



Conseil du :	5 octobre 2009
Direction	DADD
Service	Transports et Déplacements
Commission pilote	Transports et Déplacements – M. LAVIGNE
Avis daté Commission	Favorable à la proposition - 23 septembre 2009
AGENDA 21 DU SICOVAL	
Axe 2	Construire un territoire solidaire
Politique 2.4	Développer les transports en commun et les pistes cyclables
Action 2.4.1	Développer le réseau de transports en commun
Avis du Bureau	Favorable à la proposition - 25 septembre 2009

Avis du Sicoval sur le projet de Plan de Déplacements Urbains arrêté le 10 juillet 2009

Contexte :

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) en vigueur a été adopté le 12 juin 2001.

Il a été mis en révision le 18 juin 2001. Cette mise en révision rapide a été imposée par la commission d'enquête publique qui a estimé que le PDU pouvait être approuvé en l'état sous réserve qu'une révision soit engagée impérativement dans un délai d'un an à compter de la date de son approbation. La commission a indiqué les points sur lesquels devait porter cette révision qui était également nécessaire pour la mise en compatibilité avec les orientations induites par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, du fait de l'élargissement du périmètre des transports urbains et **de la nécessité de ne pas creuser d'écart en matière d'infrastructure de transport entre le cœur d'agglomération et la périphérie.**

Un **avant-projet de PDU** à l'horizon 2012-2013 a été présenté aux collectivités membres de Tisséo en **avril 2003**. Le Sicoval a donné un avis favorable à cet avant projet le 2 juin 2003.

Le 29 septembre 2008, a été relancée la procédure de révision du PDU. Des commissions thématiques partenariales ont été organisées jusqu'à janvier 2009 pour réaliser le bilan du PDU actuel, identifier les enjeux et les pistes de réflexions. **Le Conseil de Communauté du Sicoval, lors de sa séance du 1^{er} décembre 2008, a apporté sa contribution aux travaux du PDU.** La rédaction du projet de PDU a eu lieu entre janvier et mai 2009.

Le Conseil de Communauté du Sicoval, lors de sa séance du 29 juin 2009, a apporté un avis sur le dossier synthétique de projet de PDU adressé le 12 juin 2009 par Tisséo. Cet avis indiquait que ce document ne pouvait pas être proposé en l'état comme un projet de PDU. Il affirmait également que les alternatives au prolongement de la ligne B du métro n'étaient pas acceptables ainsi que les délais de réalisation énoncés et que les études de fréquentation devaient être élargies sur l'ensemble du projet de transports en commun du Sicoval. De plus, le Sicoval a réaffirmé que le gel de tout investissement nouveau en dehors de la ligne Garonne entre 2009 et 2014 n'était pas acceptable, les priorités étant les projets actés par Tisséo le 6 juin 2006 pour une réalisation prévue à l'horizon 2012 – 2013 :

- le prolongement de la ligne B de métro,
- la desserte du Nord (le Boulevard Urbain Nord –BUN-),
- la desserte de l'ouest toulousain (vers Tournefeuille et Plaisance) par un mode guidé.

Lors de la réunion du **Comité Syndical de Tisséo, le 10 juillet 2009**, les représentants de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse ont fait substituer au projet de PDU soumis au comité syndical leur propre projet. **Ce dernier a été adopté uniquement avec les voix des représentants de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, les représentants du Sicoval et du SITPRT votant contre.** Le PDU arrêté a été transmis pour avis aux personnes publiques associées. Cette consultation prendra fin le 28 octobre 2009. Le PDU arrêté et l'avis des personnes publiques associées seront apportés à l'enquête publique qui se déroulera en 2010.

Exposé des motifs :

Préambule

Le PDU doit être compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la grande agglomération toulousaine. Ces deux documents de planification ont toutefois des horizons de réalisation différents : 2020 pour le PDU et un horizon prospectif de 2030 pour le SCOT avec la nécessité d'établir des bilans intermédiaires avant 10 ans.

Au sein du SCOT, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) préfigure l'organisation de la grande agglomération toulousaine à l'horizon 2030 à travers un développement maîtrisé, une polarisation de l'accueil et des territoires reliés entre eux. Ces objectifs stratégiques doivent être rendus opposables pour une mise en œuvre opérationnelle.

Ces grandes orientations constitutives du Projet d'aménagement vont être traduites dans le Document d'Orientations Générales (DOG) de manière prescriptive. C'est sur la base de ces orientations que s'établira la compatibilité des documents de politiques sectorielles (PLH, PLU, ...) et thématiques (PDU, ...). En effet le DOG doit pouvoir être traduit dans les autres documents de planification (PLU) et de programmation (PDU, PLH, ...) à des échelles plus fines (EPCI, communes.)

La procédure d'élaboration du SCOT ainsi que son contenu sont indissociables du projet de PDU. Le projet de SCOT doit être arrêté en fin d'année 2009 pour une adoption prévue début 2011.

1. Le PDU, un véritable engagement pour l'amélioration de notre qualité de vie incluant la réduction des émissions de gaz à effet de serre

Le PDU doit être conforme avec la loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ainsi qu'avec les préconisations issues du Grenelle de l'environnement. Parmi celles-ci figurent l'objectif de réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre, relevant des transports, à l'horizon 2020, et d'augmenter de 25% la part de marché du fret non routier à horizon 2012.

Rappelons que parmi les raisons de la mise en révision quasiment immédiate du PDU de 2001 figuraient notamment son manque d'ambition en terme de réduction du trafic automobile et le peu d'impact de ses actions sur la qualité de l'air.

Les objectifs de report modal affichés dans le projet de PDU sont indiqués dans le tableau ci-dessous (modes mécanisés, à échéance 2020). L'objectif de part modale pour la marche à pied, pour la totalité des déplacements, est de 24% contre 23% actuellement.

Voiture particulière	Transports en commun	Vélo
70% des modes mécanisés	23 % des modes mécanisés	7% des modes mécanisés
- 9% par rapport à 2008	+ 7% par rapport à 2008	+ 2% par rapport à 2008

Au regard de l'évolution estimée de ces parts modales ainsi que de l'évolution démographique et des déplacements attendus, le Sicoval s'interroge sur la conformité du PDU avec la loi sur l'air et les préconisations du Grenelle de l'environnement. Il est à noter que le transfert modal potentiel en direction des transports en commun induit par chaque infrastructure projetée ainsi que la réduction des émissions de gaz à effet de serre induite ne sont pas précisés.

Dans ce contexte, le Sicoval est favorable à ce que des mesures très ambitieuses soient prises pour réduire de façon significative la part modale de la voiture particulière dans l'agglomération toulousaine par le développement des transports en commun.

2. Une hiérarchisation nécessaire des projets d'infrastructures de transports en commun

Le projet de PDU arrêté présenté par Tisséo propose des échéances de réalisation, mais **ne propose aucune hiérarchisation des infrastructures nouvelles à créer basée sur des critères objectifs.**

Au cours des vingt dernières années, les infrastructures lourdes de transport en commun ont été exclusivement réalisées sur Toulouse intra-muros ainsi que sur quelques communes de la proche périphérie (Balma, Colomiers, Blagnac). Il s'agit notamment :

- des lignes A et B de métro,
- du cadencement des lignes ferroviaires C et D,
- de la réalisation du transport en commun en site propre du secteur Est,
- du tramway (ligne E) entre les Arènes et Blagnac/Beauzelle (*en cours de réalisation*)

Le montant global des investissements réalisés par Tisséo s'élève à : (conditions économique de décembre 2008 en Millions d'euros HT)

- ligne A : 750 M€ et prolongement 266 M€ HT soit 1,016 milliards d'euros HT
- ligne B : 1.470 milliards d'euros HT
- TCSP Est : 30 M€ HT
- ligne C : 39 M€ HT (à la charge de Tisséo),
- ligne D : 6 M€ HT (à la charge de Tisséo)
- ligne E : 275 M€ HT (*en cours de réalisation*)

Soit un investissement total de 2.83 milliards d'euros HT.

Tous ces investissements sont réalisés en majeure partie sur Toulouse intra-muros et pour le reste sur la Communauté Urbaine du Grand Toulouse.

Il faut ainsi noter que le seul aménagement lourd de transports en commun desservant le territoire du Sicoval est le bus en site propre sur la RD 813 entre Ramonville St Agne et l'entrée de Castanet pour **un coût de 30 M€.**

L'enquête ménage de 2004 a mis en avant que 90% des usagers disposant d'un mode de transport performant à moins de 400 m sont toulousains. Ce chiffre n'a pu qu'augmenter considérablement avec la mise en service de la ligne B.

En conséquence, si au cours de ces 20 dernières années la priorité a été donnée, à juste titre, à la création d'infrastructures lourdes de transports en commun pour desservir Toulouse ce ne peut plus être le cas aujourd'hui. Le fait que la Communauté Urbaine du Grand Toulouse finance 98% des infrastructures n'est pas signe de solidarité car ce chiffre est inférieur à la proportion d'infrastructures dont bénéficient les toulousains. (plus de 99%)

La priorité dans la création des futures infrastructures lourdes de transports en commun doit désormais être donnée à :

- **La desserte des secteurs et des communes de la périphérie à forte population qui n'en ont pas ;**
- **La desserte des grands parcs d'activités économiques.**

Cette nécessité avait déjà été soulignée par la commission d'enquête publique qui avait imposé une mise en révision rapide du PDU approuvé le 12 juin 2001.

Pour exemple, les flux entre les faubourgs toulousains et la proche périphérie augmentent de 38%, les flux internes à la proche périphérie de 34%. L'articulation entre Urbanisme et Transports est, de toute évidence, un critère fort de priorisation des projets d'infrastructures lourdes de transports en commun.

La desserte des parcs d'activités économiques à forte concentration en emplois se justifie par le rôle des déplacements domicile-travail. En effet, selon « l'enquête ménage de 2004 » les déplacements domicile-travail ne constituent que 20 % de l'ensemble des déplacements. Mais comme ils sont concentrés sur 2 créneaux de faible amplitude, le matin et le soir, ils sont la cause de l'essentiel des saturations observées.

Telles sont les raisons qui amènent le Sicoval à accorder la priorité à la réalisation des infrastructures lourdes de transport en commun suivantes considérées comme étant d'intérêt général pour Toulouse et l'agglomération toulousaine :

- Le prolongement de la ligne B de métro jusqu'à l'Innopole de Labège ;
- La réalisation du Boulevard Urbain Nord (BUN) ;
- La réalisation d'une desserte en mode guidé dans l'ouest toulousain en direction de Tournefeuille et Plaisance du Touch.

Puis en fonction de la saturation prévisible de la ligne A de métro le passage à 52 mètres des stations de cette ligne.

Nous noterons qu'il ne s'agit là de rien d'autre que des décisions prises par le comité syndical de Tisséo en juin 2006 d'inscrire ces 4 projets par anticipation dans le projet de PDU en révision.

3. Le prolongement de la ligne B de métro jusqu'à l'Innopole de Labège : épine dorsale d'un projet de transports en commun dans le sud-est toulousain en phase avec les préconisations du PDU

L'étude du prolongement de la ligne B de métro vers Labège Innopole a été acté dans le PDU de 2001.

Il était inclus dans l'avant-projet de PDU présenté par Tisséo en avril 2003 aux quatre collectivités membres et pour lequel le Sicoval a donné un avis favorable.

Le 6 juin 2006, une délibération de Tisséo a priorisé les quatre équipements suivants à réaliser à l'horizon 2012-2013 : le passage à 52 m des stations de la ligne A, la desserte en mode guidé de l'ouest toulousain vers Tournefeuille – Plaisance du Touch, la desserte du Nord Toulousain (Boulevard Urbain Nord) et la desserte de Labège Innopole par le prolongement de la ligne B du métro.

Le 4 juillet 2006, le programme du prolongement de la ligne B du métro vers Labège Innopole a été approuvé ainsi que son financement à hauteur de 350 M€ (estimation 2006).

Le prolongement de la ligne B en métro est donc bien **un projet acté depuis de nombreuses années** qui s'inscrit de plus dans **un véritable projet de territoire**.

En 2006-2007 le Sicoval a conduit une importante étude de circulation dans tout le sud-est toulousain. A la suite de cette étude, il a fait le choix de donner la priorité aux transports en commun par rapport à la voiture particulière.

Dans le cadre de sa contribution à l'élaboration du PDU, il a alors élaboré un véritable projet de transports en commun dans le sud-est toulousain dont le fondement est constitué par le prolongement de la ligne B de métro jusqu'à Labège-Innopole.

Le terminus du métro à Labège-Innopole sera un pôle d'échanges multimodal avec :

- une station de métro,
- une gare SNCF,
- des lignes de bus en site propre,
- une ligne de bus express vers le sud du Sicoval et vers Nailloux (communauté de communes de Coloursud)
- des Transports à la demande zonaux (TAD) reliés sur le métro sans rupture de charge.
- un parking pour voitures particulières,
- un réseau cyclable et le stationnement associé.

Les lignes de bus en site propre desserviront St Orens, Labège, Escalquens - Belberaud et Castanet soit **un pôle urbain de plus de 40 000 habitants**.

Le prolongement de la ligne B de métro jusqu'à Labège-Innopole permet de desservir **le 1^{er} parc d'activités de Midi-Pyrénées en terme d'emplois (16 000 emplois)** mais également le Parc du Canal à Ramonville (4 000 emplois) soit au total **un bassin de 20 000 emplois**.

C'est également **la desserte d'équipements structurants à l'échelle de la grande agglomération toulousaine** : le centre commercial Labège 2, le multiplexe Gaumont (1^{er} multiplexe de Midi-Pyrénées par sa fréquentation), le centre de congrès Diagora-Agora, le pôle Emploi et la Maison Commune Emploi Formation, le siège de l'Institut National Polytechnique de Toulouse et l'ENSIACET (Grande Ecole d'Ingénieurs), les résidences étudiantes, le lycée La Cadène, le Bikini (salle de musiques actuelles), la médiathèque départementale et le centre départemental de gestion de la fonction publique territoriale (en construction), l'Ecosite de la Région Midi-Pyrénées (à venir).....

Ce véritable réseau de transports en commun permet ainsi l'accès à Toulouse et aux pôles d'emplois pour les habitants du secteur Sud Est et du Lauragais par la gare multimodale de Labège reliée au métro.

Ce projet est en cohérence avec les préconisations du SCOT qui mentionne le secteur de Labège en ville intense - secteur à densifier- accompagné d'un réseau de TCSP.

Lorsque la décision d'approuver le programme de prolongement de la ligne B de métro avec un budget de 350 M€ a été prise le 4 juillet 2006 plusieurs actions ont été engagées et des engagements lourds ont été pris :

- 1) **Les études technico-économiques du prolongement** confiées par Tisséo à la SMAT et financées par le Conseil Général de la Haute-Garonne ;
- 2) **La densification du futur quartier de l'innopole de Labège** où se situera le terminus du métro. Il s'agit d'un site de 25 ha capable d'accueillir 460 000 m² de bureaux et bâtiments, en d'autres termes un véritable centre d'affaires. Le Plan Local d'Urbanisme de Labège a été révisé en conséquence ;
- 3) Les études conduites par la Région Midi-Pyrénées, RFF et la SNCF portant sur **le déplacement de la gare SNCF** de l'innopole pour l'amener à proximité du terminus du métro et réaliser ainsi une réelle intermodalité.
- 4) Des décisions d'implantation d'équipements structurants ont été prises et certaines sont réalisées.

4. Pour une desserte efficace de Labège Innopole

Dans le projet de PDU arrêté, **le mode de transport** de la liaison entre Ramonville et Labège **n'est pas spécifié** et **sa réalisation n'est prévue qu'à l'horizon 2020** c'est à dire hors de la période couverte par le PDU en cours d'élaboration.

Deux modes de transport sont envisagés :

- * **Le métro** qui est celui qui a toujours été retenu et formellement décidé le 6 juillet 2006 ;
- * **Le tramway** que Toulouse s'est mis dans l'idée d'imposer depuis la mi 2008.

La comparaison de ces 2 modes de transport donne les résultats suivants :

- **Temps de trajet** entre le terminus de Labège innopole et la station de métro Jean Jaurès en plein centre ville de Toulouse :

- * métro : 23 minutes
- * tramway : 39 minutes

Il est à noter que concernant la solution tramway, le temps de parcours entre Ramonville Buchens et la gare de La Cadène serait supérieur au temps de parcours entre Ramonville Buchens et Jean Jaurès en métro.

- **Fréquence**

- * métro : 3,15 à 4 minutes (la fréquence sur la ligne B pouvant descendre jusqu'à 1 minute 5 secondes)
- * tramway : 6 à 8 minutes

- **Rupture de charge**

- * métro : aucune
- * tramway : à Ramonville, obligation de passer du tramway au métro et vice versa

- **Estimation du nombre de voyageurs/jour**

- * métro : 45 500
- * tramway : 31 000

A noter que cette estimation du nombre de voyageurs/jour doit être complétée par la prise en compte de l'intermodalité avec le train ainsi qu'avec les futures liaisons par bus en site propre vers Saint Orens, Labège, Escalquens et Castanet et par bus express vers le Sud du Sicoval.

Avec ces futures liaisons par bus en site propre et bus express l'attractivité du métro va s'en trouver encore accrue car il n'y aurait qu'une seule rupture de charge (bus/métro au terminus du métro à Labège Innopole) contre 2 pour le tramway (bus/tramway à Labège Innopole et tramway/métro à Ramonville). En conséquence l'écart dans l'estimation du nombre de voyageurs/jour entre le métro et le tramway va s'en trouver sensiblement augmenté en faveur du métro.

- **Coût de la construction**

- * métro : 380 à 410 M€
- * tramway : 150 M€

A noter que les rames de métro ont déjà été commandées par Tisséo pour l'augmentation de capacité de la ligne A (passage à 52 mètres des stations) et pour le prolongement de la ligne B. On peut ainsi considérer que les 5 rames nécessaires ont donc été commandées et qu'un investissement de 20 millions d'euros a déjà été fait et budgété.

Pour le tramway il s'agit d'une liaison entre Ramonville et Labège et non d'un prolongement quai à quai. Le tramway empruntera les voiries existantes dédiées à la circulation des véhicules diminuant d'autant la capacité de ces voiries. Si l'on veut maintenir cette capacité, il faudra construire de nouvelles voiries. **Ce coût n'est pas pris en compte dans les 150 M€.** Le métro ne présente pas cet inconvénient majeur et offre une bien meilleure intégration aux sites traversés.

De plus, un dispositif quai à quai au niveau du terminus de Ramonville, constitutif d'un vrai prolongement, augmenterait les coûts de construction dans une fourchette de 50 à 60 millions d'euros.

- **Coût d'exploitation**

- * métro : excédent de l'ordre de 2 à 3 millions d'euros par an.

- * tramway : au mieux équilibre entre coûts d'exploitation et recettes

Au bilan, les avantages du métro par rapport au tramway sont indiscutables :

- Il est plus rapide (temps de trajet plus courts), il a une fréquence plus élevée et est sans rupture de charge. Il s'agit là de facteurs déterminants pour faire basculer l'utilisateur de la voiture vers le transport en commun. En ajoutant la régularité, la sécurité et la fiabilité le métro offre à l'utilisateur une véritable alternative transport en commun réellement efficace et attractive ;
- Son coût de fonctionnement est moins élevé, il présente une meilleure intégration au site et transporte beaucoup plus de voyageurs .

Par ailleurs, le métro offre des possibilités incontestablement bien supérieures dans la prise en compte des besoins futurs par :

- Sa possibilité de tripler sa capacité (rames toutes les 1 minute 5 secondes au lieu de 3,15 minutes) ;
- La desserte en bus en site propre vers le sud-est avec une seule rupture de charge.

5. Un appui massif du public

Le public a été informé du projet de prolongement de la ligne B de métro jusqu'à Labège innopole par différents moyens et notamment :

- un site internet dédié,
- des interviews dans des émissions radio,
- des articles dans la presse locale,
- des campagnes de communication dans la presse locale,
- des campagnes d'information sur les marchés, à la galerie commerciale Labège 2, au multiplexe Gaumont de Labège
- une campagne d'affichage dans le métro et sur les bus,
- une réunion d'information organisée par le club Isatis des chefs d'entreprises.

Depuis la mi juin 2009 le public s'est saisi de la question à travers la création de 3 groupes sur Facebook qui se sont constitués à l'initiative des internautes, par l'affichage d'autocollants sur les voitures, par les envois d'adresses courriels (plus d'un millier) pour être tenus informés et par une pétition.

La pétition a été et est toujours accessible sur un site internet (www.plusdeligneB). Des cahiers de pétition sont disposés dans les mairies, dans les entreprises et en différents lieux du territoire.

En septembre cette pétition a recueilli plus de 25 000 signatures dont la moitié de toulousains.

Par ailleurs, depuis le mois de novembre 2008, 3 Conseils de Communauté de la Communauté d'Agglomération du Sicoval ont été consacrés à la question des transports : contribution du Sicoval à l'élaboration du PDU, présentation de l'avant-projet de PDU et du PDU arrêté.

6. Un projet et un financement volontariste à définir

Le financement actuel de Tisséo est assuré par :

- le versement transport des entreprises,
- les usagers,
- la contribution des membres : la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, la Communauté d'Agglomération du Sicoval et le Syndicat Intercommunal des Transports
- Publics de la Région Toulousaine (SITPRT),
- les emprunts pour l'investissement
- la participation du Conseil Général de la Haute-Garonne pour le financement de certains investissements.

Le Sicoval participe à ce financement à hauteur, au minimum, de 10.4 M€ avec une possibilité d'aller jusqu'à 11.4 M€ (versement Transports et contribution propre). Le coût annuel du service de transports en commun assuré par Tisséo sur le territoire du Sicoval est de 7,6 M€. Le Sicoval est donc créancier de 3 à 4 M€ par an et cela depuis plus de 10 ans. Il en est de même du SITPRT.

En clair, à travers le versement transport issu des entreprises de leur territoire et leurs contributions propres le Sicoval et le SITPRT participent directement au financement des infrastructures lourdes de transport (métro, tramway et bus en site propre) créées pour l'essentiel sur le territoire de Toulouse intra muros et de manière limitée sur quelques communes de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse.

Ainsi donc, depuis toujours et, de manière plus accentuée encore depuis 10 ans, le Sicoval, le SITPRT et bien évidemment le Conseil Général de la Haute-Garonne contribuent à la solidarité territoriale en faveur de Toulouse.

Le Sicoval est favorable à ce que le financement du PDU soit défini dans le cadre de la conférence des exécutifs (définie dans le paragraphe suivant). Dans l'objectif d'un PDU ambitieux pour lequel une hiérarchisation des aménagements à réaliser serait faite selon des critères objectifs, le Sicoval est prêt à augmenter de manière très significative sa contribution à Tisséo.

Plan de financement prévisionnel du prolongement de la ligne B de métro jusqu'à Labège Innopole

Deux plans de financement sont envisageables : (à un taux d'intérêt de 4% fixe)

Montant investissement :	400 M€
Aides Grenelle (12.5%)	50 M€
Affectation de la taxe sur le foncier bâti industriel liée au nouveau quartier Inno-Métro sur la commune de Labège	3.5 M€ / an
Participation partenaires	18 M€ / an
Participation Sicoval	4,2 M€ / an
Financement annuel pendant 20 ans	25.7 M€

Montant investissement :	400 M€
Aides Grenelle (12.5%)	50 M€
Participation de Tisséo (base réalisation tramway)	150 M€
Affectation de la taxe sur le foncier bâti industriel liée au nouveau quartier Inno-Métro sur la commune de Labège	3.5 M€ / an
Participation partenaires	10 M€ / an
Financement annuel pendant 23 ans	13.5 M€

7. L'impératif d'un nouveau mode de gouvernance

En juillet 2006, à la suite de l'amendement Paillé, **le Conseil Général de la Haute-Garonne a été contraint de quitter Tisséo** créant ainsi un déséquilibre majeur dans la gouvernance au bénéfice du Grand Toulouse. En effet, ce dernier dispose de 10 représentants au sein du comité syndical de Tisséo contre un au Sicoval et un au SITPRT.

Deux propositions de nouvelle gouvernance ont été faites en juin 2009, la première par Toulouse et la Communauté Urbaine du Grand Toulouse (CUGT), la seconde par le Conseil Général.

La proposition de la CUGT consiste en **la reprise par la Communauté Urbaine de sa compétence Transports** à compter du 1^{er} janvier 2010, (les autres EPCI membres de Tisséo recouvrant leur compétence d'autorité organisatrice), en la création d'**un Syndicat Mixte de type SRU** rassemblant les autorités organisatrices de transports urbains concernées et en la création d'**un Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC)** à personnalité morale, **rattaché à la CUGT**, qui exploiterait le réseau urbain d'agglomération et, par convention, des services extérieurs à la CUGT ou inter-autorités organisatrices. Au sein du Syndicat Mixte de type SRU chaque EPCI ayant la compétence transport l'exercerait sur son territoire. **En d'autres termes c'est le chacun pour soi et la fin de la solidarité territoriale.**

La proposition du Conseil Général consiste en **la création d'une conférence permanente des exécutifs** rassemblant **la Région, le Département, la CUGT, le Sicoval, le SITPRT et la Communauté d'Agglomération du Muretain (CAM)**. Cette structure associative aurait notamment pour objectif d'être un lieu de dialogue regroupant les acteurs des transports de l'agglomération toulousaine pour décider des infrastructures de transport à réaliser et de leur financement.

Lors de sa séance du 29 juin 2009, le Conseil de Communauté du Sicoval a été unanime pour refuser la proposition de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse et a voté à l'unanimité moins 7 abstentions pour la proposition du Conseil Général.

L'objectif du Sicoval, à travers le choix de la proposition du Conseil Général, et qui doit être recherché en particulier dans le cadre de ce PDU, est que prévalent les principes de solidarité territoriale et de décisions pertinentes élaborées par le dialogue et la recherche du consensus, principes actuellement complètement ignorés par la CUGT.

Propositions :

En conséquence des constats, analyses, observations et remarques énoncés ci dessus et examinés par la Commission Transports et Déplacements, **il est proposé au Conseil de Communauté de donner un avis défavorable au projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) arrêté le 10 juillet 2009 pour les raisons suivantes :**

- Le PDU affiche les objectifs de parts modales des différents modes de déplacements mécanisés : transports en commun, voitures, vélos pour 2020.
Il propose de nouvelles infrastructures de transports en commun.
Or, il ne fournit aucun élément permettant de montrer que ces objectifs de parts modales pourront être atteints en 2020 compte tenu :
 - des déplacements engendrés par la population nouvelle qui sera accueillie d'ici cette échéance là,
 - et des nouvelles infrastructures de transports qui seront créées sachant que pour nombre d'entre elles la date de réalisation indiquée est seulement 2020.**En d'autres termes, ce PDU ne nous montre nullement sa capacité à satisfaire les exigences de la loi sur l'air et les préconisations du Grenelle de l'environnement notamment en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.**
- **Le calendrier de réalisation des nouvelles infrastructures de transport en commun n'est justifié par aucun critère. Aucune étude, aucun argument ne vient étayer voire justifier les priorités établies de fait.**
Les besoins prioritaires sont ignorés. Il n'y a aucune solidarité territoriale.
Au delà du projet du Sicoval, ce document ne répond pas aux attentes du reste de l'agglomération (Communauté d'agglomération du Muretain, SITPRT)

- **Les problèmes de gouvernance, pourtant majeurs, ne sont pas traités.**
- **Les propositions de desserte du sud-est toulousain sont totalement inadaptées et incohérentes par rapport aux besoins bien identifiés. De plus, elles ignorent les décisions déjà prises et tout ce qui a été fortement engagé depuis plusieurs années.**
- **En outre, l'annexe ci-jointe intitulée : « Interrogations et compléments à apporter au projet de PDU arrêté le 10 juillet 2009 » souligne des incohérences et des insuffisances qui appellent de sérieuses modifications et révisions et des questions qui appellent des réponses.**

Interrogations et compléments à apporter au projet de PDU arrêté le 10 juillet 2009

Interrogations :

p. 30. dans la liste des projets inscrits au PDU pour 2008, figure la liaison RD 813/la Cadène par le barreau de l'Agrobiopole. Cette liaison est-elle toujours d'actualité, alors que l'étude de circulation menée par le Sicoval a démontré sont peu d'impact ?

p. 47. Les objectifs généraux du PDU ont été modifiés comparativement au dossier de synthèse du projet transmis le 12 juillet 2009 : la réduction de 20% des émissions polluantes dans le cadre de la maîtrise du trafic automobile n'apparaît plus ainsi que la cohérence avec la politique urbaine. Quelles en sont les raisons ?

p. 80. A l'instar des coûts prévisionnels détaillés en ce qui concerne les TC (p.79), il serait utile de connaître le détail des coûts des projets routiers dont l'ensemble est estimé à 625 M€

p.149/151. – Le pôle d'échange de l'Innopole est répertorié avec un calendrier de mise en œuvre à 2009-2010. S'agit-il de la gare actuelle ?

Modifications :

p. 34. la représentation graphique des aménagements cyclable et verts est à réactualiser sur le territoire du Sicoval (324 km de réseau vert en 2009).

p. 85. Le quartier Innopole et notamment Inno-Métro doit être inscrit comme un "territoire à projet" au moins aussi conséquent que la Menude, En Jacca ou Malepère.

p. 86. En ce qui concerne les lignes express à créer il est noté Montgiscard-Ramonville. L'étude de circulation du Sicoval faisait apparaître la nécessité de la ligne Montgiscard, gare multimodale de la Cadène. Parallèlement une liaison ferroviaire cadencée Baziège-Gare multimodale devait compléter ce dispositif et concerner de surcroît les populations résidentes dans le territoire de Coloursud.

p. 88. L'échangeur de Montgiscard devrait être opérationnel en 2012 et non 2014.

p. 92. Dans la suppression des passages à niveaux classés dangereux, il convient de lister ceux d'Escalquens et Montgiscard/Baziège classés récemment comme tels.

p. 97. L'Innopole et en particulier le quartier Inno-Métro doivent être répertoriés comme des "territoires à projet". Cette reconnaissance devra être indiquée sur la carte.

P. 101. Renforcer et étendre le réseau métro. Dans le listing des zones d'activités importantes, l'Innopole et le Parc du Canal seront ajoutés comme l'indique la carte (P.102) et l'indication du parc relais métro sur le quartier Inno-Métro.

P. 106. Le réseau de bus associé présente la majorité des propositions faites par le Sicoval dans le cadre de sa contribution au PDU. Le TCSP RD16 se poursuit toutefois jusqu'à Belberaud. Le TSCP Ramonville – Auzeville sera prolongé jusqu'au parc relais de Pechabou.

P. 112. La connexion de la ligne express Nailloux–Montgiscard à la gare de l'Innopole ne figure pas sur la carte.