

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS  
EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE**

**Séance du 04 Février 2015**

**STRATEGIE MOBILITES 2025/2030**

**1 - PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS COHERENCE URBANISME  
TRANSPORTS**

**1.1 - Plan de Déplacements Urbains de la Grande Agglomération Toulousaine :  
stratégie mobilités 2020.2025.2030.**

- Prescription de la 2ème révision.
- Modalités de concertation.

L'an deux mille quinze, le quatre février à Toulouse Métropole, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine, s'est réuni sous la présidence de Monsieur Jean-Michel LATTES, Président du Syndicat Mixte.

**COMMUNAUTE URBAINE DE TOULOUSE METROPOLE :**

Etaient présents :

MM. AUJOULAT, BRIAND, CARNEIRO, CHOLLET, DEL BORRELLO, GRASS, LATTES, LAGLEIZE, MME MARTI, MM. MOUDENC, RAYNAL, TRAUTMANN, MME. TRAVAL-MICHELET.

Empêché d'assister à la séance et a donné pouvoir :

M. KELLER.

**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SICOVAL :**

Etaient présents:

MM. AREVALO & LAFON.

**SYNDICAT INTERCOMMUNAL :**

Etaient présents :

MM .BACOU & LERY.

**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU MURETAIN :**

Etaient présents :

MME. ROUCHON, M. SUAUD.

## Objet et motivation de la présente délibération

**L'objet de la présente délibération est de statuer sur l'engagement d'une révision permettant l'adaptation du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Grande Agglomération Toulousaine au nouveau contexte métropolitain, la prise en compte de données actualisées concernant le fonctionnement des territoires et la réalisation de nouveaux projets d'infrastructures de déplacements répondant à la structuration et au maillage des territoires de la grande agglomération toulousaine. Elle présente les objectifs de la révision et les modalités de la concertation.**

### 1. Le contexte de révision du PDU

(cf. annexe 1 « historique du PDU »).

La nouvelle gouvernance récemment élue par les établissements publics membres de l'AOT urbaine de la grande agglomération toulousaine a pour objectif de poursuivre la politique de développement en faveur de la mobilité, tout en intégrant dans le plan de mandat 2015/2020 :

- de nouveaux projets,
- les évolutions de compétences et de structuration des intercommunalités et autorités organisatrices de transports,
- les révisions des plans et programmes tels que Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du territoire (SRADDT).

Le SMTC a poursuivi dans sa compétence transport les orientations actuelles du PDU depuis son élaboration en 2010 et assurant l'aboutissement de plusieurs projets structurants (prolongement du tramway T1, réalisation du tramway T2, voie axe bus du canal Saint-Martory et liaison multimodale Sud-Est), la réalisation d'études de projets (voie des Ramassiers, boulevard urbain nord notamment) et une volonté forte d'une politique de mobilité s'appuyant sur le développement d'un réseau structurant de transport très performant, pour répondre à des enjeux locaux, régionaux et nationaux majeurs :

- La préservation du cadre de vie et de la santé des habitants de la grande agglomération toulousaine,
- Les enjeux de réduction des gaz à effet de serre.

#### 1.1. Les principales données et observations depuis la précédente révision du PDU 2010/2012

La fréquentation du réseau Tisséo a progressé depuis 2010 de 101 à 125 millions de déplacements en 2014, soit près d'un quart de progression (5,38% par an). Cette progression se situe dans la tendance du PDU (163 millions de déplacements par an, soit une moyenne annuelle de 5% par an entre 2010 et 2020).

Cette tendance est confortée par l'enquête ménage déplacements 2013 qui donne une part de marché des transports publics parmi les déplacements mécanisés de 17% au lieu de 11% observés en 2004.

L'analyse des résultats de cette enquête, complétée par des données démographiques INSEE et de trafic, des éléments préparatoires aux bilans des SCoT et PDU actuels apportent les éclairages suivants :

- La poursuite de la croissance démographique de la grande agglomération toulousaine, avec de l'ordre de 12 000 habitants supplémentaires par an générant de 40 à 50 000 déplacements quotidiens en plus (rappel du SCoT : perspective de croissance démographique de 300 000 habitants entre 2010/2030).
- Le maintien du dynamisme économique de la grande agglomération toulousaine, qui totalise 500 000 emplois privés et publics et dénombre 4 500 nouveaux emplois créés par an depuis 5 ans, malgré un contexte de crise économique et de croissance atone (rappel du SCoT : perspective de croissance de 150 000 emplois entre 2010 et 2030).
- Des objectifs en cours d'atteintes pour le report modal mécanisé, traduisant un bilan positif des politiques publiques de mobilité en cœur d'agglomération : la part modale des transports en commun augmente de 6 points passant de 11% en 2004 à 17% en 2013 pour un objectif initial du PDU de 22/23% en 2020, la part modale de la voiture diminue de 5 points passant de 82% en 2004 à 77% en 2013 pour un objectif initial du PDU de 67/70% en 2020.
- Un réseau maillé TC performant en particulier dans le cœur d'agglomération, avec des infrastructures qui fonctionnent à pleine capacité, avec de faibles réserves pour accueillir de nouveaux déplacements et à contrario des réseaux de surface encore disponibles mais qui manquent d'attractivité.
- Des retards dans la programmation des grands projets d'infrastructures routières et transports en communs pouvant avoir des effets négatifs sur l'attractivité du territoire, la qualité du cadre de vie et la compétitivité économique de la grande agglomération toulousaine.
- Une politique de stationnement qui a évolué mais qui reste à optimiser à l'échelle des territoires du SMTC, malgré un effet direct sur les comportements.
- Une insuffisance de stratégie globale à l'échelle de la grande agglomération toulousaine pour la logistique urbaine, le réseau cyclable, le réseau piéton.
- Des avancées à confirmer / conforter dans le domaine de la mise en accessibilité, de l'écomobilité, de l'intermodalité, de la qualité du cadre de vie.
- Des enjeux multiples d'amélioration de la qualité du cadre de vie, de développement économique et sociétal, d'accessibilité aux transports en communs.

Par ailleurs, l'analyse du **contexte économique national** sur les années 2010 à 2013 confirme le rôle croissant de leadership du secteur aéronautique et spatial dans la compétitivité économique nationale. A titre d'exemple, il s'agit à présent du secteur d'activité ayant le solde positif le plus lourd dans la balance commerciale nationale, et en phase de croissance forte, et le premier secteur d'activité en termes de création d'emploi.

En outre, l'aéronautique est le plus important secteur industriel régional, avec plus de 54 000 emplois salariés, 840 établissements et 5,6 milliards d'euros de chiffre d'affaires.

Or, la grande agglomération toulousaine, au cœur du pôle de compétitivité mondiale, constitue la seconde agglomération pour les activités aéronautiques derrière l'Île-de-France et regroupe les  $\frac{3}{4}$  des emplois du secteur aéronautique recensés sur la région, avec la double caractéristique suivante :

- La concentration de ces emplois (plus de 23 000 salariés Airbus hors sous-traitance - source Airbus septembre 2014) et activités sur le territoire, à savoir Toulouse, Blagnac et Colomiers, les sites d'assemblage de l'avionneur correspondant au plus grand site industriel de France. A cela s'ajoute les emplois liés à la construction spatiale qui représentent 7 500 salariés directs et 15 000 indirects, et principalement implantés dans le Sud-Est toulousain (Toulouse, Labège).
- L'absence de transport public structurant pour la desserte de plusieurs grands sites d'activités (près de 66 000 emplois tous secteurs d'activités confondus non desservis par un mode lourd dans les territoires économiques de l'Ouest, Nord-Ouest et Sud-Est toulousain) dont les sites d'activités aéronautiques et spatiales, pour lesquels la voiture individuelle reste le mode d'accès très largement majoritaire.

## 1.2. De nouveaux enjeux apparaissent et s'affirment depuis 2010

La saturation des réseaux de déplacements et l'absence de desserte performante de ces sites économiques posent **l'enjeu de l'attractivité du territoire et celui du devenir du pôle métropolitain de niveau mondial (Aerospace Valley) et son rôle de locomotive de la compétitivité française à terme.**

Pour répondre à ces enjeux d'attractivité et de compétitivité, il convient d'apporter une réponse globale de mobilité pour :

- Doter le territoire de solutions de mobilité pour accueillir 500 000 nouveaux déplacements quotidiens tous les 10 ans ;
- Assurer une desserte des sites d'activités au cœur du pôle de compétitivité mondiale.

Ces premiers éléments de constat induisent le réexamen des outils de planification locaux (SCoT, PDU, PLUi) mais également des outils d'échelle régionale et s'inscrivant dans des objectifs nationaux d'aménagement du territoire et de réduction des gaz à effets de serre.

Ces enjeux ont pour conséquence la nécessité de mettre à jour la stratégie de mobilité, en particulier sur les axes suivants :

- Assurer et renforcer l'accessibilité de la grande agglomération toulousaine, en valorisant le rôle du ferroviaire et en s'appuyant sur une plus grande valorisation des pôles d'échanges. La desserte et la bonne accessibilité de l'aéroport international de Toulouse-Blagnac et de la gare Matabiau apparaissent dès lors comme une priorité, la perspective d'un nouvel axe structurant capacitaire en site propre intégral s'inscrivant dans ce sens.
- Conforter la desserte des zones d'emplois aéronautiques et spatiales ou à haute valeur ajoutée, non desservis à ce jour par le réseau structurant Tisséo, permettant de répondre à la demande de déplacements de ces territoires économiques et de maintenir leur attractivité ainsi que le rayonnement métropolitain de Toulouse et de son agglomération.

- Remettre en perspective les enjeux de cohérence urbanisme / transport dans une agglomération étalée, les enjeux de renouvellement urbain mais également de nouvelles urbanisations devant être davantage portés autour du réseau de transport existant, plus particulièrement autour du réseau structurant à fort rendement et des pôles d'échanges. Dans ce cadre, l'usage et le fonctionnement du réseau de transports en commun Tisséo sont à optimiser, avec une plus grande cohérence urbanisme / déplacements et une approche multimodale privilégiant le mode de transport le plus pertinent en fonction du contexte.
- Développer l'usage des modes actifs en raison de leur bienfait sur la santé, dans un fonctionnement métropolitain qui doit intégrer les aménagements de proximité.

Le SMTC poursuivra le développement du réseau avec la mise en œuvre du réseau structurant Linéo, l'amélioration de la ligne A du métro, le développement de l'écomobilité et la mise en accessibilité du réseau, constituant les priorités de réalisation du mandat.

## **2. Les objectifs du PDU révisé**

---

Ils s'inscriront dans les éléments contextuels d'une stratégie de mobilité pour l'agglomération disposant de trois leviers :

- ▶ Le levier du report modal, par la mise en œuvre d'une politique plus capacitaire et la promotion des modes actifs pour faire face au développement des territoires.
- ▶ Le levier de l'articulation urbanisme/transports, et de la maîtrise de la périurbanisation, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun.
- ▶ Le levier de l'organisation du réseau automobile, par la mise en œuvre d'un plan de circulation automobile dont la conception doit en premier lieu permettre de favoriser la mise en œuvre des 2 leviers précédents, en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier.

Les leviers de cette stratégie de mobilité seront déclinés en actions opérationnelles, dont les principes de base sont les suivants :

En matière d'urbanisme et de cadre de vie :

- Une densification et une plus grande mixité urbaine le long des axes de TCSP, autour des stations et gares, avec notamment la formalisation d'une contractualisation AOT / intercommunalité pour s'assurer de la cohérence urbanisme / déplacements, en application des prescriptions du SCoT de la grande agglomération toulousaine.
- Une prise en compte de la métropolisation de la grande agglomération toulousaine et de son fonctionnement en cadrons.

En matière de transports en commun et d'intermodalité :

- La confortation du réseau TCSP lourd (métro/tram) à haut niveau de service, avec l'amélioration de la ligne A du métro et la mise en œuvre d'un nouvel axe structurant capacitaire en site propre intégral, se substituant aux projets initialement prévus lors de la première révision du PDU (tramway Canal, liaison Ponts Jumeaux / Espessière, TCSP Montaudran).
- La constitution à partir des 10 premières lignes du réseau bus d'un réseau structurant LINEO, dont une se substituerait au projet de BHNS Ouest initialement prévu au PDU 2012. D'autres lignes LINEO pourront préfigurer des aménagements plus lourds, à terme et en fonction de la cohérence urbanisme/déplacements.
- La définition d'une ceinture sud, en complément et en articulation avec le nouvel axe structurant capacitaire en site propre intégral, et contribuant à l'amélioration des liaisons entre cadrans.
- La prise en compte de l'intermodalité avec les réseaux interurbains et ferroviaires, en renforçant notamment les connexions entre le réseau urbain et le réseau TER.

En matière de maîtrise des déplacements automobiles :

- Une stratégie globale de stationnement en cohérence avec la politique de développement des TCSP, complétée par une approche spécifique pour certains usages : parcs-relais, résidents et livraisons notamment.
- L'inscription de nouveaux projets routiers, dès lors qu'ils répondent aux enjeux d'accessibilité des fonctions métropolitaines de la grande agglomération toulousaine et qu'ils s'inscrivent dans un plan de circulation cohérent, en accord avec les objectifs de report modal et de cohérence urbanisme/transport.

En matière de modes doux :

- La constitution d'un véritable réseau cyclable à l'échelle de la grande agglomération toulousaine.
- Une accessibilité améliorée et renforcée du réseau piéton.
- Le développement des services vélos.

Le plan d'actions reprendra également des mesures en faveur de l'intermodalité, de l'écomobilité et de la logistique urbaine.

### **3. La méthode d'élaboration de la révision**

---

#### **3.1. La procédure**

La procédure d'adaptation du PDU aux enjeux actualisés de mobilité retenue est de type « révision » en application des dispositions du Code des Transports.

Dans le cadre d'un positionnement stratégique, il est proposé de s'inscrire dans une appellation « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » valant PDU de la grande agglomération toulousaine.

#### **3.2. Le périmètre concerné**

Il est proposé de maintenir comme pour le PDU en cours un périmètre de révision cohérent avec ceux du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine et du PPA. Les communes sortantes (Saint Marcel-Paulel, Lavalette et Gauré) et entrantes (Labastide Saint-Sernin) seront consultées sur ce principe. Le PTU sera donc pris en compte dans son intégralité (dont la commune de Lapeyrouse-Fossat située dans le SCoT Nord Toulousain), le périmètre de révision intégrant ainsi toutes les communes des Communauté de Communes de la Save au Touch et du Savés et Aussonnelle.

#### **3.3. Les modalités de la révision et le calendrier projeté**

Le dispositif prévisionnel est le suivant :

##### 2015/2016 :

- Une phase de consultation et participation citoyenne, permettant de partager et d'échanger sur une vision 2020/2025/2030 de l'organisation des mobilités dans la métropole toulousaine.
- Une phase de travail plus technique, mais ouverte et transversale, avec pour objectif de concevoir le projet de « Projet Mobilités 2020-2025-2030 ».

##### 2016 :

- Une phase de travail partenariale et technique avec les acteurs concernés
- Une phase de consultation des personnes publiques associées donnant lieu à un bilan et à une prise en compte des avis dans le projet de « Projet Mobilités 2020-2025-2030 ».

##### 2017

- Une phase d'enquête publique donnant lieu à un bilan et à une prise en compte des avis dans la finalisation du projet de « Projet Mobilités 2020-2025-2030 ».
- Une dernière phase de mise en œuvre du programme d'actions à partir de l'approbation du « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » valant PDU.

Les modalités du travail technique seront les suivantes :

- Le suivi du processus du « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » sera assuré par une commission interne propre au SMTC constituée exclusivement des élus du SMTC et des services techniques.
- La volonté du SMTC de réinitialiser à travers la Commission partenariale de Suivi un dispositif transversal et ouvert aux institutions, aux associations représentatives, aux acteurs économiques, aux leaders d'opinions, à la recherche universitaire.

### 3.4. Les modalités de la concertation

Quatre procédures seront menées :

#### Concertation publique :

Elle démarrera avant l'élaboration du projet. Elle aura pour objectif de partager le bilan du PDU en cours et de débattre des futures orientations et du sens du « Projet Mobilités 2020-2025-2030 ». Elle donnera lieu à un bilan avant élaboration du projet.

Elle s'appuiera sur des dispositifs multiples d'information et de communication dont les modalités opérationnelles seront précisées par délibération :

- information par voie de presse,
- site internet spécifique, qui sera accessible sur toute la durée de la procédure de révision,
- réunions et ateliers d'échanges.

#### Consultation des personnes publiques associées :

Elle débutera après l'arrêt du projet. En cohérence avec les pratiques passées, seront consultées :

- L'Etat, la Région, le Département, les communes.
- Sur demande les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la Chambre de Commerce et d'Industrie et les associations agréées de protection de l'environnement.
- Facultativement, sur demande, les intercommunalités incluses dans le périmètre de révision, les structures techniques exerçant dans les compétences de l'urbanisme et de l'aménagement urbain, de l'environnement et des déplacements, la Chambre des métiers et de l'artisanat, la Chambre d'agriculture, la Chambre régionale de commerce et d'industrie, l'établissement public en charge de l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale.

#### Consultation de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement :

Elle débutera après l'arrêt du projet et portera sur le rapport d'évaluation environnementale du projet. En préalable, cette autorité sera sollicitée pour des éléments de cadrage relatifs à l'élaboration du rapport d'évaluation environnementale.

#### Enquête publique :

Elle sera enclenchée à l'issue de la consultation des personnes publiques associées et de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement.

### 3.5. La constitution du « Projet Mobilités 2020-2025-2030 ».

Le Plan Mobilités 2025 sera constitué des documents :

- Le « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » valant PDU.
- L'évaluation à N+3 du PDU approuvé en 2012.
- L'étude des modalités de financement incluant le compte-déplacements du SMTC.
- L'annexe accessibilité.
- Le rapport d'évaluation environnementale.

\* \*

\*

Le Comité Syndical :

Entendu l'exposé de Monsieur le Président :

Après en avoir délibéré et à la majorité des suffrages exprimés :

Pour : MM. AUJOULAT, BRIAND, CARNEIRO, CHOLLET, DEL BORRELLO, GRASS, KELLER (pouvoir), LAGLEIZE, LATTES, MME. MARTI, MM. MOUDENC, TRAUTMANN, LAFON, BACOU, LERY.

Contre : M. AREVALO.

Abstentions : M. RAYNAL, MMES. TRAVAL-MICHELET, ROUCHON, M. SUAUD.

**Vu le code général des collectivités territoriales.**

**Vu les articles L 1214-8 et L 1214 -14 du code des transports.**

**Vu la délibération du 17 octobre 2012 approuvant le PDU de la Grande Agglomération Toulousaine.**

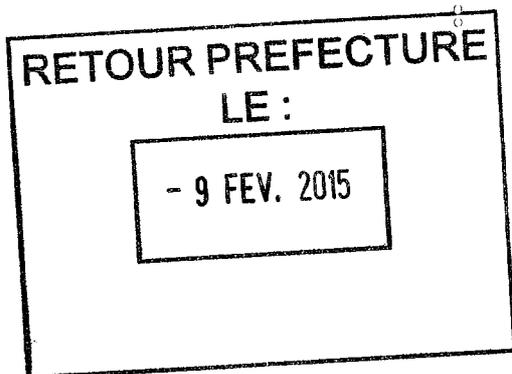
**ARTICLE 1 : DECIDE** de prescrire la deuxième révision du PDU de la grande agglomération toulousaine, nommée « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » pour les motifs et en vue des objectifs mentionnés ci-dessus.

**ARTICLE 2 : DIT** que les procédures de concertation et consultation décrites ci-dessous feront l'objet par délibérations de précisions tout au long de l'élaboration du « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » valant deuxième révision du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine.

**ARTICLE 3 : AUTORISE** le Président à engager toutes les démarches nécessaires et à signer tout document relatif à cette révision.

**ARTICLE 4 : DIT** que les crédits nécessaires sont inscrits aux budgets 2015 et suivants.

**ARTICLE 5 : DIT** que la présente délibération sera notifiée :  
- à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité,  
- aux personnes publiques associées citées ci-dessus,  
et fera l'objet des mesures de publicités requises.



Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Pour extrait conforme,

Le Président,

  
Jean-Michel LATTES

## **Annexe 1 : « historique du PDU »**

### **1. Rappel des éléments contextuels d'un PDU**

---

Toute agglomération de plus de 100 000 habitants doit disposer obligatoirement d'un Plan de Déplacements Urbains déterminant les principes d'organisation du transport de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre de transports urbains.

L'élaboration, la révision ainsi que la mise en œuvre relève de la compétence d'une autorité organisatrice des transports en commun urbains, quelle que soit sa forme. Le PDU est évalué tous les 5 ans et peut faire l'objet le cas échéant d'une révision. Il contient une annexe accessibilité, une étude sur les modalités de son financement et doit faire l'objet d'un rapport d'évaluation environnementale. Il doit contenir le calcul des émissions de gaz à effet de serre évitées par la mise en œuvre du plan d'actions.

Le PDU peut traduire un programme stratégique d'organisation de la mobilité portée par une gouvernance mais doit néanmoins répondre aux obligations du Code des Transports, s'inscrivant dans l'attente d'objectifs nationaux et internationaux :

- l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.
- Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.
- L'amélioration de la sécurité des déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage équilibré entre les différents modes de transports et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste.
- La diminution du trafic automobile.
- Le développement des transports collectifs et moyens de déplacements les moins consommateurs et les moins polluants, notamment l'usage de la marche à pied et du vélo.
- L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie de l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transports et des mesures d'information sur la circulation.
- L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de ville, les

modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label « autopartage » tel que défini par voie réglementaire.

- L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimension des véhicules de livraisons au sein du périmètre de transports urbains, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale.
- L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage.
- L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes.
- La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeable.

Il doit être compatible au Schéma de Cohérence Territoriale, au Schéma Régional Climat Air Energie et au Plan de Protection de l'Atmosphère.

Le processus d'élaboration ou de révision doit respecter un formalisme administratif obligatoire :

- Concertation publique.
- Consultation des personnes publiques associées.
- Enquête publique.

## **2. Rappel du PDU de l'agglomération toulousaine**

1/ Elaboration : L'agglomération toulousaine dispose d'un PDU depuis le 12 juin 2001, approuvé par arrêté préfectoral au terme d'un processus d'élaboration de près de 4 ans. Elaboré à l'échelle de 72 communes pour un PTU de 53 communes et une population de 755 000 habitants, le premier PDU était articulé sur la constitution d'un réseau métro avec le prolongement de la ligne A et la réalisation de la ligne B, l'amorce d'un réseau tramway avec la ligne T1 et la programmation de plusieurs axes bus en site propre.

Il portait également le principe du prolongement de la ligne B. D'autres actions venaient compléter le dispositif :

- Une organisation urbaine privilégiant une localisation prioritaire le long des axes desservis par les transports en commun.
- Le développement des réseaux piétons et cyclables.
- L'adaptation de la structure tarifaire et l'amélioration des services aux usagers.
- Le développement de boulevards urbains multimodaux.
- L'organisation du transport de marchandises.
- Le développement des plans de mobilité.

2/ Révision : Le principe d'une première révision a été décidé le 18 juin 2001, afin de répondre aux évolutions de l'agglomération toulousaine (structures intercommunales, évolution démographique, élargissement du PTU) et d'intégrer les recommandations de la commission d'enquête publique en matière de points à traiter dans la révision. Ce projet a été stoppé en 2003 avant même la procédure de consultation des personnes publiques associées au principal motif que les enveloppes financières nécessaires à la réalisation de son programme d'actions induisait à minima un doublement des contributions des collectivités au budget d'investissements du seul SMTC.

En juin 2006, le SMTC actait de la priorité de programmation de 4 grands projets d'infrastructures, préfigurant un nouveau processus de révision : le prolongement de la ligne B et l'exploitation à 52 m de la ligne A et les axes bus du boulevard urbain nord et de la RD 632. En parallèle, une première évaluation du PDU approuvé en 2001 était menée, indiquant notamment :

- Un écart entre les programmations urbaines et celles des transports en commun ainsi que la poursuite de la croissance urbaine et démographique de l'agglomération.
- Une amorce d'un réseau de transport en commun structurant, mais non maillé et à haut niveau de service uniquement dans la partie la plus centrale de l'agglomération.
- Une augmentation de la mobilité et des déplacements motorisés, avec des nuisances du cadre de vie accrues.

Le processus de préparation administrative et technique, la réorganisation institutionnelle du SMTC et le calendrier électoral n'ont pas permis de faire aboutir cette nouvelle réflexion.

En date du 29 septembre 2008, le SMTC décidait de remettre à plat les réflexions et de réengager une nouvelle procédure de révision du PDU initialement décidée le 18 juin 2001. Cette révision a conduit à arrêter un projet le 10 juillet 2009 et de mener la phase de consultation des personnes publiques associées, à la suite de laquelle un bilan a été approuvé en dates des 14 décembre 2009 et 25 janvier 2010. Toutefois, ces personnes publiques associées, dans leur grande majorité, ont soulevé la question du financement dans un contexte de forte contrainte budgétaire associée à la crise économique et de la nécessité de choisir les modes les plus adaptés en évitant une croissance non mesurée des coûts d'exploitation et d'investissement.

Un nouveau projet a été réécrit et arrêté le 24 janvier 2011. Structuré sur une organisation multimodale des déplacements intégrant la cohérence urbanisme/déplacement, ce projet était articulé sur un maillage du réseau structurant métro/tramway, en phasage avec les programmations urbaines et nécessitant un partage plus équilibré de l'usage des espaces publics par les différents modes de déplacements. Les phases de consultation des personnes publiques associées, de concertation publique et d'enquête publique se sont déroulées successivement pour aboutir, malgré un avis défavorable de la Commission d'enquête publique, à une approbation du PDU de la Grande agglomération Toulousaine le 17 octobre 2012.

