



Syndicat Mixte des Transports en Commun
de l'Agglomération Toulousaine

Le Président

**Madame la Présidente
AUTATE**

contact@autate.fr

Toulouse, le **15 NOV. 2017**

Nos réf : DGS/DPEM/CD/FE/2017/12152
Affaire suivie par : *Christophe DOUCET*

Madame la Présidente,

Vous avez déposé dans le cadre de l'enquête publique du Projet Mobilités 2020.2025.2030 une contribution sur la plateforme numérique.

Cette contribution fait état de votre analyse du Projet Mobilités, que vous considérez comme insuffisant et inadapté pour changer les modes de déplacements, et par conséquent vous proposez en 12 pages un contre-projet que vous considérez comme plus efficace pour répondre à la loi sur l'air de 1996.

Par ailleurs, vous remettez en cause la forme de l'enquête publique, en faisant l'amalgame entre des procédures administratives de nature différentes et portant sur deux sujets différents.

Enfin, nonobstant du fait que votre structure associative soit associée depuis l'enclenchement des commissions thématiques en novembre 2015 aux travaux d'élaboration du Projet Mobilités, vous considérez un manque d'exercice démocratique pour la concertation de ce projet auprès de la population.

Les positionnements de l'AUTATE interpellent Tisséo Collectivités et nécessitent de notre part, dans un contexte d'enquête publique, des éléments de réponse.

❖ **Sur l'insuffisance et l'inadaptation du Projet Mobilités pour changer les modes de mobilités :**

Votre interpellation des objectifs du Projet Mobilités est erronée. Ce document stratégique d'orientation de la Mobilité à l'horizon 2030 ne porte pas que sur la réalisation de la 3^{ème} ligne de métro, mais porte sur un ensemble de 39 actions, s'inscrivant dans 3 leviers d'actions et répondant à 3 objectifs clairement identifiés lors de l'actualisation des éléments de diagnostic :

- En lien avec la poursuite de la croissance démographique de l'agglomération, mettre en place un réseau structurant et capacitaire pour relever le défi d'une plus grande demande de déplacement.
- En lien avec l'activité économique, desservir les grandes zones d'emploi de toute l'agglomération toulousaine et inciter au report modal pour les déplacements domicile-travail.
- En lien avec l'organisation urbaine des territoires, poursuivre le maillage des réseaux de transport public en cohérence avec les projets urbains des territoires.

Le Projet Mobilités n'est donc pas rédigé en fonction du projet de 3^{ème} ligne mais en fonction de la déclinaison de la stratégie mobilité décrite au chapitre 3/La nouvelle stratégie mobilité et qui porte les fondamentaux de ce nouveau PDU.

Sur le report modal, vous ne citez pas les actions contributives au changement de comportement : apaisement des faubourgs toulousains et des communes de la périphérie, schémas directeurs cyclables et piétons d'agglomération, élargissement du centre-ville, plans de mobilité et accompagnement des entreprises, organisation du réseau bus plus adapté aux territoires, création de lignes transversales entre territoires, réorganisation des pôles d'échanges multimodaux intégrant toutes les fonctionnalités.

Sur la cohérence urbanisme-mobilités, votre analyse fait état du PLUi-H de Toulouse Métropole, arrêté en conseil métropolitain du 3 octobre 2017 et soumis pour avis aux personnes publiques associées, qui ne serait pas compatible aux contenus du Projet Mobilités. Sur ce point, le Projet Mobilités est articulé sur le SCoT de la grande agglomération toulousaine et reprend notamment les principes de décliner un outil facilitant l'articulation et la cohérence entre le développement urbain et la programmation des infrastructures structurantes et performantes de transport public. C'est pour cette raison que le Projet Mobilités prévoit la mise en œuvre de Pactes Urbains sur l'ensemble de territoires qui seront desservis à terme par le réseau structurant, dans son ensemble.

Il n'a jamais été dit ni écrit que l'essentiel de la densification des territoires serait capté par le seul territoire desservi par la 3^{ème} ligne de métro.

Par ailleurs, l'urbanisation des territoires ne se décide pas qu'à l'aulne de leur desserte en transports en commun et de plus en plus de commune sur les territoires au développement mesuré sont contraintes de limiter leur urbanisation pour plusieurs raisons : absence de voiries et réseaux divers (assainissement), absence d'école et autres équipements publics, préservation de la trame verte et bleu, éloignement des zones d'emplois et autres grands services publics.

Enfin, le Projet Mobilités cite les plus grands projets d'urbanisation car ils sont de nature à modifier l'organisation de leur territoire d'accueil et les pratiques de mobilité. Ces grands projets urbains constituent une donnée d'entrée intégrée dans l'actualisation du diagnostic et ne peuvent justifier à eux seuls la révision du PDU 2012.

Pour conclure, le Projet Mobilités n'oublie aucun territoire de l'agglomération, les 3 secteurs que vous citez disposent de projets structurants qu'il conviendra de réaliser en accord avec les collectivités concernées et compétentes en matière de développement urbain.

❖ **Sur la ligne de métro TAE :**

Le projet de 3^{ème} ligne de métro relève de l'objectif de poursuivre le développement du réseau capacitaire et structurant pour toute l'agglomération toulousaine.

Les lignes A et B sont aujourd'hui fortement utilisées et ont permis d'une part de répondre aux besoins de déplacements et, d'autre part, de structurer le développement urbain notamment en ce qui concerne la ligne B de métro.

A l'instar du premier PDU de l'agglomération toulousaine de 2001 qui s'appuyait sur le prolongement de la ligne A et la contribution de la ligne B, le Projet Mobilités s'appuie sur la troisième ligne de métro, mais pas uniquement comme indiqué au point précédemment développé.

Le débat public particulier de la 3^{ème} ligne de métro, à ne pas confondre avec la procédure d'enquête publique de la présente révision du PDU, a permis d'en présenter les contours : enjeu de desserte, objectif du projet, analyse multicritères et variantes de tracé, impacts, coût financier. 72% des participants au débat public se sont prononcés favorablement à la création de la 3^{ème} ligne de métro.

Par ailleurs, le financement de la 3^{ème} ligne de métro n'obère pas les investissements des autres actions prévues par le Projet Mobilités, que cela relève de la compétence de Tisséo Collectivités ou d'autres collectivités concernant les leviers de report modal, modes doux et partage de l'espace public, de la cohérence urbanisme-mobilité ou de l'organisation des réseaux routiers et de stationnement.

❖ Sur le réseau bus Linéo :

Les premiers exercices du PDU 2001 et du PDU 2012 proposaient la mise en place de TCSP sur des boulevards urbains multimodaux, sans définir préalablement l'offre de service et sans vérifier la possibilité d'insérer ces TCSP dans les secteurs déjà urbanisés.

Les TCSP les plus faciles à insérer ont été aménagés, soit dans des territoires non contraints par l'urbanisation sur des voiries existantes, soit en lien avec la création de nouvelles voiries sur des sites de développement urbain. Mais plusieurs TCSP ont été abandonnés par le passé en raison du refus des habitants ou des institutions de voir évoluer les axes supports, tant en terme de paysage urbain que de partage des espaces publics : TCSP RD 888, TCSP RD 632.

Aussi, si au départ les 10 lignes du réseau Linéo ne sont pas intégralement en site propre, il n'en demeure pas moins que l'objectif recherché par Tisséo Collectivités sera de bénéficier de toute opportunité d'aménagement pour rechercher davantage de facilités de circulation des Linéo : travaux d'urbanisation des voiries, cession foncière, plan de circulation.

La finalité étant la recherche d'une amélioration des temps de parcours et de la vitesse commerciale des lignes de bus.

Par ailleurs, les 5 lignes Linéo mises en service en septembre connaissent une forte augmentation de leur usage. Ce qui signifie que l'injection d'une offre de service plus importante aux heures de pointe, doublée d'une amplitude horaire plus large est également attractive pour les usagers.

En outre, dans la logique de la cohérence urbanisme-mobilités, le Projet Mobilités propose la mise en place de pactes urbains sur les territoires desservis par le réseau Linéo. Dans ce cadre, les engagements pourraient être pris par les gestionnaires de voirie pour un meilleur partage de l'espace public, en faveur des lignes Linéo.

Enfin, l'Ouest toulousain bénéficiera à terme de 3 lignes Linéo : Linéo 2 sur Colomiers, Linéo 3 sur Tournefeuille-Plaisance du Touch, Linéo 11 sur Cugnaux-Villeneuve. Les 3 Linéo seront en contact avec la ceinture Sud, elle-même en connexion avec TAE en gare de Colomiers, la ligne A du métro à Basso Cambo et le téléphérique urbain Sud à l'Oncopole.

L'offre de transport en commun va par conséquent nettement évoluer dans l'Ouest toulousain, considérant qu'il ne s'agit pas que du seul territoire à desservir.

❖ **Sur la ceinture Sud :**

La ceinture Sud constitue une action à part entière du Projet Mobilités (cf. fiche action 5) et répond à l'objectif de faciliter l'accessibilité aux zones d'emploi, en assurant un maillage entre plusieurs pôles d'échanges multimodaux majeurs : la gare de Colomiers, la station de métro Basso Cambo, l'Oncopole.

Son parcours est à l'étude de part et d'autre du téléphérique urbain Sud et effectivement plusieurs variantes de tracé sont possibles dans la traversée des communes de Tournefeuille et de Colomiers considérant deux nécessités :

- Celle de permettre aux habitants d'emprunter directement la ceinture Sud pour rejoindre les pôles d'emploi.
- Celle de répondre à un temps de parcours attractif.

Dès lors, si le tracé de la ceinture Sud devrait bénéficier d'aménagement en site propre lui garantissant un temps de parcours (en empruntant une partie de l'axe bus de la VCSM et la nouvelle voie de liaison des Ramassiers), il serait contreproductif d'envoyer la ceinture Sud trop à l'Ouest dans Tournefeuille et Colomiers, sur des voiries non adaptées.

Compte tenu de la superficie de la commune de Toulouse, il est difficile de ne pas faire passer la ceinture Sud par cette commune. Mais Tisséo Collectivités confirme que les communes de Colomiers et Tournefeuille, dont la densité de population est en constante croissance de par l'activité économique, bénéficieront bien des apports de la ceinture Sud.

❖ **Sur le téléphérique**

Comme vous l'écrivez, le téléphérique urbain Sud constitue bien un maillon de la ceinture Sud. Son objectif est de permettre un lien plus direct entre deux sites de l'agglomération, difficilement franchissables en raison du relief et de la Garonne. De part et d'autre du téléphérique Urbain Sud, (à noter que ce projet de téléphérique figure déjà dans le PDU 2012) Tisséo Collectivités développera des services bus d'une part en direction de Basso Cambo puis la gare de Colomiers, d'autre part en direction de Montaudran.

Le réaménagement de l'avenue Eisenhower en boulevard urbain multimodal, l'utilisation d'une partie de l'axe bus de la VCSM et la circulation sur l'axe bus de la Voie de Liaison des Ramassier répond à une recherche d'efficacité de la ceinture Est pour son tronçon Nord.

Par le tronçon Sud, la question de la traversée du Campus de Rangueil nécessite la recherche d'une solution adaptée afin de rejoindre l'axe bus de la liaison Multimodale Sud-Est le plus rapidement possible.

Concernant à proprement parlé de la capacité de transport d'un téléphérique urbain, celle-ci peut être adaptée pour répondre à l'évolution de la demande, en ajoutant par exemple des cabines supplémentaires.

Vous proposez deux alternatives à ce projet de téléphérique :

- D'une part l'usage du réseau ferroviaire, mais qui ne permet pas d'établir une liaison directe Oncopole-CHU-Campus de Rangueil en 10 minutes.
- D'autre part l'usage du périphérique, mais qui renvoie à des aménagements routiers non programmés à ce jour sur un tronçon qui va faire l'objet de travaux de mise à 2x3 voies par l'Etat.

Et pour conclure, ce projet figure dans les opérations de Tisséo Collectivités depuis plus de 6 ans. Il n'y a donc aucun empressement particulier à réaliser ce projet.

❖ Sur les actifs et les nouvelles technologies

Vous vous positionnez de façon dubitative face aux évolutions technologiques conduisant à de nouvelles pratiques de mobilités et renvoyez plutôt à des problèmes d'usage quotidien du réseau de surface, sans citer les sources de vos « remontées ».

Pourtant, les évolutions technologiques sont bien réelles et ont permis en France, certes avec retard par rapport à d'autres pays, l'éclosion du covoiturage, de l'auto-partage, du vélo en libre-service.

Si nous développons à ce jour la 4G dans le métro, la possibilité d'acheter et de valider son titre via les smartphones, si nous avons modernisé notre application mobile ainsi que nos sites internet, c'est que nous sommes fortement encouragés par nos usagers à suivre ces évolutions technologiques.

Nous vous apportons toutefois des précisions sur deux points :

- D'une part, dans le cadre de l'accompagnement des entreprises dans leurs démarches de plan de déplacement urbain, nous accompagnons les usagers par des conseils personnalisés, sur la base du volontariat.
- D'autre part, nous avons déjà testé en situation réelle des semaines de covoiturage et des packs pro vélo (ces derniers en lien avec la Maison du Vélo).

Nous réfléchissons par ailleurs à l'engagement d'un challenge Mobilités plus global, dans le cadre des plans de mobilité, avec pour objectif de sensibiliser les salariés au report modal pour leur déplacement domicile-travail.

❖ Sur le tramway Arc Ouest Toulousain

Vous avez publié sur votre site internet le courrier adressé à la commune de Plaisance du Touch, en réponse à sa contribution à l'enquête publique du Projet Mobilités 2020.2025.2030 car contenant un paragraphe au sujet de ce que nous appellerons l'Arc-Ouest Toulousain.

Projet également porté par l'association « Collectif du Désert de l'Ouest » auquel adhère l'AUTATE, Tisséo Collectivités a également apporté sa réponse.

Nous reprenons par conséquent ci-dessous nos éléments de réponse :

A la suite de l'analyse de plusieurs contributions dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées (dont Plaisance-du-Touch, Save-au-Touch, SITPRT, Autate,...) le SMTC a réalisé une étude d'opportunité de mise en œuvre d'une liaison transversale Colomiers/Portet-sur-Garonne, via Plaisance-du-Touch et Cugnaux.

Cette étude montre un potentiel certain entre Colomiers et Plaisance-du-Touch et entre Cugnaux et Portet-sur-Garonne, mais pas à ce jour sur l'intégralité d'une liaison transversale, de part des conditions de densité et d'organisation des territoires non suffisantes pour justifier d'une desserte structurante et capacitaire en TC. La ligne 55 a clairement été identifiée comme pouvant être le point de départ d'un projet plus structurant entre Colomiers et Plaisance. Cela rejoint les propos tenus au point « Desserte de la zone économique de la Ménude ».

Les premières études seront présentées aux élus du SMTC pour décision de poursuivre plus en détail la faisabilité d'une telle opération, en lien avec le développement du secteur de la Ménude et d'autres territoires, ainsi qu'en cohérence avec les objectifs du SCoT et du Projet Mobilités.

Enfin, s'agissant de la poursuite de l'Arc-Ouest Toulousain entre Colomiers et La Vache, nous renvoyons au projet TAE, plus capacitaire pour répondre à la demande de déplacement sur ces territoires.

❖ Sur le prolongement des lignes de métro

Le prolongement de la ligne B du métro vers Labège-Innopole est prévu au Projet Mobilités 2020.2025.2030 (cf. fiche action 3).

Le prolongement de la ligne A de métro vers Tournefeuille ou Cugnaux n'a pas été étudié de façon approfondie mais des approches techniques et financières ont été réalisées par le passé. Ces approches indiquaient des difficultés particulières dès l'arrière de la station de métro Basso Cambo en raison de la proximité immédiate du garage atelier du métro.

Au-delà les parties les plus denses de Tournefeuille et Cugnaux sont très éloignées avec des coupures urbaines conséquentes telles que le Parc de Loisirs de La Ramée, et des solutions de surface ont été mises en œuvre : Linéo 3 pour Tournefeuille, axe bus de la voirie du Canal de St Martory, réseau bus maillé avec des lignes radiales et circulaires entre Colomiers, Tournefeuille, Cugnaux, Villeneuve-Tolosane, Portet sur Garonne et Toulouse.

❖ Sur le tramway T1 et T2

Le Projet Mobilités propose (cf. fiche action 4) :

- Le prolongement de la ligne T1 pour desservir le futur parc des expositions (travaux en cours).
- Une étude visant à déterminer les conditions de prolongement du réseau tramway vers la 3^{ème} ligne de métro.
- Une étude prospective visant à étudier ce que pourrait être à terme le réseau tramway de la grande agglomération toulousaine (cf. réponses apportées sur Linéo).

Par ailleurs, à terme, la ligne T2 étant transformée en Liaison Aéroport Express, l'exploitation de la ligne T1 pourra être rendue plus performante puisqu'il n'y aura plus de tronc commun (cf. notre réponse apportée à l'Association ABAVE à laquelle est également membre l'AUTATE).

❖ **Sur le transport de soirée**

Le chapitre 5/Les Apports du Projet Mobilités indique l'évolution du réseau de nuit, en lien avec le réseau structurant. Pour les autres lignes, le sujet est traité au titre de la vie générale du réseau de surface (cf. fiches actions 7 et 8 du Projet Mobilités).

❖ **Concernant les problèmes de forme de l'enquête publique**

Tisséo Collectivités respecte scrupuleusement les textes de loi qui régissent le processus de révision du PDU et sa mise à l'enquête publique.

Tisséo Collectivités va même plus loin en élargissant la consultation des personnes publiques associées au-delà du cadre légal, en établissant une concertation du public sur l'intégralité du calendrier d'élaboration du projet, en ouvrant ses commissions thématiques et territoriales aux structures associatives.

Répondant à une demande de plusieurs intercommunalités, de Codevs, de groupes politiques ou de structures associatives de répondre à l'urgence des mobilités, plusieurs démarches sont menées en parallèle afin de ne pas perdre de temps et de mettre en œuvre, dans les meilleurs délais possibles, les projets de transports en commun en particulier.

Tisséo Collectivités s'inscrit par conséquent dans un cadre démocratique et en toute transparence vis-à-vis de la société civile, qui peut encore à ce jour consulter sur le site internet du SMTC le dossier d'enquête publique.

Quant aux contributions formulées, elles sont en cours d'analyse par la commission et seront restituées avec le rapport de conclusion et d'avis de la commission.

❖ **Sur l'usage de l'étoile ferroviaire**

Tisséo Collectivité rappellera ici que l'AUTATE a participé régulièrement aux travaux du Conseil Scientifique sur l'étude de l'étoile ferroviaire et qu'une restitution récente a eu lieu lors de la réunion du groupe miroir.

L'AUTATE connaît par conséquent les difficultés d'un usage performant et à brève échéance de l'étoile ferroviaire.

Toutefois, le réseau ferroviaire ne doit pas être mis de côté dans une agglomération de la taille de celle de Toulouse et doit s'inscrire en complémentarité d'un réseau urbain dense, maillé, structurant et capacitaire, même si le terme s'inscrit sur un horizon plus lointain que le Projet Mobilités, considérant par ailleurs que la question pourrait être traitée lors de l'élaboration du SRADETT ou plus localement lors de la deuxième révision du ScoT de la grande agglomération toulousaine.

Telles sont les précisions que je souhaitais vous apporter, considérant par ailleurs certaines évolutions dans votre approche du réseau urbain et vous invitant à poursuivre votre participation aux prochaines commissions territoriales de 2018.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.

Bien à vous,



Jean-Michel LATTES
Président de Tisséo Collectivités
Vice-Président de Toulouse Métropole
1^{er} Adjoint au Maire de Toulouse