

## Avis de FNE Midi-Pyrénées Projet Mobilités 2020-2025-2030

Toulouse, le 23 février 2017

Fne Midi-Pyrénées, fédération agréée régionale d'associations de protection de l'environnement, est consultée, en tant que personne publique associée (cf. Annexe 1) dans le cadre de la révision du Plan de Déplacements Urbains de la « grande agglomération toulousaine », territoire de 115 communes accueillant plus d'1 million d'habitants. Le porteur de projet SMTC Tisséo fait le choix d'appeler ce projet de PDU révisé « projet mobilités 2020-2025-2030 ».

L'objectif de FNE Midi-Pyrénées dans son examen du projet de PDU toulousain révisé est de répondre au quadruple objectif suivant :

- diminuer la thrombose automobile ;
- reconquérir une bien meilleure qualité de l'air sur tout le territoire ;
- répondre aux besoins de mobilité de l'ensemble de la population concernée ;
- faire en sorte que tous les habitants de la zone concernée par le PDU aient une meilleure qualité de vie au quotidien (y compris en terme de fond sonore).

Le plan de déplacements urbains a un cadre législatif et doit assurer une réponse à 11 points figurant dans l'article L1214-2 du code des transports (cf. Annexe 2).

### Constats

#### 1 - Quels besoins de mobilité et de quelle population ?

**Penser population aire urbaine quand on parle déplacements pendulaires.** C'est de la prise en compte des besoins de mobilité de la population non seulement de la population des 115 communes mais aussi celle de l'aire urbaine. Pourquoi sur l'aire urbaine ? Parce que l'aire urbaine telle que définie par l'INSEE a un sens quand on parle des déplacements domicile - travail. En effet, l'aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. L'aire urbaine de Toulouse est composée de 453 communes en 2010.

**Prendre en compte la diversité des motifs de déplacements.** Quelles sont les motivations de déplacements dans la Grande agglomération toulousaine ? Le rapport de présentation de la dernière enquête déplacement des ménages et de l'enquête Cordon routière 2013, nous précise que 28 % seulement des déplacements relève des trajets domicile-travail (16%) et domicile-lieu d'étude (12%), et ces derniers sont concentrés aux heures de pointe. Les déplacements domicile travail sont effectués dans 74% des cas en voiture. « *Les distances plus longues que pour d'autres motifs expliquent en partie le recours à la voiture.* »

Donc il faut prendre en compte cette grande diversité des besoins de déplacements.

**Considérer l'importance des autres communes que Toulouse.** Par an, il faut noter l'arrivée de 15 000 habitants par an sur la zone du PDU mais la croissance démographique est 3 fois plus forte en périphérie qu'en zone centre. Cette périphérie a plusieurs caractères à noter : 1) La taille des ménages y est plus importante en

périphérie : 2,39 ou 2,63 personnes (selon la distance à Toulouse) par ménage contre 1,82 en centre ville. 2) Le nombre de déplacements par jour et par personne est plus élevé (3,9) que la moyenne sur la grande agglomération. 3) Les déplacements en voiture augmentent dans cette zone. Dans l'intégralité de la zone PDU : 3 déplacements sur 4 se font au départ du domicile donc le lieu de résidence est un facteur important. « Les déplacements internes à la périphérie sont plus nombreux que les déplacements internes à Toulouse (44 % contre 36 %). » et on « observe une forte croissance des déplacements internes à la périphérie. »

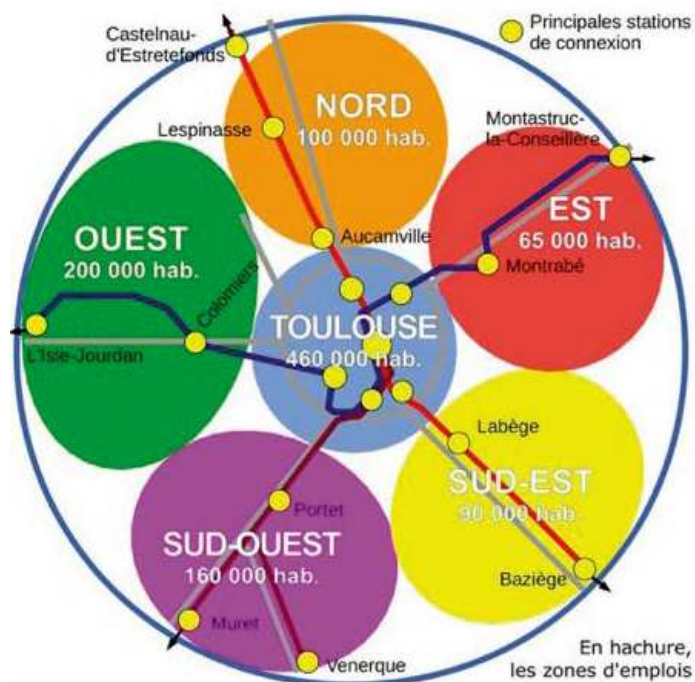


Illustration ci-jointe extraite du Cahier d'acteur de l'APUMP (débat public concernant la 3<sup>ème</sup> ligne de métro).

Cette illustration a l'intérêt de montrer, par grand pôle, le poids de la population de Toulouse, qui pèse 460.000 habitants, et le reste de la zone du PDU : 621.000 habitants.

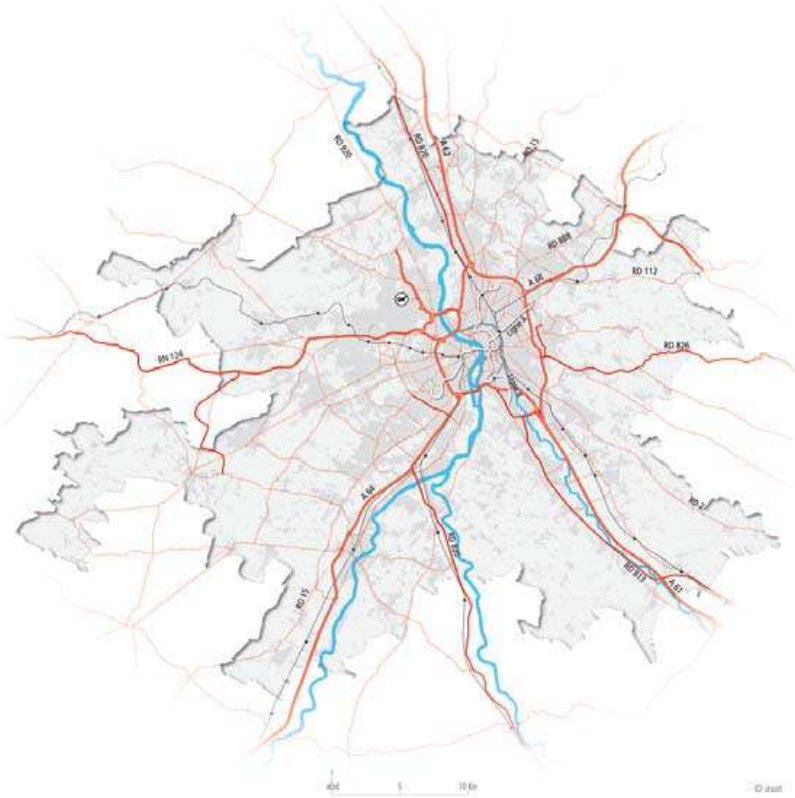
## 2 - La thrombose automobile

La zone du PDU bénéficie d'un réseau de voiries rapides urbaines radio-concentrique débouchant sur la rocade toulousaine. Avec un trafic moyen de 100 000 véhicules par jour, la rocade est de plus en plus souvent en congestion récurrente aux heures de pointe. Elle sert à la fois pour des déplacements entre quartiers et intercommunaux, en raison d'un déficit de voiries intermédiaires en périphérie garantissant un maillage routier performant de la zone du PDU. La carte n°1 ci-après permet de visualiser ce réseau déversant sur la rocade. La DREAL précise<sup>1</sup> parlant de la circulation qu'elle augmente de 0,8% par an en moyenne sur le périphérique toulousain, de 2004 à 2014 mais de 0,9 % de 2013 à 2014. Ce qui amène à conclure que l'augmentation de circulation augmente...

La carte n°2 permet de visualiser à la fois le trafic moyen en 2012 sur la rocade par tronçon et l'évolution en 3 ans (2009-2012). Durant ces mêmes 3 ans, le trafic a particulièrement augmenté sur les itinéraires suivants : A624 entre St Martin du Touch, la Crabe et Armurié (+7 à 10%), entre Tournefeuille et Ramelet Moundi (+15,7%), entre le Chapitre et Langlade/Bordelonge (+10,7%), entre le Palays et le Péage Sud (+8,7%), sur la RD902 entre Ritouret et Grand Noble (+8,6 à 17,1%). Globalement le trafic sur la rocade continue à augmenter.

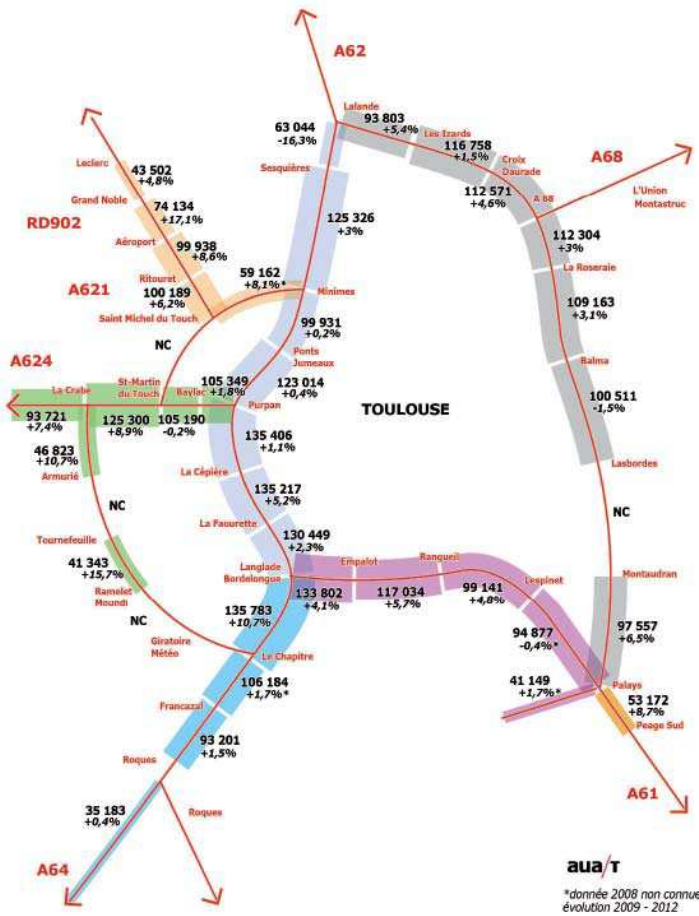
<sup>1</sup> [http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Trafics\\_routiers\\_2014\\_en\\_MP.pdf](http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Trafics_routiers_2014_en_MP.pdf)

Carte n°1



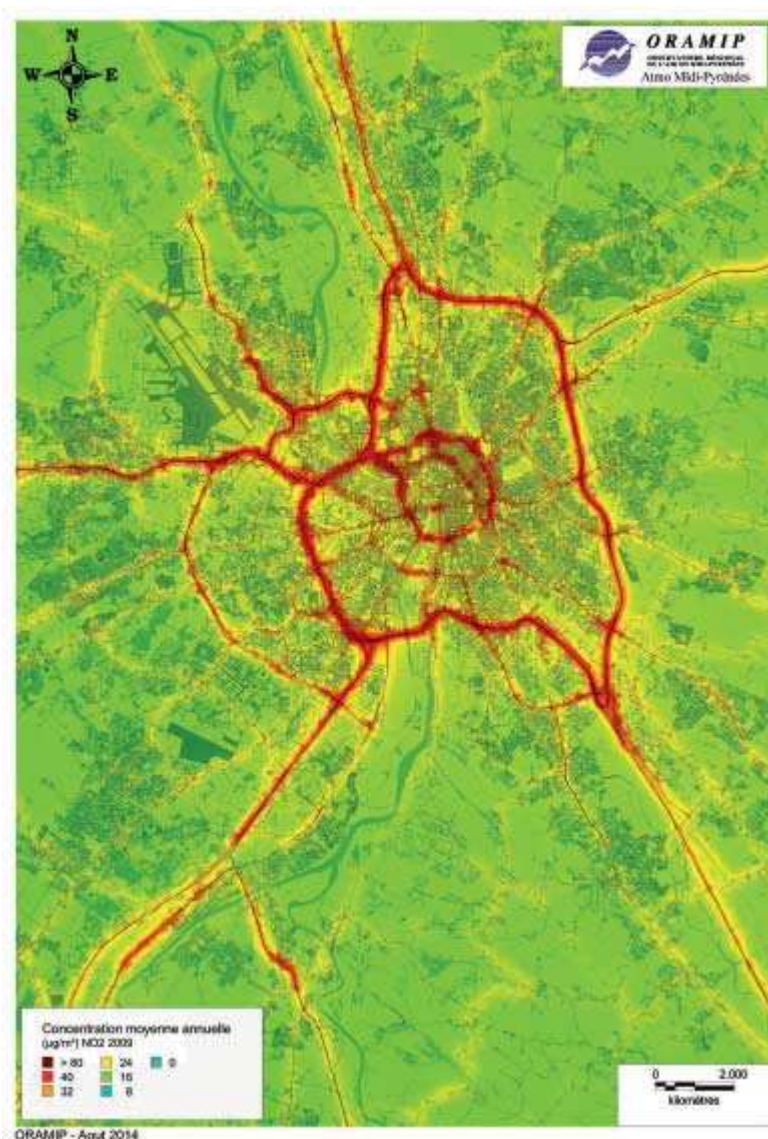
— Principales voies primaires et secondaires  
→ Réseau tram et gares  
 Tache urbaine 2007 (SPOT)  
— Réseau hydrographique principal

Carte n°2



### 3 - La qualité de l'air

Sur le territoire du PDU de l'agglomération Toulousaine, la contribution du trafic routier est majoritaire, elle représente : près de 75% des émissions d'oxydes d'azote, 43 % des émissions totales de particules en suspension PM10, 40% des émissions totales de particules PM2,5 sur l'année (ce pourcentage est plus fort hors saison de chauffage). Cette contribution est très forte le long des axes routiers à fort trafic comme l'illustre la carte N°3 qui concerne les NO2, une carte concernant les PM ferait ressortir les mêmes axes. Les impacts sanitaires de la pollution sont connus. Une diminution du trafic sur ces axes est donc une nécessité en terme de reconquête de qualité de l'air et de santé publique. Mais une reconquête de la qualité de l'air ne concerne pas que les populations riveraines des grands axes, cela concerne l'intégralité de la population ; même à des niveaux d'expositions plus bas que celles à des valeurs limites, la pollution de l'air a des effets sanitaires.



Carte n°3

Carte ORAMIP  
Concentration  
moyenne annuelle  
en NO2  
Situation 2009



## Avis global sur le projet de PDU révisé

Nous trouvons bien dans le document 4 enjeux identifiés : 1) organiser les conditions de la mobilité durable dans la perspective d'une croissance démographique soutenue, 2) répondre à la demande de déplacements liés à la croissance démographique et au dynamisme économique, 3) renforcer l'accès et maintenir l'attractivité des zones économiques et d'emploi, 4) anticiper la mobilité de demain. Face à cela nous notons 39 actions regroupées en 3 axes : 1) le report modal, 2) la cohérence urbanisme mobilités, 3) l'organisation des réseaux routiers et des stationnements. Mais nous ne trouvons pas d'objectifs chiffrés pouvant faire l'objet d'évaluation au cours du PDU et permettant de mesurer l'efficacité et l'efficience de ce plan : Quelle diminution de la voiture solo ? Quelle augmentation de l'usage du vélo ? etc. Les seuls indicateurs qui figurent sur les descriptifs d'action sont des indicateurs de suivi de la réalisation de l'action.

Nous n'avons pas su trouver dans l'ensemble des documents un document synthétique répondant à l'article R1214-2 du code des transports : « *Le plan de déplacements urbains comporte le calendrier des décisions et réalisations des mesures prévues au 2° de l'article L. 1214-2.* » En effet des informations sont dispersées au fil des pages du document mais ne permettent d'avoir une vue d'ensemble. Le tableau qui figure P234 ne répond pas à nos attentes, il ne reprend pas les mesures mais des titres d'action. Prenons l'exemple de l'action 4 « développer le réseau tramway » il comporte 1) un prolongement de la ligne T1 pour desservir le Parc des expositions, 2) 2 études, dont les formulations sont au conditionnel, sur des potentiels développement (donc pas de réalisation concrète et ces études sont-elles budgétisées ?).

Le Projet Mobilités 2020-2025-2030 est de fait structuré autour de l'épine dorsale constituée par la troisième ligne de métro (TAE) sur lequel nous nous sommes déjà exprimés dans le cadre du débat public (cf. notre cahier d'acteur). A échéance de 2030, le Projet Mobilités 2020-2025-2030 a été présenté publiquement comme nécessitant un investissement de l'ordre de 3,8 milliards d'euros dont 2,1 milliards d'euros, soit un peu plus de la moitié, seraient consacrés à la réalisation du seul projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro et ce sans la desserte de l'aéroport. **Il n'est pas aisément compréhensible de savoir ce qui figure dans ces 1,7 milliards complémentaires**, d'autant que le dossier dans sa partie « étude du financement du projet Mobilités » (P218 et suivantes) renvoie pour partie à des financements pris en compte directement par la Région ou par le Département, ou par des intercommunalités voire par Toulouse Métropole. Nous lisons d'ailleurs avec effarement, P230, des « études multimodales en vue de la création d'une seconde rocade ». On est très loin là de mesure pour diminuer l'usage de la voiture solo ! Par ailleurs ce chapitre consacré au financement du plan se termine par la mention « *Les actions propres aux thèmes de l'amélioration de la qualité du cadre de vie, de l'articulation urbanisme / déplacements, du transport de marchandises nécessitent également des investissements financiers, pouvant être importants dans certains cas comme la création de plateformes de redistribution de marchandises. Toutefois, ces actions sont plus difficilement chiffrables et ne figurent pas dans cette approche financière.* » Aussi nous réitérons notre demande qu'est-ce qui est réellement pris en compte dans les 1,7 milliards ?

Nous ressentons un réel malaise du à un vrai flou sur la réalité des mesures : échéanciers de mise en œuvre et financements associés.

### Diverses remarques sur le PDU qui ne visent pas à l'exhaustivité

- Une **temporalité à contre sens** : Le débat public sur la 3<sup>ème</sup> ligne de métro a eu lieu avant la phase de consultation des personnes publiques concernant la révision du PDU et celle-ci intervient avant la révision du SCOT.
- D'une manière générale les projets les plus structurants restent toujours **radial** (3<sup>ème</sup> ligne de métro, lignes Linéo) alors qu'on le voit bien que tout une série de déplacements, aujourd'hui effectués en voiture, par nécessité, n'ont absolument pas pour objet de pénétrer dans Toulouse.

- Le développement d'un vrai **maillage** transport collectif pour le territoire du PDU reste très théorique alors qu'il est indispensable.
- L'articulation **urbanisme/transports** collectifs qui est fondamentale est largement handicapée par la révision du PDU avant celle du SCOT.
- La **synergie** avec les transports collectifs pour lesquels l'AOM est la Région est faible (transport ferrée et meilleure articulation et optimisation de l'étoile ferroviaire) voire inexistante (cars interurbains) alors que c'est une question primordiales pour une partie des habitants de la zone PDU voire de l'aire urbaine si ceux-ci travaillent dans la zone du PDU.
- La prise en compte des **besoins du quotidien** des usages des TC (cf. Action 12) : si nous souscrivons à l'objectif la réalité des mesures actuellement prises par Tisséo vont tout à fait à contre courant : 1) la fermeture de salles d'attente (par exemple à Gramont (cf. Annexe 3), 2) vouloir éviter toute voiture dans les parcs relais la nuit (cf. Annexe 4). La question de l'accessibilité concerne non seulement le matériel roulant mais aussi les stations, les arrêts, les cheminements d'accès. Ce question d'accessibilité va bien au-delà des personnes en fauteuil roulant, il s'agit de personnes âgées, de personnes chargées de valises, de personnes de tout âge avec béquilles, d'adultes accompagnant des enfants en bas âge dans des poussettes, etc. Dans les métros par exemple tous les cheminements devraient pouvoir être effectués sans rupture totale soit par escalier mécanique soit par ascenseur.
- Concernant le **développement de l'usage du vélo**, moyen de transport qui peut répondre à un fort pourcentage de déplacements, l'action 14 nous semble ne pas prendre en compte un ensemble de mesures concrètes demandées par les associations regroupant des usagers du vélo (2pieds 2 roues, Vélorution, ...). Celles-ci de manière évidente ont une réelle connaissance des besoins auxquels il faut apporter réponse.
- Vouloir un « schéma directeur **piétons** » pourquoi pas ? (action 15) mais l'urgence est d'abord d'agir sur des aménagements précis liés à des trajets qui ne peuvent se faire en sécurité. Par exemple comment aller à pied au pôle de Gramont (métro, lignes bus) de la zone d'activité commerciale de part et d'autre de la route de Lavaur, sur les communes de L'Union et Balma ? Pourquoi ne pas concevoir une manière de collecter de tels témoignages pour rechercher des solutions concrètes ?
- En terme de **qualité de l'air**, l'annexe 5.3 nous présente une synthèse de la qualité de l'air sur la zone du PDU, un état des connaissances en terme d'impacts sanitaires de cette pollution en citant des études de référence et par polluants les effets connus. L'annexe 5.5 s'intéresse aux effets du PDU sur la qualité de l'air. Concernant les NO<sub>2</sub>, quand on compare les 2 scénarios 2030 « fil de l'eau » ou « PDU » on est face à une évolution quasiment identique. « *La baisse des émissions est principalement due à la forte diminution des émissions issues du transport routier grâce à un parc roulant beaucoup moins polluant en 2030. Sans évolution du parc roulant l'augmentation du nombre de déplacement engendrerait une augmentation des émissions de +18% entre 2013 et 2030 avec le scénario PDU.* » Quand on a en mémoire, le « deselgate » ainsi que toutes les données rendues publiques dans le cadre de la commission Royal, etc. : le niveau de pollution réel (sur pistes) aux NO<sub>x</sub> sur 68 modèles de véhicules courants (diesel ou SP) censées être aux normes Euro6 : 6 la respectent, 30 la dépassent d'au moins 5 fois, 9 d'au moins 10 fois. Concernant les particules quand on compare les 2 scénarios 2030 « fil de l'eau » ou « PDU » on est face à une évolution quasiment identique. « *Les émissions totales de PM<sub>10</sub> entre 2013 et les deux scénarios de 2030 sont en nette diminution du fait principalement de la baisse des émissions issues du secteur résidentiel/tertiaire.* »
- En terme de **GES**, même avec le PDU, les émissions totales augmentent à l'horizon 2030 par rapport à 2013 ; certes il nous est précisé que par habitant celles-ci diminuent mais le résultat global est néanmoins négatif.

## Des propositions / réflexions à ne pas négliger

- Jean-Paul L'Huilier, membre du directoire du Réseau Transports et Mobilités durables de France Nature Environnement a été auditionné par la CPDP dédiée à la 3<sup>ème</sup> ligne du Métro. Son texte est fourni ici en annexe 5 (dans un fichier séparé). C'est l'œil d'un spécialiste transport au sein d'un mouvement citoyen.
- En réponse à leur saisine par le SMTC-Tisséo dans le cadre de la révision du PDU, les 3 Codev ont engagé une réflexion commune sur les mobilités dans la Grande agglomération toulousaine. Deux productions rendues publiques nous paraissent contenir d'intéressantes réflexions « Contribution du groupe inter CODEV, Muretain, Sicoval, Toulouse Métropole : Tisser la toile des mobilités pour le court, le moyen et le long terme »

<https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/contribution-du-groupe-inter-codev-muretain-sicoval-toulouse-metropole-tisser-toile-mobilites-court>

Cahier d'acteur :

<https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/cahier-dacteur-codev-grande-agglomeration-toulousaine>

## Annexes

### Annexe 1



## **Annexe 2 - Article L1214-2 du code des transports**

---

Le plan de déplacements urbains vise à assurer :

1° 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 ;

2° 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, ainsi que des personnes âgées ;

3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;

4° La diminution du trafic automobile ;

5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

7° 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 villes, 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 ;

8° 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 dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, 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 ;

9° 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 ;

10° 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 ;



11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

### **Annexe 3 – La fermeture de salles d'attente**

---

A une de nos adhérentes qui s'est plainte, par écrit, de la fermeture de la salle d'attente de Gramont, il a été répondu un texte concernant la salle d'attente des Arènes ... (capacité de lecture du conseiller !) avec la mention « *D'autre part, les outils mis à votre disposition (appli Tisséo, calculateur d'itinéraires...) permettent aux usagers de mieux anticiper leurs déplacements, ce qui doit aussi réduire le besoin d'attente aux arrêts.* » Ce type de réflexion est scandaleux quand l'on sait les intervalles entre certains services bus par exemple, quand l'aménagement fait du site de Gramont est tel que l'on ait au 4 vents et à la pluie pour les attendre et que les chauffeurs, même quand les bus sont présents, ont ordre de ne pas les ouvrir aux clients ... sous un prétexte de sécurité.

### **Annexe 4 – La question de l'usage des parcs relais de nuit**

---

La presse a relayé la campagne lancée en février 2017 par Tisséo.

<http://actu.cotetoulouse.fr/fevrier-laisser-voiture-nuit-parkings-metro-coutera-cher-57017/>

<http://www.20minutes.fr/toulouse/2007551-20170202-toulouse-bientot-pv-toujours-merites-parkings-metro#xtor=RSS-149>

<http://www.ladepeche.fr/article/2017/02/07/2512574-tisseo-part-chasse-voitures-ventouses-parkings-relais-metro.html#xtor=EPR-1>

De nombreux témoignages sont disponibles concernant des travailleurs de nuit qui laissent effectivement leur véhicule le soir et le reprenne le lendemain matin. Par ailleurs c'est aussi une aberration dans l'approche d'une intermodalité. Certains commentaires de lecteurs de la PQR sont très intéressants en voici 4 :

« *Idee également stupide si on veut partir en avion en allant à l'aéroport avec le métro et laisser la voiture le we au parking du métro... Ca permettrait d'éviter de demander à quelqu'un de nous accompagner et de venir nous rechercher. Mais à cause de la pollution, il faut réduire les déplacements en voiture, prenez les transports en commun qu'ils disent ! On marche sur la tête...* »

« *En tant que parent de jeunes adultes on trouve cette mesure dangereuse. Car après une sortie bien arrosée c'est rassurant de savoir que nos enfants dorment sur Toulouse et qu'ils reprennent leur voiture le lendemain sans risque.* »

« *Cette solution envisagée va pénaliser des personnes travaillant la nuit ou partant en déplacement pour leur travail. De plus, ce n'est pas la nuit qu'il y a un manque de places mais, dans la journée.* »

« *On verbalise, mais on n'a pas de solution. Pourquoi avoir réalisé une jonction vers l'aéroport dans ces conditions ? [...] De part son financement, le métro n'a pas à être réservé aux seuls toulousains.* »