



**SYNDICAT MIXTE D'ETUDES POUR ENTREPRENDRE ET METTRE EN OEUVRE  
LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE  
DE LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAINNE**

**COMITE SYNDICAL DU SMEAT  
du 27 mars 2017  
A Toulouse - 11 boulevard des Récollets**

**4.2**

**AVIS DU SMEAT SUR LE  
PROJET MOBILITES 2020-2025-2030**

L'an deux mille dix-sept, le vingt-sept mars à quinze heures trente, s'est réuni, sous la présidence de Madame Annette LAIGNEAU, Première Vice-Présidente, le Syndicat Mixte d'Etudes pour entreprendre et mettre en œuvre le Schéma de Cohérence Territoriale de la Grande agglomération toulousaine, Immeuble Le Belvédère, 11 boulevard des Récollets à Toulouse, après une deuxième convocation, le quorum n'ayant pas été atteint lors de la réunion du quatorze mars deux mille dix-sept.

**Délégués présents :**

<b>TOULOUSE METROPOLE</b>	
<b>BAYONNE</b> Serge <b>CARLES</b> Joseph <b>DOITTAU</b> Véronique <b>FRANCES</b> Michel	<b>LAIGNEAU</b> Annette <b>RAYNAL</b> Claude <b>URSULE</b> Béatrice
<b>MURETAIN</b>	
<b>SICOVAL</b>	
<b>DUCERT</b> Claude <b>LATTARD</b> Pierre	<b>AREVALO</b> Henri
<b>SAVE AU TOUCH</b>	
<b>ALEGRE</b> Raymond	<b>MIRC</b> Stéphane
<b>COTEAUX BELLEVUE</b>	

**Délégués titulaires ayant donné pouvoir**

**COSTES** Bruno, représenté par M. CARLES  
**SERP** Bertrand, représenté par Mme URSULE  
**SUSSET** Martine, représentée par Mme LAIGNEAU

### Délégués titulaires excusés

**ANDRE** Gérard  
**BASELGA** Michel  
**BIASOTTO** Franck  
**BOISSON** Dominique  
**BOLZAN** Jean-Jacques  
**BROQUERE** Gilles  
**CALVET** Brigitte  
**CHOLLET** François  
**COLL** Jean-Louis  
**COMBRET** Jean-Pierre  
**COQUART** Dominique  
**DELPECH** Patrick  
**DELSOL** Alain  
**DESCLAUX** Edmond  
**ESCOULA** Louis  
**FAURE** Dominique  
**FONTA** Christian  
**FOREST** Laurent

**GRENIER** Maurice  
**GRIMAUD** Robert  
**HAJIJE** Samir  
**LABORDE** Pascale  
**LAFON** Arnaud  
**LATTES** Jean-Michel  
**LOZANO** Guy  
**MALNOUE** Philippe  
**MANDEMENT** André  
**MARIN** Claude  
**MARIN** Pierre  
**MEDINA** Robert  
**MOLINA** Jean-Louis  
**MONTI** Jean-Charles  
**MORERE** André  
**MORINEAU** Christine  
**MOUDENC** Jean-Luc  
**OBERTI** Jacques

**PACE** Alain  
**PERE** Marc  
**PLANTADE** Philippe  
**ROUGÉ** Michel  
**RUSSO** Ida  
**SANCÉ** Bernard  
**SANCHEZ** Francis  
**SAVIGNY** Thierry  
**SERE** Elisabeth  
**SIMON** Michel  
**SUSIGAN** Alain  
**SUTRA** Jean-François  
**TABORSKI** Catherine  
**TOUTUT-PICARD** Elisabeth  
**TRAVAL-MICHELET** Karine  
**VIGNON-ESTEBAN** Corinne

### Délégués suppléants excusés

**ARDERIU** François  
**BOLET** Gérard  
**DUQUESNOY** Bernard  
**GARCIA** Mireille

**MAZEAU** Jacques  
**MOGICATO** Bruno  
**ROUSSEL** Jean-François  
**SERIEYS** Alain

**SERNIGUET** Hervé  
**SIMEON** Jean-Jacques  
**SOURZAC** Jean-Gervais

Nombre de délégués

En exercice : 67

Présents : 12

Votants : 15

Abstention : 2  
M. Claude RAYNAL,  
M. Henri AREVALO

Contre : 0

Pour : 113

Le SMEAT a été saisi par le SMTC, pour avis, le 30 novembre 2016, sur le projet Mobilités 2020-2025-2030, valant projet de révision du Plan de déplacement urbain (PDU) à l'échelle de 115 communes (périmètre quasi identique à celui du SCoT de la Grande agglomération toulousaine).

Il s'agit, pour le SMEAT, d'apporter un éclairage sur la compatibilité du projet de PDU par rapport au SCoT et sur la manière dont le SMTC justifie, lui-même, cette compatibilité ; étant précisé que, dans la période actuelle de finalisation de la 1<sup>ère</sup> révision du SCoT (celle-ci ayant fait l'objet d'un avis favorable de la Commission d'enquête assortie d'une seule réserve qui n'impacte pas le volet Relier ni les problématiques de cohérence urbanisme-transport), c'est au regard du SCoT ainsi révisé que cette compatibilité doit être assurée.

L'annexe, ci-jointe, analyse les différents aspects et enjeux de la compatibilité du PDU avec le SCoT. Elle fait, notamment, apparaître l'ambition du PDU en termes d'outils de mise en œuvre de la cohérence urbanisme-transport, ses dispositions relatives aux pactes urbains illustrant bien les rôles respectifs du SCoT et du PDU, étant rappelé :

- que le SCoT, fixe, y compris en matière de mobilités, un grand cadre, des schémas-cibles (sous condition d'un scénario de développement à re-évaluer à échéance régulière) et des principes d'articulation entre politiques publiques ;
- tandis que le PDU, établi par le SMTC en lien avec les Autorités organisatrices des transports (AOT), précise la programmation des transports, et en particulier des transports collectifs (TC) avec une prévision et un niveau d'engagement différenciable selon les horizons de temps, en s'inscrivant, par étape, dans les schémas-cibles du SCoT.

En outre le SMEAT, relevant l'importance accordée, par le projet Mobilités 2020-2025-2030, aux « pactes urbains » souligne qu'une fois signés, ils pourront venir, utilement, à l'appui des procédures d'évolution des documents d'urbanisme pour justifier de la bonne prise en compte, par ceux-ci, du principe de cohérence urbanisme-transport.

Ainsi, au vu de l'analyse ci-annexée, il apparaît que le projet Mobilités 2020-2025-2030, valant PDU, est compatible avec le SCoT cette compatibilité pouvant, toutefois, gagner à être mieux explicitée ou mise en évidence dans certaines parties du document.

**Le Comité syndical**

**entendu l'exposé de Monsieur le Président,  
délibère et décide :**

**Article 1 :**

D'émettre un avis favorable au projet Mobilités 2020-2025-2030 du SMTC, valant PDU ;

**Article 2 :**

D'inviter le SMTC à mieux expliciter ou mettre en lumière certains aspects de sa compatibilité avec le SCoT, ainsi qu'il ressort de l'analyse jointe en annexe ;

**Article 3 :**

De notifier la présente délibération à Monsieur le Président du SMTC et à Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne.

Reçu à la Préfecture de la Haute-Garonne le 4 avril 2017.

L'original de la délibération et les documents annexés qui ne font pas l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs peuvent être mis en consultation conformément aux dispositions de la loi 78.753 du 17 juillet 1978 relative à l'accès aux documents administratifs.

**Ainsi fait et délibéré, les jour  
Mois et an que dessus**

**Pour extrait conforme**

**Le Président**

**Jean-Luc MOUDENC**

## ANNEXE

### Analyse de la compatibilité

### du projet Mobilités 2020-2025-2030 avec le SCoT

#### Principes généraux

##### Justification, globale, de la compatibilité avec le SCoT

- \* le document de PDU comporte des références au SCoT nombreuses et détaillées<sup>1</sup> ;
- \* le volet 9 du rapport d'évaluation en environnementale fait une présentation très technique de la compatibilité avec le SCoT ;
- \* cette compatibilité pourrait, toutefois, être commentée, de façon plus explicite, en tant que telle, dans le Projet Mobilités lui-même.

##### Organisation des territoires

Les notions du SCoT décrivant l'organisation du territoire sont, globalement, reprises dans le PDU, mais certaines (quadrants, de portes métropolitaines) mériteraient d'être plus valorisées (notamment dans les fiches-actions décrivant la hiérarchisation du réseau bus).

#### Réseaux

##### Réseau TC

- \* Les grands projets d'infrastructures portés par le SMTC (Toulouse aérospace express (TAE), doublement A, interconnection Ligne B-TAE, poursuite tramway, ceinture sud) correspondent bien au réseau structurant préconisé par le SCoT.
- \* Le renforcement du réseau structurant, et en particulier le projet TAE, ainsi que le renforcement du caractère multimodal du pôle de Matabiau, participent significativement au renforcement de l'accessibilité métropolitaine.
- \* Le PDU, pour l'ensemble du réseau-cible décrit par le SCoT, donne à voir son développement à ses différents horizons de temps (2020-2025-2030), qui correspondent à des niveaux d'engagement (programmation, études) différenciés.
- \* En conséquence de ce dernier principe, il faut, toutefois, s'assurer que tous les axes de TC du SCoT apparaissent, d'une manière ou d'une autre, au PDU : ce point est à vérifier.

---

<sup>1</sup> Signaler une erreur toutefois : utilisation (p. 145 du PDU) d'un schéma du SCoT relatif aux pôles commerciaux à l'appui d'un propos relatif aux contrats d'axe.

### Niveau de desserte TC

- l'offre Linéo est présentée comme structurante. Toutefois, la correspondance avec la notion de TC structurant, telle que le SCoT la définit, pourrait être mieux explicitée.
- sur le reste du réseau TC les modalités d'atteinte (progressive) d'une offre structurante ou performante devraient, également, être mieux explicitées.
- sur les gares TER : même remarque (cf. recommandation **R 94** du projet de DOO, propre au cadencement ferroviaire).

### Réseau de voiries

- \* comme pour le réseau TC, le PDU doit donner à voir sur l'ensemble du réseau-cible décrit par le SCoT, en prenant en compte des niveaux différenciés d'engagement selon les horizons de temps (2020-2025-2030).
- \* En conséquence de ce dernier principe, il faut, toutefois, que toutes les voiries identifiées au SCoT apparaissent, d'une manière ou d'une autre, au PDU : ce point est à vérifier.

## **Cohérence urbanisme/transports (U/T)**

### Pactes urbains

Le SMEAT se félicite de l'ambition du PDU en termes d'outils de mise en œuvre de la cohérence U/T. Ceci illustre bien les rôles respectifs du SCoT (éléments de cadrage, obligations de « mise en système », identification de secteurs prioritaires) et du PDU (mise en œuvre opérationnelle, le cas échéant plus systématique).

Toutefois :

- tous les périmètres de de cohérence U/T du SCoT devraient être mentionnés, même si, pour certains d'entre eux, leur mise en œuvre est à renvoyer à un horizon plus lointain. Il manque, ainsi, celui du territoire de cohérence n°1 (axe RD 820 nord), et ceux liés aux gares.
- le PDU, s'il souhaite voir inscrire, dans les PLU, des dispositifs de densité minimale, ne peut, toutefois, exiger, systématiquement, que le niveau de cette densité minimale soit égal à la densité moyenne recommandée par le SCoT.

Par ailleurs, le SMEAT rappelle que, lorsqu'ils existent, les pactes urbains signés viennent à l'appui des procédures d'évolution successives des documents d'urbanisme pour justifier de leur bonne prise en compte du principe de cohérence U/T.

De ce fait, la nécessité de prévoir un dispositif de suivi des étapes des pactes urbains (constat du caractère effectif des différentes étapes prévues ; modalités de précision des étapes plus lointaines lorsqu'elles n'ont pas été précisées dès le départ) mériterait d'être développée et explicitée.

### Marchandises, logistique

Les orientations du PDU sont compatibles avec le SCoT. Toutefois, le PDU pourrait rappeler (notamment dans la fiche-action 27) la prescription (P 71) qui donne des critères de localisation pour les sites logistiques.