

4/ MISE EN OEUVRE ET SUIVI DU PDU

□ Mise en oeuvre

▶ Des maîtrises d'ouvrage multiples

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération Toulousaine, la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, les communautés d'agglomération du Sicoval et du Muretain, le Conseil Régional Midi-Pyrénées, le Conseil Général de la Haute-Garonne, l'Etat et les communes sont les principaux maîtres d'ouvrage des actions à réaliser au titre du PDU.

Des partenariats techniques peuvent également être mis en place avec d'autres institutions dans le cadre d'actions ne relevant pas directement d'une maîtrise d'ouvrage institutionnelle, comme par exemple pour les thèmes des PDE ou du transport de marchandises.

Le SMTC, chargé par la loi de l'élaboration et de la révision du PDU, n'est donc pas le seul garant de la réussite du PDU et de l'atteinte des objectifs fixés par le document.

De l'adhésion à ce PDU dépend en partie sa réussite.

En termes de financement, il est précisé que les coûts d'investissement et d'exploitation de chaque action relèvent de la maîtrise d'ouvrage concernée.

Les actions pour le réseau ferroviaire, incluant le développement du tram-train, et le réseau interurbain Arc en Ciel seront respectivement financées par le Conseil Régional Midi-Pyrénées et le Conseil Général de la Haute-Garonne, ainsi que par RFF.

Des financements croisés peuvent être mis en oeuvre entre AOT dans le cadre de projets répondant au développement de l'intermodalité : billettique, pôles d'échange, tram-train ...

En ce qui concerne les réseaux routiers, les gestionnaires de voiries financeront opérations inscrites au PDU révisé, considérant que certaines opérations pourraient faire l'objet de financements partenariaux.

Enfin, les financements nécessaires aux réseaux Modes Doux intègrent d'une part les investissements consacrés aux opérations nouvelles et, d'autre part, l'entretien et la mise à niveau des équipements existants.

► **Eléments financiers**

Modalités de financement des investissements

En ce qui concerne les transports en commun

Projets TC lourds	Coûts en M€ HT 2008
METRO	256
Ligne A exploitation 52 m	256
Liaison Ramonville / Labège-Innopole	150 à 400/440 en fonction du mode et du tracé
TRAMWAY schéma cible	1082 à 1116,50
Arènes Grand Rond	115
Grand Rond Saint-Orens	285
Plaisance Purpan	360
Purpan Pont des Demoiselles	269
<i>Parc des Expositions Nord</i>	25
<i>Desserte aéroport</i>	28 à 62 selon variantes
TCSP BUS	502
LMSE	37
RD 888	31
VCSM	36
BUN	71
Liaison LMSE/Jonction Est	25
RD 820 Nord	50
RD 120/ Gare de Portet	35
Desserte Francazal	50
RD 16 Labège Escalquens	50
Castanet/Labège/Saint -Orens	50
TCSP avenue Tolosane	17
Boulevard Saint-Martory	50

Autres projets	Coûts en M€ HT 2008
Réseau bus	178
Réseau express	15
3 ème dépôt bus	28
Information voyageurs	10
Axes prioritaires bus	125 dont Route de Seysses, Faubourg Bonnefoy, avenue de Muret, Camille Pujol, Avenue du Marquisat
Intermodalité	69
P+R en pôles d'échanges	40
Traitement des pôles d'échanges	29
Autres modes	
Téléphérique	60 à 120
<i>Cadencements TER</i>	<i>AOT Région</i>
<i>Tram Train</i>	<i>AOT Région</i>
<i>Interurbain</i>	<i>AOT Département</i>
Total	2 297 à 2 681

Soit un besoin de **191 à 223 millions d'euros par an pour les transports en commun urbains sur la période 2009/2020.**

Il est rappelé que les clés actuelles de financements sont :

- les contributions des collectivités membres de Tisséo,
- le versement transport, fixé à 1,80%,
- les recettes commerciales,
- les subventions accordées par l'Europe, l'Etat ou la Région dans le cadre de programmes de développement ou de projets urbains, ainsi que

celle versé par le Département au titre du développement du réseau structurant.

Sur la base du maintien des équilibres financiers actuels, Tisséo dispose aujourd'hui d'une capacité d'investissements de 150 à 170 millions d'euros par an, dont 70 millions d'euros permettant le maintien à niveau du réseau et le financement d'opérations engagées (ligne E, ajustements finaux des programmes de TCSP métro et bus en exploitation, développement du Système d'Aide à l'Exploitation et Information Voyageurs, mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité, renouvellement matériel roulant bus et extension du parc bus, entretien et traitement de l'obsolescence du réseau métro (rames, tunnel, système d'exploitation).

*Les capacités financières actuelles de Tisséo, prenant en compte une augmentation des coûts d'exploitation des nouveaux projets structurants, sont donc de l'ordre de **80 à 100 millions d'euros par an**.*

Pour certaines mesures d'accompagnement, comme l'aménagement d'axes prioritaires bus, des financements partenariaux avec les intercommunalités pourront être mis en place.

Des choix devront être faits, eu égard aux objectifs à atteindre dans le cadre de la révision du PDU, pris en application des textes de lois en vigueur ou à venir : maîtrise de la circulation automobile, réduction des gaz à effet de serre, développement des transports en commun, densification des territoires et limite à l'étalement urbain.

En ce qui concerne la circulation automobile

Deux types d'investissement coexistent :

- d'une part ceux directement liés à la réalisation de nouvelles voiries primaires ou secondaires,
- d'autre part ceux liés à la politique de stationnement et de mise en œuvre de zone apaisée et 30, en accompagnement de la politique de développement du réseau de transport en commun.

Projets	Coûts en M€ HT 2008
Projets routiers	611
voiries primaires	268
voiries secondaires	343
Mesures d'accompagnement	14
Création de 40 zones 30	10
Extension PLS	4
TOTAL	625

Soit un besoin de **52 millions d'euros par an sur la période 2009/2020 pour le volet voirie du PDU**, hors travaux d'entretien et de sécurisation.

Ces besoins d'investissements sont à couvrir par les gestionnaires de voiries concernés, en l'occurrence l'Etat, le Département de la Haute-Garonne et la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, sur leur territoire respectif de compétence.

A noter que les coûts d'entretien du réseau routier ne sont pas intégrés dans ces éléments financiers.

En ce qui concerne les réseaux cyclables

Le développement de l'usage du vélo nécessite une confortation du réseau cyclable, soit en créant de nouveaux itinéraires, soit en traitant les discontinuités, et également en mettant un jalonnement efficace.

Afin de satisfaire à cette politique volontariste de développement de la pratique du vélo, les coûts d'investissements ont été estimés à 156 millions d'euros sur la période 2009/2020, **soit de l'ordre de 13 millions d'euros par an**, à couvrir notamment par les intercommunalités et communes, avec des subventions accordées par le Département, d'un montant compris entre 10 et 50% en fonction de la typologie et de la vocation des itinéraires cyclables.

En ce qui concerne les autres actions du PDU

Les actions propres aux thèmes de l'amélioration de la qualité du cadre de vie, de l'articulation urbanisme / déplacements, du transport de marchandises nécessitent également des investissements financiers, pouvant être importants dans certains cas comme la création de plateformes de redistribution de marchandises.

Toutefois, ces actions sont plus difficilement chiffrables et ne figurent pas dans cette approche financière. Il

conviendra par conséquent de suivre, à la suite de l'application de ces mesures, le coût de mise en place.

Comparatif avec les périodes précédentes

Un comparatif en pourcentage des investissements consacrés aux différents modes de transports peut être réalisé. Il montre à l'évidence les investissements croissants en faveur des deux roues et des transports en commun. Pour ces derniers, les investissements sont conséquents et engendrant par ailleurs des charges d'exploitation de plus en plus lourdes.

Périodes Modes	1970- 1989	1990- 2000	2001- 2008	2009- 2020*
Transports en commun	15%	54%	70%	77,5%
Routes	85%	45%	28%	18%
Deux roues	0%	1%	2%	4,5%

* sur la base de la fourchette haute TC

A contrario, on note un moindre investissement pour la route, sachant que la circulation automobile génère à la collectivité d'autres coûts : coût sur les dépenses de santé publique lié aux accidents et à la pollution atmosphérique, imperméabilisation des sols, étalement urbain

Modalités de couverture des coûts d'exploitation

Il est nécessaire d'évaluer les coûts d'exploitation correspondants pour chaque système de transport (métro, tramway et bus) et dispositif d'accompagnement (restructuration, TAD).

Les coûts d'exploitation sont établis à l'horizon 2020, en intégrant l'offre kilométrique (offre de service en période de pointe et creuse, saisonnalité), les coûts unitaires moyens).

TC / Exploitation	Offre (1000 véh/km)	Coût unitaire moyen (€/véh/km)	Coût total M€
2008			
Métro A + B	7 700	6,50	50
Réseau bus	17 433	4,70	82
Sous-traitance + TAD + navette aéroport	3 068	2,00	6
Services Client			5
Coûts fixes			6
Total 2008			149

TC / Exploitation	Offre (1000 véh/km)	Coût unitaire moyen	Coût total M€
2020 fil de l'eau			
Métro hors 52 m	9 875	6,50	64
Tramway Ligne E	1 109	6,70	7
TCSP LMSE, BUN, VCSM	3 300	4,70	16
Réseau bus	25 394	4,70	119
Sous-traitance + TAD + navette aéroport	3 699	2,00	7
Services Client			8
Coûts fixes			11
Total 2020			232

Concernant les opérations de transports en commun tramway, les hypothèses considérées sont les suivantes :

- une offre de 100 000 km produits par kilomètre d'infrastructure, à un coût unitaire de 6,7 euros. Soit pour un réseau de 36 kilomètres, plus 1,7 à 2,8 kilomètres pour la desserte de l'aéroport, et 1 kilomètre pour la desserte du parc des expos, des coûts d'exploitation de l'ordre de 26 M€.

□ Suivi du PDU

▶ Commission Partenariale de Suivi

La procédure de révision a permis d'associer largement les partenaires institutionnels, techniques et associatifs, et de débattre, dans un cadre concerté, des objectifs à atteindre et des mesures à mettre en place.

L'organisation des déplacements relevant d'institutions multiples, les partenaires associés à la révision se réuniront au moins une fois par an au sein de la Commission Partenariale de Suivi pour suivre la mise en œuvre des actions du PDU et, si nécessaire, coordonner certaines actions.

▶ Commission Urbanisme / Déplacements

Afin d'assurer la cohérence entre les options d'aménagement du territoire, à l'échelle du périmètre de révision du PDU, et l'organisation des infrastructures de transport, un dispositif spécifique est indispensable entre l'AOTU, le SMEAT et les intercommunalités dotées de la compétence urbanisme.

Une Commission Urbanisme / Déplacements sera créée, avec la prise en compte d'objectifs communs en matière de déplacement et d'accessibilité, tout particulièrement en ce qui concerne le volet opérationnel : priorité et phasage du développement urbain et programmation des

infrastructures de déplacements qui peut en résulter, notamment les transports collectifs.

▶ Observatoire du PDU

Pour permettre de suivre la mise en œuvre des actions du PDU et d'évaluer leur impact sur les déplacements, l'Observatoire existant du PDU sera reconfiguré pour permettre un suivi adapté du PDU révisé.

L'outil sera composé d'indicateurs qui permettront de vérifier que les actions engagées et que leurs impacts sont conformes aux effets souhaités. Le contenu de l'Observatoire fera par ailleurs référence, pour certains chapitres, à l'évaluation environnementale du PDU.

Afin de renseigner des indicateurs majeurs de déplacements (les parts modales et motifs de déplacements), des grandes enquêtes devront être actualisées, vers 2011/2012 à la suite de la mise en exploitation de la ligne E :

- L'enquête ménages Déplacements.
- L'enquête Cordon Routière.
- Les enquêtes Origine – Destination sur les réseaux TC.

Le budget à prévoir pour ces trois enquêtes peut être évalué à hauteur de 2,5 millions d'euros HT.

► **Compte Déplacements**

La loi SRU prévoit la mise en place d'outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité.

La création d'un « compte-déplacements » fait partie de ces outils et doit permettre de faire apparaître pour les différentes pratiques de mobilité les coûts pour l'utilisateur 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 des transports (pollution, bruit ...), ce Compte Déplacements permettra au public de s'informer et d'être sensibilisé aux pratiques de déplacements.

► **Tableau de bord du PDU**

Ce tableau de bord reprend l'ensemble des actions opérationnelles du PDU révisé et précise, pour chaque action : le contenu de l'action si celle-ci contient plusieurs projets, la maîtrise d'ouvrage et le calendrier de réalisation.