

**COMITE SYNDICAL DU SMEAT  
du 13 mai 2011  
A Toulouse - 11 boulevard des Récollets**

**1**

**AVIS SUR LE  
PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS**

L'an deux mille onze, le 13 mai à dix heures, s'est réuni, sous la présidence de Monsieur Pierre COHEN, 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.

**Délégués présents :**

<b>GRAND TOULOUSE</b>	
<b>BEYNEY</b> Georges <b>BENYAHIA</b> Daniel <b>BOUDOU</b> Dany <b>BRISSONNET</b> Jean-François <b>CARREIRAS</b> Joël <b>CASSIGNOL</b> Jean-Louis <b>COHEN</b> Pierre <b>COQUART</b> Dominique <b>CROQUETTE</b> Martine <b>De FALETANS</b> Gilles <b>FABRE</b> Jean-Michel <b>FRANCHINI</b> Paul	<b>GERMAIN</b> Louis <b>GRIMBERT</b> Georges <b>HARDY</b> Isabelle <b>MERONO</b> Claude <b>MORIN</b> Etienne <b>RAYNAL</b> Claude <b>RUIZ</b> Sonia <b>SUSIGAN</b> Alain <b>SYLVESTRE</b> Arlette <b>THIBAUT</b> Guy <b>VALADIER</b> Jean-Charles
<b>SICOVAL</b>	
<b>DUCERT</b> Claude <b>FAIVRE</b> Claudia <b>FOURNIER</b> Denis	<b>REME</b> Jean-Michel <b>GIL</b> Danièle
<b>MURETAIN</b>	
<b>COLL</b> Jean-Louis	<b>CASSETA</b> Jean-Baptiste
<b>SAVE AU TOUCH</b>	
<b>MIRC</b> Stéphane	<b>ALEGRE</b> Raymond
<b>AXE SUD</b>	
<b>AUBERT</b> Alain	
<b>COTEAUX BELLEVUE</b>	
<b>FEDOU</b> Maxime	
<b>COLLEGE DES COMMUNES</b>	
<b>FONTES</b> André	

### Délégués titulaires ayant donné pouvoir

**COTELLE** Thierry, représenté par Mme Isabelle HARDY  
**ESCOULA** Louis, représenté par M. Stéphane MIRC  
**GOIRAND** Philippe, représenté par M. Jean-Charles VALADIER  
**GUILLOT** René, représenté par M. Claude MERONO  
**LOZANO** Guy, représenté par M. Guy THIBAUT  
**MARQUIE** Bernard, représenté par Mme Martine CROQUETTE  
**MIGUEL** Henry, représenté par M. Paul FRANCHINI  
**MOYET** Jean-Louis, représenté par M. André FONTES  
**SUTRA** Jean-François, représenté par M. Jean-Louis COLL  
**SAVIGNY** Thierry, représenté par M. Raymond ALEGRE

### Délégués titulaires excusés

**AREVALO** Henri  
**BELAUBRE** Elisabeth  
**BRIANCON** François  
**CARASSOU** Sthéphane  
**CARLES** Joseph  
**CARNEIRO** Grégoire  
**COMMENGES** Jean-Claude  
**DESCLAUX** Edmond  
**DUHAMEL** Thierry

**GARRIC** Amapola  
**GODEC** Régis  
**GRIMAUD** Robert  
**LANGÉ** Régine  
**MANDEMENT** André  
**MATEOS** Henri  
**MAURICE** Antoine  
**MONTAGNER** Guy  
**ORTEGA** Catherine

**PARDILLOS** José  
**PY** Dominique  
**ROUQUET** Jacques  
**SANCHEZ** Francis  
**SOTIL** Alain  
**SUAUD** Thierry  
**VALETTE** François-Régis

### Délégués suppléants excusés

**COHEN** Jacques  
**BERAIL** Bernard  
**BOURG** Jean-Claude  
**CAMBUS** Jean-Pierre  
**CASSAGNE** Jean-Claude  
**COMBRET** Jean-Pierre  
**DADOU** Gilles

**DAUVEL** Philippe  
**DUFOUR** Claude  
**ESPIC** Xavier  
**FERRE** Christian  
**GALINIER** Christian  
**GEIL-GOMEZ** Sabine  
**LAVIGNE** Christian

**LOIDI** Robert  
**MARTINI** Michèle  
**MOGICATO** Bruno  
**MORINEAU** Christine  
**RIEUNAU** Guy  
**SERNIGUET** Hervé

### Ont été soumis aux votes :

#### - Amendement relatif au paragraphe 3 de l'annexe jointe à la délibération :

Nombre de délégués	En exercice : 68	Présents : 35	Votants : 45
	Abstention : 5	Contre : 0	Pour : 40

#### - Projet de Plan de déplacement urbain :

Nombre de délégués	En exercice : 68	Présents : 35	Votants : 45
	Abstention : 4	Contre : 2	Pour : 39

Conformément aux dispositions de l'article L 122-1 du Code de l'urbanisme, le Plan de déplacements urbains (PDU) est au nombre des documents qui doivent être compatibles avec le Schéma de cohérence territoriale (SCoT).

A ce titre Tisséo-SMTC, par courrier parvenu le 16 février 2011, a saisi le SMEAT pour avis sur le projet de PDU, arrêté le 24 janvier 2011, en demandant que cet avis soit formulé dans un délai de trois mois.

Il est précisé que l'article 28-2 de la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), qui fixe les modalités d'élaboration et de révision du PDU, ne rend pas obligatoire la consultation de l'établissement public chargé du SCoT. Mais, compte tenu du fait que la révision du PDU a été relancée alors que le SCoT était lui-même en cours de révision, Tisséo et le SMEAT sont convenus<sup>1</sup> de coordonner, le plus possible, leurs deux exercices de planification.

D'autre part, il est rappelé que, par délibération du 21 octobre 2009, le SMEAT, au vu de ses propres travaux en vue d'élaborer le SCoT, avait été amené à formuler un certain nombre de recommandations sur la précédente version du PDU (arrêtée le 10 juillet 2009), dont plusieurs ont été prises en compte dans la nouvelle version du PDU.

La note, jointe à la présente délibération, analyse à nouveau les différents aspects du projet de PDU (arrêté le 24 janvier 2011) au regard de leur compatibilité avec le projet de SCoT arrêté le 9 juillet 2010. Au vu de celle-ci, il est donc proposé d'émettre un avis favorable sur le projet de PDU.

#### **Le Comité Syndical,**

#### **Entendu l'exposé de Monsieur le Président,**

#### **Après en voir délibéré, décide :**

#### **Article premier :**

D'émettre un avis favorable sur le projet de Plan de déplacement urbain, arrêté 24 janvier 2011.

#### **Article 2 :**

De notifier la présente délibération à Monsieur le Président de Tisséo.

#### **Reçu à la Préfecture de la Haute-Garonne le 20 mai 2011**

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**

**Pierre COHEN**

---

<sup>1</sup> Cf. protocole de collaboration SMEAT-Tisséo, approuvée par le SMEAT le 25 juin 2008.

## **ANNEXE**

### **NOTE RELATIVE A L'AVIS DU SMEAT SUR**

### **LE PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS**

---

## CONTEXTE JURIDIQUE

Conformément aux dispositions de l'article L 122-1 du Code de l'urbanisme, le Plan de déplacements urbains (PDU) est au nombre des documents qui doivent être compatibles avec le Schéma de cohérence territoriale (SCoT).

A ce titre Tisséo-SMTC, par courrier parvenu le 16 février 2011, a saisi le SMEAT pour qu'il formule un avis sur le projet de PDU, en demandant que cet avis soit formulé dans un délai de trois mois.

Il est précisé que l'article 28-2 de la LOTI, qui fixe les modalités d'élaboration et de révision du PDU, ne rend pas obligatoire la consultation de l'établissement public chargé du SCoT ; la présente consultation a donc un caractère informel. Toutefois, compte tenu du fait que la révision du PDU a été relancée pendant que le SCOT était en cours de révision, Tisséo et le SMEAT ont convenu<sup>1</sup> de coordonner, le plus possible, leurs deux exercices de planification.

C'est pourquoi, l'avis du SMEAT devra porter sur la compatibilité du PDU par rapport au futur SCoT, sur la base du projet de Scot arrêté le 9 juillet 2010.

Il est cependant rappelé qu'en droit, et à la date où cette consultation est adressée au SMEAT, seul est en vigueur le Schéma directeur (SDAT) valant SCoT. La question pourrait donc être soulevée d'examiner le projet de PDU au regard du SDAT. Toutefois, comme pour l'avis donné par le SMEAT le 21 octobre 2009) sur le 1<sup>er</sup> projet de PDU (arrêté le 10 juillet 2009), il est proposé de ne pas développer ce volet de l'analyse.

---

<sup>1</sup> Cf. protocole de collaboration SMEAT-Tisséo, approuvée par le SMEAT le 25 juin 2008.

## 1. ARTICULATION DES DEMARCHES SCOT ET PDU

Le projet de PDU a été arrêté le 24 janvier 2011 et est aujourd'hui soumis pour consultation aux personnes publiques associées (phase de trois mois).

En parallèle, une démarche d'évaluation environnementale du projet de PDU a été lancée et doit permettre notamment de mesurer les impacts du projet au regard des enjeux environnementaux.

Le projet de PDU porte des réflexions à un horizon 2020, sur un périmètre quasi-identique à celui du SCoT (117 communes + Lapeyrouse-Fossat inclus dans le PTU). Le PDU sera applicable sur les communes du PTU (83 communes). Sur les autres communes, c'est la compatibilité des PLU avec le SCoT qui constitue l'outil de mise en œuvre.

### AVIS DU SMEAT

- *Le SMEAT souligne l'importance de mener les démarches SCoT et PDU de manière concomitante avec une étroite collaboration, afin d'assurer une articulation optimale entre les deux documents. Les projets du PDU constituent la première phase du volet transport du SCoT.*
- *Le SMEAT constate avec satisfaction que le PDU intègre une vision du territoire à l'horizon 2030, en identifiant les projets du SCoT au-delà de 2020 sans pour autant les programmer.*

## 2. ENJEUX ET TERRITOIRES

**Le SCoT** décline l'organisation des territoires et de leurs enjeux :

- Une organisation en quadrants (bassins de mobilité) ancrés sur des portes métropolitaines
- Un territoire appelé « ville intense », lieu d'accueil privilégié de la mixité, la densité et le réseau de transports publics maillé. Au sein de ce territoire, le cœur d'agglomération comprend Toulouse et les centres urbains de première couronne. Un dispositif de cohérence urbanisme/transport est mis en place avec une planification des TCSP associés aux contrats d'axe.
- Au-delà de la « ville intense », les territoires de développement mesuré se structurent en bassins de proximité autour de pôles de services

**Le projet de PDU** a intégré la notion de « ville intense » dans sa représentation des enjeux de transport et de concept multimodal.

### AVIS DU SMEAT

- *Dans l'objectif d'une bonne articulation des documents SCoT et PDU, le SMEAT constate avec satisfaction l'adoption d'un vocabulaire commun pour les deux exercices et une déclinaison des politiques de transport du PDU sur les territoires en faisant référence aux « quadrants », au « cœur d'agglomération », à la « ville intense », et aux « territoires de développement mesuré ». Afin d'assurer pleinement cette bonne articulation, il apparaîtrait utile de préciser dans la légende de la carte de synthèse des TCSP : TCSP orientations SCoT 2030 (PDU ultérieurs)*

### 3. LE PROJET SUR LA VILLE INTENSE : LA « TOILE TC »

Le DOG du **SCoT** définit un niveau d'offre minimale en transports publics performants pour la ville intense correspondant à un cadencement au ¼ d'heure en moyenne toute la journée.

L'analyse de ces territoires desservis au quart d'heure toute la journée à partir des projets de TCSP et de lignes structurantes du **PDU**, met en évidence un territoire globalement assez proche de celui défini dans le SCoT comme « Ville intense ». Néanmoins, certains territoires de la « Ville intense » ne peuvent s'appuyer sur aucun projet structurant du PDU.

#### **AVIS DU SMEAT**

- *Le SMEAT constate que malgré un niveau d'investissement envisagé moindre de ce projet de PDU par rapport à celui de 2009 se traduisant par le choix de modes mécanisés différents, la couverture géographique des projets de TCSP a été quasiment conservée.*
- *Le SMEAT attire l'attention du SMTC sur la nécessité de poursuivre l'effort des autorités organisatrices de transport dans les exercices ultérieurs de PDU afin de tenir les objectifs d'accueil du SCoT.*

### 4. LE PROJET SUR LA VILLE INTENSE : BOULEVARDS URBAINS

**Le SCoT** rappelle que « Sur la Ville intense, des boulevards urbains multimodaux confortent le maillage TC, relient entre eux les centres urbains proches et structurent l'accueil de l'urbanisation »

**Le PDU** définit une liste des infrastructures des réseaux secondaire et primaire

#### **AVIS DU SMEAT**

- *Le SMEAT constate que la programmation des infrastructures de voirie du PDU est compatible avec le DOG du SCoT.*

## 5. QUADRANTS ET PORTES METROPOLITAINES

Dans le **SCoT**, les territoires fonctionnent en quatre quadrants, ancrés sur des portes métropolitaines.

Ces portes métropolitaines structurent le territoire, à l'interface entre le cœur d'agglomération et les différents territoires d'équilibre. Elles sont des lieux d'interconnexion qui donnent accès au cœur d'agglomération, tout en permettant des déplacements en transports collectifs au sein des quadrants. Elles doivent disposer d'une interconnexion entre desserte externe (voirie primaire, réseau ferré national, aéroport) et réseau TC.

**Le PDU** a intégré les notions de porte métropolitaine et de fonctionnement en « quadrant » dans la description de ses orientations.

L'analyse du projet de PDU sous cet angle a amené des recommandations en 2010, qui ont été globalement prises en compte dans le projet présent.

### **AVIS DU SMEAT**

- *Le SMEAT insiste auprès du SMTC pour que les études sur le réseau urbain déclinant le PDU prennent bien en compte l'objectif de confortement des quadrants et le rôle des portes métropolitaines.*

## 6. COHERENCE URBANISME/TRANSPORT

**Le SCoT** préconise de conforter mixité et densité urbaine en cohérence avec un réseau de TC maillé et précise dans le DOG les objectifs de densités autour des TC qui pourront être déclinés au travers des contrats d'axe. L'absence de programmation ou de planification d'un projet de TCSP sur un territoire concerné par un contrat d'axe a pour conséquence de limiter l'ouverture de son urbanisation à 20% des pixels.

**Le PDU** décline dans ses orientations la volonté de « mieux articuler transports et urbanisme » et identifie plusieurs actions pour assurer la cohérence urbanisme-transport :

- Action 5 : l'exigence de cohérence urbanisme/transport se traduit par les contrats d'axe, mais aussi par des études de desserte et d'accessibilité sur tous les secteurs devant être urbanisés.
- Action 6 : des « contrat d'axes » ou de gares doivent être réalisés systématiquement pour chaque projet de TCSP ou d'amélioration de la desserte ferrée
- Action 7 : Le PDU propose de mener une étude globale pour définir des seuils minimaux de densité pour chaque type de TC et de territoire.
- Action 8 : le PDU propose de réaliser une charte pour la conception des nouvelles zones d'activités

### **AVIS DU SMEAT**

- *Le SMEAT prend acte de la décision de Tisseo.*



## 7. L'ACCESSIBILITE METROPOLITAINE

**Le SCoT** souligne l'importance de maintenir, voire d'améliorer, l'accessibilité à la métropole toulousaine, et préconise notamment :

- de développer l'accessibilité ferroviaire,
- d'assurer une desserte multimodale performante des fonctions métropolitaines
- de maintenir l'accessibilité aérienne (desserte de l'aéroport de Toulouse-Blagnac)

### **Le PDU :**

- renforce l'accessibilité de l'aéroport de Toulouse-Blagnac : desserte tramway, réalisation d'un pôle d'échange, accès routier à la zone aéroportuaire amélioré, RD 902.
- renforce la desserte en TC à Matabiau : desserte tramway, ligne A à 52m,...

### **AVIS DU SMEAT**

- *Le SMEAT souhaite que le projet de PDU précise l'ensemble des moyens mis en œuvre pour assurer une accessibilité de qualité au pôle Matabiau.*

## 8. TRANSPORT DE MARCHANDISES/LOGISTIQUE

**Le SCoT** préconise dans son projet de DOG que les activités logistiques se localisent préférentiellement près des grands axes routiers d'accès à la métropole et exploitent autant que possible le réseau ferré, les embranchements ferroviaires, et les principales voies d'eau. Il recommande une réflexion du niveau de l'InterSCoT avec la réalisation d'un schéma de développement des activités et des infrastructures logistiques

**Le PDU** prévoit :

- la mise en place d'un « Atelier transport de marchandises »,
- l'extension de la charte livraison mise en oeuvre sur la ville de Toulouse, à l'échelle du PDU
- la préservation de possibilités de création de sites de stockage et de redistribution de marchandises, plus particulièrement sur des sites desservis par le réseau ferroviaire

### AVIS DU SMEAT

- *Le SMEAT note que les orientations générales du PDU en matière de transport de marchandises et logistiques sont complémentaires et cohérentes avec les réflexions en cours dans le cadre de la démarche SCoT. Il souligne qu'un travail en commun est nécessaire pour faire concorder les travaux qui auront lieu dans le cadre de l'« Atelier Transport de marchandises » et les réflexions à mener à l'échelle de l'InterSCoT.*

## 9. MISE EN ŒUVRE DU PDU

Le document du PDU consacre un chapitre à l'évaluation des coûts d'investissement et d'exploitation du projet, dont la faisabilité a été approfondie avec les partenaires financeurs.

Par ailleurs, le PDU prévoit un dispositif de suivi spécifique SMEAT/AOTU au travers d'une commission urbanisme /déplacements.

### AVIS DU SMEAT

- *Le SMEAT confirme son intérêt pour la consolidation du partenariat SMEAT/SMTC au travers de la mise en œuvre de la commission Urbanisme/déplacements. Celle-ci pourrait notamment travailler sur les questions de densité autour des transports, de contrats d'axe et de desserte « au quart d'heure » des territoires de la Ville Intense.*