



Contribution

de l'association 2 Pieds 2 Roues

à l'enquête publique relative

au projet Mobilités 2020-2025-2030

Octobre 2017

Sommaire

Synthèse de la position de 2 pieds 2 roues	4
Un manque d'ambition du projet Mobilités 2020-2025-2030	4
Un PDU non conforme à sa définition légale	4
Face aux enjeux de mobilité, un investissement massif dans les modes actifs serait bien plus efficace	4
Nos 5 propositions phares	4
Notre avis	4
Analyse de la révision du PDU	5
Objectifs du PDU	5
Un impact sur la qualité de l'air quasi nul	5
Une ambition médiocre en termes de parts modales	5
Une absence de volonté de restreindre l'usage de la voiture	6
Des mesures insuffisantes en faveur de modes actifs	7
Des questionnements sur la sincérité des coûts projetés du métro	7
Notre avis	7
Propositions en faveur des modes actifs de 2P2R et Tisséo SMTC	8
1- Propositions globales	9
2- Aménagements	11
2-1 Réseau Express Vélo (REV)	11
2-2 Cheminement et espaces piétonniers	12
2-3 Carrefours à feu et traversées de chaussée	13
2-4 Stationnement vélos et lutte contre le vol	13
3- Apaisement - Partage - Redistribution	14
3-1 Apaisement - Ville 30	14
3-2 Partage de l'espace et diminution de l'usage de la voiture et des deux-roues motorisés	15
4-2 Location de vélos	18
4-3 Atelier d'auto-réparation, développement du recyclage des vélos et pièces d'occasion	18
5- Sensibilisation-Incitation-Communication	19
5-1 Éducation des usagers	19
5-2 Incitation	20
5-3 Communication	20
6- Incohérences et lacunes majeures du projet Mobilités	21
6-1 Lien étroit entre LGV Bordeaux-Toulouse et futur noeud inter-modal de La Vache	21
6-2 Jonction Est	22
6-3 création d'une AOT efficace et représentative	23

Préambule:

Dans ce présent document nous faisons référence à des numéros de pages, il s'agit de celles du document rédigé par Tisséo-SMTC intitulé:

Le Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant révision du PDU

Ce document est difficilement accessible sur un moteur de recherche classique: les mots « enquête publique pdu toulouse » sur Google n'affichent pas www.registre-numerique.fr

Par contre, www.tisseo.fr apparaît en premier lien proposé. Tisseo.fr propose aussi de déposer un avis ce qui porte à confusion les contributeurs potentiels à l'enquête publique.

Afin d'enrichir l'enquête publique, 2 Pieds 2 Roues va déposer une contribution supplémentaire en complément de celle-ci pour aborder plus en détail les thèmes suivants: pollution de l'air, gaz à effet de serre, trafic automobile.

Synthèse de la position de 2 pieds 2 roues

Un manque d'ambition du projet Mobilités 2020-2025-2030

L'association 2 pieds 2 roues souhaite que cette révision du PDU, qui est assortie d'un budget conséquent et inédit (3,8 milliards d'euros inscrits) fixe des objectifs suffisamment ambitieux sur les gains de part modale des modes actifs et des transports en commun, corollaire indispensable à la baisse de la circulation automobile et de la pollution de l'air qui lui est associée.

Malheureusement, nous déplorons le **manque d'ambition** et une très faible efficacité de cet investissement. **La diminution espérée de la part de la voiture est en effet de seulement 5 points alors que l'augmentation de celle du vélo n'est que de 1 à 3 points tandis que celle de la marche est de seulement de 1 point (voir P198 du projet Mobilités)**

Un PDU non conforme à sa définition légale

Cette faible baisse de la part de la voiture se traduira dans les faits par **une hausse de la circulation automobile**, étant donnée la croissance de l'agglomération Toulousaine. (Cf 2nde contribution 2P2R qui détaille les chiffres du trafic). Cette hausse discrédite le PDU dont la contrainte légale est une baisse du trafic automobile en valeur absolue. Tisseo prétend qu'il suffit de considérer une diminution globale de la part modale de la voiture pour être conforme. Mais c'est n'est pas la formulation originelle du Code des Transports, c'est une interprétation erronée.

Face aux enjeux de mobilité, un investissement massif dans les modes actifs serait bien plus efficace

Ce manque d'efficacité du PDU est dû à une **volonté déterminée de ne pas restreindre l'usage de la voiture**, en construisant de surcroît de nouvelles infrastructures routières, et de diriger la majeure partie des investissements dans un mode de transport lourd (la 3^{ème} ligne de métro), dont le coût kilométrique est exorbitant et qui ne redistribue pas l'espace public au profit des modes de transport non polluants.

L'association 2 pieds 2 roues **propose de rediriger cet investissement vers les modes actifs et un réseau de transports en commun de surface** qui irriguerait toute l'agglomération, et **soutient les propositions de l'AUTATE. L'usage de l'automobile doit être contraint** afin de diminuer son usage.

La mise en œuvre de nos propositions permettra une **diminution de 21 points de la part de la voiture**, et une diminution effective du nombre de voitures en circulation, avec la répartition suivante :

	2013	2030 PDU Tisséo	2030 PDU 2 pieds 2 roues et AUTATE
Vélo	2%	3 à 5%	10%
Marche à pied	23%	23 à 25%	30%
Transports en commun	14%	17 à 19%	20%
Voiture et autres	61%	51 à 57%	40%

Comparaison des parts modales sur le périmètre PTU

Nos 5 propositions phares

- Augmenter le budget annuel "modes actifs" à **40 millions d'euros** pour l'ensemble du PTU (hors aménagements structurants de voirie type TCSP, ZAC, réfection totale de voirie, ligne de métro, etc)
- Déploiement d'un vrai **Réseau Express Vélo (REV)** sur l'ensemble du PTU.
- **Généralisation de la limitation à 30 km/h** sur toutes les zones urbaines du PTU, à l'exception des rocares et quelques axes structurants.
- Mise en place d'une **zone piétonne sur tous les centres-villes** (pas uniquement Toulouse) des communes du PTU ainsi que dans tous les faubourgs de Toulouse.
- Mise en place d'une **Contribution Routière Urbaine (CRU)**, s'apparentant à un péage urbain, sur la ville de Toulouse, à généraliser progressivement sur l'ensemble du PTU afin de financer les modes de déplacement non polluants.

Notre avis:

L'association 2 pieds 2 roues émet donc un avis défavorable à la révision du PDU proposé par Tisséo SMTc.

Analyse de la révision du PDU

Objectifs du PDU

L'association 2 pieds 2 roues souhaite que cette révision du PDU, qui est assortie d'un budget conséquent et inédit (au moins 3,8 milliards d'euros), fixe des objectifs plus ambitieux sur les gains de part modale des modes actifs et des transports en commun, corollaire indispensable à la baisse de la circulation automobile et de la pollution de l'air qui lui est associée. Il est utile de rappeler à ce stade que **l'objectif d'un plan de déplacement urbain, tel que défini à l'article 1214-2 du code des transports, est la diminution du trafic automobile et doit aboutir à une amélioration de la qualité de l'air.**

Un impact sur la qualité de l'air quasi nul

L'agence de Santé publique France évalue à 48 000 le nombre de victimes annuelles lié la pollution de l'air, soit 9 % de la mortalité nationale (source : www.santepubliquefrance.fr). La moitié de la pollution de l'air provient de la circulation motorisée. Les enjeux de mobilité sur l'ensemble de la zone urbaine toulousaine sont donc immenses tant en termes sanitaires qu'écologiques mais aussi économiques.

L'amélioration de la qualité de l'air est mise en avant par ce projet de PDU qui annonce une forte baisse de l'émission de NO₂ et de particules fines d'ici 2030, conséquence des « actions du Projet Mobilités, combinées au renouvellement du parc automobile ». L'analyse des données montre une part très faible du projet dans ces améliorations.

Un des thèmes fondamentaux de la mobilité de demain qui est l'amélioration de la pollution de l'air fera l'objet d'une contribution supplémentaire de 2P2R dans un autre document. Cette contribution complémentaire analyse également les émissions de gaz à effet de serre qui seront accrues dans le cadre du projet mobilités. Ce manque de transparence dans les calculs de l'impact du PDU sur la qualité de l'air, qui est pourtant un des objectifs majeurs du PDU, tend à montrer l'absence d'efficacité du PDU pour améliorer la qualité de l'air.

Une ambition médiocre en termes de parts modales

Comme énoncé en introduction, cette révision du PDU est assortie d'un budget conséquent et inédit (3,8 milliards d'euros). Le PDU doit donc fixer des objectifs ambitieux sur les gains de part modale des modes actifs et des transports en commun pris sur l'usage de la voiture individuelle et des deux-roues motorisés. Le calcul des parts modales projetées en 2030 dans le projet Mobilités 2025-2030 ne prévoit pas une forte baisse de la circulation automobile (P198)

Ce manque d'ambition laisse apparaître une très faible efficacité de cet investissement :

- Selon le projet Tisséo-SMTC de révision PDU, 3,8 milliards d'euros d'investissement dans les TC conduiraient à un gain de part modale maximum de 5 points pour les TC:

Le projet Mobilités de Tisséo prévoit de dépenser au mieux 760 millions d'euros pour gagner 1 point de part modale pour les Transports en Commun.

- Avec les propositions de 2P2R qui projette un plan de 600 millions d'euros d'investissement sur 15 ans, la part modale des modes actifs gagnerait 15 points (vélo +8 pts et marche +7 pts):

Le projet 2P2R prévoit de dépenser pas plus de 40 millions d'euros pour gagner 1 point de part modale pour les modes actifs.

	EMD 2013	2030 PDU Tisséo	2030 PDU 2 pieds 2 roues et AUTATE
Vélo	2%	3 à 5%	10%
Marche à pied	23%	23 à 25%	30%
Transports en commun	14%	17 à 19%	20%
Voiture et autres	61%	51 à 57%	40%

Comparaison des parts modales sur le périmètre PTU

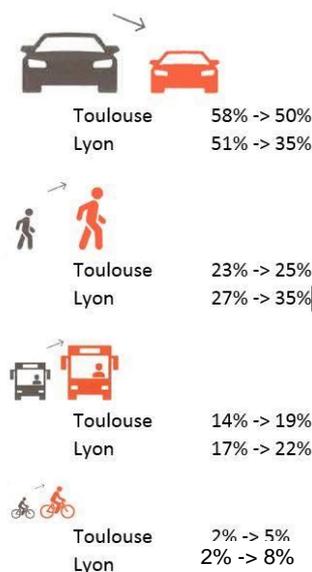
Ces objectifs concernant les modes actifs ont été fixés en prenant pour référence des villes françaises et européennes qui ont atteint aujourd'hui ces parts modales.

L'investissement dans les modes actifs proposé par 2P2R serait donc à minima **20 fois plus efficace** que l'investissement dans les transports en commun inscrit au projet Mobilités du PDU de Tisséo-SMTC.

De plus les coûts de fonctionnement des Transports en Commun sont sans commune mesure avec ceux des aménagements cyclables et piétons.

Pourquoi Tisséo-SMTC et les collectivités locales ne se saisissent-ils pas d'une telle opportunité pour être enfin efficaces vis-à-vis d'un des objectifs principaux au regard de la loi ? : le code des transports demande explicitement via le PDU la diminution du trafic automobile sur tout le PTU.

Si l'on compare le projet Mobilités à une agglomération équivalente comme Lyon, on voit que les objectifs annoncés comme « très ambitieux » ne le sont pas :



Remarque : Comment mesurer la progression de la part modale ? Le document ne décrit pas précisément la méthode de suivi, les outils, la fréquence de mesure. Il n'y a pas de démonstration chiffrée pour atteindre 5% de part modale vélo.

Une absence de volonté de restreindre l'usage de la voiture

Cette révision du PDU est marquée par une absence de volonté de restreindre l'usage de la voiture.

Cette absence de volonté se remarque tout d'abord par la sémantique utilisée au fil des pages du document : page 71 « L'automobile a toute sa place dans l'organisation de la mobilité » ; page 75 « le développement des alternatives à la voiture ne suffiront pas à satisfaire les besoins » ; page 92 « Améliorer les liaisons routières transversales ».

Cette absence de restriction se retrouve naturellement dans les projets listés dans le PDU : le tramway canal qui devait prendre de la place à la voiture est abandonné, et la vocation routière du canal du midi se trouve confirmée page 80 « les boulevards du canal du midi (...) avec toutefois le maintien d'une bonne capacité routière (2x2 voies continues). ». Le projet privilégie la 3^{ème} ligne de métro essentiellement souterraine, qui ne prend pas de place à la voiture.

On retrouve la même insuffisance dans les mesures liées à la pollution de l'air, qui se veulent le moins contraignantes possibles. Seul l'abaissement des limites de vitesse est envisagé sérieusement. La mise en place de « zones de circulation restreinte » reste cantonnée à « une étude de préfiguration d'un dispositif de gestion de la circulation automobile en cas de pic de pollution » (page 180). Pour un document valant planification pour les 15 prochaines années, nous estimons que ce n'est pas raisonnable.

Mais au-delà de cette absence de limitation de la circulation automobile, le PDU devient même paradoxalement planificateur d'aménagements routiers. Celui-ci acte notamment la transformation du boulevard Eisenhower en rocade 2x2 voies alors que dans le PDU 2012 il est prévu de l'aménager en boulevard urbain avec voies de bus. On y retrouve également des projets d'aménagements d'échangeurs sur la rocade et des projets de liaisons transverses. Ces projets n'ont pas leur place dans le PDU, qui a pour vocation de limiter la circulation automobile.

Des mesures insuffisantes en faveur de modes actifs

L'extension des zones piétonnes est insuffisamment évoquée dans le document page 130 : « il s'agit de développer le plateau piétonnier en centre-ville et d'étudier l'extension vers les faubourgs toulousains » ; « Pour les communes de l'agglomération : il s'agit de poursuivre ou d'entamer la réalisation d'aménagements en faveur des piétons dans les centres-villes ». Malheureusement, ces bonnes intentions ne se traduisent pas en des projets concrets, et le document se contente de lister les projets déjà planifiés à Toulouse.

Alors que les projets routiers ou de transports en commun sont précis et chiffrés, ceux concernant les modes actifs sont très flous. On découvre un « principe » de réseau express vélo » assortie d'une carte restreinte à Toulouse métropole, l'extension du plateau piétonnier n'est pas précisé alors que seul projet concret d'aménagement cyclable concerne un axe est-ouest (Saune/Touch) sans plus de précision.

Concernant le développement du vélo, le PDU propose que le SMTC devienne coordinateur de la politique cyclable page 126 : « Le Projet Mobilités propose trois axes d'intervention, à décliner par les autorités compétentes, mais nécessitant une coordination que le SMTC se propose de mettre en place. » Cette idée que nous soutenons est intéressante car il n'y a à ce jour que peu de coordination entre les politiques cyclables des différentes intercommunalités. Cette coordination permettrait également de s'assurer que les sommes inscrites au PDU soient bien investies. Cela n'a pas été le cas jusqu'à présent, et seule Toulouse Métropole a investi la somme prévue (11 millions d'euros sur les 16 prévus au total) depuis 2012.

La limitation de la vitesse à 30 km/h, que nous proposons de généraliser sur toutes les zones urbaines du PTU, à l'exception des rocade et axes structurants, est abordée page 134, avec une carte de principe qui semble être en accord globalement avec nos propositions. Malheureusement la mise en œuvre est bien plus floue : « Les communes devront mener une réflexion globale sur leur territoire afin de déterminer les secteurs sur lesquels cette action est à mettre en œuvre. Elles mettront en place progressivement les aménagements les plus adaptés à la fonction et à l'usage des voies concernées. »

D'une manière générale, le projet est imprécis voire évasif sur les mesures en faveur des modes actifs.

Des questionnements sur la sincérité des coûts projetés du métro

Le maître d'ouvrage nous propose le chiffrage suivant comme base de l'estimation du coût, cf les données d'entrée exprimées par le maître d'ouvrage suite à des questions lors du débat public sur la 3ème ligne de métro :

- <https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/3eme-ligne-metro-est-elle-estimee>
- <https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/estimation-3eme-ligne-je-confirme-elle-est-reelle-ou-il-faudra-proceder-a-changement-nature-du>

- coût du km souterrain: 120 à 140 millions d'euros du km (matériel roulant compris)
- coût du km en viaduc : 70 à 80 millions d'euros du km (matériel roulant compris)
- coût du km ras le sol: 45 à 55 millions d'euros du km (matériel roulant compris)

Pour une longueur totale de 28km avec 60% de souterrain, on obtient un coût total de :

- 16,8 km en souterrain à 120 millions/km : 2,016 milliards
- 11,2km en aérien viaduc à 70 millions/km : 784 millions
- Total : 2,8 milliards (pour 2,13 milliards annoncés)

Ainsi, si le ratio 60% souterrain et 40% aérien est maintenu, **on pourrait atteindre un dépassement de 600 millions à 1 milliards d'euros** suivant les fourchettes d'estimations.

Si on veut conserver le budget, il faudrait réaliser des coupures urbaines extrêmement fortes avec un tracé presque totalement aérien, **autant parler dans ces conditions de réaliser une ligne de tram.**

Notre avis:

L'association 2 pieds 2 roues propose de rediriger l'investissement vers les modes actifs et un réseau de transports en commun de surface qui irriguerait toute l'agglomération, et soutient les propositions de l'AUTATE.

Sur la base de cette analyse, **l'association 2 pieds 2 roues émet un avis défavorable à la révision du PDU proposée par Tisséo SMTC.**

Nous formulons les propositions exposées ci-après afin que le PDU ait une réelle efficacité.

Propositions en faveur des modes actifs de 2P2R



comparées à celles du **Projet Mobilités**



LE PROJET MOBILITES
2020/2025/2030

Valant révision du Plan de Déplacements Urbains
de la grande agglomération toulousaine



Dans cette partie nous reprenons les propositions de 2 Pieds 2 Roues dans le cadre de la révision du PDU que nous comparons au projet Mobilités 2020/2025/2030 rédigé par Tisséo-SMTC en proposant une analyse.

1- Propositions globales

De manière globale pour les modes actifs (marche et vélo), l'association 2 pieds 2 roues propose de :

- **Allouer un budget annuel de 40 millions d'euros par an pour le budget des modes actifs** pour l'ensemble du PTU afin de réaliser de manière qualitative et quantitative le programme proposé par 2P2R. Ce montant ne comprend pas la réalisation d'aménagements cyclables et piétons dans le cadre de la création d'aménagements structurants type TCSP, ZAC, réfection totale de voirie, création de ligne de métro. Ces aménagements-ci sont soit relatifs au budget de voirie soit au budget des TC.

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** P127: pas d'augmentation du budget cyclable. Pas de budget piéton spécifique fléché.

- **Créer un schéma directeur cyclable** sur l'ensemble du PTU qui assemble avec cohérence les schémas directeurs des différentes collectivités concernées. Ce travail d'axes structurants nécessite des études spécifiques sur les besoins et les possibilités techniques qui pourront être menées par un bureau d'étude. Il est important de ne pas focaliser sur le centre-ville de Toulouse, y compris pour les piétons. Ce schéma directeur pourra être coordonné par le SMTC comme proposé dans le PDU actuel.

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** P126: le principe d'un schéma directeur est inscrit sans plus de détail.

- **Etendre l'utilitaire Vélobs** (<http://velobs.2p2r.org/>) à tout le PTU en partenariat avec les associations locales d'utilisateurs du vélo au quotidien et les collectivités afin de maintenir la qualité de l'ensemble du réseau cyclable.

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** Le projet ne fait pas référence à Vélobs, ni aux retours des usagers.

- **Mettre en place une charte technique uniforme** sur l'ensemble du PTU pour guider à ces réalisations, elle concernera les **aménagements cyclables, piétonniers**, les abords des écoles et les zones apaisées (zones 30, de rencontre, aires piétonnes).

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** P126, une charte commune est prévue.

- **Généraliser le double-sens cyclable et le cédez le passage intégral aux feux pour les cyclistes**

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** Pas d'engagement.

- Equiper tous les **franchissements de rocade ou voie rapide**, qui constituent souvent des discontinuités majeures, d'aménagements cyclables

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** Pas d'engagement. Le problème des coupures urbaines n'est pas évoqué

- Mettre aux **normes PMR l'ensemble des trottoirs**.

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** Pas d'engagement. Cf le rapport d'accessibilité.

- D'une manière générale, **améliorer la prise en compte des modes actifs par tous les projets d'urbanisme**. Tout pôle d'activité ou d'habitation devra être situé à moins d'1 km d'un axe cyclable structurant.

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** Pas d'engagement.

- L'extension hors agglomération de la loi sur l'air (LAURE - qui oblige à la création d'un aménagement cyclable pour toute création ou réfection de voirie en agglomération), y compris en cas de réfection du revêtement.

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** Pas d'engagement.

- Modifier les politiques de circulation urbaines **en privilégiant l'usage des Transports en Commun et des modes actifs plutôt qu'améliorer la fluidification du trafic automobile comme c'est réalisé actuellement**.

Le QG de l'optimisation et de l'augmentation du trafic routier toulousain est Campus Trafic (<http://www.toulouse-metropole.fr/une-action/campus-traffic>) présenté par Toulouse Métropole: "A l'heure où notre agglomération bouge et se transforme, de nombreux chantiers sont en cours sur Toulouse et son agglomération, **le rôle de Campus Trafic est toujours plus indispensable pour fluidifier la circulation** sur nos routes et anticiper les problèmes de déplacement." Fluidifier = augmenter.

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** P166, il est noté de prioriser les TC et favoriser les modes actifs.

► **Commentaires de 2P2R:** dans la réalité, lors du déploiement des Linéo (Linéo 2 par exemple), on observe ces bus pris dans les zones de congestion faute de site propre ce qui est inefficace. De plus il est présenté dans ce PDU un nombre important d'actions en faveur d'une augmentation du trafic automobile: Actions 30, 31, 32, ce qui va l'encontre des objectifs légaux d'un PDU.

Enfin un des leviers essentiels au report modal de la voiture vers les TC et modes actifs est le stationnement payant des VL/deux roues motorisés et sa réglementation associée. Il est traité en action 33. Mais le plan d'actions proposé reste malheureusement très évasif quant au mode opératoire.

2- Aménagements

2-1 Réseau Express Vélo (REV)

Dans le cadre du réseau structurant, **2P2R propose de mettre en place un "réseau express vélo" (REV)** qui permettra d'irriguer tout le PTU par des aménagements continus, lisibles et confortables et présentant un véritable saut qualitatif. **Le budget alloué au déploiement des REV serait de 20 millions d'euros par an.**

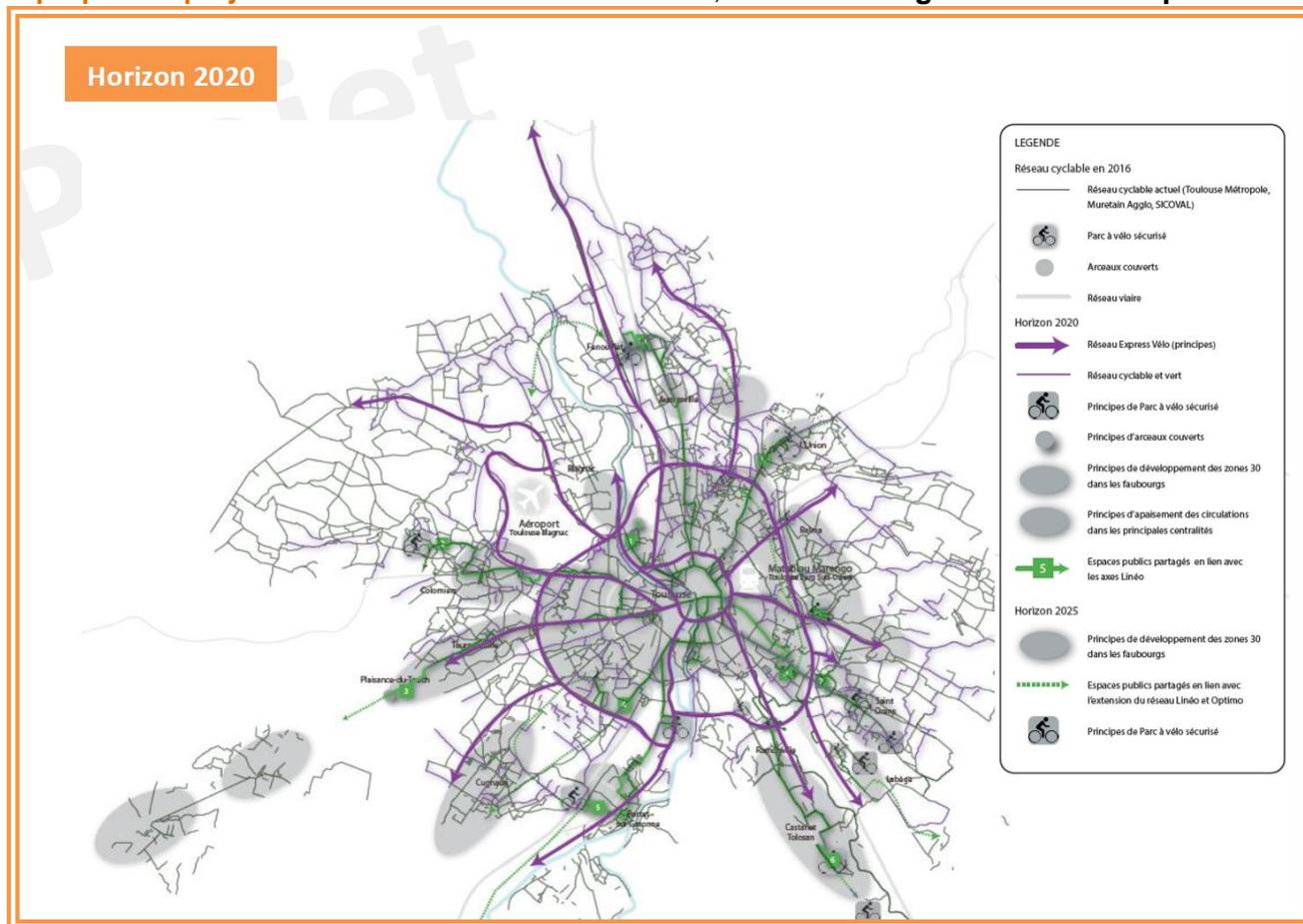
Feuille de route REV :

- Élaborer une "Charte technique REV" sur le territoire PTU.
- Cartographier le réseau en fonction du besoin.
- Évaluer le coût.
- Voter le budget global par les collectivités compétentes.
- Programmer la réalisation ligne par ligne à raison d'une ligne de 20 à 25km par an.

Les tracés devront desservir l'aire urbaine en toile d'araignée, c'est à dire favoriser les échanges périurbains-centre mais aussi les connexions inter-périurbaines.

Une cohérence de connexions sera recherchée entre le REV et les voies vertes, dont celles programmées par le schéma directeur départemental.

► Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030? P126, P128 "Aménager un Réseau Express Vélo"



► **Commentaires 2P2R:** 2P2R se félicite que ce projet soit proposé à la révision du PDU. Cependant SMTC Tisséo ne prévoit pas d'augmentation de budget pour les années à venir pour réaliser ce réseau, or il faudrait dépenser annuellement 20 millions d'euros sur 15 ans pour réaliser ce réseau de manière qualitative et attractive. Par exemple Grenoble dans son projet mobilité prévoit un budget spécifique de 10M€ pour le REV, en plus du budget vélo classique.. Il est donc à craindre que **cette mesure ne soit qu'un affichage sans réel projet concret s'y adossant.** De plus, un tel réseau ne s'improvise pas, or, si une carte montre des tracés, rien ne les précise, ni ne les justifie à ces endroits.

Nous constatons que le réseau REV, enjeu majeur des prochaines années, ne pourra donc pas être mis en œuvre via le projet Mobilités tel que proposé.

Remarque:

Liaison REV Est-Ouest Par sa géographie, l'axe Nord Sud toulousain est propice aux déplacements à vélo : Garonne, canal du midi, vallée de l'Hers. En revanche, l'axe Est-Ouest est jalonné de discontinuités ou de goulets d'étranglement : il est en grand besoin d'amélioration.

En 2015, le REV Est-Ouest a été reporté sine die alors qu'il est prévu dans le PDU en vigueur (seul axe prévu). Ce maillon est à nouveau dans le PDU 2030 mais nous ne voyons pas d'éléments nouveaux : pourquoi le REV Est-Ouest est possible après 2020 et impossible maintenant ? Le PDU manque de détails et de clarté sur ce point.

2-2 Cheminement et espaces piétonniers

Nous proposons de :

- **Mettre en place une zone piétonne sur tous les centres-villes des communes du PTU (donc pas uniquement le centre-ville de Toulouse) ainsi que dans les quartiers et faubourgs de Toulouse** pour y favoriser une dynamique et une identité de vie de quartier. Exemples toulousains : rues Bayard, Colombette, Lois, Metz, Pont Neuf, rue de la République, pont du halage de Tounis...
- **Développer un plan de déplacement "piétons"**, en privilégiant les zones de rencontres, les connexions intra et inter quartiers, les passerelles (fleuve, rivières, rails, autoroutes/rocade).
- Développer des espaces publics qualitatifs avec la **végétalisation des murs, toitures et places, des zones de repos, du mobilier urbain** (bancs, poubelles...), fontaines, ombre aux arrêts bus/tram.
- Mettre en place un **programme de mise aux normes de tous les trottoirs** (largeur mini 2 mètres). Si contrainte de place dans les rues de desserte, créer des zones de rencontre.
- Mettre en place un **programme de mise aux normes accessibilité**.
- **Réserver les petites rues de desserte de quartier aux seuls riverains** avec de simples panneaux "aire piétonne" et "interdit sauf riverains".
- **Mailler les quartiers par des servitudes de passage** (par exemple éviter que la fermeture d'une résidence interdise le cheminement piéton).

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** P130-131 « METTRE EN OEUVRE un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste. Les intercommunalités et leurs communes devront poursuivre la réflexion **sur l'opportunité de développer des zones à priorité piétonne ou des cheminements piétons de qualité.** » P132-133, Action 16 : ELARGIR le centre-ville de Toulouse. Organiser les accès au projet urbain en favorisant les modes actifs et transports en commun.

► **Commentaires de 2P2R:** nous sommes satisfaits que la marche soit (enfin) considérée comme un mode de déplacement à part entière et qu'un schéma directeur piéton se mette en place. Cependant les termes utilisés pour lancer les actions restent évasifs et nous laissent penser qu'il y aura peu d'ambition de développer les aménagements piétons. En effet seules de simples réflexions sont prévues pour 2030, il faut des réalisations ! Les boulevards le long du canal passant par le projet TESO resteront à 2 fois deux voies pour les modes motorisés individuels alors même qu'il est question de les rendre plus confortables pour les modes actifs

2-3 Carrefours à feu et traversées de chaussée

- **Carrefours à feux:** les carrefours à feu seront systématiquement équipés du cédez le passage cycliste intégral au feu et d'un sas vélo qui devra être bien visible sur l'ensemble des communes du PTU, et pas que sur la ville de Toulouse où cette généralisation est en cours. Une visibilité accrue pourra être expérimentée (aplat vert).

Sur certaines artères, tels les boulevards, ils seront synchronisés de manière à ce que les cyclistes puissent passer au vert à chacun d'eux à une vitesse d'environ 20 km/h ("onde verte").

- **Traversées piétonnes:** le "vert intégral" sera expérimenté : on pourra sur certains carrefours à haute densité piétonne proposer une traversée piétonne sur toutes les branches du carrefour en même temps. Tous les véhicules sont au rouge sur les 4 branches. Possibilité de traverser en diagonale.

Feux sur passages piétons en section courante : changement de paradigme, par défaut le piéton est au vert, la voiture rouge. Si un véhicule arrive, alors le piéton passe au rouge et le feu voiture au vert.

Pour l'ensemble des traversées piétonnes régulées par feu : diminution des temps d'attente piéton (45s max) et augmentation des temps de traversée (un bouton poussoir pourra permettre de rallonger la durée de traversée pour les publics plus lents).

Les traversées seront équipées de lignes d'arrêt avancées continues larges (ex : Slovénie).

Doubler les détections par caméra d'un bouton poussoir, installer un chronomètre près du feu piéton qui indique la durée d'attente et la durée avant la fin de la traversée (comme dans certains pays - Canada).

- **Systématiser les trottoirs traversants** où la chaussée est à hauteur du trottoir et non l'inverse.

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** Le projet n'aborde pas la problématique des traversées.

2-4 Stationnement vélos et lutte contre le vol

Afin de lutter contre le vol des vélos nous proposons de :

- Élaborer un Schéma directeur stationnement PDU (arceaux + parkings sécurisés) à partir des besoins, avec prise en compte des vélos spéciaux (vélo cargo...)
- Aménager un espace vélo sécurisé dans tous les parkings en ouvrage (à l'image de celui du Capitole).
- Positionner des consignes collectives sur la voirie dans l'urbain dense, pour tous les riverains n'ayant pas de local vélo dans leur immeuble.
- Lancer une étude comparative pour identifier la meilleure solution de stationnement sécurisé, constatant que le parking de Basso Cambo connaît de nombreux vols, au contraire de la vélostation de Matabiau.
- Systématiser les abris/parkings vélos/trottinette dans chacun des bâtiments publics et scolaires des collectivités du PTU.
- Développer le Bicycode par les collectivités (journées de marquage offert par la collectivité).
- Impliquer les forces de police pour lutter contre les réseaux de vol de vélo.
- Augmenter les capacités et la qualité des stationnements vélo en entreprise et opérations d'aménagement (PLU).

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** P135 pour lutter contre le vol de vélo une carte montre des emplacements de parcs à vélo sécurisés.

► **Commentaires de 2P2R:** la lutte contre le vol de vélo n'apparaît pas de manière prioritaire dans le projet de Tisséo. Les emplacements des parkings, leur qualité et leur capacité ne figurent pas. Le projet met en avant des grandes idées non chiffrées et non étudiées. La lutte contre le vol sera donc peu ou pas traitée.

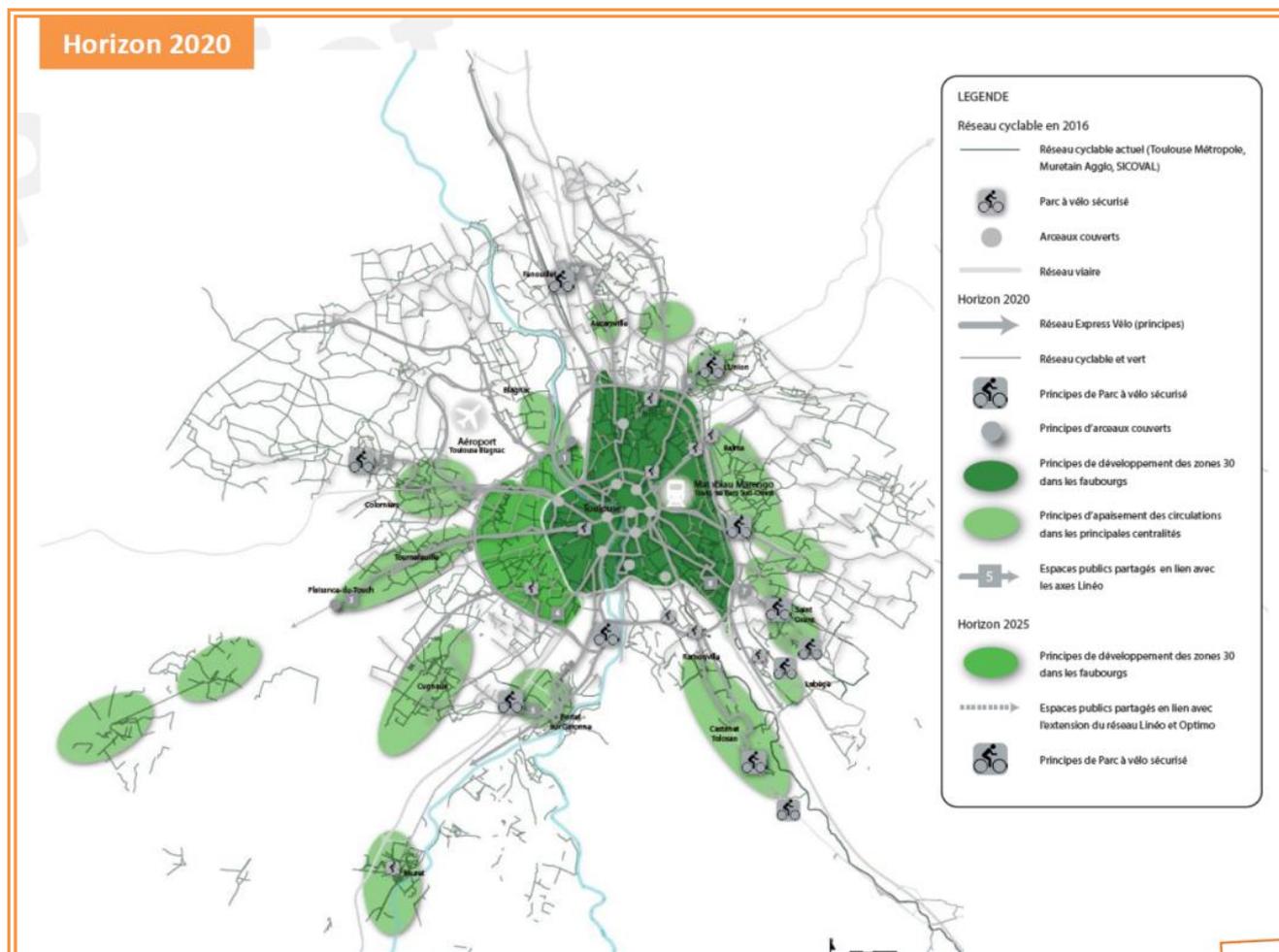
3- Apaisement - Partage - Redistribution

3-1 Apaisement - Ville 30

Nous proposons que l'ensemble des zones urbaines du PTU (en agglomération au sens du code de la route) passe à une vitesse par défaut de 30 km/h (ville 30), à l'exception des rocade et axes structurants.

En attendant cette généralisation, les zones 30 devront être particulièrement visibles et repérables. Nous proposons une réalisation homogène sur le PTU avec pictogrammes "zone 30" peints au sol en accompagnement des coussins lyonnais en début de zone et tous les 200m.

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** P134-135 Action 17 : APAISER les circulations dans les faubourgs toulousains et les communes de la périphérie.



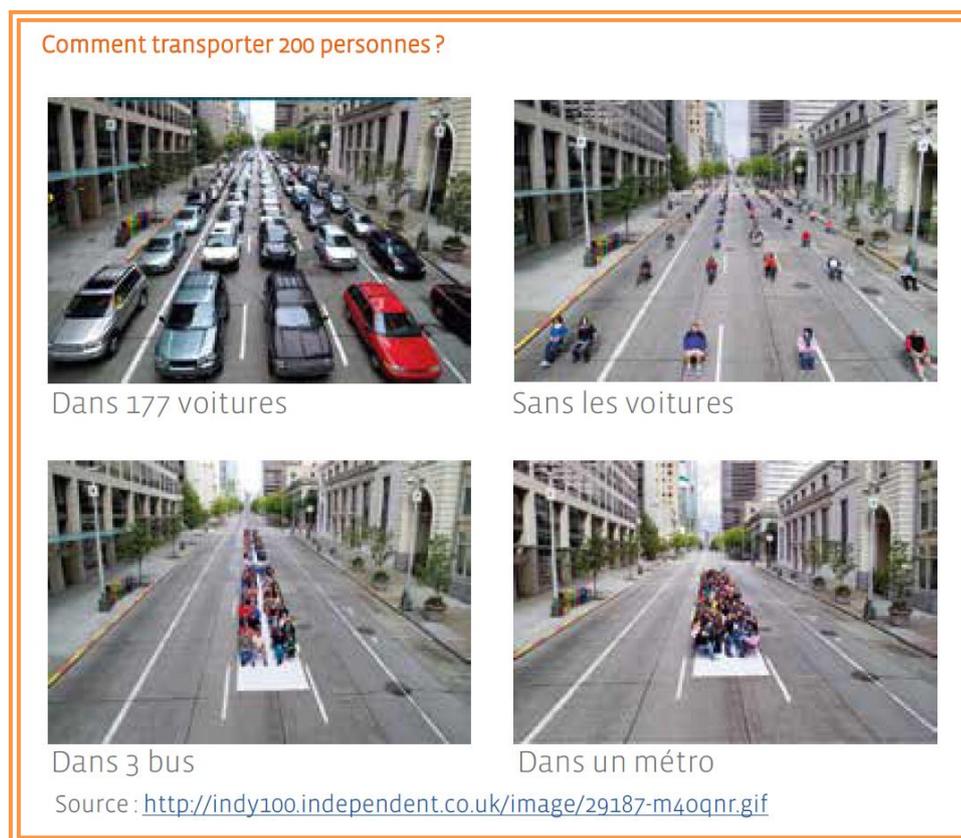
► **Commentaires de 2P2R:** Pas de généralisation de la vitesse à 30 km/h prévue sur le PDU. Seule une répartition très diffuse des zones 30 est planifiée. Il ne faudra pas s'attendre à un apaisement de la circulation des modes motorisés d'ici 2030. De plus les communes seront laissées seules dans le développement de ces zones, pas de cohérence d'ensemble.

3-2 Partage de l'espace et diminution de l'usage de la voiture et des deux-roues motorisés

- **Mettre en place une Contribution Routière Urbaine (CRU), s'apparentant à un péage urbain, sur la ville de Toulouse, à généraliser progressivement sur l'ensemble du PTU.** La base légale de cette proposition est la loi « **pollueur-payeur** » définie par l'article L110-1, II, 3° du code de l'environnement qui stipule « les frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de lutte contre celle-ci doivent être supportés par le pollueur. »
Le principe serait le suivant : grâce à une technologie à affiner, chaque véhicule motorisé immatriculé qui serait en circulation paierait une contribution identique au prix unitaire d'un billet de transports en commun, valable pour la même durée. Ce montant serait majoré en cas de pic de pollution.

► **Les fonds ainsi récoltés serviraient à financer des projets en faveur des modes non polluants.**
► **Elle permettrait de diminuer le trafic des modes motorisés individuels qui dégradent la qualité de l'air et sont consommateurs d'espace public par personne transportée.**

(la démonstration des solutions d'optimisation de l'espace public en aérien est faite par Tisséo-SMTC grâce à la photo P24 du dossier de présentation du projet de troisième ligne de métro: <https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/documents-du-syndicat-mixte-transports-commun-tisseo>)



► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** le projet ne prévoit pas de limiter l'usage de la voiture et de faire contribuer financièrement les automobilistes au projet.

► **Commentaires de 2P2R:** Toulouse Métropole s'est positionnée en 2016 contre cette proposition lors du débat public de la 3ème ligne de métro.

- **Augmenter le tarif des péages** autour de Toulouse *via* la mise en place d'une taxe servant à financer les projets du PDU.

▶ **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** le projet ne prévoit pas de contribution financière plus importante des usagers qui engendrent le plus de nuisances.

- **En amont des pics de pollution, restreindre la circulation des véhicules motorisés sur la base de la vignette Crit'Air et abaisser les limitations de vitesse de 20 km/h.**

▶ **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** le projet prévoit que des zones de circulation restreinte soient étudiées en cas de pics de pollution P180-181.

▶ **Commentaires de 2P2R:** Il est écrit: "**Cette action ne nécessitera pas une mise en œuvre opérationnelle si le plan d'actions du projet Mobilités est décliné dans sa globalité, contribuant ainsi à endiguer le trafic automobile et à réduire les émissions de pollutions.**" Tisseo laisse croire à la population toulousaine que le projet Mobilités va résoudre totalement la pollution de l'air à partir de 2030, ce que nous réfutons. .

- **Ouvrir à la circulation des vélos l'ensemble des voies de transports en commun en site propre.**

▶ **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** le projet n'évoque pas cette hypothèse. Seules certaines voies de bus Linéo seraient ouvertes à l'usage du vélo.

- **Mettre en place un Plan modes actifs école/collège/lycée/université :** aménagements cyclistes et piétons au minimum sur un rayon de 500 mètres autour de l'établissement. Éloigner le "dépose minute" de l'entrée de l'établissement d'au moins 200m de l'établissement scolaire.

▶ **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** à rapprocher du partage de l'espace public mais les lieux d'éducation ne sont pas ciblés.

▶ **Commentaires de 2P2R:** cette proposition est un levier extrêmement important car l'accompagnement des enfants à l'école préfigure le déplacement d'une journée type des parents.

- **Etablir un plan de circulation par quartier.** Le plan de circulation a pour but de réduire le trafic automobile et non de le fluidifier. Casser les axes de transit au sein des quartiers. Supprimer le transit en zone 30 et zone de rencontre.

▶ **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** P166 Action 31 : METTRE EN OEUVRE un schéma directeur des voiries.

▶ **Commentaires de 2P2R:** l'action 31 a pour but d'augmenter le trafic automobile et non de le réduire.

- **Remplacer les voiries de Toulouse (hors express type rocade) qui sont à 2x2 voies VL en 2x1 voie VL.** Par exemple la seconde voie av. Paul Séjourné pourra être transformée en voies de bus ou pistes cyclables bidirectionnelles.

▶ **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** le projet se positionne même à l'inverse puisqu'au contraire, des axes comme le canal du Midi sont confortés en 2X2 voies

- **Développer les parkings relais en périphérie en connexion avec le réseau de TC.** Contrôler leur accès avec ticket Tisséo. Mieux communiquer sur les parkings relais et mieux les jalonner (le P+R est un langage technique non compris par une partie de la population).

▶ **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** P172 Action 34 : ACCENTUER le report modal en amont des zones de congestion.

▶ **Commentaires de 2P2R:** le projet Mobilités est en phase avec notre proposition.

- **Réserver aux riverains les parkings en ouvrage de l'hyper-centre de Toulouse.**

▶ **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** le projet ne le prévoit pas. Un nouveau parking est même en construction allées Jean Jaurès.

- **Réserver une voie sur la rocade aux bus et covoiturage.**

▶ **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** Solution non abordée dans le projet.

- **Généraliser le « stationnement résident ».**

▶ **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** P170-171 Action 33 : DEVELOPPER une stratégie globale de stationnement.

▶ **Commentaires de 2P2R:** une réflexion est proposée sur le stationnement mais un vocable très feutré qui laisse penser une volonté limitée de réguler le stationnement en voirie sur la zone PDU. Bordeaux par exemple a généralisé le stationnement résident (<http://plan.bordeaux.fr/bordeaux/?context=5EyG>)

- **Développer l'auto-partage et le covoiturage**

▶ **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** P162-163, Action 29 : DYNAMISER l'usage de la voiture partagée.

▶ **Commentaires de 2P2R:** le projet Mobilités est en phase avec notre proposition.

4-Services

4-2 intermodalité

- **Créer des pôles d'échange ou plates-formes multimodales vélo/train/TC** (stationnement vélo sécurisé type vélostation Matabiau), location vélos (+VAE, vélos cargo), billetterie (tisséo, SNCF, bus départementaux). Exemple de futures localisations : gares Saint-Agne, Borderouge, Basso Cambo, Arènes, Portet-St Simon, Muret, Labège, Colomiers. Ces pôles d'échange seront raccordés aux réseaux structurants et REV.
- Veiller à ce que **les trains comportent des emplacements vélo** en quantité suffisante.
- **Pouvoir embarquer le vélo dans le métro** hors période d'affluence
 - 3^{ème} ligne de métro dès la mise en service
 - Ligne A : à l'occasion de son doublement prévu en 2020
 - Ligne B : à étudier
- **Pouvoir embarquer les vélos dans le téléphérique à toutes heures** (conformément à ce qui est prévu à ce jour).
- **Expérimenter les racks à vélo sur les bus inter-urbains.**
- **Intégrer le trajet vélo et les possibilités d'intermodalités dans le planificateur de trajet de Tisséo.**
- **Installer des bornes de recharges pour VAE dans les grands pôles d'intermodalité.**

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** P108-109, Action 6 : ORGANISER l'intermodalité. P136-137, Action 18 : AMELIORER la multimodalité dans les pôles d'échanges.

► **Commentaires de 2P2R:** aucune de nos propositions n'est abordée dans les actions 6 et 18 du projet Mobilités.

On notera que l'étoile ferroviaire potentiellement structurante en matière de transports en commun est délaissée (la 3^{ème} ligne de métro est même prévue en parallèle!). Les TER sont pourtant un mode de transports particulièrement adaptés à l'intermodalité (ils acceptent les vélos, les haltes peuvent recevoir des parkings vélos sécurisés).

4-2 Location de vélos

Nous proposons **le développement de la location humanisée** sur le territoire du PTU (type Maison du Vélo, Maison de la Mobilité) avec un élargissement des types de vélos proposés (VAE, vélos cargos, vélos adaptés aux personnes à mobilité réduite). Localisation potentielle: Colomiers, Tournefeuille, Cugnaux, Muret, Portet, Ramonville, Launaguet, Fenouillet, Balma, L'Union, Blagnac.

Ces différents points de location proposeront des services similaires quels que soient leur localisation.

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** la location humaine est évoquée sans plus de précision concernant par exemple le déploiement géographique, les moyens techniques, humains et financiers ne sont pas présentés.

4-3 Atelier d'auto-réparation, développement du recyclage des vélos et pièces d'occasion

L'activité des ateliers d'auto-réparation, de recyclage des vélos et des pièces est à promouvoir et à aider. Les ateliers seront répartis sur le territoire du PTU. Les déchèteries et les fourrières permettront de les fournir en vélos et pièces.

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** le projet ne le prévoit pas.

► **Commentaires de 2P2R:** maillon essentiel de l'écosystème cycliste, les ateliers sont complètement oubliés.

5- Sensibilisation-Incitation-Communication

5-1 Éducation des usagers

- **Mettre en place un plan de lutte contre le stationnement sauvage des voitures et 2 roues motorisés sur trottoirs et aménagements.** Ce plan passera par la sensibilisation et la verbalisation des contrevenants. **Ce plan pourrait s'appuyer sur la verbalisation automatisée mobile comme à Madrid** (<http://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/bientot-des-flasheuses-pour-faire-respecter-le-stationnement-payant-11-06-2017-7039884.php>)

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** non prévu dans le projet

► **Commentaires de 2P2R:** il est essentiel de mettre au point des technologies efficaces de verbalisation qui permettront d'enrayer les infractions routières, véritables freins à la progression des parts modales piétons et cyclistes, un des objectifs principaux et légaux du PDU.

- **Systématiser les vélo-écoles dans toutes les écoles primaires et collèges du PTU.**

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** La formation vélo n'est pas évoquée dans le projet.

► **Commentaires de 2P2R:** la formation des jeunes est également un des leviers essentiels afin d'agir dès le plus jeune âge à prendre confiance sur la voirie et d'acquérir des pratiques de mobilités qui devraient devenir automatiques.

- **Sensibiliser au partage de l'espace** avec la :

- mise en place de rencontres ou forum réguliers consacrés au partage de l'espace public où seraient présents tous les usagers afin d'échanger sur leurs besoins, craintes, difficultés... (piétons, PMR, 2RM, cyclistes, automobilistes, chauffeurs bus, livreurs, taxi...)
- mise en place d'opérations de sensibilisation sur le terrain.

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** Pas de sensibilisation prévue.

- **Organiser des opérations de sensibilisation à l'éclairage des cyclistes** (type Cyclistes Brillez) sur le domaine public et en entreprise.

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** Pas de sensibilisation d'envergure de prévue.

- **Rédiger un code de la rue** (droits et devoirs de chacun) avec, entre autre, de l'information sur les nouvelles dispositions réglementaires, à destination de tous les usagers. Par exemple le double sens cyclable y serait expliqué pour le cycliste mais aussi pour l'automobiliste. Diffusion et opérations pédagogiques autour de ce code de la rue (sur le domaine public mais aussi dans les établissements scolaires et universitaires et les entreprises).

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** Pas de code de la rue de prévu.

5-2 Incitation

Afin d'inciter à l'usage des modes actifs nous proposons de :

- Subventionner l'achat de vélos cargo neuf ou d'occasion (biporteur, triporteur), VAE, remorques pour enfants.
- Établir un palmarès annuel des entreprises/administrations/communes les plus « cyclo-compatibles » : stationnement sécurité, indemnité km vélo, douches... Création d'un Label « vélo ».
- Favoriser le développement de "pédibus" et "cyclo-bus".

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** Il est prévu un accompagnement du développement des VAE sans autre précision.

5-3 Communication

- **Communiquer largement sur la qualité de l'air en lien avec l'ORAMIP ATMO** (panneaux sur la rocade et sur le domaine public). Demander aux entreprises de communiquer sur la qualité de l'air auprès des salariés, en les encourageants dans le même temps à utiliser des modes de transports alternatifs à la voiture.
- **Mettre en place une signalétique** sur les itinéraires cyclables et piétons (directions, distances, temps de parcours) et à proximité (rabattement, desserte des centres d'intérêt public, économiques et culturels).
- **Installer des compteurs totem** à différents points clés du PDU permettant de communiquer et mettre en valeur le nombre de cyclistes passés (par exemple depuis le début de la journée, de l'année) comme cela existe dans de nombreuses collectivités.
- **Développer un calculateur de trajet multimodal sur l'ensemble du PTU intégrant le vélo et la marche à pieds en plus des transports en commun.** Les trajets proposés intégreront ainsi un ou plusieurs de ces modes. Étendre GéoVélo au PTU.
- **Lancer des campagnes de publicité régulières pour inciter à l'usage des modes actifs.**
- Que les collectivités locales soient exemplaires (respect des aménagements cyclables et trottoirs, déplacements à vélo et à pied, aménagements de parkings à vélo et douches dans les bâtiments publics, indemnité km vélo pour les agents).

► **Que propose le projet Mobilités 2020-2025-2030?** Rien de significatif. Les calculateurs d'itinéraires sont mentionnés ainsi que de la communication en marge de l'action 14.

6- Incohérences et lacunes majeures du projet Mobilités

6-1 Lien étroit entre LGV Bordeaux-Toulouse et futur noeud inter-modal de La Vache

Plusieurs passages du document Projet Mobilités considèrent comme acquise l'arrivée de la LGV pour 2024. Ce projet de LGV inclut des aménagements ferroviaires au Nord de Toulouse, une gare TER à La Vache, le projet Toulouse Euro Sud-Ouest. Dans les faits, avec le changement d'exécutif national de mai 2017, cette hypothèse de LGV est devenue hautement improbable pour 2024. **Un horizon beaucoup plus lointain** serait plus en adéquation avec la réalité exprimée par l'exécutif national et la réalité financière du pays (projet décalé de 10 ans, 20 ans?). Le fait même de ce report fragilise, à notre sens, fortement l'intérêt du tracé de la 3^{ème} ligne de métro, et donc de l'intérêt d'une 3^{ème} ligne de métro peu connectée aux liaisons ferroviaires régionales.

La construction de la gare SNCF de la Vache et une augmentation de cadence de TER est conditionnée par la construction de nouvelles voies. Celles-ci sont prévues dans le cadre des AFNT.

AFNT: (Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse) <https://www.sncf-reseau.fr/fr/projets-chantiers-ferroviaires/regions/occitanie/amenagements-toulouse-nord>

Ces aménagements sont conditionnés par l'arrivée de la LGV. Cette information est rappelée par SNCF Réseau (ex RFF) en charge du réseau ferroviaire français lors du débat public de la 3^{ème} ligne de métro à Colomiers le 15 novembre 2016 dont voici les liens de toutes les vidéos de cette soirée:

- http://www.dailymotion.com/playlist/x4q8cx_debatpublic_metro-ligne-3-toulouse-reunion-colomiers-151116/1#video=x52epl4

Présentation générale de M Chauvignat de SNCF réseau lors de la soirée de Colomiers:

- <http://www.dailymotion.com/video/x52esve>

Voici le message sans équivoque de SNCF Réseau sur la relation étroite entre arrivée de la LGV et gare SNCF de la Vache lors de cette même soirée:

- <http://www.dailymotion.com/video/x52eu3u> Ecouter la prise de parole de M Chauvignat, responsable SNCF réseau (vidéo temps 56'57"). Il dit et répète "**si pas de TGV alors pas de 4^{ème} voie**".

Ce message est confirmé sur le site de la SNCF: <https://www.sncf-reseau.fr/fr/projets-chantiers-ferroviaires/france-europe/gps0> :

Copie d'écran du site en date du 30 septembre 2017:

LES AMÉNAGEMENTS DE LA LIGNE EXISTANTE AU NORD DE TOULOUSE (19 KM)

Ces travaux visent à améliorer la desserte du territoire pour les voyageurs. Ils permettront aussi d'**accroître la capacité du réseau** en vue de l'augmentation du trafic, et d'accueillir la grande vitesse au cœur de Toulouse. Pour cela, la section Saint-Jory-Toulouse-Matabiau sera mise à 4 voies. En outre, certains points d'arrêts seront réaménagés (création d'un terminus partiel à Castelnau-d'Estrétefonds et d'une **interconnexion rail/métro** entre la halte de Route de Launaguet et la station de métro La Vache, sur la ligne B).



D'après SNCF Réseau, la gare SNCF de la Vache ne sera pas programmée tant que la LGV Bordeaux-Toulouse ne sera pas construite.

Au vu de la situation nationale actuelle, la station de métro La Vache devrait être connectée au réseau ferroviaire régional dans un horizon beaucoup plus lointain (10 à 15 ans plus tard?) que celui de l'ouverture potentielle de la 3ème ligne de métro (2024 annoncé).

Comment tenir les engagements de parts modales si les projets associés à la LGV sont reportés à une date indéterminée ?

Comment lancer un projet de 3ème ligne de métro aussi précis avec des hypothèses aussi incertaines ? Plusieurs actions majeures de ce PDU seraient selon nous à revoir en profondeur. A défaut, le projet Mobilités 2020-2025-2030 ne serait pas crédible et difficilement justifié.

6-2 Jonction Est

En commission de quartier 4.3 en juin 2017, les services de Toulouse Métropole ont présenté une étude pour justifier la création d'un nouvel échangeur autoroutier sur le périphérique de Toulouse. Selon l'étude, une augmentation prévisible du trafic routier de 10 % risque de saturer les échangeurs existants (n°17 et n°18). Ceci justifierait la création d'un nouvel échangeur.

Les hypothèses de cette étude entrent en contradiction avec deux éléments :

- L'objectif du PDU est de réduire le trafic automobile. Comment peut-on tableer sur une augmentation de celui-ci? Le PDU ne peut pas enfreindre un objectif légal.
- La 3^{ème} ligne de métro est annoncé par le SMTC pour désengorger le trafic motorisé Sud-Est / Nord-Ouest. Or les échangeurs n°17 et n°18 sont dans le « fuseau métro », donc directement concernés par la baisse de trafic. Encore un paradoxe : le trafic ne peut pas diminuer avec le métro et augmenter au même endroit pour justifier un nouvel échangeur.

Enfin, un élément doit être clairement porté à la connaissance de tous. Le projet de cet échangeur est remis d'actualité en raison du déménagement de la clinique Capio à l'extérieur de Toulouse en 2018. L'échangeur est prévu pour cette clinique mais ceci n'apparaît pas dans le document de PDU. Pourquoi ?

Nous relevons que Toulouse perd deux offres de services : clinique Saint Jean et clinique du Parc ; obligeant des usagers à faire de plus longs déplacements. Nous déplorons que ce transfert contribue à l'étalement urbain et à l'allongement des trajets.

Remarque : ce projet est dans « dans les cartons » depuis les années 80, présent dans le PDU 2012. Mais il est non réalisé à ce jour et toujours présent dans le PDU 2030.

6-3 création d'une AOT efficace et représentative

Nous mettons en fin de document ce point en guise de conclusion mais qui en fait aurait dû être le pré-requis d'une réflexion des décideurs en charge de la gouvernance de Tisséo-SMTC **afin de se donner les moyens de converger vers une révision du PDU efficace et optimisée.**

Nous observons un gros problème de méthode pour trouver l'offre la plus efficiente de transports sur la région toulousaine et qui réponde aux objectifs légaux d'un PDU. **Il apparait évident que pour trouver une solution optimale, il faut que tous les acteurs qui ont la compétence Transports et inter-modalité se mettent autour de la table et prennent des décisions ensemble sur les investissements à venir.**

Avant toute réflexion sur une potentielle révision de PDU, il aurait été judicieux et cohérent **qu'une Autorité Organisatrice des Transports se crée avec comme membres:**

- Tisséo SMTC
- Toulouse Métropole
- SICOVAL
- l'agglo du MURETAIN
- le SITPRT
- la Région Occitanie
- SNCF Réseau
- les représentants des usagers des transports (tout mode)
de l'ensemble de l'agglomération toulousaine

L'absence d'une telle organisation a empêché un réel débat sur le projet de révision du PDU. Après les élections de 2014, le projet de Mobilités a été construit autour de la promesse électorale de 3ième ligne de métro. Les électeurs n'ont eu droit à aucune étude objective pour les aider à faire leur choix dans les urnes. Seule l'image du métro existant les a orientés dans leur choix.

De plus nous déplorons que Tisséo-SMTC avant de se lancer dans le choix du métro n'ait porté à notre connaissance aucune étude comparative. En a-t-elle vraiment réalisée une avant de se lancer sur le projet de 3ème ligne de métro? Cette étude aurait permis d'évaluer et comparer différentes solutions de Transport en Commun avec celles du métro afin d'obtenir la solution la plus efficiente en terme de gain en part modale des VL vers les TC.

Ceci aurait permis d'optimiser l'investissement provenant de l'argent public. Le syndicat n'a seulement fait qu'exécuter la commande des élus nouvellement en place. Nous déplorons ce manque de méthode qui pourrait amener de lourdes conséquences sur la capacité financière des structures territoriales. On peut se demander si le critère "efficacité de l'investissement" a réellement piloté ce projet Mobilités 2020-2025-2030.