

PROJET MOBILITES 2025 / 2030
Commission thématique « Cohérence Urbanisme/ Mobilités » du 5 novembre 2015
Séance du matin : 9h30- 12h

Relevé de décision

Elus présents :

LATTARD Pierre	Maire de Pouze- Elu du SICOVAL
SANCE Bernard	Maire de Lespinasse
SERIEYS Alain	Maire d'Escalquens - Elu du SICOVAL
BENSSOUSAN Bernard	Adjoint au Maire délégué à l'urbanisme – Mairie de Tournefeuille
COSTES Nicolas	Mairie de Saint Lys - Adjoint aux transports
DUCROS Marie	Mairie de Saint Lys - Elue chargée des Transports
GREPINET Jérôme	Mairie de Montrabé - Elu en charge des transports
JACQUEL Fabien	Mairie de Saint-Orens-de-Gameville - Adjoint à la mobilité urbaine
JACQUET Christine	Mairie de Villeneuve-Tolosane - Adjointe à l'Urbanisme
MOINAT Philippe	Mairie de Tournefeuille - Adjoint au Maire délégué aux mobilités et transports urbains
PUYO André	Maire Adjoint- Mairie de Launaguet
QUERE Gilbert	Mairie de Tournefeuille - Adjoint au Maire délégué aux travaux et au patrimoine communal
SATGE Didier	Mairie de Seilh - Adjoint à l'Urbanisme et à l'aménagement

Techniciens présents :

MASSARDIER Gérard	CODEV SICOVAL
LARNEAUDIE Jean-Pierre	CODEV du Muretain
SAINT-PIERRE François	CODEV de Toulouse Métropole
HEGOBURU jean-Pierre	CODEV de Toulouse Métropole
SYLVESTRE Arlette	CODEV de Toulouse Métropole

LIKHT Dina	Mairie de Blagnac - Responsable du Service Déplacements –
SALIDU Stéphanie	Mairie de Dremil Lafage - Service Urbanisme –
BARRERE Denis	CA du Muretain - Directeur Transport/Mobilités –
BERAIL Olivier	CA du Muretain - Direction de l'Aménagement et de l'Habitat–
CALLE Julien	SICOVAL - Responsable Transports –
MARRE Ludovic	SICOVAL
OBER Virginie	Toulouse Métropole

COLAS Loïc	Toulouse Métropole
DALBIN Alexia	Toulouse Métropole
MEYER Estelle	Toulouse Métropole

ENGRAND Jacques	SMEAT
DUBLAUCHET Cécile	CCI de Toulouse
ROUJEAN Alain	DDT 31 - Responsable d'unité
DALMEAU René	DDT 31
PALMIER Alexis	DDT 31
ROUYER Gilles	SNCF
M. MAITRUGUE	Gendarmerie Nationale Midi-Pyrénées - Lieutenant-colonel

DEROUAULT Gisèle	Groupement pour l'insertion des personnes Handicapés Physiques (GIHP) Midi Pyrénées
TOUPIN Frédéric	AUA/T
BONNIFET Marie	AUA/T
CABROL Yann	AUA/T
CASTERA Yvan	AUA/T
DOUCET Christophe	SMTC - Responsable Politique de Déplacements et Accessibilité
GAVALAND Antoine	SMTC
PONS Stefan	SMTC - Chargé de mission Performance et Stratégie

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

L'ordre du jour portait sur les points suivants :

1. Introduction et présentation du déroulement de la Commission Thématique
2. Echanges sur le diagnostic général et les enjeux
3. *Séance de réflexion sur le diagnostic général et les enjeux*
4. Echanges sur le diagnostic et les enjeux relatifs à la Cohérence Urbanisme/ Mobilités
5. *Séance de réflexion sur les enjeux et pistes d'actions pour ce thème*
6. Suite de la démarche

1. Introduction et présentation du déroulement de la Commission Thématique

1.1: Introduction

Le SMTC introduit la séance « Commission Cohérence Urbanisme/ Mobilités - Interfaces entre projets urbains et projets de transports en commun ». Il s'agit d'un des dispositifs de concertation volontaire mis en place par le SMTC dans le cadre de la démarche de révision du PDU, appelée « Projet Mobilités 2025/ 2030 ».

La Commission « Cohérence Urbanisme/ Mobilités » est l'une des 4 commissions créées par le SMTC pour engager une dynamique partenariale sur le Projet Mobilités 2025-2030.

Trois autres Commissions thématiques ont été mises en place sur les sujets suivants:

- Report modal : Transports collectifs et multimodalité
- Report modal : Modes alternatifs et partage de l'espace public
- Optimisation des réseaux : Usage des réseaux routiers et des stationnements, logistique urbaine.

Ces commissions thématiques sont ouvertes aux Personnes Publiques Associées.

Elles se dérouleront en deux temps :

- Un premier temps (les 4 et 5 novembre) visant à partager le diagnostic et les enjeux du Projet Mobilités 2025/ 2030
- Un deuxième temps (les 1, 2 et 3 décembre) pour co-construire les pistes d'actions.

Le SMTC précise que la séance est enregistrée pour permettre une meilleure retranscription des échanges dans le présent compte-rendu.

1.2 : Déroulement de la séance

La séance sera structurée en deux grandes séquences :

- Partie 1 : partie commune à toutes les commissions comprenant :
 - o Introduction et diagnostic général
 - o Présentation des enjeux et leviers
 - o Séance de débat et travail collectif de réflexions sur les éléments saillants du diagnostic
- Partie 2 : partie spécifique à chaque commission :
 - o Diagnostic sur le thème « Cohérence Urbanisme/ Mobilités »
 - o Séance d'échange et travail collectif afin de préciser les enjeux spécifiques au thème.

Des temps d'échanges seront réalisés à chaque fin de séquence.

Le présent compte-rendu n'a pas pour objet de présenter l'ensemble des diapositives projetées en réunion. Le support de présentation « Tronc commun » et spécifique à la commission sont accessibles sur le site mieuxbouger.fr. Il vise à retranscrire les échanges en séance.

2. Echanges sur le diagnostic général

Le CODEV de Toulouse Métropole s'étonne que l'intensification urbaine autorisée par la loi ALUR ne soit pas mentionnée à la diapositive 22 du support commun. En effet, elle constitue un levier important pour atténuer l'étalement urbain, densifier la ville et ainsi rendre les transports en commun plus performants et pertinents.

Le SICOVAL remercie le SMTC et l'AUAT pour la qualité du travail effectué et souhaite aborder le réseau structurant à l'horizon 2020- 2025 présenté à la diapositive 51 sur support commun. Il regrette que le projet de PLB ait pris du retard. Le SICOVAL insiste sur la nécessité de la mise en œuvre du prolongement de la ligne B du métro et rappelle que ce projet répond aux objectifs du PDU de réduction de l'usage de la voiture et d'amélioration des temps de parcours.

La VILLE DE L'UNION regrette que le projet de Boulevard Urbain Nord (BUN) n'apparaisse pas dans la diapositive du réseau structurant SMTC et souhaite que le SMTC prenne en compte les engagements d'investissements décidé par Toulouse Métropole dans le cadre des projets à inscrire au PDU.

Le SMTC répond que le Boulevard Urbain Nord fait bien partie des projets du réseau structurant Tisseo affiché à la diapositive 51.

Le CODEV DE TOULOUSE METROPOLE complète les dernières prises de parole en demandant au SMTC de faire preuve d'une communication plus claire sur les projets TAE, la desserte de Labège et d'Innopôle et le BUN. Le CODEV ajoute qu'une explication au grand public est nécessaire pour qu'ils comprennent les choix effectués et qu'ils aient confiance.

Le SMTC répond que le message sera remonté aux instances dirigeantes du SMTC.

Le CODEV DU SICOVAL juge la présentation faite par l'AUAT et le SMTC d'une extrême qualité. Il fait part de deux questions suite à cette présentation :

- Comment la banlieue Sud-est de Toulouse sera-t-elle desservie en cas de report du prolongement de la ligne B du métro ?
- Pourquoi ne pas évoquer la réalisation d'un Schéma Directeur des Modes Doux ?

Le SMTC répond que les collectivités du SICOVAL et de la Communauté d'Agglomération du Muretain développent chacune leur réseau cyclable. A l'heure actuelle, ces réseaux manquent de continuité entre eux et ne disposent pas du même jalonnement. Ce sujet a été abordé en Commission des modes actifs. Le travail reste à poursuivre pour aboutir à un schéma cyclable définissant un réseau structurant plus maillé.

LA VILLE DE VILLENEUVE TOLOSANE observe que l'usage du réseau de bus est encore peu développé du fait du temps de parcours incertain. La VILLE DE VILLENEUVE TOLOSANE n'est pas convaincue que les projets de bus Linéo assurent les usagers sur leur temps de voyage. D'autre part, les grands projets structurants risquent d'assécher les crédits pour les lignes Linéo.

Le SMTC répond que le réseau Linéo va conforter les 10 premières lignes de bus. Le principe de Linéo est plus souple qu'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) « classique ». En effet, seuls les aménagements de voirie véritablement utiles en termes de gains de vitesse commerciale sont réalisés. Ces aménagements sont réalisés en accord avec les collectivités qui sont en charge de la voirie. Pour mémoire, 43 millions d'euros seront investis sur Linéo 3 (remplaçant un projet de TCSP).

LE SICOVAL s'interroge si une étude a été menée sur la déperdition de voyageurs due aux correspondances.

LE SMTC répond qu'aucune étude n'a été réalisée sur les freins au report modal. Cependant, l'exploitant réalise des enquêtes qualité régulièrement. Ces dernières ont permis de mettre en avant qu'au-delà de 2 correspondances ou d'un trajet supérieur à 45 minutes, les transports en commun ne sont plus attractifs. Bien sûr, cette perception reste variable selon les individus. Cela dépend de la qualité de correspondances notamment. Le SMTC essaie de « lisser » ces freins grâce à son offre de service. Par ailleurs le levier du stationnement reste déterminant : si une personne rencontre des difficultés à se garer à destination, elle aura tendance à utiliser les transports en commun ou les modes actifs.

Le SICOVAL ajoute qu'actuellement, il y a un manque de place de stationnement au parc-relais (P+R) de Ramonville.

Le SMTC précise que certains P+R largement dimensionnés ont contribué à vider les bus de rabattement. Le SMTC doit trouver l'équilibre entre la capacité d'un P+R et le maintien d'une attractivité des bus.

Pour poursuivre sur le sujet multimodalité, la SNCF indique que le projet Toulouse EuroSudOuest qui comporte le réaménagement de la gare et de son quartier contribuera à améliorer l'intermodalité sur le territoire. Il s'étonne qu'il n'apparaisse pas à la diapositive 51. LE SMTC répond que la diapositive 51 ne présente que les projets portés par le SMTC.

3. Séance de réflexion sur le diagnostic général et les enjeux

Une séance de contribution des participants au diagnostic est réalisée à la fin de cette première partie dédiée au diagnostic général et aux enjeux du projet Mobilité 2025- 2030. Les participants sont invités à répondre à la question : « Quels éléments du diagnostic et des évolutions récents sur le territoire retenir, en lien avec le projet Mobilités 2025- 2030 ? »

Chaque participant est invité à inscrire 3 enjeux ou éléments de diagnostic sur post-it.

Les post-its sont ensuite triés par thématique. Un travail de restitution de cette séance sera réalisé à la prochaine commission thématique prévue en décembre.

4. Echanges sur le diagnostic et les enjeux spécifiques au thème

Le CODEV DE TOULOUSE METROPOLE fait part de deux remarques :

1/ Le discours du SMTC est discordant par rapport à celui des élus. En effet, les élus prônent « l'urbanisation à tout-va », afin de préserver leurs équipements publics, commerces, écoles, lutter contre le vieillissement... Quant au SMTC, il s'appuie sur le contrat d'axe afin de garantir une fréquentation des futures lignes de transports en commun. Pour le CODEV DE TOULOUSE METROPOLE, il semble impossible de construire une ville intense sans pousser les élus du périurbain à densifier.

2/ La deuxième remarque porte sur le prix de l'immobilier. Ainsi, le CODEV DE TOULOUSE METROPOLE adjoint aux décideurs d'être plus fermes dans leur décisions politiques afin de faire prendre conscience aux ménages déménageant en deuxième couronne périphérique de leur impacts en termes de transports et par conséquent en termes d'environnement.

LE CODEV DE TOULOUSE METROPOLE enjoint le SMTC à faire preuve de pédagogie sur ces questions de mobilités afin que les orientations et avis des techniciens soient traduits en langage politique (en paroles et en actes). C'est l'un des enjeux du Projet Métropolitain, en cours de rédaction.

Sur la thématique de la cohérence entre transports et urbanisme, le SICOVAL ajoute que les habitants venant s'installer en deuxième couronne viennent chercher le calme. Les nouveaux projets sont par conséquent mal vus puisqu'ils contribueraient à diminuer la valeur du bien immobilier. Ce ressenti se traduit ensuite dans les urnes.

Concernant la proportion de 45% de logements construits hors des corridors TC entre 2010 et 2012, le SMEAT note que la démarche de SCOT n'était pas encore lancée à cette période.

Le SMTC répond que ce pourcentage traduit une réalité et note le décalage qui existe entre le discours de cohérence entre transports et urbanisme porté par les documents de planification et ce qui se passe sur les territoires.

LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU MURETAIN ajoute que certaines communes, qui sont en retard dans la construction de logements sociaux, sont obligées de lancer des programmes importants de construction. Ces derniers ne sont pas forcément localisés à proximité des réseaux de transports collectifs.

Le SMTC répond qu'il n'a plus les moyens (financiers notamment) de « jouer le pompier de service » en desservant des nouveaux projets implantés loin du réseau de transports collectifs. Avant le lancement de nouveaux projets de TC, le SMTC réfléchit dorénavant toujours aux coûts d'investissements et aux coûts d'exploitation. Le PDU aura pour objectif la mise en place d'outils de suivi sur la cohérence urbanisme/ transports.

La DDT Haute Garonne évoque la cohérence entre les différents documents de planification que sont le PDU, le PLUi et le SCoT. Le Tribunal Administratif a réaffirmé l'importance de l'outil « contrat d'axe ». Il ajoute que ce type de contractualisation est nécessaire afin de garantir la cohérence entre les infrastructures programmées et les projets urbains.

Dans le cadre de la démarche de SCoT en cours, le document prévoit plus d'intensification urbaine en lien avec les gares et les projets de transports.

La VILLE DE L'UNION ajoute que l'exemple du quartier de la Violette est révélateur du manque de cohérence entre urbanisme et mobilités. Ainsi, la VILLE DE L'UNION a donné son accord pour la construction de 400 logements dans l'optique de l'aménagement du BUN (Boulevard Urbain Nord). Or les logements seront bientôt livrés et les travaux du BUN (phase 1) n'ont pas encore commencé.

D'autre part, la VILLE DE L'UNION souhaite pointer un sujet lié à la gestion du stationnement. Ainsi, les places de parking construites dans le cadre de projets de logements ne sont pas annexées au bail. Les bailleurs maintiennent des prix de location mensuelle à 60€. Cela entraîne des problèmes de stationnement, puisqu'à défaut d'utiliser les parkings construits, les habitants se garent sur l'espace public. LA VILLE DE L'UNION s'est vue par conséquent obligée de mettre en place une zone bleue pour tenter de mieux réguler le stationnement.

LE SICOVAL observe que dans le cadre du contrat d'axe mis en place sur le prolongement de la ligne B du métro (PLB), des autorisations d'urbaniser devront être délivrées pour permettre de densifier le long de l'axe TC.

Le SMTC répond qu'un vrai travail de mise en cohérence a déjà été fait notamment sur la quartier Andromède ou l'éco-quartier de la Cartoucherie pour lesquels des lignes de tram ont été aménagées avant la livraison des projets urbains.

Le SMEAT met en vigilance le SMTC de ne pas confondre entre établir le bilan de l'outil « contrat d'axe » et réaliser le bilan de la mise en œuvre du contrat d'axe. Le SMTC répond qu'il n'existe pas d'incompréhension sur ce point puisque le SMTC a pour objectif de développer l'outil « contrat d'axe ».

Le SICOVAL réagit sur la thématique du télétravail. Il se demande si des échanges avec le Département sont en cours au sujet du SDAN (Schéma de Développement d'Aménagement Numérique). En effet, le SICOVAL approuve l'idée de promouvoir le télétravail ; cependant celui-ci ne sera possible que lorsque les foyers situés en zone rurale ou en deuxième couronne, auront un accès internet à un débit convenable.

Le SMTC répond que la production d'un guide pour développer le télétravail est en cours et qu'il introduire en tant que de besoin les données du SDAN (Schéma Directeur d'Aménagement Numérique).

Le CODEV DE TOULOUSE METROPOLE se félicite des propositions très positives pour le développement urbain. Il ajoute qu'il semble nécessaire d'être plus restrictif sur le développement pavillonnaire, et imposer aux communes de première et deuxième couronne de ne pas autoriser des projets de logements sans cohérence avec les offres de transports collectifs.

Le SICOVAL répond à cette remarque en expliquant que certaines communes acceptent ces projets de logements mal desservis afin de compenser la baisse de dotations.

5. Séance de réflexion sur les enjeux et pistes d'actions pour le thème

Une deuxième séance de contributions via des post-its est réalisée à la fin de la commission. Les participants sont invités à répondre à la question « Quels sont d'après vous les enjeux prioritaires en lien avec le thème « Cohérence Urbanisme Mobilité ? en indiquant les enjeux sur 3 post-its.

Les résultats de cette séance de contribution collaborative seront exposés au début de la commission thématique prévue le 3 décembre à 9h30.

6. Suites de la démarche

Les prochaines étapes sont les suivantes :

- Les commissions thématiques de décembre :
 - o 1^{er} décembre à 14h : Report modal / Transports collectifs et multimodalité
 - o 2 décembre à 14h : Report modal/ Modes alternatifs et partage de l'espace
 - o 3 décembre à 9h30 : Cohérence Urbanisme/ Mobilités
 - o 3 décembre à 14h : Optimisation des réseaux.
- La commission partenariale technique : Lundi 14 décembre 2015, de 14h à 16h.
- La commission partenariale de suivi : Mercredi 16 décembre 2015, de 9h à 10h30.
- Les commissions territoriales (en mars 2016, dates précises à confirmer).

En amont de la commission thématique « Cohérence Urbanisme/ mobilité, chaque Personne Publique Associée (PPA) est invitée à faire part de sa contribution sur les pistes d'actions du Projet Mobilités 2025/2030 en envoyant sa contribution par mail via mieuxbouger.fr rubrique Projet Mobilités 2025/2030 avant le 21 novembre prochain.

Chaque PPA ayant contribué par mail disposera de 5 minutes au début de la commission de décembre pour exposer sa contribution.