

**GESTION DES INFRASTRUCTURES -**

**PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS - APPROBATION DU PROJET DE REVISION DU P.D.U. - CONTRIBUTION DE LA VILLE DE TOULOUSE -**

09-755

Mesdames, Messieurs,

Par délibération en date du 29 septembre 2008, le Comité Syndical de Tisséo a réengagé la procédure de révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU), sur l'ensemble du Périmètre des Transports Urbains élargi (118 communes), incluant le territoire de la Ville de Toulouse.

La priorité admise par l'ensemble des partenaires de la démarche d'aboutir à une révision rapide du PDU, a permis d'actualiser le diagnostic en terme de pratiques de mobilité sur le périmètre de révision et d'identifier les enjeux et les pistes d'action à l'occasion des différentes Commissions partenariales et thématiques.

Face à la croissance démographique et urbaine de l'agglomération toulousaine, ainsi qu'aux enjeux économiques, environnementaux et sociaux que représentent pour l'avenir la problématique des transports et déplacements, le Conseil de Communauté du Grand Toulouse s'est exprimé par délibération, lors de sa séance du 9 juillet 2009, sur la base d'une contribution et la Ville de Toulouse entend exprimer une adhésion complète aux propositions formulées par la Communauté Urbaine.

A ce stade de la procédure, le Comité Syndical de Tisséo a arrêté le projet de révision du PDU, par délibération du 10 juillet 2009, permettant d'enclencher la procédure de consultation des Personnes Publiques Associées (PPA).

En application de l'article 28-2 de la Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), le projet arrêté par délibération de l'autorité organisatrice est soumis pour avis aux Conseils Municipaux intéressés. L'avis qui n'est pas donné sous un délai de trois mois à compter de la date de transmission dudit projet (17 juillet 2009) est réputé favorable.

La présente délibération a donc pour objet de formaliser l'avis de la Ville de Toulouse sur le projet de révision du PDU conformément aux termes de la délibération de la Communauté Urbaine (annexe 1).

Bien que très complet et de qualité, le projet de révision du PDU appelle quelques modifications ou compléments d'informations joints en annexe (annexe 2), portant notamment sur :

- l'affichage des objectifs en parts modales,
- la politique de stationnement,
- la liaison Ramonville / Labège,
- le schéma cible en transports en commun, en cohérence avec le schéma directeur pour l'amélioration des conditions de circulations des bus,
- la question du choix du modèle de gouvernance,
- les opérations de voirie,
- les opérations de réaménagement ou amélioration d'échangeurs existants,
- le développement de nouveaux services à la mobilité,
- l'intermodalité,
- les illustrations graphiques,
- les indicateurs de suivi.

S'agissant du financement de l'ensemble des besoins estimés eu égard aux objectifs à atteindre dans le cadre de ce projet de révision du PDU, TISSEO constate qu'il dépasse ses capacités financières actuelles (page 79 et suivantes du projet de PDU).

Une priorisation des actions et projets est donc nécessaire.

Enfin, il conviendra que les collectivités concernées et les E.P.C.I. prennent position sur le financement de la dette existante issue des engagements antérieurs et sur la participation au financement des nouveaux investissements ainsi qu'aux dépenses d'exploitation consécutives.

En conséquence, et si tel est votre avis, j'ai l'honneur, Mesdames et Messieurs, de vous proposer de prendre la délibération suivante :

**Article 1** : Le Conseil Municipal exprime une complète adhésion aux propositions formulées par la Communauté Urbaine, par délibération du 9 Juillet dernier.

**Article 2** : Le Conseil Municipal approuve le projet de révision du PDU, soumis pour avis dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées, sous réserve de la prise en considération des propositions de la Communauté Urbaine du 9 Juillet dernier et des remarques ci-dessus et de celles annexées à la présente délibération.

**Article 3** : Le Conseil Municipal autorise Monsieur le Maire à transmettre la présente délibération au Président de Tisséo, au titre de la procédure de consultation des personnes publiques associées.

**LES CONCLUSIONS DU RAPPORT SONT ADOPTEES  
POUR EXTRAIT CONFORME**

**LE MAIRE,  
POUR LE MAIRE**

**L'Adjoint Délégué**

**Bernard MARQUIE**

## Avis de la Ville de Toulouse sur le projet de révision du PDU

---

Bien que très complet et de qualité, le projet de révision du PDU appelle quelques modifications ou compléments d'informations, à avoir :

### **Chapitre 1 - Démarche de révision du PDU :**

Il est proposé de faire mention de la « Communauté Urbaine du Grand Toulouse » au titre des membres de la Commission Partenariale de Suivi des travaux de révision du PDU.

### **Chapitre 2 - Où en est-on aujourd'hui : bilan, diagnostic et enjeux :**

Le projet de révision est fidèle aux différentes contributions et présentations élaborées à l'occasion des ateliers thématiques et Commissions Partenariales préalables à la phase de rédaction du projet.

### **Chapitre 3 - Projet :**

Les parts modales affichées dans le projet de révision du PDU résultent des travaux menés par le bureau d'études SETEC, dans le cadre des Etudes Multimodales. Pour rappel, la contribution de la Communauté Urbaine s'est attachée à ne pas afficher d'éléments chiffrés, cette étape devant intervenir dans un second temps. Cependant, il convient de souligner son engagement et son adhésion aux objectifs chiffrés fixés par la Charte de Bruxelles des Villes Cyclables.

Bien que volontaristes, ces objectifs ne semblent pas hors d'atteinte si l'on considère qu'ils masquent des disparités territoriales fortes à l'échelle du périmètre de révision.

Concernant la politique de stationnement, il est proposé d'identifier de façon systématique le stationnement comme l'un des leviers du report modal, d'une amélioration du cadre de vie et d'un partage de l'espace public.

En matière de politique des transports en commun, il est demandé de mettre en cohérence les cartes et le texte concernant la liaison Ramonville / Labège, le projet de révision du PDU précisant « qu'à ce jour, il n'est pas envisagé de compléter les lignes A et B du métro par de nouvelles créations de lignes ». Il s'agit donc de mettre en cohérence les cartes du projet de PDU avec le texte dudit projet, en application de la délibération communautaire, étant précisé que la desserte de Labège se fera par des alternatives Tramway. En effet, seul le projet de mise en exploitation à 52 mètres des quais de la ligne A figure au projet de révision du PDU, au titre des opérations liées au renforcement et à l'extension du réseau métro.

Par ailleurs, si le schéma cible tramway et les alternatives de tracés sont fidèles à la contribution de la Communauté Urbaine, ne figurent pas au schéma structurant Bus en Site Propre les opérations suivantes : Eisenhower, Route de Seysses / CD15, liaison métro Basso Cambo / Ramassiers, Netwiller, Faubourg Bonnefoy, Camille Pujol.

Cependant, le projet de révision du PDU vient compléter le réseau structurant métro-tramway, par des propositions fortes en matière de définition de lignes structurantes, de lignes express, de lignes transversales et de transport à la demande, organisées non plus seulement en étoile à partir du centre ville, mais constituant, avec le réseau structurant, une maille fine permettant un quadrillage de l'agglomération, une adaptation aux besoins de déplacements dans les bassins de mobilité, une intermodalité renforcée autour des pôles d'échanges.

En outre, le schéma directeur pour l'amélioration des conditions de circulation des bus, inscrit au projet de révision du PDU, identifie les axes pour lesquels des mesures d'accompagnement seront réalisées. Parmi ces axes, figurent les projets portés par la Communauté Urbaine et non identifiés au titre du schéma structurant bus en site propre.

A noter qu'il est proposé de compléter la liste des axes identifiés, à l'ensemble des pénétrantes d'agglomération.

D'autre part, le projet de révision du PDU aborde la question de la gouvernance, précisant que « la mise en place d'un dispositif partenarial entre autorités organisatrices de transports, à l'instar d'une Conférence Permanente de l'Exécutif, ou associatif (syndicat mixte dit loi SRU), facilitera la coordination des autorités organisatrices et la maîtrise d'ouvrage de projets communs ». Cette question ne semble pas relever directement de l'exercice de révision du PDU.

Concernant le réseau de voirie, le projet de révision du PDU distingue les opérations liées à l'achèvement du réseau primaire, des opérations visant à compléter le réseau secondaire d'agglomération

Pour rappel, la contribution de la Communauté Urbaine a validé le principe de réalisation des opérations portant principalement sur l'achèvement d'itinéraires lisibles dans une approche multimodale, la captation des flux de transit intercommunaux, le bouclage d'itinéraires existants et la structuration de l'urbanisation, dans la logique du Schéma de Cohérence Territoriale.

Deux opérations figurent au projet de révision du PDU en matière d'achèvement du réseau primaire : la liaison RD902 / Eurocentre et la mise à 2x3 voies du périphérique sur la section Rangueil / Palays.

Les opérations Eisenhower et Jonction Est, identifiées au SDAT en Voies Rapides Urbaines, ne figurent pas au projet de révision du PDU au titre des opérations liées au réseau primaire, conformément à la délibération de la Communauté Urbaine qui prévoyait un traitement systématique des voies en axe multimodal.

Le projet de révision du PDU vient compléter ce dispositif par des opérations de création, réaménagement ou amélioration d'échangeurs, parmi lesquels ne figurent pas les échangeurs du Perget, de Soupetard, du Chapitre et de Franczal.

Concernant le réseau secondaire, ne figurent pas au projet de révision du PDU les projets non multimodaux, non associés à une structuration urbaine d'un territoire et ne contribuant pas à la maîtrise de l'étalement urbain ou impactant l'attractivité du réseau de transport. Parmi les opérations identifiées au SDAT, ne figurent pas les franchissements Garonne, la Liaison Urbaine de Balma Est, la Voie du Raisin, ...

A noter également, qu'au vu des flux de transit conséquents entre l'A64 et A61 et des échanges entre bassins de mobilité Sud-Ouest /Sud-Est, avec un passage obligé par le périphérique toulousain Sud, la question de la création d'une liaison ou de l'amélioration du réseau départemental existant entre ces deux axes est posée.

Diverses mesures inscrites au projet de révision du PDU viennent compléter ce dispositif en matière de maîtrise de l'usage de la voirie, notamment à travers le développement de l'autopartage et du covoiturage, la mise en œuvre de Plans Locaux de Stationnement, ainsi que le développement de zones de circulation apaisée.

Parmi ces mesures, figure également la mise en place d'un groupe de travail « voirie », pour mener les réflexions sur la hiérarchisation du réseau de voirie et permettre d'établir une culture commune partagée entre les différents acteurs, en vue de décliner des principes d'aménagement par type de voie à travers un Schéma Directeur d'usage de la voirie.

En terme de traduction cartographique, il est demandé de modifier le tracé de la liaison RD902 / Eurocentre (le site d'Eurocentre étant implanté plus au Nord), de compléter la légende du réseau secondaire (en précisant parmi les projets identifiés, les opérations de création de voiries nouvelles, des opérations d'amélioration d'axes existants) et de compléter la liste des échangeurs.

Conformément à la délibération de la Communauté Urbaine, le projet de révision du PDU porte une attention particulière à la question de l'intermodalité.

Concernant l'intermodalité avec le réseau TER, le projet de révision du PDU identifie les actions en matière de traitement des connexions, d'adaptation de l'offre, d'offre de service, de traitement des accès et stationnement aux gares, de suivi des études d'opportunité pour le développement d'un réseau tram-train. Cependant, il ne reprend pas les propositions de la Communauté Urbaine en matière de création de gares ou haltes nouvelles (Cancéropôle, Pont des Demoiselles, Amouroux, Gabardie).

#### **Chapitre 4 - Mise en œuvre et suivi du PDU :**

En dehors des opérations coups partis, les coûts identifiés dans le projet de révision du PDU portent essentiellement sur des estimations.

Par conséquent, les éléments financiers figurant au projet de révision du PDU résultent d'une estimation globale des besoins de financement, sans tenir compte des arbitrages nécessaires en matière d'investissement et d'un possible report des investissements au-delà de 2020.

#### **Chapitre 5 - Fiches actions :**

Parmi les actions identifiées au titre des opérations de résorption des zones d'insécurité routière, les opérations liées au traitement des passages à niveau classés préoccupants figurent bien au projet de révision du PDU. Il est proposé néanmoins de demander des explications sur les coûts identifiés.

En matière de modération des vitesses sur les voiries, il est proposé de modifier la carte, la vitesse sur le Boulevard Eisenhower et la Route d'Espagne étant limitée à 50km/h.

Concernant l'utilisation du réseau ferroviaire en connexion avec le réseau urbain, il est proposé de compléter la liste des gares et haltes, conformément à la délibération de la Communauté Urbaine.

A noter que la carte du projet de réseau de bus Lignes Express est illisible.

Il est proposé également de remplacer les illustrations de la planche relative à la définition d'un schéma directeur cyclable d'agglomération par des exemples locaux.

Concernant les actions relatives à la poursuite du développement des systèmes de location de vélos humanisés ou automatisés, il est proposé de remplacer la référence à Vélo Toulouse par la notion de « systèmes de location adaptés aux usagers ».

D'autre part, il est proposé de compléter la liste des indicateurs de la fiche action relative à la mise en œuvre des Plans Locaux de Stationnement, par des indicateurs de congestion, d'occupation, de rotation, de respect et de compléter le volet mise en œuvre par des actions réglementaires et de sensibilisation.

Enfin, il est proposé de supprimer le seuil de population identifié dans le cadre des indicateurs liés au développement des zones de circulation apaisée et de demander des explications sur les coûts identifiés.

