SMTC le fait que « la création de ces nouvelles haltes n'était pas inscrite dans les différentes programmes Plan rail et CPER 2006/2013 en cours. Ces projets doivent prendre en considération la capacité de l'infrastructure actuelle et/ou évaluer la nature et les coûts d'aménagements à engager pour insérer la desserte de nouvelles haltes dans le système ferroviaire. Ainsi, l'opportunité d'étudier ces nouvelles haltes pourrait émerger dans le cadre d'études prospectives à venir sur la desserte ferroviaire à l'échelle de l'agglomération toulousaine ».

10/ Une demande de tracé par le Nord de la Déviation de Saint-Orens : le tracé routier de la VCSM tel qu'inscrit au PDU a été fourni par le Conseil Général de la Haute-Garonne, sur la base des études menées à ce jour et des emplacements réservés figurant aux PLU des communes concernées. Ce n'est pas au PDU de fixer dans le détail le tracé de cette voirie, mais bien au maître d'ouvrage dans le cadre des études techniques et procédures administratives de concertation et d'enquête publique. Le SMTC ne dispose d'aucun élément technique et économique sur un tracé Nord de cette déviation.

11/ L'abandon des prolongements de tramway et leur remplacement par des BHNS : le prolongement du réseau tramway à l'horizon 2015 concerne les projets Garonne, en travaux, Envol, en phase d'enquête Publique, et T1 Nord, en phase avec la desserte du futur Parc des Expositions. Leur remplacement par des projets BHNS est difficilement envisageable, au vu de l'avancement des procédures techniques et administratives de ces trois projets. Cela affecterait également l'attractivité du réseau tramway, car non relié au centre-ville et à la ligne B et ne desservant pas non plus deux zones majeurs d'intérêt métropolitain : la zone aéroportuaire et le futur Parc des Expositions.

Par ailleurs, sur le fond, la question du mode (BHNS ou tramway) doit se poser plutôt en ligne complète (de l'ordre d'une dizaine de kilomètres) que sur des prolongements de quelques kilomètres, afin d'éviter de multiplier les correspondances (ou ruptures de charges).

A titre d'exemple, le projet de tramway Garonne vise précisément à prolonger la ligne existante de tramway T1 jusqu'au métro ligne B, de manière à éviter le passage obligé par la ligne A, avec deux correspondances.

12/ Une demande de TCSP pour la desserte des quartiers de Bonheure – Guilhemery – Moscou : ces trois quartiers sont situés dans la partie Est de Toulouse. Ils sont encadrés par plusieurs TCSP : la ligne A du métro, le projet de TCSP RD 2 sur l'avenue de Saint-Exupéry, le projet Canal. Si aucun TCSP ne traverse ce territoire, il n'est en pas moins oublié : les lignes de bus 16, 22 et 23 assurent une desserte vers le réseau métro A et B, les lignes de bus 51 et 37 permettant des déplacements transversaux et étant également en connexion avec le réseau métro A et B. En outre, l'évolution en 2013 de la ligne 16 en ligne Chronobus améliorera davantage encore l'efficacité de cette ligne, première ligne du réseau bus de l'agglomération avec plus de 125 courses par jour et un cadencement de 5/10 minutes en heures de pointe, et qui connaît chaque jour plus de 16 000 validations.

13/ Une étude pour une troisième ligne de métro : cette étude a été présentée par son auteur au SMTC. Le travail réalisé est tout à fait impressionnant par la quantité d'information traitée et par son apparente rigueur, mais certaines affirmations posent question, et nous amènent à en contester les conclusions.

Fréquentation et recettes :

- Le chiffrage de la fréquentation est basé sur les déplacements générés par le potentiel P+E+E (population, emploi, étudiant) autour de l'ensemble des stations de la ligne, auquel sont ajoutés les déplacements apportés par les gros générateurs de flux (universités, gares, correspondances métro, centre commercial).
- Ceci revient à compter plusieurs fois les mêmes choses : l'actif en emploi qui est à la fois « P » et « E » sur la nouvelle ligne, le voyageur généré par la gare ou la station métro et qui rejoint son emploi ou son domicile sur la ligne, l'étudiant qui est compté à la fois comme « P » et comme « E » sur son lieu de résidence.
- Le risque de surestimation existe. D'ailleurs, la 3^{ème} ligne ressort avec un V/K de 10,6 contre 13,6 pour la ligne A et 10,8 pour la ligne B, alors qu'elle a une longueur commerciale de 21,1 km contre 11,8 et 15,5 pour les lignes A et B : il serait étonnant qu'une telle longueur de ligne ne se traduise pas par un V/K nettement plus dégradé (comme c'est le cas à Lille). Il faudrait tester cette méthode d'estimation sur la ligne B pour en vérifier la pertinence.
- De surcroît, il applique les mêmes parts de marché TC quelque soit la position de la zone concernée par rapport à la ligne ou au réseau. Enfin, il affecte cette fréquentation à la seule ligne de métro alors que ces déplacements peuvent être affectés à d'autres lignes du réseau.

Dans tous les cas, on a confirmation que le métro est un investissement à rendement (fréquentation/ coût d'investissement) décroissant.

Concernant les recettes, il y a une erreur de raisonnement sur les recettes générées : en effet, l'auteur chiffre les recettes correspondant à la totalité des validations de la ligne, soit 29,9 M€ (après division par le taux de correspondance et multiplication par une recette moyenne au déplacement de 0,6 €), auxquelles s'ajouteraient les recettes des validations générées sur les autres lignes via les correspondances (7,1 M€) ; or, selon les hypothèses mêmes de l'étude (p.94), seuls 30,1 M déplacements seraient véritablement nouveaux. Si on leur applique 0,6 € par déplacement, on ne trouve que 18,1 M€ de recettes nouvelles rattachables à la 3^{ème} ligne et, en y ajoutant les recettes rattachables au reste du réseau via les correspondances, on trouve un total de 25,1 M€ de recettes nouvelles (ce qui fait un R/D marginal de 53% et pas 88%, avec des hypothèses de fréquentation pourtant surestimée).

Financement :

Les montants figurant dans l'étude sont très contestables. Ainsi :

- Les 1,9 G€ de coût d'investissement estimatif de la troisième ligne de métro sont comparés aux 1,9 G€ d'investissements prévus au PDU sur la période 2011-2020, en oubliant de dire qu'une partie de ces 1,9 G€ correspond à des dépenses récurrentes de renouvellement de l'existant et des projets d'ores et déjà engagés (« coups partis »).
- Par ailleurs, l'étude suggère un financement sur 20 ans, représentant une dépense annuelle de 95 M€ : il s'agit donc de l'amortissement de l'emprunt (remboursement du capital). Il compare cette somme à la capacité d'investissement annuel (130 à 190 M€ mentionnés dans l'étude page 130). L'étude confond donc capacité d'investissement et amortissement annuel. A titre d'exemple, 1 milliard de nouveaux projets TC représenterait selon le même raisonnement un amortissement annuel de 50 millions d'Euros selon la même hypothèse (emprunt sur 20 ans). Il semble qu'il y ait donc là une erreur de raisonnement.
- Au-delà, la prospective financière montre que l'on ne peut aller au-delà de 1,9 milliards d'Euros : si une 3^{ème} ligne de métro est réalisée, plus aucun autre investissement ne peut être réalisé : les projets engagés les opérations de maintenance lourde de la ligne A, le renouvellement du parc bus, la création de nouveaux dépôts par exemple seraient stoppés.

Justification d'une troisième ligne

Les lignes A et B représentent actuellement 27,5 km d'infrastructures. Le réseau sera porté à 33 km avec le PLB. M. Lafage énonce l'idée selon laquelle le développement de la métropole toulousaine justifie une 3^{ème} ligne de métro, qui porterait ce linéaire à près de 50 km. Les références citées dans l'étude sont :

- Introduction « La ville Rose dépassera Lyon d'ici quelques années pour devenir l'une des grandes métropoles européennes, tant par sa démographie que par son dynamisme »
- Conclusion « c'est bel et bien le métro qui apparaît avec force comme la solution la plus opportune, cohérente et ambitieuse »

Ces affirmations sont séduisantes mais peuvent renvoyer à l'idée selon laquelle le métro correspond aux grandes agglomérations européennes.

Il ne s'agit pas ici d'aller contre l'idée que le VAL a été nécessaire pour Toulouse, ni contre l'idée selon laquelle Toulouse a vocation à devenir une grande agglomération européenne, mais de relativiser ces arguments.

- Démographie

La métropole toulousaine ne se situe pas encore démographiquement parlant dans la catégorie des aires urbaines de 1,4 millions à 2 millions d'habitant dans lequel on trouve actuellement Marseille-Aix, Lyon, Porto, Munich, Leeds, Budapest, Varsovie, Vienne, Hambourg, Bruxelles, Bucarest, Cologne, Rotterdam, Manchester, Birmingham, Francfort, Valence, etc.

Les aires urbaines autour du million d'habitants sont, outre Toulouse : Lille, Dublin, Amsterdam, Nuremberg, Nice, Anvers, Lodz, Newcastle, Palerme, Bordeaux, Valence, ...

En revanche, un classement des villes européennes établi en 2003 par l'Université de Montpellier (GIP Reclus) à partir de critères de rayonnement classe Toulouse au-dessus de son classement démographique : 28^{ème} rang en Europe au lieu de 44^{ème} rang par la population.

Toulouse n'atteindra pas à court ni à moyen terme la catégorie des 20 agglomérations européennes, bon nombre d'entre elles étant également en croissance démographique, y compris Lyon. Ainsi, le Scot de Lyon prévoit 300 000 habitants supplémentaires d'ici 2030, comme le Scot toulousain.

- Métros et tramways dans les grandes agglomérations européennes

Bon nombre de grandes agglomérations européennes :

- soit n'ont pas de métro,
- soit disposent d'un réseau tramway dont une partie est enterrée,
- soit bénéficient d'un réseau structurant composé de quelques dizaines de km métro et d'un réseau tramway.

Ainsi, Zurich, qui n'a pas de métro, est l'une des agglomérations européennes où la part de marché des transports publics est particulièrement élevée. On peut citer également Dublin, Newcastle, Séville, Anvers qui n'ont pas de métro ni de tramway enterré.

Francfort, agglomération de plus de 2 000 000 d'habitants, dispose d'un tramway fonctionnant en surface en périphérie et en souterrain dans le centre. Ainsi, on compte 27 stations souterraines contre 37 pour Toulouse.

On peut citer également dans la même catégorie :

- Stuttgart (1 300 000 habitants) : 24 km enterrés
- Porto (1 500 000 habitants) : 87 km enterrés.
- Valence (1 400 000 habitants) : 19 km enterrés
- Düsseldorf (600 000 habitants – agglomération de 8 000 000 d'habitants) : 87 Km de réseau métro dont 20 Kms en tunnel et 11 stations enterrées.

Parmi les agglomérations dotées de quelques dizaines de km de métro, on peut citer :

- Lyon: 31 km (contre 27,5 km actuellement à Toulouse)
- Lille (45 km), mais ayant une fréquentation identique au métro toulousain pour un linéaire bien supérieur
- Manchester (2 200 000 habitants) : 37 km
- Turin (1 300 000 habitants) : 13,2 km.
- Copenhague (1 974 000 habitants) : 20 km, 22 stations.
- Palerme (720 000 habitants) : 4 km, 4 stations.

Ainsi, en nombre de linéaire de métro proprement dit (en excluant donc les parties sur voirie des métros légers allemands, portugais et espagnols), Toulouse est relativement aux autres agglomérations très bien servie en kilomètre de métro par habitant.

En revanche, Toulouse est nettement en deçà des grandes agglomérations européennes et mondiales en termes de densité : de l'ordre de 10 habitants/hectare pour la métropole toulousaine, contre 20 à 100 habitants/hectare pour les agglomérations européennes. Une étude du Laboratoire d'Economie des Transports (2003) réalisée à partir de la base UITP montrait que part de marché TC et densité étaient fortement corrélées. Ainsi, les parts de marché supérieures à 30% se situent les agglomérations comptant au moins 40 habitants/hectare.

Pour conclure

- Le PDU prévoit +380 000 voyages par jour entre 2010 et 2020, soit l'équivalent du trafic cumulé de la ligne A et de la ligne B. La pertinence du choix du maillage par des lignes à haut niveau de service de surface est étayée par la forte croissance de la fréquentation du réseau de surface (+15% en 2011 par rapport à 2010) : la demande de transport n'est pas orientée sur un seul corridor de déplacements.
- M. Lafage indique que cette ligne de métro assurerait un maillage en desservant des communes de périphérie (Blagnac et Labège) alors que les projets de tramway sont circonscrits dans Toulouse. Le réseau de lignes à haut niveau de service et de lignes structurantes desservirait directement un nombre bien plus important de communes : Labège, Blagnac, mais aussi Portet, St Orens, Tournefeuille, Launaguet, Cugnaux, Colomiers (Airbus), etc. Par ailleurs, le maillage s'appuie sur la ceinture du centre ville qui permet de réduire les correspondances de périphérie à périphérie. Exemples : ligne B – Canceropole, St Orens- Purpan, Blagnac- Matabiau...
- Toulouse peut devenir une grande agglomération européenne même sans étendre son réseau métro : les exemples sont nombreux en Europe, y compris dans des agglomérations plus denses que Toulouse.
- Un enjeu important du SCoT et du PDU est précisément la densification du territoire sur plusieurs corridors et non sur le seul corridor d'une ligne de métro.

L'étude complémentaire réalisée par Mr Lafage, suite aux échanges avec les services du SMTc, met en avant la nécessité de ce maillage.

Pour conclure sur ces précisions et compléments d'information relatifs aux propositions de tracés alternatifs, nous constatons après analyse que ces dernières ne sont en fait que des solutions de choix ponctuels. Ces propositions du public ont déjà été ou seront prises en compte dans le cadre des études de faisabilités de chaque projet de TCSP inscrit au PDU, en cohérence avec les objectifs de maillage et de constitution du réseau structurant métropolitain. Nous rappellerons que le PDU n'a pour objet que de fixer les principes régissant l'organisation des transports, il n'est pas un document d'urbanisme et ne fixe que des orientations fonctionnelles. Ainsi, les axes de TCSP qui figurent sur les cartes constituent des orientations, pour lesquelles les itinéraires seront précisés dans le cadre des études pré-opérationnelles de chaque projet.

Précisions et compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête Publique :
Le projet de PDU évoque la mise à quatre voies de la ligne de chemin de fer PARIS-TOULOUSE. Ce projet devrait arriver à l'enquête sous peu (cf la dépêche), crée un cadencement à 15 mn entre SAINT JORY et la gare MATABIAU assurant aux usagers un maillage avec deux lignes de métro. Parallèlement, le PDU prévoit l'installation d'un TCSP sur la RD 820 suivra celui du train à moins de

100 m sur une grande partie du tracé. La commission souhaiterait que vous lui indiquiez les motivations qui vous ont conduit à retenir ces deux projets, apparemment concurrentiels ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Au PDU approuvé en 2001 figuraient déjà les deux opérations citées :

- le TCSP RD 820 Nord, au titre du développement du réseau de surface et en accompagnement à la ligne B du métro, elle aussi à l'époque inscrite au PDU,
- l'amélioration des cadencements sur l'étoile ferroviaire, dont l'axe Nord Toulouse – St Jory, même si le PDU fixait à l'époque trois axes prioritaires : la ligne C Arènes / Colomiers, la ligne D Toulouse / Muret et la ligne F Toulouse / Escalquens.

En ce qui concerne le TCSP RD 820 Nord, les premières études de faisabilité ont été menées en 2003, en même temps que celles liées au projet BUN, et ont intégré la dimension ferroviaire. Pour autant, ces études de faisabilité n'ont pas été poursuivies en raison de l'absence de projets urbains structurants et de la priorité donnée au projet BUN.

Le bilan du PDU approuvé en 2001, et qui figure à partir de la page 31 du projet de révision du PDU au chapitre « Où en est-on aujourd'hui », témoigne que les études ont été enclenchées pour ce TCSP mais que l'amélioration du cadencement ferroviaire n'a pas été mise en œuvre (cf. carte page 44 et tableau page 47 colonne de gauche). Ces indications figurent également dans la pièce annexe 1 du dossier d'enquête publique du PDU « Observatoire du PDU de l'agglomération toulousaine approuvé en 2001 – Evaluation 2011/2007 – Synthèse – Mai 2009 ».

Dans le cadre de la révision du PDU, cet axe a été repris en lien avec des études de développement urbain et économique portées par le Grand Toulouse. C'est pour cette raison que ce projet reste affiché au projet de révision du PDU, dans la fiche action « 9 - Orientation 2020 » précisant que la réalisation des TCSP se fera en cohérence avec les projets urbains.

En parallèle, dans le cadre des études préalables liées à la construction de la LGV Paris / Bordeaux / Toulouse, les collectivités territoriales ont été associées par la Région Midi-Pyrénées et RFF aux réflexions sur les perspectives de mise à 4 voies du tronçon Saint-Jory / Matabiau, permettant la circulation des TGV mais aussi l'amélioration des cadencements des TER entre Montauban et Toulouse-Matabiau. Cette perspective d'amélioration de la desserte ferroviaire représente une opportunité pour le Nord Toulousain et figure par conséquent dans la fiche action « 14 - Développer l'usage du ferroviaire » du chapitre 4 Les fiches actions. Dans ce cadre, la Région Midi-Pyrénées (et RFF) et le SMTC devront mettre en œuvre un projet commun de pôle d'échanges au droit de la station de métro La Vache et de la halte ferroviaire existante Route de Launaguet. Une réflexion d'ensemble sur le positionnement et l'aménagement des arrêts ferroviaires entre Toulouse et Castelnau d'Estretfonds sera également réalisée dans le cadre de ce projet.

Pour autant, l'amélioration de la desserte ferroviaire ne peut pas être considérée comme la seule et unique réponse, l'usage du ferroviaire pour les déplacements étant davantage pertinent pour de l'intercité que pour des déplacements de courtes distances.

Dans la description du projet d'organisation multimodale des déplacements, le PDU précise en page 80 :

« Un relais possible par le réseau ferroviaire

Dans certains cas, l'utilisation du train pourra conforter le réseau de transport en commun, notamment dans les territoires périphériques de la Ville Intense ou les gares et haltes ferroviaires sont susceptibles d'être un lieu de convergence des différents modes de transports urbains et interurbains, permettant depuis le réseau ferroviaire d'atteindre les services et emplois du cœur d'agglomération., »

Aussi, au delà du projet ferroviaire, un accompagnement devra être proposé simultanément à l'amélioration de la desserte ferroviaire :

- aménagement de parcs-relais au droit des différentes haltes,
- continuité des itinéraires cyclables et pédestres entre les zones urbanisées et les haltes ferroviaires,
- rabattement et connexion des lignes de bus sur ces haltes, la ligne ferroviaire traversant un tissu urbain essentiellement constitué de friches industrielles et d'activités économiques diverses, les zones d'habitation n'étant pas dans le périmètre de 600 m habituellement pris en compte pour définir la zone d'attractivité des TC.

La conclusion est donc la suivante :

- les deux projets ne sont pas à mettre en concurrence, mais plutôt à considérer comme complémentaires, la desserte ferroviaire étant à considérer comme un moyen d'interconnexion efficace au réseau métro depuis le périurbain, le TCSP bus étant à considérer comme une desserte plus fine des territoires économiques et pouvant générer une urbanisation moins contrainte. Ce cas de figure se présente dans d'autres secteurs de l'agglomération :
 - dans l'Ouest Toulousain avec la desserte périurbaine sur l'axe Toulouse / L'Isle Jourdain et la desserte urbaine avec d'une part la ligne C et, d'autre part, les lignes 63 et 64 qui vont évoluer respectivement en TCSP des Ramassiers et Chronobus, avec des connexions sur le réseau ferroviaire,
 - dans le Sud-Ouest Toulousain avec la desserte périurbaine Toulouse / Muret / Boussens et la desserte urbaine avec le TCSP Oncopôle / gare de Portet-sur-Garonne,
 - dans le Sud-Est Toulousain avec la desserte périurbaine Toulouse / Villefranche de Lauragais et la desserte urbaine avec d'une part le PLB et, d'autre part, le TCSP RD 16 en direction de Labège et d'Escalquens,
- les études de faisabilité du TCSP datant de 2003, elles seront à reprendre dans leur intégralité, en prenant en compte d'une part l'amélioration du cadencement ferroviaire et, d'autre part, la réalisation du TCSP BUN. De fait, le TCSP pourrait avoir de nouveaux objectifs de desserte et de contribution au réaménagement qualitatif de la RD 820 Nord, en qualité d'entrée de ville, et être utilisé par plusieurs lignes de bus desservant les bassins d'habitations des communes du Nord, avec des connexions au réseau ferroviaire aux niveaux des haltes bénéficiant d'un haut niveau de service (objectif à terme d'au moins un train toutes les 15 minutes aux heures de pointe sur les secteurs de proche banlieue).

Ces précisions et compléments d'information sont partagés par le SMTC et la Région Midi-Pyrénées.

Thème 3 : Les projets pour le métro

Précisions et compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête Publique :

Après que le projet de PDU ait été arrêté, et n'y figurant donc pas, une décision de principe a été prise de prolonger la ligne B du métro entre RAMONVILLE SAINT AGNE et LABEGE, par voie aérienne. Pouvez-vous nous confirmer que l'accord SICOVAL-TISSEO actant ce choix est bien définitif, et nous préciser l'échéance de sa réalisation, les contributeurs et l'impact qu'il aura sur le montant global des investissements du PDU ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet de PLB remonte au PDU approuvé en 2001, sous les termes suivants :

« Est retenu le principe d'une desserte de Labège-Innopole dans le prolongement de la ligne B au Sud-Est conformément aux décisions prises par le Ministre de l'Équipement le 18 mai 2000 sur la nécessaire amélioration des déplacements dans le Sud-Est toulousain. Cette option, demandera d'une part l'engagement immédiat d'études de faisabilité, de choix du système à retenir et de financement. Il conviendra, d'autre part de rechercher un processus qui, sans suspendre l'engagement des travaux de la ligne B, permettrait une fois les études nécessaires faites, d'engager les prolongements dans la continuité du tronçon d'ores et déjà arrêté sous réserve du respect des équilibres financiers du P.D.U. et de la compatibilité avec le S.D.A.T. »

Dans le cadre du présent projet de révision du PDU, il est indiqué en page 79, au chapitre Répondre aux enjeux de desserte TC des territoires :

« Un réseau métro pour les territoires les plus denses du cœur d'agglomération

Le métro a vocation à desservir les zones les plus densément urbanisées, les secteurs où l'on retrouve la plupart des principaux équipements de l'agglomération, les trois universités toulousaines et la majorité des cités d'habitat social. Ces zones correspondent au cœur d'agglomération tel que défini au SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.

A l'intersection de ces deux axes, le centre-ville est le lieu privilégié d'une forte densité résidentielle et d'une animation urbaine très attractive : environ 200 000 personnes et plus de 100 000 emplois ainsi que les principaux équipements sont directement desservis avec un haut niveau de service et une forte capacité.

A ce jour, s'il n'est pas envisagé de compléter les lignes A et B du réseau métro par de nouvelles créations de lignes, des projets de renforcement du réseau métro sont néanmoins à l'étude, afin de répondre à l'augmentation de la demande de déplacements vers certains territoires de fonctions métropolitaines (Quartier gare Matabiau, pôles d'emploi, dont Labège-Innopole notamment). »

En outre, la fiche action 9 Programmation TCSP 2015, en page 115 du PDU, programme la réalisation du TCSP Ramonville / Labège évolutif métro.

Cette fiche action est complétée par la fiche action 11 Préparer le renforcement et l'extension du réseau métro, en page 118 du PDU, précise :

- la poursuite des études de faisabilité du PLB,
- l'évolution en mode métro après la réalisation du TCSP bus Ramonville / Labège,
- l'accompagnement du projet par la mise en œuvre d'un contrat d'axe permettant de s'assurer de la cohérence urbanisme / déplacement,
- le coût du projet,
- les modalités d'une nouvelle phase de programmation.

Le projet de révision du PDU tel qu'arrêté le 24 janvier 2011 prévoit donc la réalisation du PLB en mode TCSP bus évolutif métro, sous réserve que le mode métro ne remette pas en cause

l'équilibre financier du PDU et la capacité de financement des nouveaux investissements par le SMTC. D'où la nécessité d'une clause de revoyure telle que prévue au chapitre 5 Mise en œuvre et suivi du PDU en page 178.

Aussi, par délibération du 11 juillet 2011, Tisséo-SMTC a intégré la possibilité de reconsidérer la faisabilité financière du projet Val fin 2011 : « Si l'apport d'un financement complémentaire par le SICOVAL était confirmé, le projet de bus pourrait être abandonné au profit du projet Val directement auquel cas ce dernier serait susceptible d'être mis en service avant 2020. »

Il convient de bien noter que cette délibération introduit un principe nouveau : l'individualisation du financement d'une infrastructure nouvelle de transport, au sein de Tisséo-SMTC, par une participation financière spécifique de l'un de ses membres sur le territoire duquel l'infrastructure nouvelle est réalisée.

Le Sicoval a œuvré pour trouver les ressources destinées à assurer cette participation financière spécifique.

Le corollaire de ce principe est l'affectation des ressources nouvelles issues du territoire dudit membre pour contribuer au financement de cette infrastructure nouvelle sur son territoire, à commencer par les gains de taxe transport générés par l'activité des entreprises qui y sont implantées.

L'accord trouvé avec le SICOVAL est fondé sur les éléments suivants :

- Bouclage d'un plan prévisionnel de financement de l'infrastructure par Tisséo-SMTC et le SICOVAL qui apporteront respectivement :
 - de 133 M€ à 143M€ pour Tisséo-SMTC, montant prenant en compte la subvention d'ores et déjà accordée par le Conseil Général, par convention pour le financement du PDU conclu le 4 avril 2011,
 - de 133 M€ à 143 M€ pour le Sicoval,
 - le Sicoval apportera en outre une contribution supplémentaire de 75 M€ à 84 M€ soit le solde entre le coût prévisionnel du projet et les contributions apportées par Tisséo-SMTC et le Sicoval.

Etant précisé que ces montants sont basés sur les fourchettes hautes et basses du coût du PLB soit respectivement 341 M€ et 370 M€ hors matériel roulant déjà financé par ailleurs et hors maîtrise d'ouvrage restant à la charge de Tisséo-SMTC.

- L'imputation sur la part du SICOVAL, qui s'en trouvera diminuée d'autant, de toutes les subventions complémentaires dont pourrait bénéficier le projet, ainsi que du produit supplémentaire du versement transport généré par l'évolution des bases d'imposition sur le territoire du SICOVAL.

En conséquence du lancement en avance de phase du prolongement de la ligne B :

- le SICOVAL s'engage à reconsidérer l'avis défavorable qu'il a rendu sur le projet de PDU.
- le présent accord ainsi que les délibérations de Tisséo-SMTC et du SICOVAL qui en approuvent la teneur seront versés au dossier soumis à enquête publique à partir du 30 janvier 2012 en vue d'une intégration au futur PDU approuvé.
- Tisséo-SMTC s'engage à lancer les études de maîtrise d'œuvre, ainsi que les procédures réglementaires préalables à la réalisation de l'ouvrage, en étroite concertation avec le SICOVAL, sur la base d'un prolongement direct de la ligne B du métro, sans phase « bus évolutif » préalable.

Le calendrier prévisionnel sera le suivant :

- 12 décembre 2011 : délibération du Comité Syndical de Tisséo-SMTC approuvant les conditions de prolongement de la ligne B.

- Janvier 2012 : délibération du Conseil Communautaire du SICOVAL approuvant les conditions de prolongement de la ligne B et donnant un nouvel avis sur le PDU.
- 30 janvier 2012 : ouverture de l'enquête publique du PDU.
- 2 février 2012 : délibération du Comité Syndical approuvant le dossier et les modalités de concertation tenant au projet de prolongement de ligne B du métro ainsi que l'organisation des études.

L'accord entre le Sicoval et le SMTC a donné lieu à la signature d'une convention approuvée par délibération du Comité Syndical du SMTC en date du 12 décembre 2011 et du Conseil Communautaire du Sicoval en date du 9 janvier 2012, intégrant un avis modificatif sur le PDU arrêté le 24 janvier 2011. Ces deux délibérations ainsi que la convention sont insérées en pièce « Complément » de la pièce « Avis des personnes publiques associées sur le projet de révision du plan de déplacements urbains de l'agglomération toulousaine » aux points 1 et 2.c.

Le calendrier des études a été tenu, la concertation publique sur le PLB ayant été organisée du 5 au 30 mars 2012.



Ces précisions et compléments d'information sont partagés par le SMTC et le Sicoval.

Thème 4 : Les projets de transports ferroviaires

Pas de demande de précisions et de compléments d'information

Thème 5 : Les projets de transport en commun intégrés à la circulation

Précisions et compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête Publique :

De nombreuses observations constatent la saturation des parkings prévus pour laisser son véhicule et prendre les transports en commun, principalement ceux du métro, du train ou du tramway. D'autres évoquent, voire contestent, les emplacements de ces parkings qui obligent à trop pénétrer en ville. Pourriez-vous apporter des précisions quant à leur éventuel développement (emplacements, capacités). Dans l'affirmative, les investissements en découlant ont-ils été intégrés dans les budgets d'investissement chiffrés dans le PDU ? Dans la négative, quelle justification donnez-vous au maintien de la situation de ces parkings en l'état ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Dans le cadre de l'analyse des avis émis lors de la phase d'enquête publique, le SMTC comptabilise 32 avis sur la politique d'intermodalité incluant l'aménagement des pôles d'échanges, des parcs relais et des stationnements vélo ainsi que la gouvernance avec les autres AOT.

En ce qui concerne plus particulièrement les parcs-relais, l'agglomération toulousaine dispose de plus de 9200 places de stationnement directement associées aux réseaux de transports, dont 2000 liées au réseau ferroviaire et 7200 liées au réseau Tisséo.

Les parcs relais du réseau Tisséo ont été développés dans le cadre du réseau métro. L'objectif initial était d'offrir aux automobilistes la possibilité de se rabattre au plus tôt sur le réseau métro, à partir du réseau routier rapide. C'est ainsi que les parcs-relais de balma-Gramont, Argoulets, Ramonville-Buchens et Basso-Cambo sont directement accessibles à partir de ce réseau routier capacitaire. D'ici 2015, celui de Borderouge sera également directement accessible depuis le périphérique, avec le nouvel échangeur 13 de Borderouge.

Pour ce qui est des parcs-relais des Arènes, de Jolimont et de La Vache, il faut prendre en compte les explications suivantes :

- le parc-relais des Arènes a été aménagé à son emplacement actuel en raison de l'interconnexion ligne A / Ligne C. Sa capacité initiale a été réduite de 200 places en 2010 dans le cadre des travaux d'aménagement de la ligne de tramway T1.
- Le parc-relais de Jolimont a été aménagé à l'époque où la ligne A y effectuait son terminus. Depuis le prolongement de la ligne A et l'ouverture de deux nouveaux parcs-relais, le parc-relais de Jolimont connaît une saturation moindre et les conflits d'usage de stationnement dans les quartiers avoisinants ont disparu.
- Le parc-relais La Vache a été aménagé à son emplacement actuel en raison de la disponibilité foncière et de la perspective, déjà identifiée lors des études de la ligne B du métro, de créer un pôle d'échanges avec le réseau ferroviaire.

Ces parcs-relais ne sont pas remis en cause et ce service à l'usager des transports en commun sera donc maintenu. Certains parcs-relais doivent néanmoins faire l'objet d'aménagement :

- Borderouge, en raison de l'implantation d'un équipement public sur le foncier du P+R, obligeant l'acquisition d'emprises foncières supplémentaire pour maintenir le nombre de places de stationnement,
- La Vache, pour lequel le SMTC a demandé l'inscription d'un nouvel ER à destination de l'extension du nombre de places de stationnement.
- Basso Cambou, dans le cadre du réaménagement du pôle d'échanges et de projet de renouvellement urbain.

Quatre autres P+R ont été aménagés en lien avec les opérations tram T1 et TCSP Bus :

- le P+R Aéroconstellation, au terminus actuel de la ligne de Tram T1, selon la même logique retenue pour le métro,
- le P+R Ribaute et Collège de Quint-Fonsegrives, dans le cadre de l'opération TCSP Secteur Est, le premier étant situé au carrefour RD 826 / RD 1- et à la croisée des lignes de bus 83 et 77, le deuxième étant situé au terminus de la ligne 77, pour capter la clientèle des communes situées au-delà de Quint-Fonsegrives,
- le P+R de la Maladie, dans le cadre de l'opération TCSP RD 813, en terminus de la ligne 62 et en entrée d'agglomération, pour capter la clientèle des communes situées au delà de Castanet-Tolosan. Ce P+R est complété par une zone de stationnement « mutualisé » le long du TCSP RD 813 : utilisation partagée entre les besoins du TCSP et un équipement public de la commune d'Auzeville-Tolosane.

Si les P+R liés au réseau métro connaissent des problèmes de saturation, les P+R associés au tram et au bus en site propre présentent une fréquentation moindre qui s'explique par les points suivants :

- offre de service du réseau Tram et TCSP Bus inférieure à celle du métro,
- accessibilité routière à partir de voirie de moindre fréquentation que le périphérique,
- densité urbaine plus faible.

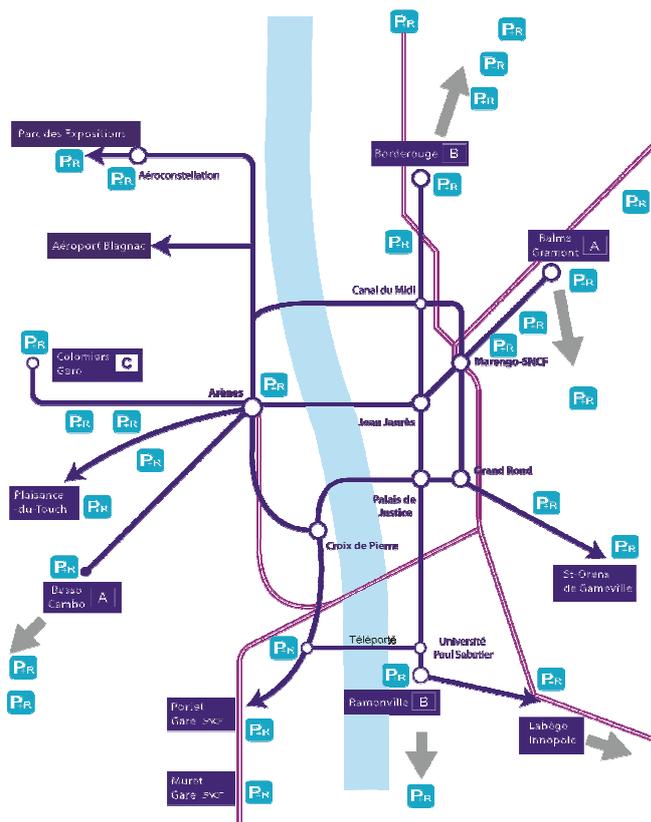
En termes de perspectives de développement de ces parcs-relais, il est prévu :

- une enveloppe de 15 millions d'euros (cf. tableau de la page 178 du projet de révision du PDU : 18 millions d'euros consacrés aux aménagements des parcs-relais et pôles d'échanges) pour l'extension des parcs-relais existants (de l'ordre de 1 000 places),
- un parc-relais d'environ 1 000 places au terminus du prolongement de la ligne B,
- la création de parcs-relais dans le cadre des autres opérations de TCSP (environ 2 000 places).

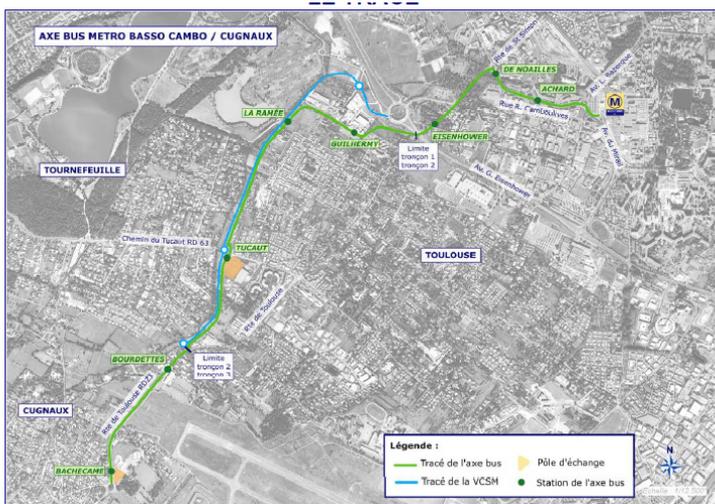
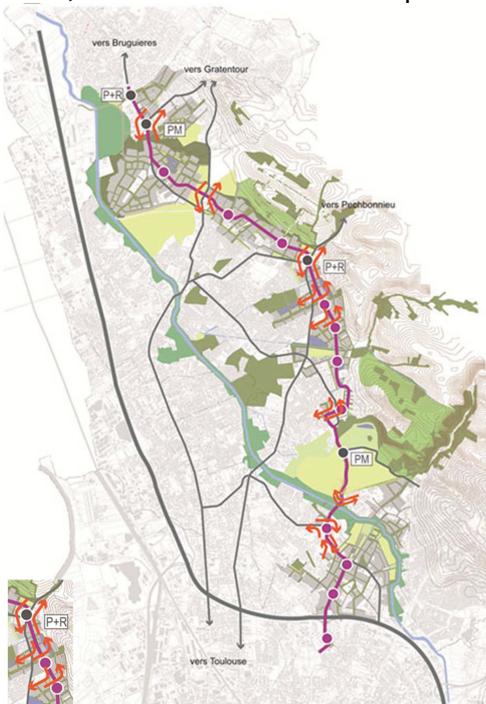
Soit un total de 4 000 places de stationnement supplémentaires.

Il est à souligner que ces parcs-relais devraient répondre à une autre logique d'implantation :

- mutualisation avec le besoin de stationnement d'équipements publics ou de petites centralités de quartiers,
- implantation en chapelet le long du TSCP, en terminus mais aussi au croisement d'axes routiers et de ligne de bus, en amont des zones de congestion,
- capacités de 50 à 100 places.



Ainsi, le TCSP de la VCSM disposera à terme de 2 P+R, celui du BUN de 4 P+R.



Chaque opération de TCSP déterminera les modalités de réalisation des P+R (localisation, capacité, usage).

Thème 6 : Les projets pour la voiture

Précisions et compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête Publique :

Certaines personnes ont manifesté leur crainte sur l'apparente réduction, à l'horizon du plan, des voies de circulation affectées à la voiture et l'absence d'informations précises permettant d'évaluer les incidences sur les capacités d'écoulement du trafic. Pour mieux appréhender cette réalité, la commission d'enquête souhaite que vous lui précisiez comment vont évoluer, aux échéances 2020 et 2030, le kilométrage des voies de circulation ouvertes à l'automobile sur le périmètre du PTU. Dans l'esprit de la commission ce kilométrage se comprend de la façon suivante : 1 km de voirie à deux voies de circulation dans chaque sens, la perte de 2 kms de voies de circulation. La commission souhaite connaître le détail des plus et des moins ;

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet de révision du PDU contient dans ses dispositions, jusqu'à l'horizon 2020 uniquement :

- D'une part le développement d'un réseau de surface de TCSP, tous modes confondus, correspondant à un linéaire de l'ordre de 110 kilomètres et qui viendra s'inscrire, hormis le Prolongement de la Ligne B (PLB) qui devrait se faire en ouvrage d'art aérien, sur l'espace public existant, avec la nécessité de partager cet espace entre modes, comme demandé par les orientations d'un PDU fixées par le Code des Transports (cf. article 1214-2). La circulation automobile sera maintenue sur ces axes support de TCSP, mais sa gestion se fera en tenant compte des autres modes seul le projet Canal devrait entraîner une diminution de l'espace affecté à la voiture, que cela soit en termes de voies de circulation ou de stationnement.

Soit de l'ordre de 105 kms de TCSP sans suppression de voies de circulation et 5 kms de TCSP avec suppression potentielle de suppression de voies de circulation (Projet Garonne).

- D'autre part le développement de nouvelles infrastructures routières, contribuant au réseau de maillage d'agglomération ou à l'achèvement du réseau structurant.

Pour ce deuxième point, les linéaires sont les suivants :

Action F32 Poursuivre la constitution du réseau de maillage d'agglomération :

- Partie routière de la LMSE : 2,8 kms de voirie nouvelle, 2x1 voie.
- Partie routière de la VCSM : 2,9 kms de voirie nouvelle, 2X1 voie.
- Partie routière du BUN : 13,5 kms de nouvelle voirie, 2X1 voie.
- Partie routière des Ramassiers : 2,6 kms de nouvelle voirie, 2X1 voie.
- Jonction Est : 1 kms de nouvelle voirie, 2X2 voies.
- Aménagement de l'Avenue Eisenhower : réaménagement de la voie existante.
- Déviation de Saint-Orens : 2,6 kms de nouvelle voirie, 2X1 voie.
- Liaison RD1 – RN 224 : 1 km de nouvelle voirie, 2X1 voie.
- Aménagement RD 37 : mise au gabarit de la voie existante.
- RD 924 : 8 kms de nouvelle voirie, 2X1 voie.
- RD 916 : Réaménagement à 2x2 voies sur 4 kms.

Action F33 Achever le réseau structurant d'agglomération :

- Mise à 2X3 voies du périphérique sur la section Raugeuil/Empalot : 4 kms dans chaque sens.
- Liaison RD 902 – Eurocentre : de l'ordre de 3 kms de voies nouvelles à 2X2 voies entre la RD 902 et la RD 64, de l'ordre de 2 kms de voies nouvelles à 2X1 voie entre la RD 64 et la

RD 2, puis mise au gabarit de la RD 2 et de l'ordre de 6,5 kms de voiries nouvelles entre Grenade et Eurocentre à 2X1 voie.

- Raccordement RD 813 / échangeur de Montgiscard / RD 16 : 1,8 kms de nouvelle voirie, 2X1 voie.

Soit de l'ordre de 55,7 kms d'infrastructures routières nouvelles, correspondant à l'équivalent de 127,4 kms de voies supplémentaires de circulation (cumul des deux sens et prise en considération des 2X3, 2X2 ou 2X1 voie) uniquement lié au réseau de maillage d'agglomération et au réseau structurant.

Ce calcul n'intègre donc pas la réalisation de voiries nouvelles liées à l'ouverture à l'urbanisation des nouveaux quartiers et pour lesquels le chiffrage du réseau viaire ne peut pas être précisé compte tenu du fait que ces programmes d'urbanisation ne sont pas tous connus à ce jour.

Toutefois, le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine prévoit l'ouverture à l'urbanisation de 927 Pixels, soit 8 343 hectares qu'il faudra desservir par un réseau routier. Sur la base d'un ratio moyen de 3,6 kms de voiries pour desservir 1 pixel (9 hectares), on peut estimer à 3 337 kms le réseau routier nécessaire à la desserte et l'accessibilité de ces nouveaux territoires.

A comparer au 110 kms de TCSP entraînant, sous réserve des modalités d'insertion du projet Garonne non définies à ce jour, la réaffectation à d'autres modes de déplacements de 10 kms de linéaire dédié à la voiture.

Précisions et compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête Publique :

Le projet prévu sur l'avenue de LARDENNE a suscité des inquiétudes aussi bien au niveau des associations de quartier, des commerçants et des utilisateurs de la voie. Pouvez-vous les rassurer, apporter plus de précisions afin que la commission soit en mesure de répondre à la problématique posée ;

Réponse du maître d'ouvrage :

Le projet de PDU propose à l'Ouest de l'Agglomération la réalisation d'un TCSP permettant de desservir cette zone, dans de bonnes conditions de temps de parcours et de régularité.

La croissance démographique et économique du secteur Ouest est une des plus importantes de l'agglomération et la nécessité de trouver une réponse aux besoins de déplacement a été identifiée. En outre, les niveaux de congestion routière, en particulier aux heures de pointe sont importants sur l'axe historique de la RD632, axe d'entrée dans Toulouse.

Il s'agit donc de compléter le dispositif de maillage du réseau structurant Tisséo en cours de réalisation sur le Grand Ouest Toulousain : le TCSP Oncopôle / Gare de Portet, le TCSP de la VCSM, le TCSP Toulouse / Tournefeuille / Plaisance-du-Touch, le TCSP de la Voie de Liaison des Ramassiers, la ligne C Gare des Arènes / gare de Colomiers, la ligne T1. ce maillage permettra à terme de proposer aux habitants une offre attractive de transports en commun, avec des lignes de bus circulant intégralement ou partiellement sur des sites propres, articulées sur des pôles d'échanges majeurs (Gare de Colomiers, Arènes, Basso Cambo) et connectées sur le réseau structurant métro – train – tramway.

Afin de s'inscrire dans le calendrier de programmation annoncé par le projet de révision du PDU, les études de faisabilité sur le tracé sont en cours et des études préliminaires seront rapidement engagées. Elles permettront d'aboutir à un programme d'opération et une enveloppe financière, qui seront votés par délibération du Comité Syndical du SMTC et signifieront l'enclenchement des démarches de consultation des collectivités et concertation du public.

Les contraintes de l'avenue de Lardenne sont bien identifiées et des solutions d'insertion seront recherchées en tenant compte :

- des contraintes foncières,
- des fonctions urbaines accueillies sur l'axe (commerces en particulier),
- du trafic sur l'axe.

Des ateliers associant les riverains, commerçants, associations seront diligentés à l'automne 2012 pour examiner précisément les possibilités d'insertion et rechercher des solutions de compromis. Les alternatives de tracé seront également examinées dans ce cadre.

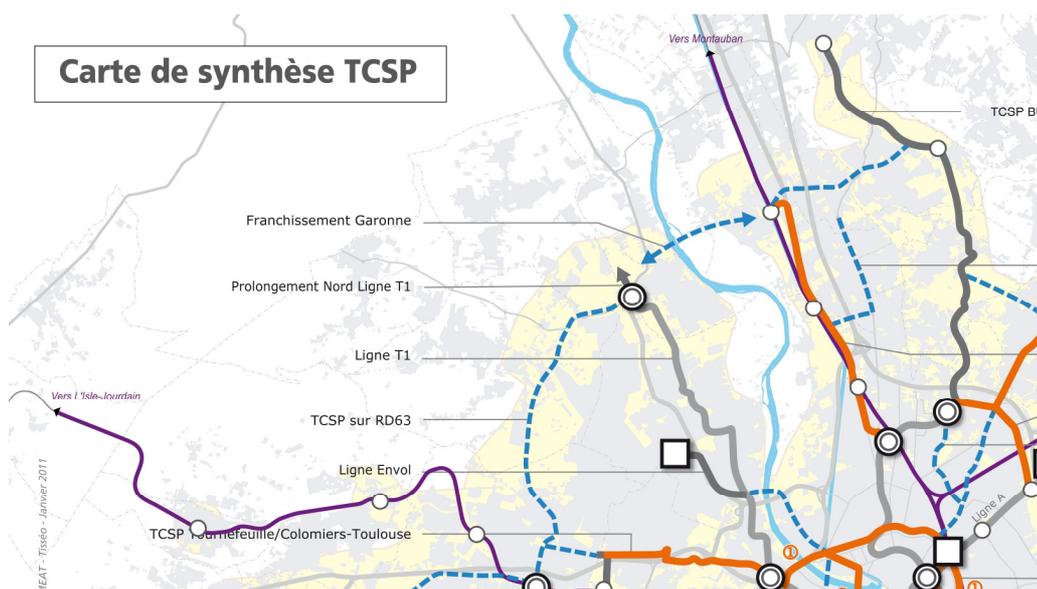
Précisions et compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête Publique :

Certaines observations demandent la réalisation d'un pont sur la GARONNE entre ceux existants à GAGNAC et BLAGNAC. Ce projet est-il d'actualité et, d'une manière générale, pouvez-vous apporter toute précision technique, économique ou autres sur ce sujet ancien, qui concerne les déplacements urbains transversaux ;

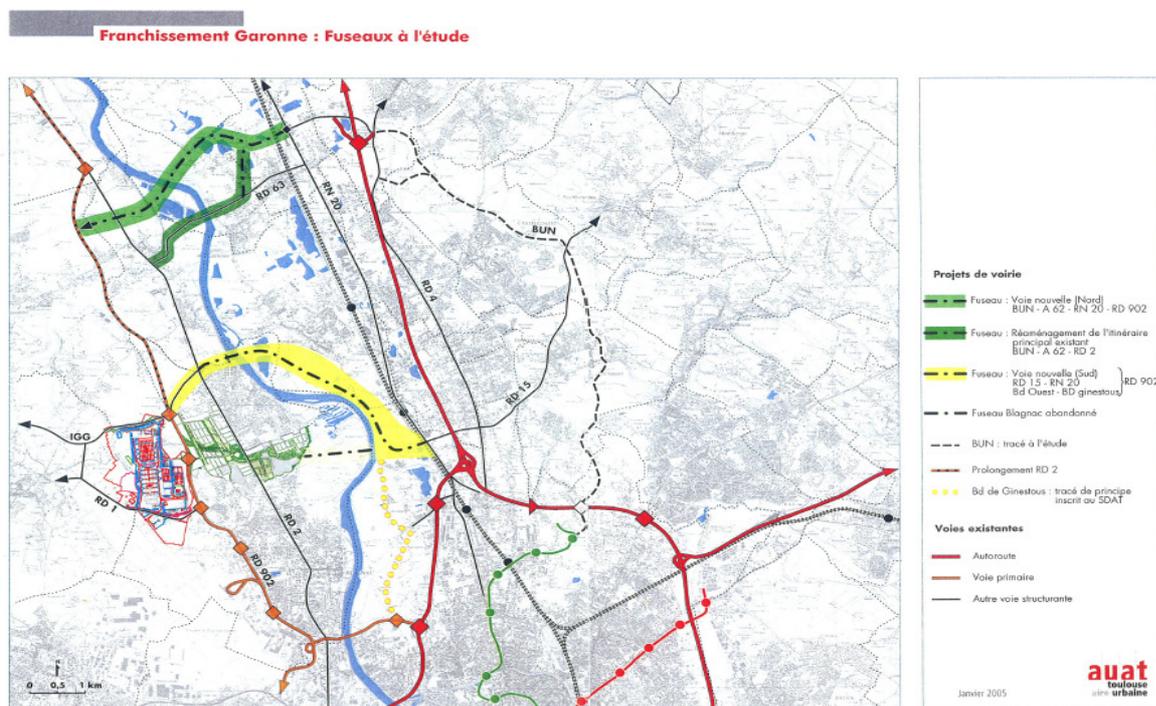
Réponse du maître d'ouvrage :

Au SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, un principe de franchissement est inscrit entre les ponts routiers existants à Gagnac-sur-Garonne et Blagnac. Pour autant, les gestionnaires de voiries n'ont pas signifiés au SMTC, dans le cadre du recueil des données programmatiques de réalisation de nouvelles voiries, un projet de franchissement de la Garonne au Nord de l'agglomération.

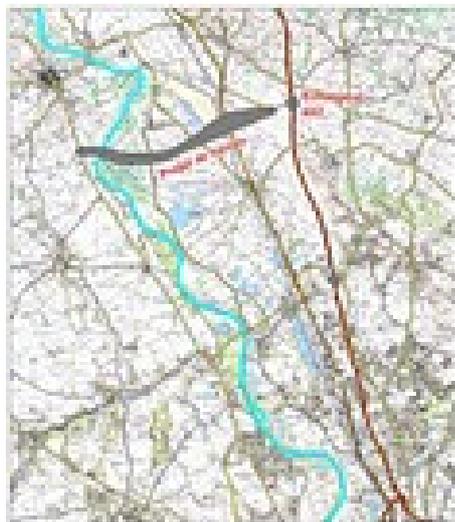
Il n'existe donc pas à l'horizon 2020, à la thématique « Maîtriser l'usage de la voiture » et aux actions 32 « Poursuivre la constitution du réseau de maillage d'agglomération » et 33 « Achever le réseau structurant d'agglomération » du projet de révision du PDU, l'affichage d'un tel projet, s'il s'agit d'une infrastructure liée à la circulation automobile. En effet, en respect du Volet Relier du SCoT, la carte de synthèse des TCSP en page 179 du projet de révision du PDU affiche à l'horizon SCoT 2020/2030 un maillage TCSP entre les pôles d'échanges d'Aéroconstellation et la halte ferroviaire de Fenouillet.



Pour autant, dans le cadre des études sur la desserte Nord-Ouest de l'agglomération, études partenariales menées entre l'Etat, le Grand Toulouse, le Département de la Haute-Garonne et le SMTC, la possibilité d'un nouveau franchissement de la Garonne a été étudié en considérant les points suivants : possibilité de raccordement aux voiries existantes, traversée des zones inondables, maillage du réseau TC, desserte des zones urbanisées existantes ou en projets. Cette possibilité reste à confirmer, en lien avec des réflexions liées aux projets urbains des territoires concernés.



Par contre, dans le cadre de la liaison RD 902 - Eurocentre (depuis le site du futur Parc des Expositions), il est projeté par le Département de la Haute-Garonne un nouveau franchissement de la Garonne, entre Merville et Grenade (hors périmètre PDU). Les études sont en cours dans le cadre du projet de liaison RD 902 – Eurocentre.



Ces précisions et compléments d'information sont partagés par le SMTC, la Communauté Urbaine du Grand Toulouse et le Département de la Haute-Garonne.

Thème 7 : Les projets pour les modes doux

Précisions et compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête Publique :

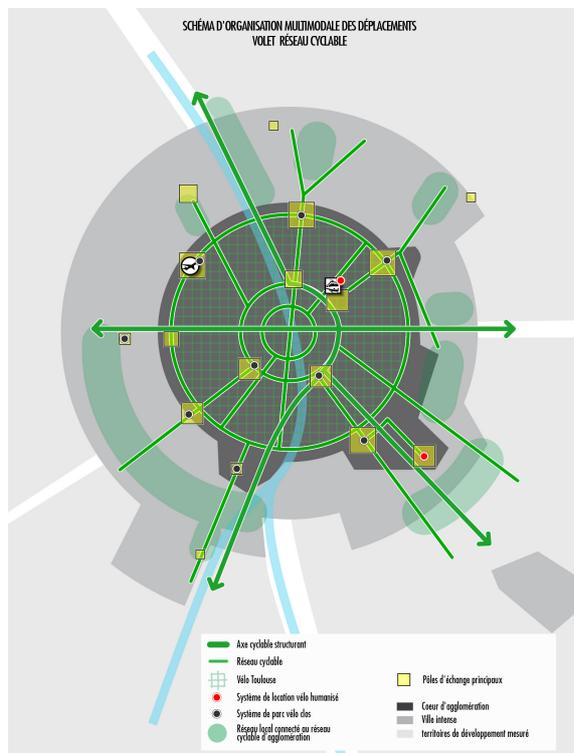
De nombreuses observations ont été déposées aussi bien par des particuliers que par les associations concernées proposant des projets de pistes cyclables non prévus au PDU tout en mettant en cause la sécurité et le confort (entretien) attendus de celles existantes. Pouvez-vous nous fournir des éléments de réponse à ces observations ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le Plan de Déplacements Urbains de la Grande Agglomération Toulousaine intègre dans ses orientations générales et son plan d'actions des dispositions visant à renforcer l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens.

La description du projet d'organisation multimodale des déplacements précise en page 73 :

- le développement **d'un maillage piétons-cycles** pour les déplacements de loisirs et les déplacements à courte distance ;
- et le déploiement d'un **mobilier urbain destiné aux piétons** (bancs, éclairage, espace public de qualité, trottoirs larges) **et aux cyclistes** (arceaux de stationnement vélo, stationnement vélo sécurisé au niveau des pôles d'échanges et des stations de TC, incitation à la prise en compte du stationnement vélo dans les espaces privés à usage d'habitation, de bureaux, ...)



Un schéma d'organisation en page 73 et le chapitre E – Favoriser la pratique de la marche et du vélo en page 84 précisent les grandes lignes de la politique à mettre en œuvre :

- concevoir un réseau cyclable sûr, continu et lisible à l'échelle de l'agglomération,
- faciliter et sécuriser le stationnement des vélos,
- complémentarité avec les autres modes, notamment les TC,

- encouragement à l'usage du vélo, par le déploiement de services aux cyclistes (locations de vélos, aides à l'achat ou sensibilisation à la pratique auprès des scolaires).

Ces principes se retrouvent dans la fiche action E 22 Conforter et développer un Schéma Directeur Cyclable d'agglomération. Il est précisé dans cette fiche action que les trois schémas directeurs du Grand Toulouse, du Muretain et du Sicoval, tel qu'ils ont été approuvés par ces trois intercommunalités, devront servir de base à la constitution du Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération (cf. plans vélos des intercommunalités en annexe 3).

En outre, le PDU prévoit la production et diffusion de chartes sur les modes doux (cf. fiche action E24), dont les objectifs sont de fixer un cadre de référence pour des aménagements cohérents et homogènes entre territoires.

Aussi, le projet de révision du PDU ne propose pas de projets précis en matière de réalisation de pistes cyclables, compte tenu de l'échelle territoriale importante, mais fixe la politique générale d'aménagement, que devront respecter, dès lors que le PDU sera approuvé, les collectivités en charge de l'aménagement des itinéraires cyclables :

- priorisation des réalisations affichées au Schéma Directeur,
- sécurisation des itinéraires,
- privilégier la continuité des itinéraires (notamment lorsqu'on passe d'une intercommunalité à une autre).
- homogénéisation des choix de matériaux et mobilier urbain de jalonnement à l'échelle de l'agglomération,
- connexion entre les territoires et vers les pôles d'échanges.

Les orientations de structuration du réseau cyclable affichées au PDU sont compatibles à celles du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine approuvé le 16 mars 2012, qui pour sa part fixe des prescriptions à prendre en compte au niveau des PLU (emplacement réservés, transparence des quartiers et projet immobilier de grande taille).

La réalisation de ces itinéraires cyclables sera incitée (subvention aux communes par le Département de la Haute-Garonne ou par les Intercommunalités) ou menée, comme cela se pratique actuellement par les trois collectivités citées et également par le SMTC dans le cadre de ces opérations de TCSP, en application des normes en vigueur et en concertation avec les associations d'usagers de ce mode et de quartiers concernés.

En dernier lieu, les avis des associations et des particuliers portant sur la thématique vélo et présentant un caractère précis de propositions seront transmis aux collectivités territoriales concernées.

Ces précisions et compléments d'information sont partagés par le SMTC, la Communauté Urbaine du Grand Toulouse et les Communautés d'Agglomération du Muretain et du Sicoval.

Thème 8 : La coordination des différents modes de transport

Pas de demande de précisions et de compléments d'information

Thème 9 : Les éléments économiques et financiers du PDU

Précisions et compléments d'information demandés par la Commission d'Enquête Publique :

L'approche financière et l'analyse du coût social au travers d'un compte déplacement, imposé par la loi SRU du 13 Décembre 2000, facilitent l'accès à la compréhension d'un PDU et permettent d'en apprécier sa cohérence. Pourriez-vous nous rappeler où il se trouve dans votre document et quelles sont les méthodologies retenues pour le formaliser ?

Cette remarque concerne aussi bien le thème 1 que le présent thème. La commission d'enquête l'a affectée à ce thème considérant que c'est par l'approche financière (coûts d'investissement et d'exploitation) que l'on peut apprécier au mieux la pertinence des choix effectués.

Réponse du maître d'ouvrage :

Dans le texte de l'article 28 de la loi 82-1153 dite LOTI du 30 décembre 1982, il été prévu que le PDU soit accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. Ce dispositif a été abrogé dans le cadre de la publication du Code des Transports, établi à la suite de deux ordonnances du 28 octobre 2010 et du 24 février 2011.

Toutefois, le projet de révision du PDU ayant été arrêté le 24 janvier 2011, le PDU contient en page 175 un chapitre 5 Mise en œuvre et suivi du PDU qui indique :

- les éléments financiers pour trois modes : les transports en commun, les voiries, les modes doux,
- le dispositif de suivi du PDU, dont la mise en œuvre d'un compte-déplacements.

Concernant le financement des transports en commun, il est précisé à ce chapitre :

- les modalités de financement des investissements relevant de la compétence du SMTC et les montants d'investissement consacrés par le Département de la Haute-Garonne et la Région Midi Pyrénées pour ce qui concerne le développement du réseau interurbain et du réseau ferroviaire régional,
- les modalités de couverture des coûts d'exploitation pour le réseau urbain Tisséo, à l'horizon 2020.

Ces données sur les coûts d'investissement et de couverture des coûts d'exploitation résultent de la conclusion d'une étude de prospective financière menée en 2009/2010, dans un contexte de début de crise économique et de contrainte forte sur les finances publiques locales, les collectivités membres du SMTC souhaitant en préalable à l'arrêt du projet de révision du PDU, s'assurer de la capacité du SMTC à assurer ces investissements nouveaux et à couvrir les coûts d'exploitation. Cela a donné lieu à une délibération du Comité Syndical du SMTC en date du 4 novembre 2011, figurant en pièce « Avis des personnes publiques associées sur le projet de révision du plan de déplacements urbains de l'agglomération toulousaine » au point 1.

En ce qui concerne le compte déplacement, il fait partie du dispositif de mise en œuvre et de suivi du PDU et reste donc à mettre en place. Ce point est indiqué en page 185 du PDU ainsi que dans le volet 5 « Suivi et évaluation » de l'Evaluation Environnementale du PDU, en page 2.

Les études préalables à la mise en œuvre de ce compte déplacements seront enclenchées en septembre et détermineront le contenu de ce compte-déplacements.

A titre d'information, le SMTC a été associé en 2009 à une étude menée par les services de la DREAL et portant sur l'analyse des coûts globaux logement – transport sur deux aires urbaines de la région Midi-Pyrénées. Cette étude avait notamment permis de mettre en avant :

- La dépense des ménages pour le transport

- Coût total
- Coût VP
- Coût TC
- Coût Multimodal
- Le budget temps
- La dépense des ménages pour le logement.

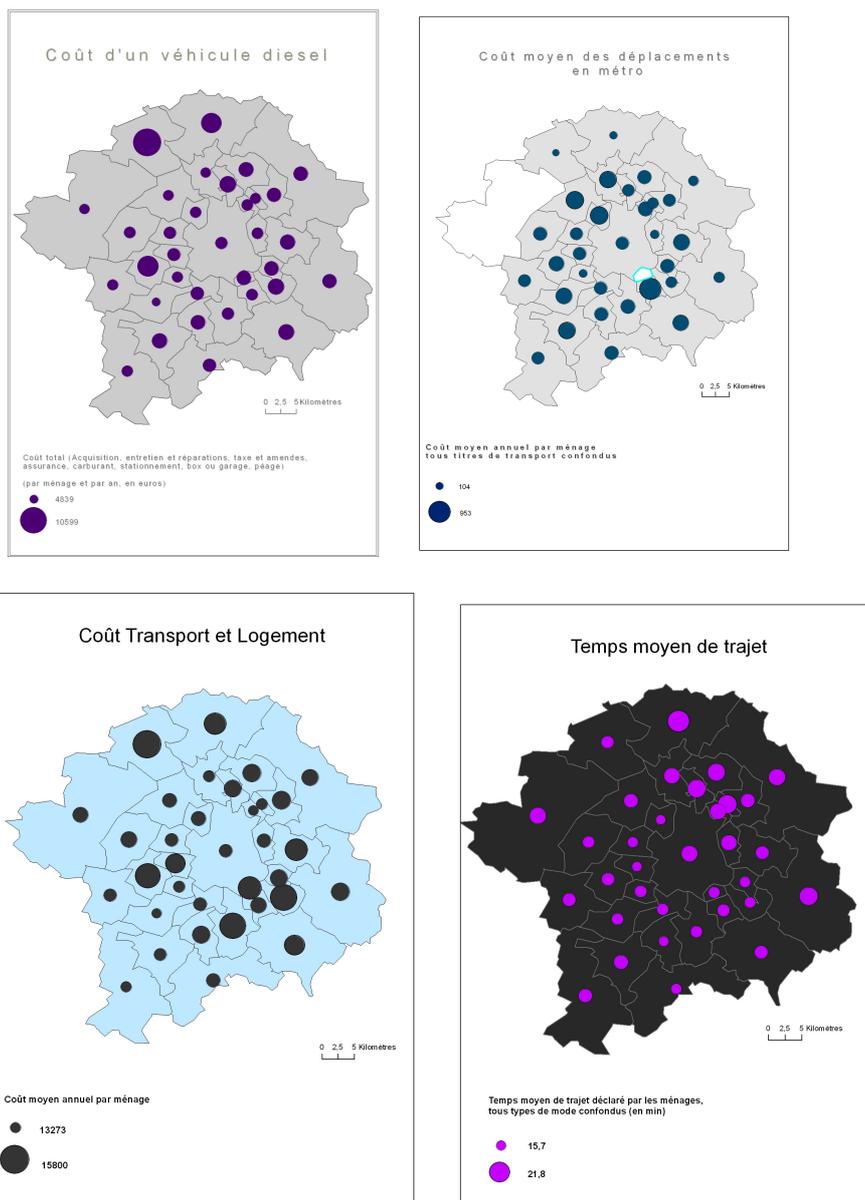
Tableau coût d'usage de la voiture

Grand Territoire	Trajet en voiture uniquement		Trajet multimodal	
	cout moyen voiture essence par jour	cout moyen voiture diesel par jour	cout moyen voiture essence par jour	cout moyen voiture diesel par jour
Toulouse	3 836,56 €	3 972,55 €	2 932 €	3 325 €
Périmètre 1996, hors Toulouse	4 057,93 €	4 107,30 €	2 658 €	3 088 €
Périmètre standard 2004, hors périmètre 1996	4 963,05 €	4 748,09 €	2 779 €	3 154 €

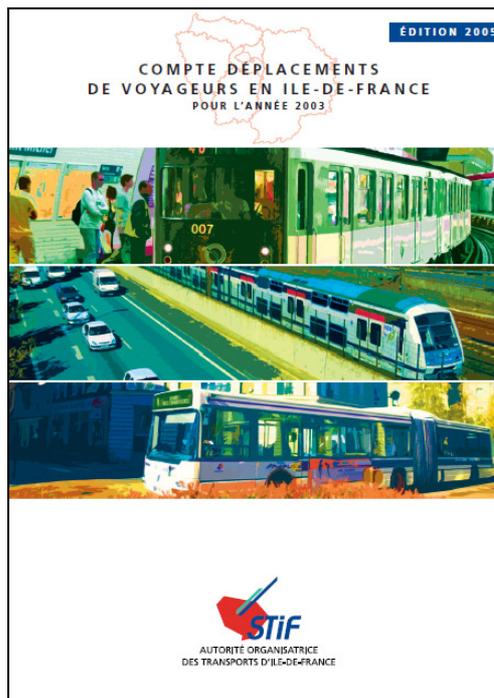
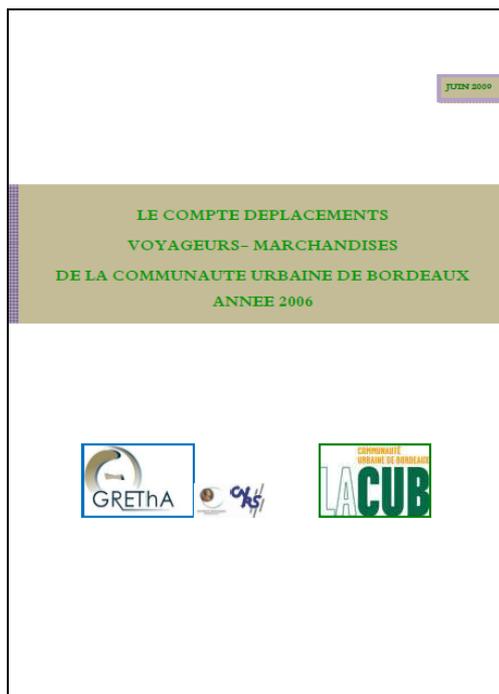
Tableaux coût d'usage des TC

Grand territoire	Cost moyen metro par ménage / ticket	Cost moyen metro par ménage / abonnement
Toulouse	714 €	410 €
Périmètre 1996, hors Toulouse	654 €	387 €
Périmètre standard 2004, hors périmètre 1996	357 €	206 €
Péirubain		

Grand territoire	Cost moyen Bus urbain par ménage / ticket	Cost moyen Bus urbain par ménage / abonnement
Toulouse	806 €	410 €
Périmètre 1996, hors Toulouse	755 €	432 €
Périmètre standard 2004, hors périmètre 1996	588 €	126 €
Péirubain		



En dernier lieu, le SMTC s'est déjà rapproché de la Communauté Urbaine de Bordeaux et du Syndicat des Transports de l'Île de France qui ont mis en place un compte-déplacements. Ces éléments pourront être utilement repris dans le cadre de l'élaboration du compte-déplacements de la Grande Agglomération Toulousaine.



Pour conclure, nous rappellerons que le PDU contient dans son chapitre 5 Mise en œuvre les modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient, même si ce dispositif a été abrogé dans le cadre de la publication du Code des Transports, établi à la suite de deux ordonnances du 28 octobre 2010 et du 24 février 2011 :

- les éléments financiers pour trois modes : les transports en commun, les voiries, les modes doux,
- le dispositif de suivi du PDU, dont la mise en œuvre d'un compte-déplacements.

Concernant le financement des transports en commun, il a été en outre précisé à ce chapitre :

- les modalités de financement des investissements relevant de la compétence du SMTC et les montants d'investissement consacrés par le Département de la Haute-Garonne et la Région Midi-Pyrénées pour ce qui concerne le développement du réseau interurbain et du réseau ferroviaire régional,
- les modalités de couverture des coûts d'exploitation pour le réseau urbain Tisséo, à l'horizon 2020.

Pour précision complémentaire, le tableau ci-dessous donne quelques indicateurs de recettes et de dépenses pour l'année 2011, avec un chiffre de 110 millions de déplacements sur le réseau Tisséo :

Dépenses d'exploitation	Recettes	Dont recettes trafic	Ratio recettes/dépenses	Recette déplacement par	Dépense par déplacement
189,7 M€	68,7 M€	64,3 M€	36,2%	0,59 euro	1,73 euro

La part des recettes de trafic dans le budget du SMTC se monte à 33%

Thème 10 : Divers

Pas de demande de précisions et de compléments d'information

Annexe 1: courrier de la Commission d'Enquête Publique

 <p>HERVÉ TEYCHÈNE ARCHITECTE D.P.L.G.</p>	<p><i>trussel</i> COURRIER N° 3804 ARRIVÉ LE</p>
	<p>- 4 MAI 2012</p> <p>BOURBONNAIN BOURBONNAIN D65/CAB</p>
<p>960, Route de TOULOUSE - 31620 CEPET - Tél: 05 61 09 54 65 - Port. 06 61 47 54 65 - Fax: 05 61 35 83 33 Courriel : corvette50th.herve@wanadoo.fr</p>	

CEPET, Le 2 MAI 2012

Monsieur le Président du SMTC
7, Esplanade Compans-Caffarelli
BP 11120
31011 TOULOUSE Cedex 6

Affaire : Enquête publique PDU
Grande Agglomération Toulousaine

Monsieur le Président,

En date du 24 JANVIER 2011 le Syndicat Mixte des Transports en Commun - SMTC - de l'Agglomération Toulousaine arrêta le nouveau projet de révision du Plan de Déplacements Urbains sur le territoire de la grande agglomération toulousaine autorisant l'engagement de nouvelles démarches de consultation des personnes publiques associées, d'évaluation environnementale, d'enquête publique.

Par arrêté en date du 3 JANVIER 2012 vous prescriviez l'ouverture de l'enquête publique portant sur le projet révisé du Plan de Déplacements Urbains de la Grande Agglomération Toulousaine.

Préalablement à cela, le Président du Tribunal Administratif de Toulouse, par ordonnance en date du 20 JANVIER 2011, avait nommé une commission d'enquête afin de conduire l'enquête publique.

Cette enquête publique s'est déroulée du Lundi 30 JANVIER 2012 au Vendredi 16 MARS 2012, soit pendant 47 jours et sur les 118 communes concernées par le territoire défini. En fin d'enquête, les registres d'enquête ont été clôturés par les maires des 118 communes concernées, vérifiés et récupérés par la commission d'enquête le Vendredi 6 AVRIL 2012.

119 registres ont été nécessaires pour recueillir l'expression du public ou des associations. Sur ces 119 registres, 91 n'ont reçu aucune contribution, tandis que 28 d'entre eux recueillent 88 requêtes, observations ou contre-propositions déposées individuellement ou collectivement.

... / ...

Enquête publique PDU Grande Agglomération Toulousaine – SMTC -

Membre d'une association agréée, le règlement des honoraires par chèque est accepté

En sus, un site internet avait été ouvert afin d'y recueillir les contributions du public ou des associations. La commission d'enquête a recensé 135 courriels reçus, parfois faisant double emploi avec les dépôts sur les registres des 28 communes.

La commission d'enquête a comptabilisé 654 pages déposées au cours de l'enquête publique, regroupant aussi bien les requêtes des pétitionnaires que les pièces annexes jointes, qui, compte tenu des pétitions et de la représentativité associative, peuvent être considérées comme l'expression de plusieurs milliers de personnes.

Comme l'usage l'a instauré pour les enquêtes publiques à enjeux, la commission d'enquête souhaite, avant l'établissement de son rapport et de ses conclusions, vous soumettre le présent mémoire de clôture de ladite enquête publique regroupant les questions du public, des associations ou des collectivités selon les thèmes qu'elle a retenus, afin que vous puissiez lui apporter toutes les précisions qui s'imposent ou que vous jugerez utiles.

Les copies de tous les mémoires et toutes les observations déposés ont été photocopiés en fin d'enquête et diffusés à tous, maître d'ouvrage et commissaires enquêteurs, sous la forme de trois recueils reliés afin de les analyser et y apporter des réponses.

L'examen détaillé des observations individuelles et des observations collectives déposées par des associations ou des collectivités publiques, a permis à la commission d'enquête de dégager les thèmes revenant le plus souvent dans les contributions.

Ces thèmes, au nombre de 10, sont :

- 1 - Les choix et la pertinence du PDU ;
- 2 - Les projets de transport en commun en site propre ;
- 3 - Les projets pour le métro ;
- 4 - Les projets de transport ferroviaire ;
- 5 - Les projets de transport en commun intégrés à la circulation ;
- 6 - Les projets pour la voiture ;
- 7 - Les projets pour les modes doux ;
- 8 - La coordination des différents modes de transport ;
- 9 - Les éléments économiques et financiers du PDU ;
- 10 - Divers.

La commission d'enquête a besoin de précisions et de compléments d'information de votre part sur ces différents thèmes afin d'être en mesure d'apporter les réponses aux questions ou observations posées par le public et lui assurer ainsi une complète information.

Ainsi, elle a établi une liste de questions - qui n'est pas à considérer comme exhaustive, mais plutôt comme un base d'échange - qu'elle a regroupée par thèmes sachant que certaines d'entre elles peuvent concerner plusieurs thèmes, malgré le classement opéré :

Thème 1 : Les choix et la pertinence du PDU :

- Quelle est l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU), quel est le maître d'œuvre à qui a été confié l'élaboration du PDU, les dates des différentes désignations et quelles ont été les décisions qui ont instauré cela ;

... / ...

Enquête publique PDU Grande Agglomération Toulousaine – SMTC -

- Si les différents documents établis et fournis dans le dossier d'enquête sont nombreux, il n'en ressort pas clairement de quelle manière, notamment, suivant quelle modélisation, ont été établies et définies les priorités des secteurs à aménager, tels qu'ils sont arrêtés dans votre projet. La commission d'enquête souhaiterait que vous lui apportiez tous éclaircissements utiles sur ce point au-delà des phasages existants dans vos documents ;
- De nombreuses personnes considèrent que le PDU devrait apporter des solutions aux « bouchons » de la circulation automobile et, d'une manière générale, réduire les temps consacrés à tous les déplacements, afin de protéger l'environnement et la santé, pour respecter la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, mais aussi principalement, pour assurer le bien-être de tous. Pourriez-vous rappeler ou préciser quelles sont les évolutions des temps de transport, pour chaque mode de déplacement, aux différents horizons du PDU - 2015 - 2020 - 2030 -
- Une partie du public a évoqué le fait que le projet arrêté le 24 JANVIER 2011 arrivait à la même part modale des transports publics que le projet arrêté en 2009, alors que les investissements programmés ont été très sensiblement diminués. Pourriez-vous préciser comment s'explique ce maintien, apparemment paradoxal ?

Thème 2 : Les projets de transport en commun en site propre :

- Certaines contributions, individuelles ou collectives, ont proposé des tracés alternatifs au niveau de certains TCSP ou de bus, tandis que d'autres, plus complètes, concernent le développement d'autres mode de transport (fer, route, métro, ...) que ce mis en avant dans le projet et constituent, de ce fait, des contre-propositions. La commission d'enquête souhaite que vous apportiez à chaque contre-projet une réponse notamment sur les plans technique et économique (L'UNION, PIBRAC, TOULOUSE, VCSM ...) ?
- Le projet de PDU évoque la mise à quatre voies de la ligne de chemin de fer PARIS-TOULOUSE. Ce projet devrait arriver à l'enquête sous peu (cf la dépêche), crée un cadencement à 15 mn entre SAINT JORY et la gare MATABIAU assurant aux usagers un maillage avec deux lignes de métro. Parallèlement, le PDU prévoit l'installation d'un TCSP sur la RD 820 suivra celui du train à moins de 100 m sur une grande partie du tracé. La commission souhaiterait que vous lui indiquiez les motivations qui vous ont conduit à retenir ces deux projets, apparemment concurrentiels ?

Thème 3 : Les projets pour le métro :

- Après que le projet de PDU ait été arrêté, et n'y figurant donc pas, une décision de principe a été prise de prolonger la ligne B du métro entre RAMONVILLE SAINT AGNE et LABEGE, par voie aérienne. Pouvez-vous nous confirmer que l'accord SICOVAL-TISSEO actant ce choix est bien définitif, et nous préciser l'échéance de sa réalisation, les contributeurs et l'impact qu'il aura sur le montant global des investissements du PDU ?

... /...

Enquête publique PDU Grande Agglomération Toulousaine – SMTC -

Thème 5 : Les projets de transport en commun intégrés à la circulation :

- De nombreuses observations constatent la saturation des parkings prévus pour laisser son véhicule et prendre les transports en commun, principalement ceux du métro, du train ou du tramway. D'autres évoquent, voire contestent, les emplacements de ces parkings qui obligent à trop pénétrer en ville. Pourriez-vous apporter des précisions quant à leur éventuel développement (emplacements, capacités). Dans l'affirmative, les investissements en découlant ont-ils été intégrés dans les budgets d'investissement chiffrés dans le PDU ? Dans la négative, quelle justification donnez-vous au maintien de la situation de ces parkings en l'état ?

Thème 6 : Les projets pour la voiture :

- Certaines personnes ont manifesté leur crainte sur l'apparente réduction, à l'horizon du plan, des voies de circulation affectées à la voiture et l'absence d'informations précises permettant d'en évaluer les incidences sur les capacités d'écoulement du trafic. Pour mieux appréhender cette réalité, la commission d'enquête souhaite que vous lui précisiez comment vont évoluer, aux échéances 2020 et 2030, le kilométrage des voies de circulation ouvertes à l'automobile sur le périmètre du PTU. Dans l'esprit de la commission ce kilométrage se comprend de la façon suivante : 1 km de voirie à eux voies de circulation dans chaque sens, la perte de 2 kms de voies de circulation. La commission souhaite connaître le détail des plus et des moins ;
- Le projet prévu sur l'avenue de LARDENNE a suscité des inquiétudes aussi bien au niveau des associations de quartier, des commerçants et des utilisateurs de la voie. Pouvez-vous les rassurer, apporter plus de précisions afin que la commission soit en mesure de répondre à la problématique posée ;
- Certaines observations demandent la réalisation d'un pont sur la GARONNE entre ceux existants à GAGNAC et BLAGNAC. Ce projet est-il d'actualité et, d'une manière générale, pouvez-vous apporter toute précision technique, économique ou autres sur ce sujet ancien, qui concerne les déplacements urbains transversaux ;

Thème 7 : Les projets pour les modes doux :

- De nombreuses observations ont été déposées aussi bien par des particuliers que par les associations concernées proposant des projets de pistes cyclables non prévus au PDU tout en mettant en cause la sécurité et le confort (entretien) attendus de celles existantes. Pouvez-vous nous fournir des éléments de réponse à ces observations ?

... / ...

Enquête publique PDU Grande Agglomération Toulousaine – SMTC -

Thème 9 : Les éléments économiques et financiers du PDU

- L'approche financière et l'analyse du coût social au travers d'un compte déplacement, imposé par la loi SRU du 13 Décembre 2000, facilitent l'accès à la compréhension d'un PDU et permettent d'en apprécier sa cohérence. Pourriez-vous nous rappeler où il se trouve dans votre document et quelles sont les méthodologies retenues pour le formaliser ?

Cette remarque concerne aussi bien le thème 1 que le présent thème. La commission d'enquête la affectée à ce thème considérant que c'est par l'approche financière (coûts d'investissement et d'exploitation) que l'on peut apprécier au mieux la pertinence des choix effectués.

Préalablement à l'envoi de votre mémoire en réponse, la commission d'enquête reste ouverte aux précisions, compléments d'informations que vous solliciteriez auprès d'elle, tout comme, elle est favorable à une rencontre au cours de laquelle vous pourriez lui soumettre l'avant-projet de mémoire qui pourrait appeler quelques échanges, clarifications ou précisions complémentaires à apporter pour une bonne et meilleure compréhension.

Dans l'attente de vos réponses,

Veuillez croire, **Monsieur le Président**, en notre considération distinguée.

Pour la commission,
Le Président,

H. TEYCHENE



Annexe 2 : Statut de mise en place du SMTC et installation du Comité Syndical

MINISTRE DE L'INTERIEUR
 Direction Générale
 des Collectivités Locales
 Service des Structures
 Régionales et Locales

A R R E T E

autorisant la création du syndicat mixte
 des transports en commun de l'agglomération
 toulousaine

o o o

Le MINISTRE de l'INTERIEUR,

- VU le code de l'administration communale, notamment les articles 152 et suivants
- VU la délibération du conseil général de la Haute-Garonne en date du 9 juin 1972
- VU la délibération du conseil municipal de Toulouse en date du 27 mai 1972,
- VU la délibération du syndicat intercommunal des transports publics de la région toulousaine en date du 10 juillet 1972,
- VU l'avis du Ministre des transports, en date du 25 août 1972,
- VU le rapport du préfet de la région Midi-Pyrénées, préfet de la Haute-Garonne,
- VU le projet de statuts du syndicat et l'ensemble des pièces du dossier

A R R E T E :

ARTICLE 1er . -

Est autorisée entre le département de la Haute-Garonne, la ville de Toulouse, et le syndicat intercommunal des transports publics de l'agglomération toulousaine, la création d'un syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine.

ARTICLE 2 . -

Ce syndicat a pour objet la conception et la mise en oeuvre d'une politique des transports en commun à l'échelle de l'agglomération toulousaine.

.../.

Article 3 -

Le siège du syndicat est fixé à la préfecture de la Haute-Garonne.

Article 4 -

Ce syndicat est institué pour une durée illimitée.

Article 5 -

Les règles applicables au syndicat en ce qui concerne le contrôle administratif, technique et financier, sont celles applicables aux syndicats de communes.

Article 6 -

Les fonctions de receveur du syndicat sont exercées par le receveur municipal de Toulouse.

Article 7 -

Un exemplaire des délibérations et statuts susvisés restera annexé au présent arrêté.

Article 8 -

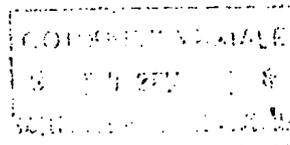
Le Préfet de la région Midi-Pyrénées, préfet de la Haute-Garonne est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 18 SEPT 1972

LE MINISTRE DE L'INTERIEUR,

Pour le Ministre et par délégation
Le Préfet, Directeur Général
des Collectivités Locales

Signé : Maurice PARAF



DEPARTEMENT
de la
HAUTE-GARONNE

P R O C E S - V E R B A L

de l'installation du Comité Syndical et
de l'élection d'un Président, de deux
Vice-Présidents et d'un Secrétaire.

(art. 6 des statuts approuvés par arrêté
du Ministre de l'Intérieur du 18.09.1972)

Nombre de membre
dont le Comité
doit être compo
sé : 18

Nombre de délé-
gués en exercic
18

Nombre de délé-
gués qui assis-
tent à la séanc
17

72-11-001

L'an mil neuf cent soixante douze, le 6 du mois
de Novembre, à 15 heures, les membres du Comité du Syndicat
Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousain
se sont réunis dans le Salon Rouge de l'Hôtel de Ville de
Toulouse sur la convocation qui leur a été adressée.

Etaient présents MM. les Délégués :

- | | |
|-------------|----------------|
| 1. SIMONNOT | 10. EECKHOUTTE |
| 2. RUMEAU | 11. LUZARETTA |
| 3. PUYATIER | 12. OURLIAC |
| 4. VIDAL | 13. CAVAILLE |
| 5. DELPECH | 14. DELBERT |
| 6. DOUMENG | 15. MAURE |
| 7. DUCERT | 16. BEYNEY |
| 8. RAYMOND | 17. DENESTEBE |
| 9. BAUDIS | |

Absent : M. FARRE

La séance a été ouverte sous la présidence de
M. BAUDIS, Pierre Maire de Toulouse qui a procédé à l'appel
nominal des délégués.

M. DELBERT, le plus âgé des Membres du Comité, a
pris ensuite la présidence.

Le Conseil a choisi pour secrétaire M. SIMONNOT.

ELECTION DU PRESIDENT

Premier Tour de Scrutin

Le Président, après avoir donné lecture des articles
76, 77 et 80 de la loi du 5 Avril 1884, a invité le Comité
à procéder au scrutin secret et à la majorité absolue des
suffrages, à l'élection d'un Président.

.../...

.../...

Chaque délégué, à l'appel de son nom, a remis fermé au Président son bulletin de vote écrit sur papier blanc.

Le dépouillement du vote a donné les résultats ci-après :

Nombre de bulletins trouvés dans l'urne	17
A DEDUIRE : bulletins blancs ou ne contenant pas une désignation suffisante ou dans lesquels les votants se sont fait connaître	<u>1</u>
RESTE, pour le nombre de suffrages exprimés	16
Majorité absolue	8

a obtenu M. EECKHOUTTE seize voix (16)

Monsieur EECKHOUTTE, Léon ayant obtenu la majorité absolue, a été proclamé président.

ELECTION DU 1er VICE-PRESIDENT

Il a été procédé, ensuite, dans les mêmes formes, et sous la présidence de M. EECKHOUTTE élu président, à l'élection du premier vice-président.

Le dépouillement du scrutin a donné les résultats suivants.

Premier Tour de Scrutin

Nombre de bulletins trouvés dans l'urne	17
A DEDUIRE : bulletins blancs ou ne contenant pas une désignation suffisante ou dans lesquels les votants se sont fait connaître	<u>1</u>
RESTE, pour le nombre des suffrages exprimés ...	16
Majorité absolue	8

a obtenu M. MAURE seize voix (16)

Monsieur MAURE ayant obtenu la majorité absolue des suffrages, a été proclamé vice-président.

.../...

.../...

ELECTION DU 2ème VICE-PRESIDENT

Il a été procédé, ensuite, dans les mêmes formes, et sous la présidence de M. EECKHOUTTE élu président, à l'élection du deuxième vice-président.

Le dépouillement du scrutin a donné les résultats suivants.

Premier Tour de Scrutin

Nombre de bulletins trouvés dans l'urne	17
A DEDUIRE : bulletins blancs ou ne contenant pas une désignation suffisante ou dans lesquels les votants se sont fait connaître	<u>1</u>
RESTE, pour le nombre des suffrages exprimés ...	16
Majorité absolue	8
a obtenu	M. BAUDIS, Pierre seize voix (16)

Monsieur BAUDIS, Pierre ayant obtenu la majorité absolue, des suffrages, a été proclamé vice-président.

ELECTION DU SECRETAIRE

Premier Tour de Scrutin

Le dépouillement du scrutin a donné les résultats suivants.

Nombre de bulletins trouvés dans l'urne	17
A DEDUIRE : bulletins blancs ou ne contenant pas une désignation suffisante ou dans lesquels les votants se sont fait connaître	<u>1</u>
RESTE, pour le nombre des suffrages exprimés ...	16
Majorité absolue	8
a obtenu	M. SIMONNOT seize voix (16)

Monsieur SIMONNOT ayant obtenu la majorité absolue des suffrages, a été proclamé secrétaire.

.../...

.../...
Le Comité décide par ailleurs d'inviter M. RAYMOND
Président du Syndicat Intercommunal des Transports Publics
de Voyageurs de la Région Toulousaine à assister aux réunions
du bureau du Syndicat Mixte.

Et ont signé les membres présents :

Le Doyen d'âge du Comité,

Les Membres du Comité

Le Secrétaire,

Le Président

L. Eeckhoutte
L. EECKHOUTTE

M. SIMONNOT

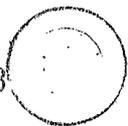
Arnaud
Vidal
Simonnot
Paul Brelia - Zibelbe
Simonnot
Jean-Louis
Andis
Simonnot

PREFECTURE DE LA HAUTE - GARONNE

4^e Direction — 2^e Bureau

Vu et approuvé :

Toulouse, le 11 JANV 1973
Le Préfet,



Simonnot

S T A T U T S

DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN
COMMUN DE L'AGGLOMERATION
TOULOUSAINE

I - RUT et COMPOSITION -

Article 1er - Par application des dispositions du Livre I, Titre VII, chapitre 4, du code de l'administration communale, il est constitué, entre le département de la Haute-Garonne et le syndicat intercommunal des transports publics de l'agglomération toulousaine et la ville de Toulouse un syndicat mixte dénommé "syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine".

Les règles édictées par les articles 141 et 151 du code de l'administration communale relatifs au syndicat des communes sont applicables, sauf dispositions contraires expressément prévues aux présents statuts.

Article 2. - L'objet de ce syndicat est la conception et la mise en œuvre d'une politique des transports en commun à l'échelle de l'agglomération toulousaine.

Pour réaliser son objet, le syndicat pourra concéder l'exploitation des services publics dont la création aura été décidée, dans les conditions prévues par le décret n°949 du 30 septembre 1953.

Le cas échéant, le concessionnaire pourra avec l'accord du syndicat mixte confier, en partie ou en totalité, l'exploitation des réseaux à un tiers.

Article 3. - Le syndicat est institué pour une durée illimitée, son siège social est fixé à la Préfecture de la Haute-Garonne.

Article 4. - Une collectivité peut se retirer du syndicat avec le consentement du comité syndical. La délibération du comité syndical acceptant le retrait est prise à la majorité absolue des membres en exercice. Le comité syndical fixe, en accord avec la collectivité intéressée, les conditions auxquelles s'opère le retrait.

La délibération du comité syndical est soumise à l'approbation de Monsieur le ministre de l'intérieur, après consultation des collectivités membres du syndicat.

II - ADMINISTRATION ET FONCTIONNEMENT -

Article 5. - Le syndicat est administré par un comité syndical composé comme suit :

1^{er} - 6 représentants du département de la Haute-Garonne désignés par le conseil général.

2^a - 9 représentants de la ville de Toulouse désignés par le conseil municipal de cette commune.

3^a - 3 représentants du syndicat intercommunal des transports de la région toulousaine désignés par le comité du syndicat.

Article 6.- Le comité élit parmi ses membres, les membres de son bureau.

Le bureau syndical est composé de 4 membres dont 1 président, 2 vice-présidents, 1 secrétaire.

Le président du bureau syndical exerce les fonctions de président du comité. Il a voix prépondérante.

Article 7.- Les membres du comité syndical et du bureau syndical ont droit au remboursement des frais que nécessite l'exécution de leur mandat dans les conditions déterminées par le comité syndical.

Article 8.- Le comité tient chaque année une session ordinaire au mois de mai. Il peut être convoqué extraordinairement par son président.

Le Président est obligé de convoquer le comité soit sur l'invitation du Préfet de la Haute-Garonne, soit sur la demande de la moitié au moins des membres du comité.

Le Préfet de la Haute-Garonne a la possibilité d'assister ou de se faire représenter aux réunions du comité et du bureau.

Il est obligatoirement informé par le président de toutes les réunions du comité syndical et du bureau syndical. Le président lui communique l'ordre du jour 5 jours au moins avant la date de la séance.

Article 9.- Les délibérations du comité syndical et du bureau syndical sont communiquées dans les 15 jours au préfet de la Haute-Garonne. Les conditions de validité des délibérations du comité et, le cas échéant celles du bureau procédant par délégation du comité, sont celles que fixe le livre I, titre II, du code de l'administration communale sous réserve des dispositions prévues aux articles 4, 5 et 16 des présents statuts.

III - DISPOSITIONS FINANCIERES -

Article 10 - Les recettes du syndicat comprennent :

- 1°) la contribution des collectivités membres du syndicat
- 2°) le revenu des biens, meubles ou immeubles du syndicat
- 3°) les sommes qu'il reçoit des administrations publiques, des associations, des particuliers, en échange d'un service rendu.
- 4°) les subventions de l'Etat, des départements, des communes et autres collectivités publiques ou privées.
- 5°) les produits des dons et legs.
- 6°) le produit des taxes, redevances et contributions correspondant aux services assurés.
- 7°) le produit des emprunts.
- 8°) toutes ressources dont l'affectation au profit du syndicat est prévue par des textes législatifs ou réglementaires.

Article 11 - Les dépenses comprennent :

- 1°) l'amortissement des emprunts
- 2°) les acquisitions de biens meubles ou immeubles
- 3°) les dépenses pour travaux d'aménagement ou d'entretien
- 4°) les frais de fonctionnement
- 5°) toutes autres dépenses afférentes à l'objet du syndicat.

Article 12 - La contribution des membres aux dépenses du syndicat est fixée de la manière suivante :

15% des dépenses sont mises à la charge du département de la Haute-Garonne

Le reste est réparti entre les communes et établissements publics communaux au prorata de leur population.

Toutefois, l'éventuel déficit d'exploitation des services d'autobus est réparti entre les membres du syndicat à partir d'une comptabilité analytique d'exploitation tenue ligne par ligne en tenant compte des conditions de desserte offertes à chaque collectivité, de leurs capacités financières respectives ainsi que de la contribution du département de la Haute-Garonne. Le règlement intérieur fixera les modalités d'application de ces dispositions.

Article 13 - Les collectivités, membres du syndicat, peuvent garantir les emprunts contractés par le syndicat.

Article 14 - Copie du budget et des comptes du syndicat est adressée, chaque année, aux collectivités membres du syndicat. Ces dernières peuvent demander communication des procès-verbaux des délibérations du comité et du bureau.

Article 15 - Les fonctions de receveur du syndicat sont exercées par le trésorier principal, receveur municipal de la ville de Toulouse.

IV - DISPOSITIONS DIVERSES -

Article 16 - Toute modification aux présents statuts fera l'objet d'une délibération du comité syndical prise à la majorité absolue de ses membres en exercice.

Cette délibération sera soumise à l'approbation de Monsieur le Ministre de l'Intérieur après consultation, des membres du syndicat.

Vu pour être annexé à l'arrêté ministériel en date du 18 septembre 1972.

Toulouse, le 22 SEPT. 1972

Pour le PRÉFET :
Le Secrétaire Général
de la Haute-Garonne

Paul BROUÉ



**SYNDICAT MIXTE
DES
TRANSPORTS EN COMMUN
DE
L'AGGLOMERATION TOULOUSAIN**

TOULOUSAIN

**REGLEMENT INTERIEUR
REPARTITION DES CHARGES**

A) - Répartition définitive :

1) Les charges autres que celles résultant du contrat de concession du 21 Décembre 1972 entre le Syndicat Mixte et la Société d'Economie Mixte des Transports Publics de Voyageurs de la région toulousaine (S.E.N.V.A.T.) sont réparties de la façon suivante :

- Département de Haute-Garonne : 18 % ;

- Ville de Toulouse et Syndicat Intercommunal des Transports de la région toulousaine : 82 % au prorata de leur population respective.

Les chiffres de population pris en compte sont ceux du dernier recensement général éventuellement modifiés pour tenir compte des recensements complémentaires dont les résultats auront été établis avant le 1er Novembre de l'exercice en cours.

2) Un projet de répartition des charges découlant du contrat de concession précité, entre les membres du Syndicat, est présenté au Comité Syndical deux mois après la production du compte de concession et des documents annexes prévus par l'article 8 du contrat de concession, soit au plus tard le 1er Juillet de l'année suivant l'exercice auquel se rapporte le compte.

Celui-ci fait l'objet d'une délibération particulière.

3) Les comptes élémentaires établis ligne par ligne en vertu de l'article 12 des statuts et de l'article 8 du contrat de concession sont regroupés en deux catégories :

a) lignes intéressant la Ville de Toulouse définies en annexe du règlement ;

b) lignes intéressant le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de Voyageurs de la Région Toulousaine également définies en annexe du règlement.

Le résultat net de ces calculs constitue la contribution brute de la Ville de Toulouse et du Syndicat Intercommunal à la couverture des charges découlant du contrat de concession.

.../...

4) La contribution nette est obtenue en déduisant des contributions brutes la participation du Département qui sera chaque année fixée par le Conseil Général à partir des bases de sa participation pour l'année 1973.

5) La somme des contributions du Département aux titres de l'article 4 ci-dessus est considérée comme la participation de cette collectivité à la couverture des charges découlant du contrat de concession, prévue par l'article 12 § 4 des statuts.

B - Répartition provisoire :

6) Pour faire face aux demandes d'avances formulées par la Société concessionnaire en vertu des articles 12 à 14 du contrat de concession, le Président du Comité Syndical demande aux membres du Syndicat de verser des avances sur leur contribution définitive.

7) Ces avances sont calculées d'après les comptes prévisionnels présentés par la Société concessionnaire en vertu de l'article 9 du contrat de concession, et approuvées par le Comité Syndical, à l'occasion du vote du budget primitif du Syndicat.

8) Afin d'assurer le versement des avances à la Société concessionnaire avant le début de chaque trimestre, le budget primitif sera présenté au Comité Syndical 45 jours au moins avant le début de l'exercice auquel il se rapporte.

9) Compte-tenu des plans de trésorerie qui lui sont présentés, le Comité Syndical peut demander aux membres du Syndicat de verser 80 % au plus de leur contribution provisoire avant la fin du premier trimestre de l'exercice.

10) Il peut également et dans les mêmes conditions verser à la Société concessionnaire 70 % de la contribution totale des collectivités à la Société concessionnaire.

Pour extrait conforme,
Le Président,



L. EECKHOUTTE
Sénateur de la Haute-Garonne
Président du Conseil Général

Annexe 3 : Plan vélo Sicoval



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL DE COMMUNAUTE

N° 2007 - 246

L'AN DEUX MILLE SEPT
Le 10 Septembre

Les membres du Conseil de Communauté, légalement convoqués, se sont réunis au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de François-Régis Valette.

Date de convocation : le 04 Septembre 2007

Etaient présents : Yves LAMBOEUF - Alain PAILLOUS - François-Régis VALETTE - Jean-Claude GEORGELIN - Alain BERTELLI - Marcel HEMON - André JANZAC - Héléne BONNEFONT - Bernard DERUE - Robert GENDRE - Serge BONET - Michèle GARRIGUES - Maurice JOVER - Lucien SORMAIL - Marie-Thérèse DELQUE - Georges FOURMOND - André FOURNIE - Pierre PRINI - Guy RIEUNAU - Patrice TOURNON - Serge ATTALI - Daniel ZANCHETTA - Michel BOUSQUET - Paul DAUBEZE - Emilienne POUMIROL - Hervé PUIPIER - Djemel BEN SACI - Michel INTRAND - Anne-Marie POUZET - Alain RIVIERE - Alain SERIEYS - Anne DONINI - Lysane RIVIERE - Jean-Charles VALLEE - Suzanne BARTHELEMY - Gilbert BERGE - Guy CAYROU - Claude DUCERT - Christiane PFENDT - Jérôme BROUSSE - Thierry DAVID - Christophe LAVERTY - Bruno MOGICATO - Georges RONCE - Yves MUGNIER - Henri DALENS - Michel TERRISSOL - Jean-Marc BEDER - Françoise EMERY - Lucie VOINCHET - Marc ACH - Serge COLLE - Georges KARSENTI - Rémi LE BOUTEILLER - André PUMA - Gilbert CHAPUIS - Danièle GIL - Henri AREVALO - Christine ARRIGHI-RIBES - Joëlle BOUE - Martine CHARPENTEAU - Pierre GOHEN - Dominique GILBON - Patrick JAUBERTIE - Antoine PRIETO - Martine RICHARD - Pierre-Yves SCHANEN - Jean-Louis ECHAVIDRE - Fernand BOURGEAT - Claude MAGNES - Jean-Michel REME

Absents excusés : Jacqueline ARNAUD - Georges SALEIL - Louis NOUGADERE - Francis CONDAT - Jean-Claude DESANGLES - Jacques HOLTZ - Jean-Louis MERCADAL - Christophe BLANCHARD - Françoise JOUANNO - Arnaud LAFON - Gilles MAGRINI - Marie-Benoît MAGRINI - André PERRAY - Michel NICOLAS - John PRINCE - Pierre ETCHEBARNE - Denis FOURNIER - Jacques BARTHES - Xabier MICHELIN - Roger FRIN - Claire BARBA - Jean-Claude BOUFFARTIGUES - Christine CAMARES - Christian LAVIGNE - Denis THIERION - Gérard BOLET - Jean-Pierre MIDAN - Maïté BATTAGLIO - Jean-Marc ASTRUC - Annie PROUDOM - Jean-Pierre DESHAYES - Guy DAGIONI - Catherine CROG - Alain GLIZIERES - Jacques VERDANNE - Bruno MILLET - André CLEMENT - Claudia FAIVRE - Marie-Pierre VALET - DER WAL - Dominique AMBACH-GRAULLE - Xavier D'AUBRY DE PUYMORIN - François JOUAILLEC

Pouvoirs :

Roger FRIN donne pouvoir à Jean-Charles VALLEE
François JOUAILLEC donne pouvoir à Jean-Michel REME
Maïté BATTAGLIO donne pouvoir à Marc ACH
Gérard BOLET donne pouvoir à Jean-Marc BEDER
Christophe BLANCHARD donne pouvoir à Pierre PRINI
Arnaud LAFON donne pouvoir Guy RIEUNAU
Jean-Pierre MIDAN donne pouvoir à Lucie VOINCHET
Christine CAMARES donne pouvoir à Christiane PFENDT
Denis FOURNIER donne pouvoir à Alain SERIEYS
André PERRAY donne pouvoir à Georges FOURMOND
Claudia FAIVRE donne pouvoir à Martine RICHARD
André CLEMENT donne pouvoir à Antoine PRIETO

Lucie VOINCHET et Marc ACH ont été élus secrétaires

N° 2007 - 246

Nombre de délégués :	En Exercice : 113	Présents : 71	Votants : 83
Refus de vote : 0	Abstention : 0	Contre : 0	Pour : 83

Objet : Développement du réseau cyclable

Monsieur le Président informe à l'assemblée que le retard pris dans la mise en œuvre de la révision du PDU n'a pas permis de développer le réseau cyclable conformément aux objectifs affichés par le Sicoval dans le schéma directeur cyclable en 2003.

Toutefois, les 2 principaux axes programmés de part et d'autre de la vallée de l'Hers (ex RN113 et piste de l'Innopole) seront globalement mis en œuvre en 2007 avec d'une part le financement à 100% par le SMTC pour le TCSP ex RN113 et le financement à 100% du Sicoval pour la piste le long du lac.

Le SMTC ayant, par ailleurs, décidé de recentrer son action sur les transports en commun et l'Etat ne participant plus au financement des PDU (et des modes doux) depuis 2003, l'équilibre économique des projets de pistes cyclables doit être repensé avec les partenaires locaux : Conseil Général, Communes et Sicoval.

De plus, le Sicoval n'ayant pas de compétence en matière d'infrastructure routière hors zones d'activités d'intérêt communautaire (comme l'Innopole ou le Parc technologique du Canal), le Conseil Général pour les routes départementales et anciennes nationales, les communes pour la voirie communale peuvent assurer cette responsabilité de gestionnaire de voirie et de maître d'ouvrage.

La nécessité d'accélérer le développement du réseau cyclable sur le territoire et de répondre aux demandes récurrentes de différentes communes et associations amène le Sicoval à confirmer son engagement à accompagner la réalisation des projets de pistes cyclables.

Le Sicoval doit ainsi réaffirmer sa volonté de cofinancer ces projets conformément au schéma directeur cyclable 2003 (cf. tableau ci-dessous et plan couleur joint en annexe du dossier).

Par ailleurs, il est indispensable que les Communes, pour les routes communales, et le Conseil Général pour ce qui concerne la voirie départementale, puissent assurer directement la maîtrise d'ouvrage des projets qu'elles souhaitent voir réaliser en priorité.

Après en avoir délibéré le Conseil de Communauté propose :

- d'accompagner les maîtres d'ouvrage / gestionnaires de voirie, dans la réalisation des projets de pistes cyclables, en confirmant la participation du Sicoval à hauteur de 20% du coût total de l'opération pour un budget annuel de 200 000 € (deux cent mille euros), conformément au schéma directeur du réseau cyclable de 2003.

Le Président,

François-Régis VALETTE



AINSI FAIT ET DELIBERE LES, JOUR, MOIS, ET AN CI-DESSUS
AU REGISTRE SONT LES SIGNATURES
POUR COPIE CONFORME

Certifié exécutoire
Reçu en préfecture le
Publié ou notifié le 18 Septembre 2007



Annexe 4 : Plan vélo Grand Toulouse



Conseil de Communauté du jeudi 21 avril 2011
Arche Marenco - Espaces Vanel - Toulouse

Délibération n° 2011-097

Plan vélo 2011 - 2020

Exposé

Dans le cadre de la mise en œuvre de sa politique de rééquilibrage des modes de déplacements au profit des transports en commun et des modes de déplacement actifs, la Communauté Urbaine du Grand Toulouse s'est engagée sur quatre objectifs majeurs en matière de développement de la pratique du vélo :

- résorber les discontinuités cyclables via la mise en œuvre de la programmation des itinéraires verts et cyclables ;
- déployer un stationnement vélo facilité, sécurisé et peu onéreux pour l'utilisateur ;
- développer des services vélos (location moyenne ou longue durée, ateliers de réparation, points d'informations,...) et des actions d'accompagnement de la pratique ;
- développer l'intermodalité avec les transports en commun.

Depuis l'année 2008 et jusqu'à ce jour, 56 km d'infrastructures cyclables ont été créés ou mis aux normes, auxquelles il faut ajouter la poursuite du jalonnement du réseau vert (220 km jalonnés aujourd'hui, 300 à terme en 2012).

La Communauté Urbaine du Grand Toulouse a par ailleurs engagé les démarches suivantes :

- la création en juillet 2009 d'une instance de concertation : le « Groupe de Travail Vélo » regroupant les élus des 25 communes et les services du Grand Toulouse ;
- le lancement de 6 études : les Chartes Techniques « zones 30 », « zones de rencontre », « aires piétonnes », « développement de services vélos », « charte des aménagements cyclables » et « jalonnement des itinéraires cyclables » ;
- la signature de conventions d'objectifs avec l'Association Vélo, la Maison du Vélo, Mondovélo et l'Organisation des Bus Cyclistes, visant à développer plusieurs actions en faveur du vélo (recensement des points durs, location longue durée, vélo-école, événements, marquage antivol, lignes de bus cyclistes...) avec attribution de subventions (plus de 85.000 € entre 2008 et 2010 et 208 000 € en 2011).

Il est proposé d'engager pour la période 2011 – 2020 un Plan Vélo avec 2 premières actions fortes :

1-Résorber les discontinuités et mettre aux normes les aménagements sur les axes cyclables structurants

Une logique d'axe avec des voies cyclables continues, sécurisées, lisibles et confortables est privilégiée, induisant nécessairement une nouvelle répartition de l'espace au profit des mobilités alternatives à l'automobile.

Les études engagées par les services tiendront compte, au-delà des préconisations techniques nationales, de la Charte des Aménagements du Grand Toulouse (diffusion prévue au 2^{ème} semestre 2011).

La mise en œuvre des résorptions des discontinuités et des mises aux normes des aménagements débutera en priorité sur les axes structurants suivants :

a) 4 axes prioritaires

- Axe Faubourg Bonnefoy – route d'Albi – route de Toulouse
- Axe Avenue de Muret – route de Seysses
- Axe Grande rue St Michel – URSS – Jules Julien – route de Narbonne
- Berges de la Garonne, entre le plan du port à Blagnac et le Cancéropôle

Le traitement de ces 4 axes sera priorisé dans la programmation cyclable. Dans le cas où les études révéleraient des points bloquants, des solutions alternatives provisoires seront recherchées.

b) autres axes majeurs

Le développement des itinéraires cyclables d'intérêt communautaire sur l'ensemble du territoire de la Communauté Urbaine sera poursuivi. Pour exemple, le traitement des berges de l'Hers, des berges de l'Aussonnelle, du « circulaire » autour de la zone aéroportuaire et aéronautique ou encore de la route de St Simon seront étudiés en priorité.

2- Développer un panel de services vélos

Les services vélos correspondent au panel d'équipements et d'actions en direction des actuels ou futurs cyclistes pour encourager et conforter leurs déplacements, faciliter et sécuriser le stationnement de leur vélo.

Une étude a été conduite en 2010 dans l'objectif d'engager entre 2011 et 2014 plusieurs actions, telles que l'aménagement d'une vélostation en gare Matabiau (parc de stationnement vélo sécurisé, système de location de vélo performant, divers services), le développement de services vélos aux stations importantes des transports en commun (stationnement vélo sécurisé, location de vélo) ou encore le lancement d'un plan de communication en faveur du vélo.

Pour la réalisation de ces 2 actions fortes : consentir un effort budgétaire sans précédent

Entre 2007 et 2010, la politique cyclable du Grand Toulouse a connu une revalorisation budgétaire de 185 % passant de 2,35 M € en 2007 à 6,7 M € en 2010.

Cette revalorisation budgétaire spécifique est complétée par les volets cyclables qui sont systématiquement intégrés dans les opérations structurantes de voirie lorsque les études ont montré leur faisabilité, estimé à 4M€ / an.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) en cours de validation prévoit de consacrer sur le territoire du Grand Toulouse un montant moyen de 11 M€ / an, répartis comme suit :

- 10,5 M€ / an pour les infrastructures cyclables et les services vélos autres que la location ;
- 0,5 M€ / an pour les services vélos autres que les Vélôtoulouse.

Pour ce qui relève des services vélos, il est proposé de prioriser le budget à raison de 1M€ / an pendant les 4 premières années.

L'effort financier du Grand Toulouse sera donc conforme aux engagements du PDU.

Décision

Le Conseil de Communauté,
Vu l'avis favorable de la Commission Transports et Déplacements du 12 avril 2011,
Entendu l'exposé de Monsieur le Président, après en avoir délibéré,

Décide :

Article unique

De consacrer un montant annuel moyen de 11 M€ / an en faveur de la mise en œuvre du Plan Vélo 2011 – 2020.

Résultat du vote :

- Pour : 116
- Contre :
- Abstentions :
- Non participations au vote :

Reçu à la Préfecture de la Haute-Garonne le 02/05/2011

L'original de la délibération et les documents annexés qui ne font pas l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs peuvent être mis en consultation conformément aux dispositions de la loi 78.753 du 17 juillet 1978 relative à l'accès aux documents administratifs.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,
Au registre sont les signatures,
Pour extrait conforme,
Le Président,

Pierre COHEN

Annexe 5 : Plan vélo Muretain



COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION
DU MURETAIN

N° 2009. 239

DECISION DU PRESIDENT

OBJET : Approbation du marché de prestation intellectuelle relatif à la réalisation du schéma directeur des pistes cyclables sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Muretain

Le Président de la Communauté d'Agglomération du Muretain

VU l'arrêté préfectoral d'extension-transformation de la Communauté d'Agglomération du Muretain, en date du 19 décembre 2003 ;

VU l'article L.5211-10 du Code Général des Collectivités Territoriales relatif à la délégation d'attributions donnée par l'organe délibérant au Président et au Bureau ;

VU la délibération du Conseil Communautaire du 24 avril 2008, n°2008-014, portant délégation donnée au Président et au Bureau d'une partie des attributions du Conseil Communautaire en application des dispositions de l'article L 5211-10 du CGCT ;

VU la décision du Président n° 2009-188 approuvant le marché,

VU le Code des marchés publics ;

Exposé des motifs

Une consultation a été lancée, sous la forme d'un marché à procédure adaptée (article 28 du Code des Marchés Publics), en vue de réaliser le schéma directeur des pistes cyclables sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Muretain.

Après analyse des offres sur la base des critères suivants :

- 1/ La valeur technique de l'offre au regard du mémoire technique, pondération 60 % ;
- 2/ Le prix de la prestation, pondération 40 %

Suite à la décision du Président n° 2009-188, approuvant le marché, il convient de préciser que le marché a été attribué au Cabinet ISIS pour sa filiale EGIS MOBILITE, sise Actys – Bât 2 – rue Carmin – BP 321 – 31313 LABEGE CEDEX pour un montant de 19 931,00 € HT soit 23 837,48 € TTC.

Les crédits nécessaires sont inscrits au budget 2009 : Chapitre 011 Article 6041 Fonction 90.

Considérant l'exposé ci-dessus,

LE PRESIDENT DECIDE :

DE CONFIRMER la décision 2009-188 avec les précisions faites.

D'AUTORISER le Président, ou à défaut son Vice-Président, à déposer auprès de L'Etat, du Conseil Régional, du Conseil Général et de tout autre organisme susceptible d'octroyer une aide financière, les dossiers de demandes correspondants, aux fins d'obtention des aides aux taux les plus élevés.

DE RENDRE COMPTE de la présente décision devant le Conseil Communautaire.

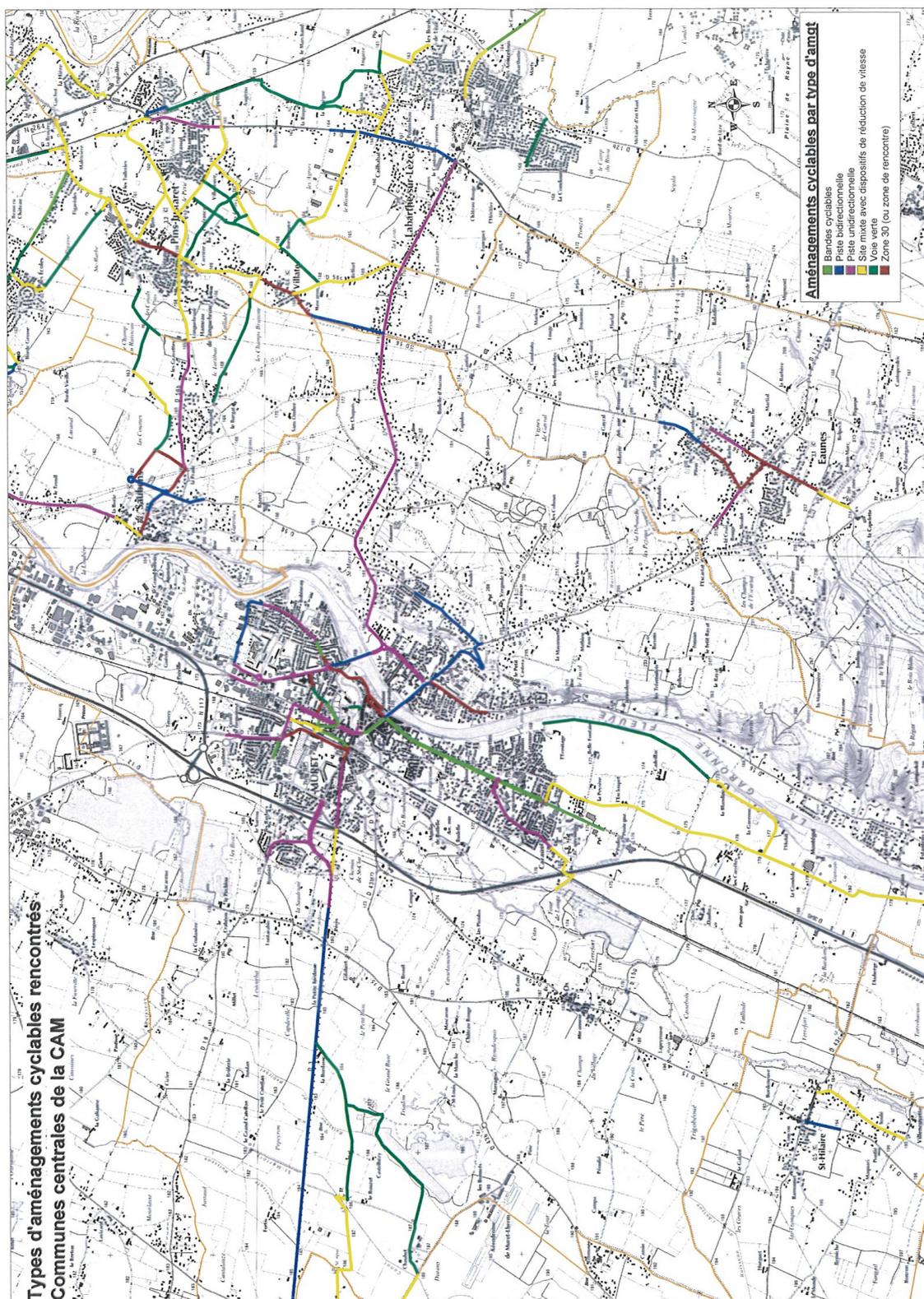
MURET, le 14 décembre 2009

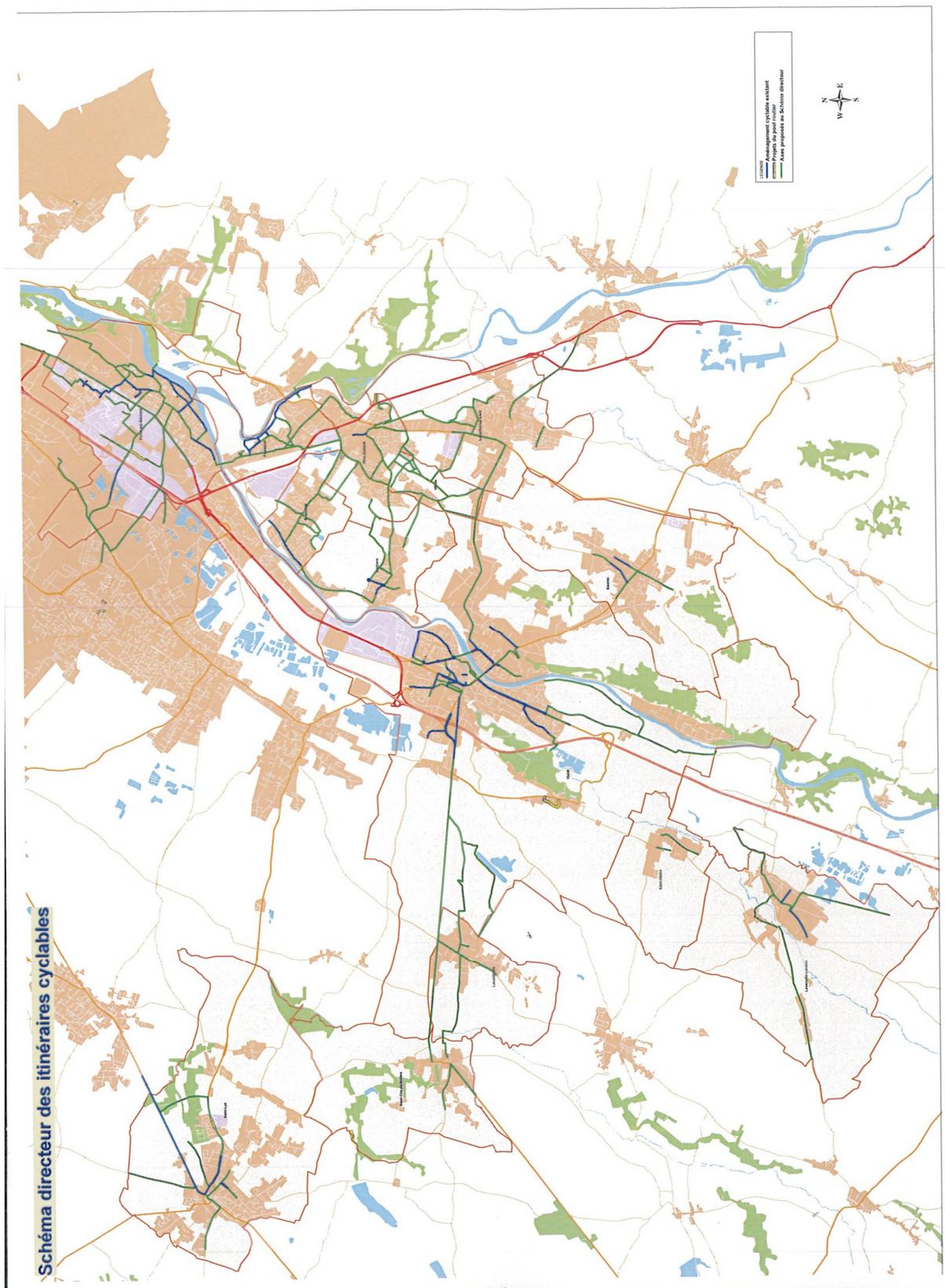
Le Président

André MANDEMENT



Communauté d'Agglomération du Muretain - 27, rue Castelvieux - BP 40029 - 31601 MURET Cedex
Téléphone 05 34 46 30 30 - Télécopie 05 34 46 30 21 - www.agglo-muretain.fr







960, Route de TOULOUSE - 31620 CEPET

Tél. 05 61 09 54 65 - Port. 06 61 47 54 65 - Fax. 05 61 35 83 33
Courriel : corvette50th.herve@wanadoo.fr

CEPET, Le 2 MAI 2012

Monsieur le Préfet de la Haute Garonne
Direction Départementale des Territoires
2, Boulevard Armand Duportal
BP 70001
31074 TOULOUSE Cedex 9

Affaire : Enquête publique PDU
Grande Agglomération Toulousaine
Service Prospective et Stratégie

Monsieur le Préfet,

En date du 24 JANVIER 2011 le Syndicat Mixte des Transports en Commun - SMTTC - de l'Agglomération Toulousaine arrêta le nouveau projet de révision du Plan de Déplacements Urbains sur le territoire de la grande agglomération toulousaine autorisant l'engagement de nouvelles démarches de consultation des personnes publiques associées, d'évaluation environnementale, d'enquête publique.

Par arrêté en date du 3 JANVIER 2012 Monsieur le Président du SMTTC prescrivait l'ouverture de l'enquête publique portant sur le projet révisé du Plan de Déplacements Urbains de la Grande Agglomération Toulousaine.

Préalablement à cela, le Président du Tribunal Administratif de Toulouse, par ordonnance en date du 20 JANVIER 2011, avait nommé une commission d'enquête afin de conduire l'enquête publique.

Cette enquête publique s'est déroulée du Lundi 30 JANVIER 2012 au Vendredi 16 MARS 2012, soit pendant 47 jours et sur les 118 communes concernées par le territoire défini. En fin d'enquête, les registres d'enquête ont été clôturés par les maires des 118 communes concernées, vérifiés et récupérés par la commission d'enquête le Vendredi 6 AVRIL 2012.

119 registres ont été nécessaires pour recueillir l'expression du public ou des associations. Sur ces 119 registres, 91 n'ont reçu aucune contribution, tandis que 28 d'entre eux recueillent 88 requêtes, observations ou contre-propositions déposées individuellement ou collectivement.

En sus, un site internet avait été ouvert afin d'y recueillir les contributions du public ou des associations. La commission d'enquête a recensé 135 courriels reçus, parfois faisant double emploi avec les dépôts sur les registres des 28 communes.

... / ...

Enquête publique PDU Grande Agglomération Toulousaine - SMTTC -

Membre d'une association agréée, le règlement des honoraires par chèque est accepté

La commission d'enquête a comptabilisé 654 pages déposées au cours de l'enquête publique, regroupant aussi bien les requêtes des pétitionnaires que les pièces annexes jointes, qui, compte tenu des pétitions et de la représentativité associative, peuvent être considérées comme l'expression de plusieurs milliers de personnes.

Plusieurs de ces observations font état de l'absence d'une autorité centrale à qui incomberait le regroupement des instances décisionnaires en matière de transports en commun ou non.

Si le dossier de PDU organise les déplacements urbains en ce qui concerne les voies routières, les transports publics gérés par TISSEO et les modes doux, il ne ressort pas clairement que la part modale revenant au fer soit bien prise en compte.

Nombreux sont ceux qui jugent que le projet de PDU est surtout orienté vers l'organisation des transports en Bus, Tram, Métro, compétence dévolue à TISSEO, tandis que le mode ferroviaire est le parent pauvre.

La commission d'enquête, qui s'interroge et se demande si le transport urbain en train est sous-estimé dans le projet soumis à enquête, se tourne vers le représentant local de l'Etat afin de savoir :

- s'il existe une raison prévue dans la LOTI, ou une autre loi, qui autorise que, dans un projet de PDU la prise en compte de certains modes de déplacements, le fer en l'occurrence, soit moindre, voire insuffisante par rapport aux autres modes et moyens de déplacements ;
- si une telle différence de traitement constitue une insuffisance ?

La commission d'enquête sait que les maîtres d'ouvrage concernés gèrent leurs réseaux indépendamment, mais considère également que différentes lois récentes réduisent cette indépendance en imposant plus de concertation dans le sens des évolutions sociétales.

N'y aurait-il pas un grand intérêt à ce que les parties concernées conduisent ensemble une réflexion visant à la meilleure optimisation des moyens existants afin d'assurer une organisation des déplacements urbains la plus efficace et la plus économe des deniers publics ?

La commission d'enquête pense qu'il doit y avoir un grand ordonnateur dans le domaine et que vous pourriez être l'autorité qui s'impose, d'autant que le SMTC n'a pas, outre le fer, de compétence sur les voiries nationales, départementales et encore moins autoroutières. Elle voit mal comment mener à bien certains projets relevant du PDU sans cette autorité supérieure organisant une concertation entre les différents maîtres d'ouvrage.

Dans l'attente des précisions que vous pourrez lui apporter dans le seul but d'être en mesure de compléter son information mais, également, d'apporter une réponse au niveau de son rapport aux personnes qui ont fait part de leur étonnement sur ce point,

Je vous prie de croire, **Monsieur le Préfet**, à l'expression de ma haute considération.

Pour la commission,
Le Président,

H. TEYCHENE

Enquête publique PDU Grande Agglomération Toulousaine – SMTC -



PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

Direction Départementale des Territoires

Toulouse, le 18 JUIN 2012

Service ou bureau

Affaire suivie par : Michèle Lavielle et Sylvie Mella
 Téléphone : 05- 81-97-71-45
 Courriel : sps@haute-garonne.gouv.fr

Monsieur,

Par courrier du 02 mai 2012, vous avez appelé mon attention sur deux points ressortis de l'enquête publique relative au projet de plan de déplacement urbain (PDU) de la grande agglomération toulousaine arrêté le 24 janvier 2011.

Le premier point concerne la faible part dévolue au mode ferroviaire dans les orientations du PDU et l'insuffisance qui peut en découler pour le dossier.

Selon les dispositions des articles L1214-1 et L1214-2 (joints en annexe) du code des transports, le plan de déplacement urbain (PDU) détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, dans le périmètre **de transports urbains**.

De ce fait le contenu du dossier de PDU, défini par les articles précités, vise essentiellement des modes urbains de déplacements (voiries urbaines, transports collectifs urbains, modes doux). Le mode ferroviaire ne figure qu'au travers des objectifs et actions relatifs à l'intermodalité, par exemple pour la localisation de parkings de rabattement auprès des gares.

Le PDU de la grande agglomération toulousaine s'inscrit dans ce cadre. Plusieurs fiches actions font référence à l'utilisation du réseau ferroviaire en milieu urbain par la mise en place de connexions, de dispositifs intermodaux, de pôles d'échanges TER (fiches actions n°13, 14, 21, 37, 40, 41).

Dans un deuxième point vous regrettez l'absence de concertation entre les différents maîtres d'ouvrages et souhaitez la mise en place d'une coordination efficiente.

En la matière, la réglementation existante prévoit la possibilité pour les autorités organisatrices de transports de s'associer au sein d'un syndicat mixte afin de coordonner les services qu'elles organisent (article L1231-10, joint en annexe, du code des transports).

Cette possibilité est évoquée dans le projet de PDU sous la forme d'un dispositif partenarial (syndicat mixte dit « loi SRU ») dont l'objectif serait de faciliter la coordination des autorités organisatrices et la maîtrise d'ouvrages de projets communs.

En l'état actuel des textes, la réalisation de cet objectif relève d'une démarche conjointe à l'initiative des différentes autorités organisatrices des transports (conseil régional, conseil général, Tisséo SMTC)

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

*Le directeur départemental
des Territoires*



Philippe KAHN

Monsieur Hervé TEYCHENE
Architecte DPLG
Président de la commission d'enquête publique
960 route de Toulouse
31620 CEPET

Cité administrative – 2 bd Armand Duportal - BP 70001 - 31074 Toulouse cedex 9 - Tél. : 05 81 97 71 00
<http://www.haute-garonne.gouv.fr>