



AUTATE



ASSOCIATION DES USAGER-E-S DES TRANSPORTS
DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE ET DE SES ENVIRONS

samedi 17 février 2018

Analyse de l'AUTATE du rapport d'enquête publique portant sur le « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » (publié le 12 décembre 2017)

<http://tisseo-collectivites.fr/file-download/download/public/444>

Le rapport de la commission d'enquête publique du 4 septembre au 10 octobre 2017 sur le Projet Mobilités 2020-2025-2030 de Tisséo Collectivités révisant le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération de Toulouse a été publié le 12 décembre 2017. Une synthèse des conclusions avec les commentaires de l'AUTATE est présentée au paragraphe 3.

En décembre 2016, lors du débat sur l'opportunité de la 3ème ligne de métro, l'AUTATE a déposé une contribution décrivant le réseau de transport en commun qui répondrait le mieux aux besoins des usagers et usagères de l'agglomération toulousaine. C'est sur cette base que l'AUTATE a contribué à l'enquête publique sur la révision du PDU en 2017.

L'avis positif de la commission d'enquête repose sur « une position réaliste qui compose avec les contraintes urbaines » et « des actions courageuses pour répondre efficacement à la très forte augmentation de la demande de déplacements attendue ». La commission considère que les modifications du PDU sont plus pragmatiques que le PDU précédent, notamment le réseau de dix lignes LINEO qui nécessitent moins de travaux d'infrastructure que les Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ou les tramways. Il en est de même pour la ligne de métro, moyen capacitaire, qui permet de désenclaver des zones économiques majeures de l'agglomération.

En revanche, dans le reste des documents, ils relèvent énormément de faiblesses, et formulent beaucoup de critiques et de recommandations qui du point de vue de l'AUTATE auraient dû conduire à un avis défavorable ou au moins à formuler plus de réserves.

Même si l'AUTATE ne s'associe pas à l'avis favorable, elle s'associe aux propositions de la commission d'enquête pour que Tisséo Collectivités mette le Projet Mobilités en conformité avec l'intérêt public tel qu'il ressort du rapport de la commission d'enquête.



A) Le constat du rapport d'enquête

La commission d'enquête relève que l'ambition majeure du Projet Mobilités porte sur le centre de l'agglomération et les communes de Labège et Colomiers tandis qu'il propose peu d'amélioration significative pour la périphérie de l'agglomération.

L'AUTATE constate que la question des "Après Terminus" n'est pas traitée, aucun plan de transport n'étant proposé pour amener les usagers à ces terminus.

La commission regrette que la définition de la desserte de la ceinture sud de Toulouse soit trop vague et ait été renvoyée à plus tard, alors que de nombreuses contributions font valoir une situation d'urgence.

Que se passera-t-il d'ici 2024? L'AUTATE insiste sur le fait que les habitants ont besoin de solutions aujourd'hui.

La commission relève notamment l'impasse dans laquelle se trouvent les projets de transport dans le sud-ouest, où peu de choses sont précisées alors que le projet de téléphérique est prévu à l'horizon 2020. Il en est de même pour le nord avec « l'absence de solutions pour les zones encombrées le long de la D820 au-delà de Fenouillet et l'absence d'un projet de franchissement supplémentaire de la Garonne ».

Le rapport d'enquête indique les nombreux doutes déposés lors de l'enquête publique concernant le financement de la troisième ligne de métro qui constitue l'investissement majeur du nouveau PDU. Il indique que le financement proposé par Tisséo Collectivités s'appuie sur une capacité d'emprunt basée sur les taux actuels extrêmement bas et une prévision d'octroi d'importantes subventions publiques.

Le rapport d'enquête fait le constat d'un manque d'ambition du Plan Mobilités

Sur la politique vélo et piétonne, comme le montre les 2 réserves,

Sur les mesures contre la pollution atmosphérique avec la non prise en compte des recommandations de la Mission Régionale d'Autorité environnementale - voir §C,

Sur la réduction des temps de parcours.

C'est pour répondre à ce constat que la commission d'enquête propose d'amender le Projet Mobilités et fait des propositions concrètes qui partent du projet proposé par Tisséo Collectivités.

L'AUTATE est en accord avec cette partie du constat de la commission d'enquête.



B) Les propositions du rapport d'enquête

Le rapport de la Commission d'Enquête amende la version mise au débat public en demandant de réaliser d'ici 2024 :

- Uniquement la moitié de la 3ème ligne de métro entre Colomiers et la gare Matabiau,
- La prolongation de la ligne B vers Labège
- Le réseau de 10 lignes LINEO
- La ceinture Sud en transport en commun entre Colomiers et le téléphérique urbain
- Une amplification de l'investissement vélo et piéton

D'autre part, la commission recommande de travailler le projet d'un RER à la toulousaine dans le cadre de l'étoile ferroviaire en commençant par l'étude d'une ligne de RER entre Brax-Léguevin et l'Oncopôle et le développement urgent d'un Réseau Express Vélo.

Ces propositions, qui diffèrent des projets proposés par l'AUTATE nous semblent une bonne opportunité pour bâtir un Plan de Déplacement Urbain qui conforte à la fois le travail des élus de Tisséo Collectivités et respecte les apports du débat public tels qu'ils ont été rapportés par la commission d'enquête.

En synthèse, pour l'AUTATE, il est de l'intérêt des usager-e-s des transports que l'ensemble des recommandations du rapport d'enquête soient pris en compte par Tisséo Collectivités.

C) Extraits des conclusions/rapport commentés par l'AUTATE

L'AUTATE constate que le rapport de la commission d'enquête est bien plus complet et critique que ce qui est exprimé dans l'avis motivé. Ce paragraphe explicite certains extraits significatifs des principaux thèmes des conclusions du rapport d'enquête et qui devraient être mis en œuvre dans le Plan de Déplacement Urbain.

§ 2.3 SUR LA COHERENCE AVEC LA STRATEGIE NATIONALE DE DEVELOPPEMENT DE LA MOBILITE PROPRE

§ 3.5 PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SANTE

Extraits des rapports de la commission :

- La commission d'enquête regrette que les recommandations émises par la Mission Régionale d'Autorité environnementale dans son avis de mars 2017 n'aient pas été prises en compte par Tisséo dans une note complémentaire afin d'éclairer le public au sujet des points critiqués. Elle note aussi que la prise en compte des recommandations de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) avant la mise à l'enquête du dossier, par exemple via une note complémentaire, aurait permis de renforcer la sécurité juridique du dossier.
- Elle craint que l'enjeu de la protection de l'environnement ait été oublié au profit de celui de trouver des solutions de mobilité uniquement pour répondre à la démographie galopante face aux transports toulousains quasi-saturés.
- Elle déplore l'imprécision des « mesures destinées à réduire les émissions dues au trafic routier ».



- Il s'agit de montrer que les élus de Tisséo Collectivités s'engagent résolument dans une véritable révolution de la mobilité propre en repensant les usages, les technologies, les politiques publiques, comme l'a proposé récemment Elisabeth Borne, la ministre des Transports, à l'occasion du lancement des Assises nationales de la mobilité.
- Il est évident ... que le PDU doit contribuer à initier cette rupture dès à présent.
- La commission note que diverses actions du Projet Mobilités sont en cours et auront été réalisées à l'horizon 2020. Des actions supplémentaires proposées par diverses associations et les CODEVs pourraient contribuer à court terme à améliorer les effets sur la protection de la santé et de l'environnement. Ces actions ... feront l'objet de recommandations ou de réserves dans les conclusions du rapport.

Commentaire de l'AUTATE :

La commission d'enquête est très réservée quant à la réduction des émissions induite par le PDU et a produit des réserves et recommandations qui lui semblent nécessaires. Nous considérons aussi que si les recommandations n'étaient mises en application, le PDU ne répondrait pas aux objectifs de réduction de la pollution, et serait ainsi non conforme à la loi sur l'air.

§ 3.1 GOUVERNANCE ET COORDINATION

Extraits des rapports de la commission :

La commission indique que l'absence d'un consensus politique et d'une coopération partagée entre l'Autorité Organisatrice des Transports urbains (Tisséo Collectivités), les autres AOT et les collectivités concernées est déplorée par un grand nombre d'observateurs (PPA, CODEV, ...), ainsi que par la Cour des comptes.

La commission déplore que le Conseil des Exécutifs mis en place en juillet 2016 reste informel et ne constitue pas une autorité supérieure.

La Commission d'enquête s'interroge sur l'efficacité de la gouvernance des transports à l'intérieur du Périmètre des Transports Urbains des 115 communes, sur lequel porte le Projet Mobilités 2020-2025-2030.

Elle note que parmi les 39 actions que propose le PDU, seulement une douzaine sont de la compétence exclusive de Tisséo Collectivités . Le reste dépend de compétences partagées ou appartenant à d'autres collectivités, voire à l'Etat.

Elle « constate que l'émiettement des décisions entre autorités jalouses de leurs prérogatives, obéissant à leurs logiques propres, ne permet pas d'appréhender les problèmes complexes dans leur ensemble. »

La Commission approuve bien entendu la proposition de Tisséo Collectivités contenue dans sa délibération du 22 novembre 2017, de mettre à l'étude la création d'une « Autorité unique des mobilités urbaines cyclables » qui fédérerait l'ensemble des acteurs du vélo à l'échelle du PDU (Recommandation 1, mais qui ne porte que sur le vélo).

La Commission recommande que cette démarche soit poursuivie en vue de la création d'une véritable Autorité organisatrice de la mobilité urbaine sur le périmètre du PDU.

Commentaire de l'AUTATE :

Bien que la commission ait constaté l'inefficacité du Conseil des Exécutif et exprimé que seule une Autorité organisatrice de la mobilité urbaine serait efficace afin d'appréhender les mobilités dans leur ensemble, elle n'a émis qu'une recommandation de création d'une telle entité au niveau du vélo.



§3.2 FINANCEMENT

Extraits des rapports de la commission :

Concernant le financement par Tisséo d'une part très importante du projet Mobilités (80% de l'ensemble), la

Commission estime qu'il découle du choix courageux de doter la ville de Toulouse d'un transport en commun capacitaire, rapide, non polluant, durable et d'une exploitation économe dont le coût sera de l'ordre de 2,3 milliards d'euros.

Les éclaircissements détaillés qui lui ont été fournis, qui s'appuient sur des perspectives raisonnables d'évolution des ressources propres, sur des engagements précis des collectivités adhérentes, sur une prévision d'octroi d'importantes subventions et sur une capacité d'emprunt préservée, rendent crédibles la soutenabilité financière du projet.

Elle regrette toutefois que la réalisation de la desserte en modes structurant de la ceinture sud soit restée trop vague et ait été renvoyée en fin de plan, alors qu'une situation d'urgence est dénoncée par de nombreux contributeurs, ainsi qu'il est précisé au chapitre 3.13 ci-après. Pour remédier à cette carence avant 2025, la Commission posera une recommandation visant à différer à 2030 la réalisation d'une partie de la TAE.

Commentaire de l'AUTATE :

La commission d'enquête approuve le plan de financement du projet mobilité, ce qui est en décalage avec les commentaires émis lors de l'enquête.

Seul le flou du financement de la ceinture sud a été justement relevé.

§ 3.4 COHERENCE URBANISME/MOBILITES

Extraits des rapports de la commission :

« Il est évident que l'urbanisation doit se développer en priorité le long des grandes infrastructures de transport. La commission note avec intérêt la définition des pactes urbains qui vont dans ce sens. Mais elle constate aussi que leur mise en application dépend d'une autorité autre que Tisséo Collectivités, notamment des communes et intercommunalités en charge de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire.

La commission fera une recommandation sur ce point.

Commentaire de l'AUTATE :

Cette recommandation n'a pas été explicitée dans l'avis motivé.



§ 3.6.1 Projet de TAE

Extraits des rapports de la commission :

Un très grand nombre d'intervenants de l'ouest toulousain, mais également plusieurs autres intervenants approuvent le principe de la TAE mais demandent le phasage de sa réalisation.

Ces intervenants estiment que la portion de la TAE comprise entre Marengo et Montaudran double la voie SNCF et même la ligne B du métro. Ils estiment que sa construction pourrait être différée, sous réserve de maintenir la liaison ligne B/Labège, ce qui libérerait une marge financière pour améliorer rapidement les autres modes de transport de surface.

Commentaire de la commission d'enquête :

Tisséo Collectivités écarte le phasage essentiellement par une estimation des besoins de part et d'autre de la gare

Matabiau, qui fait ressortir un nombre d'usagers similaire des deux côtés.

La commission d'enquête considère que le phasage permettrait de déplacer des moyens financiers à court terme pour mettre en œuvre des solutions d'urgence dans les secteurs les plus en souffrance, en particulier la ceinture sud.

Ce phasage :

- consisterait à réaliser la première tranche du TAE pour 2025 (Colomiers-Matabiau) et la seconde pour 2030 (le reste) ;

- imposerait la réalisation de la prolongation de la ligne B jusqu'à Labège comme prévu en 2024.

Ce point fera l'objet d'une recommandation (n°3).

Commentaire de l'AUTATE :

Les estimations produites par Tisséo Collectivités pour écarter le phasage de la réalisation de la TAE ne sont pas pertinentes car elles n'ont pas considéré l'effet du prolongement de la ligne B, ni l'amélioration de la ligne SNCF.

§3.7 TRAIN

Extraits des rapports de la commission :

Commentaire de la commission d'enquête :

Des améliorations sont annoncées dans le cadre du Contrat Plan Etat Région (CPER). Il en ait ainsi sur la ligne Toulouse Colomiers Brax Léguevin, mais elles ne sont que partielles. Dans son mémoire en réponse, Tisséo Collectivités indique que le passage à quatre voies de Toulouse Saint-Jory ne se fera que si la LGV Toulouse Bordeaux se réalise...

Rien n'est sûr, tout est conditionnel. La Commission le regrette.

Suite au projet de TER toulousain proposé par l'association AUTATE, Tisséo Collectivités a demandé à des experts ferroviaires dans le cadre du Conseil Scientifique une étude datée du 16 octobre 2017 concernant une alternative ferroviaire à la troisième ligne de métro. Cette étude conclut à un coût de 3,4 milliards d'euros et une durée de travaux très longue. Ce coût est contesté par l'AUTATE qui le considère très surévalué.



Cette étude confirme l'intérêt du train pour la desserte de la périphérie toulousaine avec interconnexion avec le métro. La Commission note l'intérêt de cette étude et regrette que le public n'ait pas eu accès à cette alternative pendant l'enquête.

Commentaire de l'AUTATE :

La commission d'enquête relève des faiblesses relatives au train dans le PDU et exprime des regrets. Nous préférerions du concret avec des positions plus affirmées, et des réserves clairement exprimées ...

Seule une recommandation relative à la branche sud-ouest du réseau RER proposé par l'AUTATE a été émise (Recommandation n°8)

§ 3.8 TRAM

Extraits des rapports de la commission :

- Elle recommandera à Tisséo Collectivités de mener rapidement les études auquel il s'est engagé de procéder en vue de mieux intégrer la ligne T1 dans l'urbanisme, en recherchant à généraliser son intégration en site propre, en tentant de lui accorder partout la priorité aux feux afin d'augmenter sa vitesse commerciale.
- La commission regrette que le projet de desserte de l'aéroport qui lui a été transmis à la mi-novembre n'ait pas pu être communiqué au public pendant l'enquête. Elle indique que cette navette rapide avec sa connexion à la troisième ligne de métro pourra être ultérieurement étendue vers le nord. Elle recommande ne pas instaurer de tarification spécifique qui pénaliserait les usagers de l'aéroport alors que le coût d'exploitation de la nouvelle desserte aéroportuaire devrait baisser et serait comparable à celle d'un tramway ordinaire.

Commentaire de l'AUTATE :

L'AUTATE est d'accord avec cette analyse, même si nous ne comprenons pas pourquoi la commission n'a pas traité plus sérieusement la solution d'extension des lignes de tramway pourtant préconisée par le SCoT.

L'AUTATE ne comprend pas comment la desserte de l'aéroport pourrait être approuvée alors qu'elle n'a pas été présentée au public lors de l'enquête ...

La recommandation sur l'amélioration de la ligne T1 aurait dû apparaître dans l'avis motivé de la commission.

§ 3.9 BUS, LINEO, OPTIMO

Extraits des rapports de la commission :

- La commission acte des propositions du maître d'ouvrage sur les aménagements en fonction des opportunités, mais elle regrette l'absence d'une politique plus volontariste en ce qui concerne les aménagements permettant une plus grande régularité des bus immergés dans le trafic routier, s'en remettant aux opportunités ou à la réalisation de programmes d'opérations non définies (réfection de chaussées ou aménagements de voirie par les communes).
- La commission comprend que la desserte à moyen terme (2024) du secteur ouest est principalement axée sur l'amélioration capacitaire de la ligne A du métro, la 3ème ligne de métro et 4 lignes Linéo (lignes 2, 3, 4 et 5), qui seront interconnectées par la ceinture sud. Elle constate que l'horizon de cette interconnexion complète serait 2025, voire 2030. La commission regrette de



n'avoir obtenu aucune précision sur les études de faisabilité de lignes express pilotées actuellement par Tisséo Collectivités.

- La commission prend acte de la réponse de Tisséo Collectivités, selon laquelle le BUN se réalise conformément au programme prévu par le PDU 2012, avec une échéance de réalisation complète à l'horizon 2030, ce qui n'était pas évident à la lecture du projet soumis à l'enquête.

Commentaire de l'AUTATE :

La commission regrette de ne pas avoir assez d'information à propos du calendrier de réalisation du BUN, et au sujet des études de faisabilité des lignes express: pourquoi ne les fait-elle pas rajouter au PDU ?

Elle regrette la politique peu volontariste pour rendre les lignes Linéo efficaces, n'est-ce pas le rôle de l'enquête publique de critiquer et demander des améliorations ?

§3.10 ROUTES, VOITURES, PARKINGS, CO-VOITURAGE

Extraits des rapports de la commission :

Réseau routier :

La Commission regrette que le porteur de projet, probablement par souci de respecter les prérogatives ou parce qu'il hésite encore entre freiner les véhicules polluants et préparer l'arrivée des véhicules électriques et à hydrogène ne s'engage pas plus clairement sur des dossiers dont l'urgence est avérée et unanimement reconnue (nouveau pont nord Garonne, points noirs des entrées nord de Toulouse ...).

Part modale voiture :

La Commission note la frilosité, probablement réaliste, du panel des orientations qu'il indique et qui, pour la plupart, échappent à sa compétence.

Parcs-relais et parkings :

La Commission regrette que le Schéma Directeur Parcs/Relais ne soit qu'un document d'orientation générale tout en notant des contradictions sous-jacentes (besoin de nouvelles places de stationnement mais concurrence pour les bus rabatants, accompagnement des besoins plutôt que les devancer par frilosité financière, souci de ne pas trop favoriser la voiture...) qui réduisent la vision prospective et qui devraient être clarifiées dans le cadre de l'appel à projet pour les pôles d'échange multimodaux.

Covoiturage et voiture partagée :

La Commission note l'absence de plan d'ensemble et elle craint que ces secteurs innovants trouvent rapidement leurs limites en l'absence de mesures incitatives techniques ou financières - publiques ou privées - facilitant la circulation et le stationnement. C'est pourquoi elle encourage le porteur de projet à intégrer ces facteurs dans les études à venir et à se positionner en force de proposition.

Décongestion zone aéronautique Nord-Ouest :

Tisséo Collectivités a informé la commission d'enquête de deux dispositifs répondant à la décongestion de la zone aéronautique Nord-Ouest :

- D'une part la signature en 2016 d'un pacte d'attractivité métropolitain entre Airbus et Toulouse métropole, auquel est associé Tisséo Collectivités, dont un objet porte sur les solutions à apporter à 10 rue du Château d'Uzou 31700 Blagnac - contact@autate.fr – @AutateToulouse – SMS: 07 67 87 73 42



la décongestion des accès à la zone économique : reprise des échangeurs routiers, évolution de la desserte TC, nouveaux itinéraires cyclables.

- D'autre part l'engagement de Toulouse Métropole et Tisséo Collectivités, accompagnés dans le cadre d'un partenariat défini, dans deux démarches de projets nationaux et européens, DEMETER et COMMUTE, dont les périmètres d'actions portent spécifiquement sur des mesures à mettre en œuvre pour désengorger la plateforme et les territoires limitrophes: aire de covoiturage et offre de service covoiturage, management RH de la mobilité, plan de mobilité inter-entreprise avec mutualisation des actions et accompagnement des salariés.

La commission recommande le suivi des deux dispositifs (recommandation n°6)

Commentaire de l'AUTATE :

La commission relève beaucoup de frilosité sur les thèmes de réduction de la part modale voiture. Nous attendions des conclusions plus directives de la part de la commission, étant donné qu'un objectif essentiel d'un PDU est bien de réduire le trafic automobile au profit des transports en commun et autres modes alternatifs.

La seule recommandation (n°6) porte sur le suivi de deux dispositifs pour le moins flous quant à leur finalité concrète. Aucun engagement de développement de réels dispositifs innovants n'est pris en regard du financement apporté par l'Europe pour la décongestion de la zone aéronautique Nord-Ouest. Il semble que le budget servira à financer des projets déjà lancés par ailleurs ...

§ 3.12 BASSINS DE MOBILITE

Extraits des rapports de la commission :

Environ un quart des contributions aborde plus précisément les difficultés rencontrées dans les bassins de mobilité nord-est / nord-ouest / sud-ouest / sud-est.

Un point commun souvent évoqué est le besoin, non suffisamment pris en compte par le Projet Mobilités, de pouvoir se déplacer de périphérie à périphérie, sans passer par les roades.

La Commission regrette que face aux difficultés de déplacements que rencontrent ces territoires, les PDU successifs depuis 2001 n'ont jamais pu apporter de solutions efficaces permettant de réduire les embouteillages qui s'aggravent de jour en jour.

En particulier, le peu de précisions sur la ceinture sud (hors téléphérique), l'absence de solutions pour les zones encombrées le long de la D820 au-delà de Fenouillet (autre que le co-voiturage), le manque de perspective sur la réalisation de l'aménagement ferroviaire nord-toulousain (AFNT) et l'absence d'un projet de franchissement supplémentaire de la Garonne au nord font craindre que la population continuera à prendre la voiture pour se rendre au travail et à se retrouver coincée sur le périphérique, point de passage obligé pour les années à venir. En conséquence, la Commission considère que, malgré un Projet Mobilités ambitieux pour le centre et les communes proches, celui-ci ne semble pas pouvoir induire une amélioration suffisamment significative dans un avenir proche pour la périphérie et les zones d'accès à la métropole.

C'est la raison pour laquelle des réserves et recommandations sont prévues ci-après, aussi bien en ce qui concerne la ceinture sud, que le développement d'un Réseau Express Vélo ou encore la réflexion sur l'étoile ferroviaire.

Commentaire de l'AUTATE :

La commission dit clairement que le PDU n'est pas en mesure d'améliorer la mobilité dans la périphérie toulousaine. Les réserves et recommandations citées (Recommandation n°7 : ceinture sud, réserve n°2 : Réseau Express Vélo, Recommandation n°8: réflexion sur l'étoile ferroviaire) sont indispensables à introduire dans le PDU afin de le rendre acceptable.



§ 3.13 CEINTURE SUD / TELEPHERIQUE

Extraits des rapports de la commission :

Commentaires de la commission d'enquête :

La ceinture sud, hors téléphérique sud :

La commission est particulièrement surprise et déçue que Tisséo n'ait consacré que cinq lignes à tout le reste de la ceinture sud. Il est évoqué la mise en place de bus sans autre précision entre la gare de Colomiers et l'Oncopole.

Pourtant il est indiqué dans l'action 5 du projet. « Horizon 2020 : réaliser le téléphérique urbain sud et les maillons Ouest et Est ». Cet objectif est donc dans deux ans ! Tisséo doit absolument indiquer ce qu'il compte faire précisément au niveau de la ceinture sud qui irrigue l'ensemble de l'ouest de l'agglomération comprenant Tournefeuille, la troisième ville de l'agglomération en nombre d'habitants.

A l'horizon 2025/2030, le projet n'est pas plus précis en employant les termes : « sont voués à évoluer en fonction du développement... ». Tisséo nous a démontré dans ses réponses qu'il pouvait être beaucoup plus loquace et précis sur certains projets qu'il semble affectionner plus !

La commission recommande que Tisséo détaille le projet de ceinture sud, hors téléphérique sud (recommandation n°7).

Commentaire de l'AUTATE :

L'extrait ci-dessus du rapport complet de la commission est particulièrement virulent à l'encontre de Tisséo, « la plus grande partie de la ceinture Sud, hors téléphérique, semblant faire l'objet d'une impasse ou d'un abandon de la part de Tisséo Collectivités ».

L'AUTATE a la même position et pense même que le rajout tardif de cette ceinture sud au projet de mobilité démontre que son étude a été bâclée.



ANNEXE:

RAPPEL SUR LES CONCLUSIONS DU RAPPORT D'ENQUÊTE

L'avis favorable au projet est accompagné de deux réserves et neuf recommandations et surtout d'un fond critique questionnant la capacité du Projet Mobilités proposé à répondre aux exigences de mobilité, en particulier sur l'arc Ouest de Toulouse et en périphérie.

Les réserves et les recommandations portent sur les points suivants :

Piétons et vélos :

Réserve n° 1 : augmenter le budget annuel pour la modalité cyclable de 15,6 M € par an à 25 M € par an dès 2018 (jusqu'en 2030).

Réserve n° 2 : élaborer le schéma directeur cyclable et le schéma directeur piéton (actions 14 et 15 du projet) au plus tard fin 2019.

Recommandation n° 1 : confier les actions relatives au vélo à une autorité organisatrice des mobilités cyclables urbaines avec ses services associés (Tisséo ou autre), à laquelle les collectivités délégueraient leurs compétences vélo.

3e ligne métro :

Recommandation n° 2 : approbation du principe, en soulignant l'importance que Tisséo Collectivités tienne compte des observations sur le tracé et la localisation des stations, qui seront déposées lors de la future enquête publique spécifique.

Recommandation n° 3 : étant considéré que Tisséo Collectivités aura réalisé dès 2025 la prolongation de la ligne B vers Labège, différer de 5 ans la réalisation du tronçon de la 3e ligne entre Matabiau et Labège, pour avancer à 2025 la réalisation de la ceinture Sud.

Billetterie :

Recommandation n° 4 : adopter urgemment une billetterie commune et unique Tisséo / TER / Arc-en-Ciel (abonnements et billets à l'unité).

Navette aéroport express :

Recommandation n° 5 : ne pas instaurer de tarification spécifique qui pénaliserait les usagers de l'aéroport.

Décongestion zone aéronautique Nord-Ouest :

Recommandation n° 6 : suivi par Tisséo Collectivités d'une part du pacte d'attractivité métropolitain entre Airbus et Toulouse Métropole auquel Tisséo Collectivités est associé, d'autre part des projets DEMETER et COMMUTE où Toulouse Métropole et Tisséo Collectivités sont partenaires.

Ceinture Sud :

Recommandation n° 7 : préciser le projet structurant de ceinture Sud pour sa réalisation d'ici 2025.

Recommandation n° 3 : différer de 5 ans la réalisation du tronçon de la 3e ligne entre Matabiau et Labège, pour avancer à 2025 la réalisation de la ceinture Sud.



Etoile ferroviaire

Recommandation n°8: Refaire une étude sur la solution de la branche sud-ouest (tracé 2) dont le coût est acceptable et qui pourrait apporter une solution à l'engorgement du secteur sud-ouest. De plus les commissaires enquêteurs soulignent que le chiffrage de l'adaptation de l'étoile ferroviaire est controversé.

Péage urbain

Recommandation n°9: Lancer une étude exploratoire de faisabilité d'une Contribution Routière Urbaine (CRU).