

Les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées

36 rue Bernard Mulé

31400 Toulouse

Courriel : midipyrenees@amisdelaterre.org

Avis défavorable sur le projet mobilités 2025-2030 du SMTC

Consultation des Personnes Publiques Associées

Avis défavorable des Amis de la Terre de Midi-Pyrénées au projet Mobilités 2025-2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains mis à l'avis des Personnes Publiques Associées en janvier et février 2017.

Les Amis de la Terre de Midi-Pyrénées donnent un AVIS DEFAVORABLE au projet de plan de mobilités 2025- 2030 du SMTC sur le constat suivant :

- *le projet mobilités 2025-2030 du SMTC n'induit pas une baisse sensible de la part modale de la voiture individuelle au profit des transports publics, du vélo et de la marche.*
- *le projet mobilités 2025-2030 du SMTC ne respecte pas la loi sur l'air qui demande à revenir à la qualité de l'air de 1996, en l'absence d'une baisse forte du nombre de déplacements en voiture individuelle.*

Le coût de la ligne de métro TAE au vu des capacités financières de l'agglomération toulousaine concentre les investissements sur la ligne de métro. Par rapport à la situation actuelle, cela n'apportera que peu d'amélioration. De plus, l'augmentation de la population dans l'agglomération toulousaine devrait se traduire par une augmentation des circulations en voitures individuelles.

Le projet mobilités 2025-2030 du SMTC est même en recul par rapport au PDU actuel, car il refuse d'assumer des déplacements en surface de type tramway ou bus en site propre, lesquels ont montré leur efficacité dans toutes les agglomérations similaires, et ont été plébiscités par la population, pourvu qu'ils s'insèrent dans le paysage urbain et le respectent.

Contrairement aux évolutions timides du Plan de Déplacements en vigueur, le projet mobilités 2025-2030 n'assume plus le rééquilibrage de l'occupation de l'espace public en faveur des transports en commun et des modes actifs.

C'est une telle politique qui nous a conduits à un taux de 60% de déplacements en voiture dans l'agglomération toulousaine, taux le plus élevé de France (et d'Europe) parmi les agglomérations de plus de 200 000 habitants. Le taux des déplacements en vélo est de 2 %, ce qui est insignifiant si on le compare aux agglomérations européennes plus vertueuses.

Urbanisme et transports marchent de pair. Cette politique favorable à la voiture continuera de produire un fort étalement urbain de l'agglomération et à l'installation en périphérie-de plus en plus éloignée de zones d'activités et d'habitat. Cela a induit et continuera d'induire des déplacements de plus en plus nombreux et longs, la plupart du temps en voiture, faute de transports en commun, de voies piétonnes et de pistes cyclables. Le **refus de s'engager en faveur d'un RER sur l'étoile ferrée toulousaine** ne fait que renforcer cette tendance.

Les conséquences sociales, environnementales et sanitaires ne pourront être que désastreuses :

- pollution, notamment pour les populations vivant à proximité des voies routières,
- rejets de Gaz à Effet de Serre (GES) qui participent aux changements climatiques,
- gaspillage énergétique,
- paupérisation des personnes ne pouvant se déplacer en voiture (personnes âgées, population à bas revenus, jeunes).

1. État des lieux

L'enquête Ménage Déplacements 2013 montre¹

- **Une part modale des transports en commun plafonnant à 13%.**
- Une part modale de la marche stable à 22%.
- Une part modale du vélo baissant à 2%.
- Une part modale de la voiture dominante à 60%

*

En chiffrage absolu, en 2013, il y a 2 340 000 déplacements automobiles par jour :

l'augmentation des déplacements quotidiens automobiles a été de 394 000 par rapport à 1996, année de référence pour diminuer les déplacements automobiles selon la loi sur l'air.

On constate ainsi que, conformément aux avis des Amis de la Terre Midi-Pyrénées lors des concertations passées sur le PDU, la croissance démographique et des déplacements individuels n'a pas été anticipée par les pouvoirs publics qui sont responsables de la planification urbaine. Le dynamisme économique de l'agglomération n'a pas été mis au service d'une politique respectueuse de la réglementation sur les transports.

C'est le fruit d'une politique du métro enterré pour ne pas prendre de l'espace à la voiture en surface. Le bilan est sans appel, le coût exorbitant du métro, les délais très longs de réalisation et le choix peu efficace du VAL en emport passagers, n'ont pas permis de répondre aux besoins d'infrastructure de transports.

Dans ce contexte de frilosité politique, il n'est pas étonnant que la part du vélo reste toujours désespérément insignifiante et baisse à 2% des déplacements. Sans un changement fort de politique, au rythme actuel, 100 000 déplacements automobiles supplémentaires par jour sont prévisibles sur l'agglomération toulousaine en 2030.

Un réseau Tisseo toujours trop faible :

Il n'y a que 2 lignes de métro et un tramway pour structurer l'offre actuelle de transport. Les deux lignes de métro internes à la ville de Toulouse ne répondent pas aux besoins d'une agglomération étalée d'un million d'habitants. La ligne de tramway entre Toulouse et Blagnac a été réalisée avec trop de compromis avec la circulation existante, tout en évitant le centre ville de Toulouse. Sa faible vitesse d'exploitation ainsi que son taux d'utilisation insuffisant démontrent que le tramway répond de façon incomplète aux besoins des usagers.

Un réseau ferré toujours sous utilisé

L'agglomération toulousaine dispose de 5 lignes ferroviaires qui irriguent le territoire métropolitain. Ces lignes supportent des trains régionaux et nationaux de voyageurs ainsi que des trains de fret. Des TER permettraient des déplacements rapides entre les pôles d'habitat et d'activités de l'aire urbaine. Cependant, ce type de lignes n'intéresse pas nos pouvoirs publics. Ni les fréquences, ni les horaires, ni l'accès aux gares, ni les tarifs ne sont attractifs.

¹ autres 3 %

2. Analyse du projet mobilités 2025 2030 du SMTC

La ligne de métro TAE est la réalisation majeure du projet mobilités 2025-2030 du SMTC à l'horizon 2024. Elle est accompagnée du doublement de capacité des rames de la ligne A, et à l'horizon 2020 d'un réseau de 10 lignes LINEO, ainsi que du Téléphérique Urbain Sud.

A terme, (mais pour quelle échéance?), cet ensemble devrait être prolongé au delà de l'Oncopôle pour le téléphérique et jusqu'à Colomiers pour le métro.

Le projet mobilités 2025-2030 du SMTC affiche beaucoup de "bonnes intentions" mais fixe des ambitions modestes pour la répartition des modes de déplacement :

- Une part modale des transports en commun passant seulement de 14% à 17%.
- Une part modale de la marche restant identique à 23%.
- Une part modale du vélo passant seulement de 2 à 3%.
- Une part modale de la voiture restant au-dessus de 50%.

Comme le projet "mobilités" ne devrait pas faire baisser le nombre de déplacements en automobile, ces conséquences sont graves :

- la pollution automobile ne baissera pas au niveau de 1996, comme le demandait alors le législateur
- **les rejets de GES augmenteront légèrement**

Ainsi, les préconisations relatives à la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie **ne sont pas respectées par le projet mobilités**. De même, le projet mobilités ne respecte pas les objectifs de développement durable fixés par les divers plans et schémas régionaux, nationaux et européens.

En synthèse, le projet mobilités 2025-2030 n'est pas conforme aux orientations d'aménagement urbain des grandes agglomérations européennes, tels qu'elles sont également définies en France. En particulier, **il n'est pas conforme au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et au Schéma de COhérence Territoriale (SCOT)** de l'aire urbaine toulousaine.

2.1 La ligne de métro TAE

Sur les 3,8 millions de déplacements actuels quotidiens sur l'agglomération toulousaine (Enquête Ménage 2013), au mieux, la troisième ligne de métro devrait permettre 200 000 trajets par jour, à condition que les zones d'influence des stations du métro soient, d'une part fortement urbanisées et d'autre part, bien dotées en parking.

La ligne TAE ne devrait permettre de faire évoluer les pratiques de mobilité qu'à l'intérieur de la rocade et entre Airbus et le futur centre d'affaires de la gare Matabiau. Son parcours est majoritairement dans Toulouse, alors que la moitié des besoins de déplacements se trouvent ailleurs : de banlieue à banlieue ou bien de banlieue au centre de Toulouse.

Les besoins de financement de la ligne TAE sont tels qu'ils bloquent tout investissement avant 2030. Les évaluations très optimistes chiffrent son coût à 2,1 milliards d'€, ce qui empêche tout autre projet de développement de l'offre de transport pendant plus de 20 ans. Déjà, le doublement ferroviaire de la ligne Arènes – Colomiers serait annulé au profit du métro. Le coût des 2 premières lignes A et B pèse déjà très fortement sur le budget de Tisseo. Le financement de la ligne TAE est donc basé sur l'emprunt et sur une forte augmentation de la participation des collectivités.

La construction d'un métro est longue et lourde, la mise en service en 2024 (dans le meilleur des cas) laissera l'offre dans l'agglomération quasi-constante pendant presque 10 ans durant lesquels 100 000 nouveaux habitants seront arrivés.

Dans ce contexte, les Amis de la Terre Midi-Pyrénées en concluent que le projet de la troisième ligne de métro ne répond pas aux besoins de l'agglomération,

2.1 Le réseau de bus

En dehors de la ligne de métro TAE et du doublement des rames de la ligne A, l'essentiel des nouveaux investissements portent sur 10 lignes LINEO et le Téléphérique Urbain Sud de Pech David.

Le principe des lignes LINEO est un très bon principe, à condition de renforcer systématiquement leur priorité sur la circulation automobile. Ces 10 lignes LINEO ne devraient pas être suffisantes pour diminuer l'usage de la voiture dans les zones non desservies, en particulier en périphérie.

Dans ce contexte, les Amis de la Terre Midi-Pyrénées en concluent que les déplacements hors des zones desservies par les métros et le tramway resteront très longs, compliqués et polluants, en particulier pour la moitié des habitant-es de l'agglomération qui réside hors de Toulouse.

2.2 La ceinture SUD

Les communes du quart sud-ouest de l'agglomération sont en forte progression démographique et ne sont pas reliées au centre-ville et aux pôles d'emplois par des transports en commun efficaces. Comme le reste de l'agglomération, ces communes ont aussi besoin de lignes rapides radiales pour relier le centre-ville mais aussi de lignes transversales pour relier les pôles d'emploi de Colomiers-Blagnac d'un côté, ou de Portet sur Garonne, et au-delà Ranguel et Labège.

Le projet mobilités 2025-2030 du SMTC prévoit :

- **A l'horizon 2020** : construction du Téléphérique Urbain Sud qui desservira l'Université Paul Sabatier, le CHU de Ranguel et l'Oncopôle
- **A l'horizon 2025/2030** : une connexion entre Colomiers et le Téléphérique Urbain Sud par un mode de transport qui reste à déterminer.

D'un côté le téléphérique ne répond pas aux capacités de déplacements nécessaires et de l'autre, la réalisation du lien entre l'Oncopôle et Colomiers n'est ni clairement définie, ni financée. Or seul un moyen fortement capacitaire permettrait de soulager tout ce quadrant.

Dans ce contexte, les Amis de la Terre Midi-Pyrénées en concluent que l'ensemble de ce secteur de l'agglomération ne verra aucune amélioration de la mobilité avant une ou deux décennies alors que sa population va continuer à croître sensiblement.

2.4 Urbanisme-Mobilités

Le projet mobilités 2025-2030 du SMTC propose avec justesse une plus grande proximité entre habitat, zones d'emploi et transports en commun. Or, pour que la ligne de métro TAE soit utilisée à pleine capacité, il faudrait une forte densification le long de la ligne, avec un potentiel théorique de 150 000 habitants supplémentaires, soit la moitié de la croissance démographique estimée de l'agglomération toulousaine des 30 prochaines années.

L'obligation de compatibilité entre l'urbanisme et le plan de déplacement devrait amener à une forte cohérence entre le projet mobilités 2025-2030 et la densification urbaine. Cela nécessite une mise en conformité des PLUiH avec le projet mobilités 2025-2030 du SMTC. Ainsi, si le choix du métro facilite l'acceptation sociale des automobilistes en ne gênant pas la circulation de surface, il reste à convaincre la population des quartiers concernés par la ligne TAE pour qu'elles en acceptent la contrepartie, à savoir un urbanisme de très forte densité.

La cohérence Urbanisme-Mobilités du plan proposé par le SMTC nécessite donc un volontarisme politique très fort :

- des maires de Colomiers, Toulouse et Labège pour ouvrir leur PLUiH à la densification en hauteur le long de la nouvelle ligne,
- des maires des autres communes, non desservies par la nouvelle ligne de métro, pour modifier SCOT et PLUiH afin de geler les autorisations d'urbanisation sur les terres non encore bâties, autorisations qui avaient fait l'objet de très forts marchandages politiques. D'ailleurs, le Muretain refuse déjà de se plier à cette nécessité en faisant sécession sur la base des autorisations actuelles du SCOT.

Dans ce contexte, les Amis de la Terre Midi-Pyrénées en concluent que la cohérence Urbanisme-Mobilités prônée par le projet mobilités 2025-2030 du SMTC risque d'être difficile à obtenir.

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées constatent donc que le projet mobilités 2025-2030 du SMTC n'est pas compatible avec les SCOT actuels de l'aire urbaine. Aussi, les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent que, si le projet Mobilités est validé, l'État, au travers de la préfecture, retarde le lancement du projet de ligne de métro TAE tant que les communes de l'Interscot toulousain, Muretain compris, ne s'engagent pas publiquement à rendre leur SCOT compatible avec le projet mobilités 2025-2030 du SMTC, c'est à dire à réduire les droits à bâtir en faveur du couloir du métro.

2.5 Optimisation des réseaux

Ce levier du projet mobilités 2025-2030 du SMTC consiste «à proposer des réponses à adapter pour un meilleur usage de la voiture et des modes actifs : cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite».

Concrètement, il s'agit d'une rupture avec le PDU actuel en revenant à une politique ancienne d'investissements à la fois pour les transports en commun et en faveur de la circulation automobile individuelle.

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent une mise en conformité du projet mobilités 2025-2030 du SMTC avec la réglementation, en restreignant les investissements routiers au profit de l'usage des transports en commun.

3. Projet Mobilité alternatif

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées sont pour une construction publique d'un projet qui favorise les transports en commun, le vélo et la marche, et permet d'améliorer l'utilisation des espaces publics urbains en réduisant considérablement l'espace occupé par les voitures, en particulier le stationnement automobile.

3.1 Pour un débat public

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent qu'un débat public soit organisé avec les habitants des différents secteurs de l'agglomération pour définir les besoins en transport et trouver des solutions favorisant la marche, le vélo et les transports en commun.

Le plan ainsi élaboré aurait le soutien de la population et serait moins sensible aux aléas électoraux.

3.2 Pour une diminution forte de la pollution

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent que les investissements soient favorisés en faveur des bus, du vélo et des piétons. Ces investissements produisent le plus d'impact favorable comparé au coût sur les déplacements, la qualité de l'air et la convivialité urbaine.

Le projet mobilités 2025- 2030 du SMTC est en recul par rapport au PDU actuel en n'optant pas pour des infrastructures de surface de type tramway ou bus en site propre qui ont montré leur efficacité ailleurs.

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent que le SMTC étudie un projet ambitieux de déplacements de surface à base de bus et tramway, qui rende les espaces publics aux piétons et réduisent considérablement la circulation automobile et donc les embouteillages.

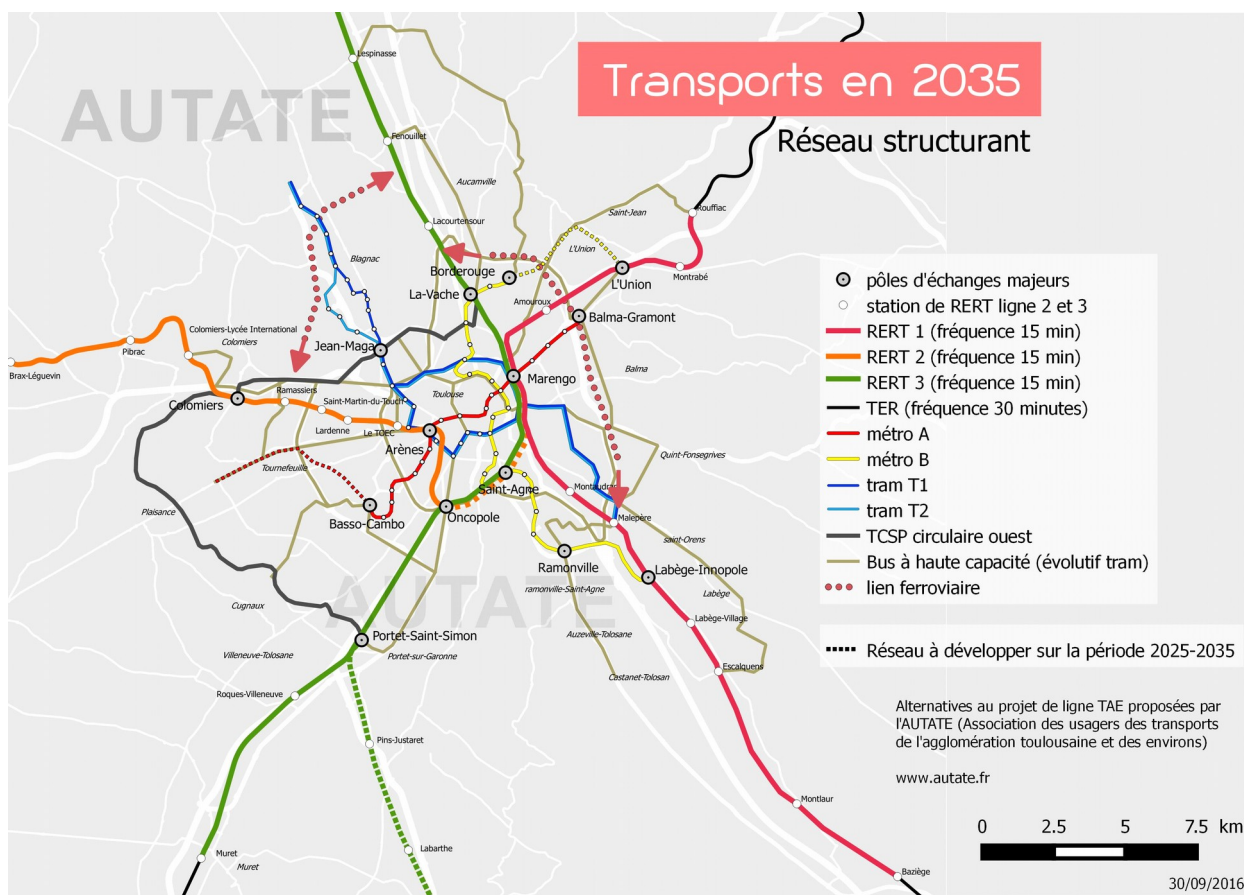
Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent que ces investissements soient faits avant ceux de la nouvelle ligne de métro et des nouvelles voiries routières tant que la qualité de l'air n'est pas conforme à la loi sur l'air, à savoir le retour au niveau de pollution de 1996.

3.3 Pour un réseau de transport de surface

Dans cette perspective, les Amis de la Terre Midi-Pyrénées soutiennent les propositions de l'association 2 Pieds 2 Roues pour le développement du vélo au quotidien et de la marche en ville, en particulier la création de **Réseaux Express Vélo** qui mailleraient toute l'agglomération. Ce doit être une priorité, car cela permet un effet important sur les mobilités à moindre coût, et avec un impact positif sur le stationnement.

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées soutiennent aussi le projet proposé par l'association des usager-e-s des transports de l'agglomération toulousaine et de ses environs (AUTATE), en priorisant le projet de structurer le réseau par :

- **3 lignes de RER,**
- **1 nouveau TSCP** (Transport en Commun en Site Propre)
- **2 trams rallongés**
- des bus en site propre, y compris sur les rocades et à haut débit de service
- un réseau de bus de proximité et leurs dessertes vélo et piéton.



Réseau structurant proposé par l'AUTATE

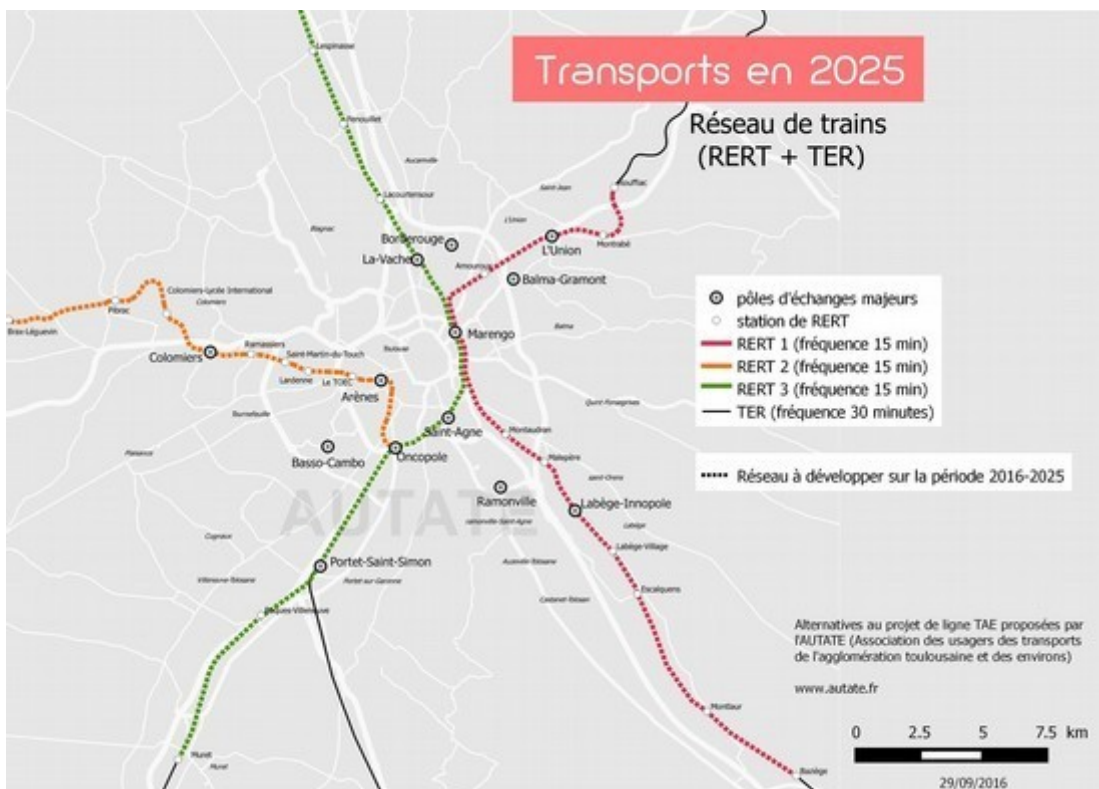
Face à l'urgence sociale, environnementale et sanitaire, les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent que le réseau structurant de bus en site propre proposé par l'AUTATE soit mis en œuvre immédiatement sous forme de tramway, conformément à leurs contributions passées.

Pour les Amis de la Terre Midi-Pyrénées, l'agglomération doit se doter d'un réseau de bus ambitieux, qui maille le territoire et s'interconnecte avec les lignes de métro et de tramway. Ces réseaux de bus doivent circuler en voie de bus dédiée, y compris sur les rocade. Dans le cas toulousain, les exemples sont nombreux de complexité pour passer d'un mode de transport à un autre, pour aller de banlieue à banlieue, et de perte de temps dans des bus englués dans les embouteillages. Ces interconnexions réduiront les temps de parcours. Le bon exemple reste la navette centre ville/aéroport, qui malgré la présence de la ligne T2 du tramway, continue d'assurer un service performant (son prix élevé demeurant toutefois un obstacle à son usage).

3.4 Pour un RER toulousain

Comme l'ont montré beaucoup d'acteurs lors du débat public d'opportunité de la ligne TAE, les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent que l'étoile ferroviaire actuelle serve de base pour un système de trains à l'échelle métropolitaine (de type RER) avec des fréquences de 30 minutes ou au ¼ d'heure en heures de pointe.

Comme le demandent les Amis de la Terre Midi-Pyrénées depuis le débat du premier PDU en 1998, les dessertes ferroviaires doivent être diamétralisées, c'est à dire traverser l'agglomération sans terminus à Matabiau, pour permettre un effet réseau maximal et assurer une optimisation maximale avec le réseau Tisseo. (ex liaison directe Saint-Jory / Saint-Agne).



RER toulousain proposé par l'AUTATE

3.5 Pour une agglomération apaisée

Pour améliorer le cadre de vie des piétons, cyclistes et usagers des transports en commun, et la réduction immédiate de la pollution et des rejets de GES, les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent la réduction des vitesses à :

- 70 km/h sur les voies rapides
- 30km/h sur les boulevards urbains
- 20km/h et le classement en espace partagé avec priorité piétonne dans les rues internes des quartiers.

3.6 Pour une agglomération inscrite dans le XXIème siècle

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent la création d'un organisme public pour la gestion du co-voiturage et du stationnement des voitures partagées (autopartage). Outre le co-voiturage en lui même, cet organisme serait chargé de la mise en place et du suivi de toutes les réalisations techniques : aires de stationnement, facilité de circulation, prime par l'employeur, impact sur les places de stationnements des entreprises, bornes électriques...

Selon de nombreux experts, la voiture partagée et le co-voiturage permettraient une très forte réduction du nombre de voitures en agglomération.

En cas de pic de pollution, seules les voitures avec plus d'un passager ou de type voiture partagée seraient autorisées à rouler dans toute l'agglomération.

3.7 Pour la valorisation de l'espace public

Un maillage en transports en commun diffus sur toute l'agglomération doit permettre une densification douce autour de ceux-ci, densification mieux acceptable et source d'une qualité de vie bien meilleure.

De façon générale, des espaces publics de qualité et une architecture dense de qualité, à taille humaine et ancrée dans l'histoire urbaine de l'agglomération, est un facteur important pour un plus grand usage des espaces urbains à pied, à vélo et en transport en commun de surface.

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent une requalification des voiries urbaines structurantes en boulevards urbains, en commençant par les lignes LINEO et toutes les lignes de bus structurantes. Un boulevard urbain est une voie urbaine majeure sur laquelle l'espace dédié à l'automobile est volontairement réduit au profit des transports en commun (sites propres) et des circulations actives, et fait l'objet d'aménagements architecturaux et paysagers. Ainsi le réseau de bus, de tramway et vélo doit être réalisé en remodelant les voies urbaines actuelles en boulevards urbains apaisés, sans stationnement, mais avec des sites de livraison.

Cette configuration est porteuse d'effets d'entraînement sur une urbanisation équilibrée, une requalification des tissus qui les cernent, et l'attention à la beauté du paysage urbain. Elle est à même de développer le commerce de proximité et la convivialité urbaine.

Les infrastructures de transport en commun ou vélo doivent être conçus pour offrir un cadre agréable aux usagers et aux habitants. Les pôles multimodaux doivent devenir des lieux de centralité et de convivialité urbaine : Saint Agne, Basso-Cambo, Arènes, La Vache...

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent que les aménagements respectent le paysage urbain, la biodiversité et le patrimoine bâti. C'est possible par la mise en place d'un mécanisme de co-construction dans chaque quartier.

3.8 Pour une autorité unique des transports toulousains

En termes financiers, Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent que l'investissement prévu pour la ligne TAE et les voiries routières prévues dans le levier «Optimisation des réseaux» soient mis au service d'un réseau de surface vélo, bus et tramway ainsi que du RER toulousain.

Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées demandent un engagement ferme des différentes collectivités territoriales, région, départements, intercommunalités et de l'État afin de créer une **autorité unique des transports dans l'aire urbaine toulousaine**.

Face aux enjeux, ces collectivités doivent s'engager pour un montant financier encore plus important afin de prendre en compte les investissements complémentaires : cadencement des trains, réalisation systématique de boulevards urbains, réseau tram / train pour les communes importantes (ou en devenir) de la première et deuxième couronne.

Table des matières

1. État des lieux.....	2
2. Analyse du projet mobilités 2025 2030 du SMTC.....	3
2.1 La ligne de métro TAE.....	3
2.1 Le réseau de bus.....	4
2.2 La ceinture SUD.....	4
2.4 Urbanisme-Mobilités.....	4
2.5 Optimisation des réseaux.....	5
3. Projet Mobilité alternatif.....	5
3.1 Pour un débat public.....	5
3.2 Pour une diminution forte de la pollution.....	5
3.3 Pour un réseau de transport de surface.....	6
3.4 Pour un RER toulousain.....	7
3.5 Pour une agglomération apaisée.....	8
3.6 Pour une agglomération inscrite dans le XXIème siècle.....	8
3.7 Pour la valorisation de l'espace public.....	8
3.8 Pour une autorité unique des transports toulousains.....	9