



CONSEIL MUNICIPAL DU 23 FEVRIER 2017

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

N° 18.2017

Nombre de membres :

Afférents au Conseil municipal : 29
 En exercice : 29
 Qui ont pris part à la délibération : 24 Pour : 24 Contre : 0

Date de la convocation : 16 février 2017

L'an deux mille dix sept et le vingt trois février à dix huit heures trente minutes, le Conseil municipal de la Commune d'AUCAMVILLE s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sur convocation régulière, sous la présidence de Monsieur ANDRE, Maire.

Présents : MM. ANDRE. MONTAGNER. FERRARI. GADEN. Mmes BALAGUE. DETUYAT. SOULIER. VIGNE DREUILHE. MM. DUBLIN. MANERO. MUSARD. RICAUD. VICENS. Mmes ARMENGAUD. LABORDE. PONS. MM. IGUNET. THOMAS. VALMY. Mmes ALEXANDRE. DENES. VERNIER.

Pouvoirs : M. BOISSET à Mme DETUYAT. M. PEGOURIE à M. GADEN.

Absents excusés : MM. BOISSET. PEGOURIE. POUVILLON. Mmes FABREGAS. FOISSAC. ESTAUN. OVADIA.

Secrétaire de séance : M. MANERO.

Objet de la délibération : PROJET MOBILITES 2020-2025-2030, AVIS DE LA MUNICIPALITE D'AUCAMVILLE DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

Exposé :

En France, toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants doivent disposer d'un Plan de déplacements Urbains (PDU) dont les principes régissent l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement. L'élaboration du Projet Mobilités 2020-2025-2030, valant révision du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine, a été engagée par le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) - Tisséo en février 2015.

Ce document cadre, permettant de planifier les grandes infrastructures de transports, est réalisé collégalement entre le SMTC-Tisséo, les quatre intercommunalités membres (Toulouse Métropole, Muretain Agglo, le Sicoval, le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine, dit SITPRT) et les personnes publiques associées (Etat, Région Occitanie, Département de la Haute Garonne, les intercommunalités, les communes, les Chambres consulaires ...). Le périmètre du projet porte sur 115 communes et concerne plus d'un million d'habitants.

La gouvernance institutionnelle et technique initiée pendant près de deux ans a permis d'aboutir à un projet structuré autour de trois grands axes et trente-neuf actions, en réponse aux enjeux de mobilités, d'accessibilité, d'attractivité et d'innovation et à la poursuite de la croissance territoriale, démographique et économique de la grande agglomération toulousaine :

- Axe 1/ Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires. « Ou comment faire fonctionner ensemble le train, le métro, le tramway, le bus, la marche à pied, le vélo, la voiture partagée. »
- Axe 2/ Maitriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun. « Ou comment développer la ville et les transports en commun. »
- Axe 3/ Mettre en œuvre un plan de circulation-stationnement en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant. « Ou comment mieux développer et aménager les voiries et les stationnements.»

Les aménagements phares de ce projet sont la 3^{ème} ligne de métro, le téléphérique sud, le réseau LINEO et l'amélioration de la capacité d'accueil de la ligne A du métro.

Le Projet Mobilités a été voté et arrêté par délibération du SMTC le 19 octobre 2016. Ceci a permis d'enclencher dans un premier temps la procédure de consultation des personnes publiques associées (PPA), puis dans un second temps la procédure de mise à l'enquête publique.

L'objectif d'approbation du Projet Mobilités 2020-2025-2030 par délibération du SMTC est programmé pour la fin 2017 / début 2018.

La municipalité d'Aucamville, en tant que Personne Publique Associée, dispose d'un délai de 3 mois à compter de la date d'envoi du courrier pour émettre un avis sur ce projet. Au-delà des 3 mois, l'avis sera réputé favorable.

Décision :

Le Conseil municipal,

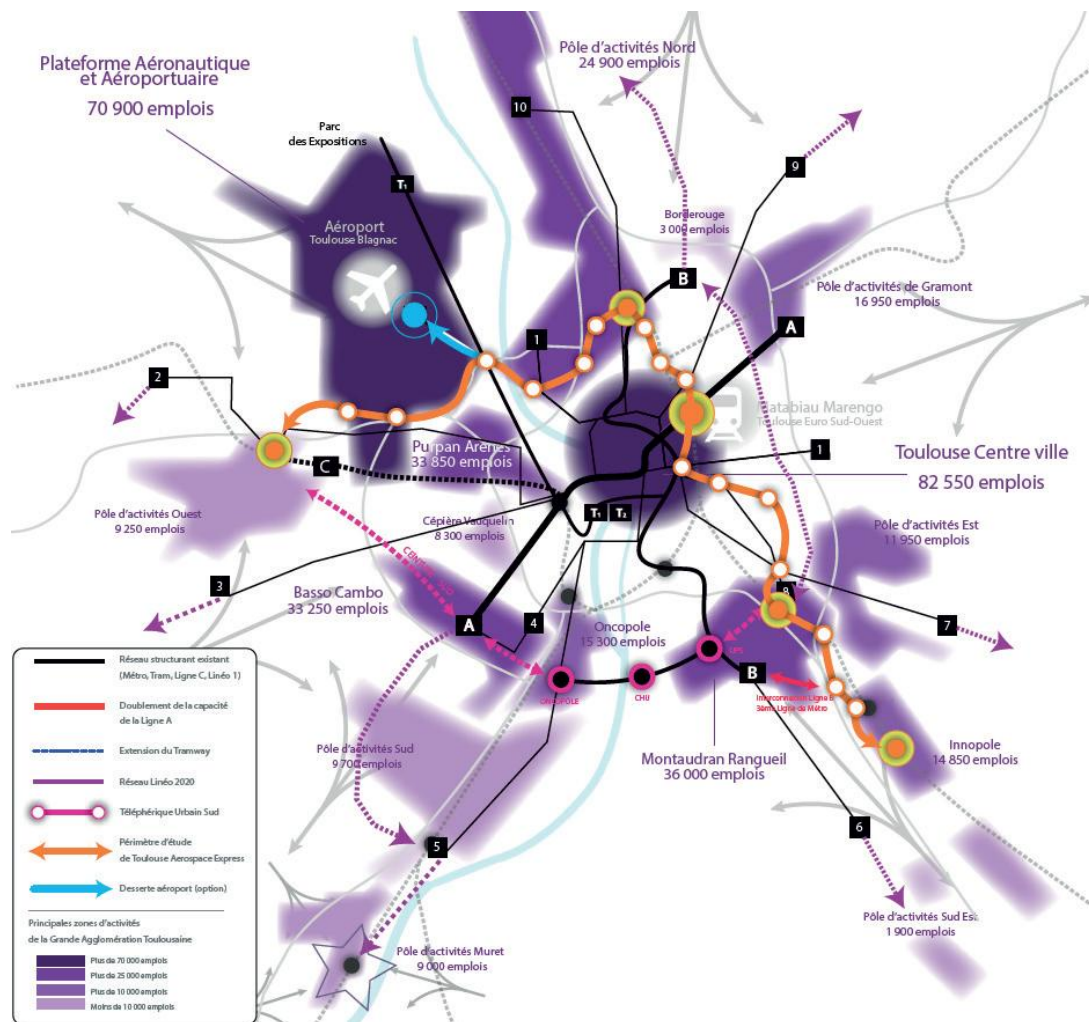
Vu le Projet Mobilités 2020-2025-2030,
Entendu l'exposé de M. VICENS, Conseiller municipal délégué, et après en avoir délibéré,

Décide

Article 1 : de rendre un avis favorable au Projet Mobilités 2020-2025-2030 avec les réserves suivantes :

. Le manque de solutions de mobilité structurantes et efficaces dans le secteur Nord.

En consultant le Projet Mobilités et les différentes cartographies produites, on ne peut que déplorer le manque de propositions de mobilité structurantes et efficaces sur le secteur nord. Il ne répond que partiellement aux enjeux en termes de cohérence entre les politiques de déplacement et d'habitat telles que définies par le SCOT. L'ambition ne nous semble pas également à la hauteur d'un secteur pourtant à forts enjeux démographiques et économiques. Pour exemple, les agents ou clients des entreprises LIEBHERR, MICRO TURBO et du nouvel hyper-centre commercial de Fenouillet n'ont d'autre choix que de se déplacer en voiture. Comme l'illustre la carte suivante, ce pôle d'activités Nord représente près de 25 000 emplois, contre près de 15 000 emplois pour l'Innopole qui se voit pourtant bénéficier de la 3^{ème} ligne de métro.



Nous regrettons que deux projets pourtant structurants et mentionnés à la fois dans le PDU 2012 et le Plan Guide du Nord toulousain, ne soient pas repris dans le Projet Mobilités. Il s'agit de la réalisation du Boulevard Urbain Nord, comprenant un couloir de bus en site propre et un rabattement vers la future gare par le boulevard Salvador Allende, ainsi que l'Aménagement Ferroviaire du Nord Toulousain. Ce dernier point est détaillé dans un des chapitres suivants.

. L'absence de prise en compte de la RD820, pôle d'activités et axe majeur de déplacement du Nord toulousain.

La RD820 constitue l'axe de déplacement majeur de ce pôle d'activités Nord sur lequel pèse l'enjeu de la décongestion de tout le secteur. L'axe est saturé aux heures de pointes depuis l'échangeur de Sesquières, son aménagement est obsolète, l'offre actuelle de transport en commun est inopérante, l'offre de déplacement doux inexistante, sa traversée pour rejoindre le canal puis Toulouse, ou la gare de Lacourtenourt est très dangereuse. Bien qu'il s'agisse d'une entrée de ville pour Aucamville et pour Toulouse, la RD820 ne dispose d'aucune des qualités urbaines que l'on pourrait en attendre. La municipalité d'Aucamville ne comprend pas pourquoi cet axe n'est absolument pas traité dans le cadre du Projet Mobilités car sans efforts conséquents, les activités et les emplois sont menacés, sans parler de la dégradation de notre cadre de vie.

. L'absence de prise en compte du projet d'Aménagement Ferroviaire du Nord Toulousain.

Nous déplorons également l'absence totale de prise en compte du projet d'Aménagement Ferroviaire du Nord Toulousain (AFNT) dans le Projet Mobilités. Ce projet de mise en place d'un système de TER cadencé au quart d'heure nous semble pourtant essentiel pour la desserte du pôle d'activités nord et la liaison avec le centre de Toulouse. Si ce projet d'AFNT est porté par l'Etat, la Région et la SNCF, le rabattement depuis le pôle d'activités, le centre d'Aucamville, ou encore le Boulevard Urbain Nord, vers les pôles d'échanges que constituent les futures gares est une action à la portée du Projet Mobilités, de même que l'aménagement de parkings relais au droit de ces pôles d'échanges, dont le secteur nord est totalement dépourvu.

. L'absence de prise en compte de la problématique autoroutière.

A la non prise en compte des AFNT, s'ajoute la non prise en compte de la problématique autoroutière. Ce qui laisse à penser que, malgré le discours, le Projet Mobilités porte dans les faits sur une vision restreinte au transport urbain, alors qu'une réelle vision métropolitaine de la mobilité et des déplacements est nécessaire.

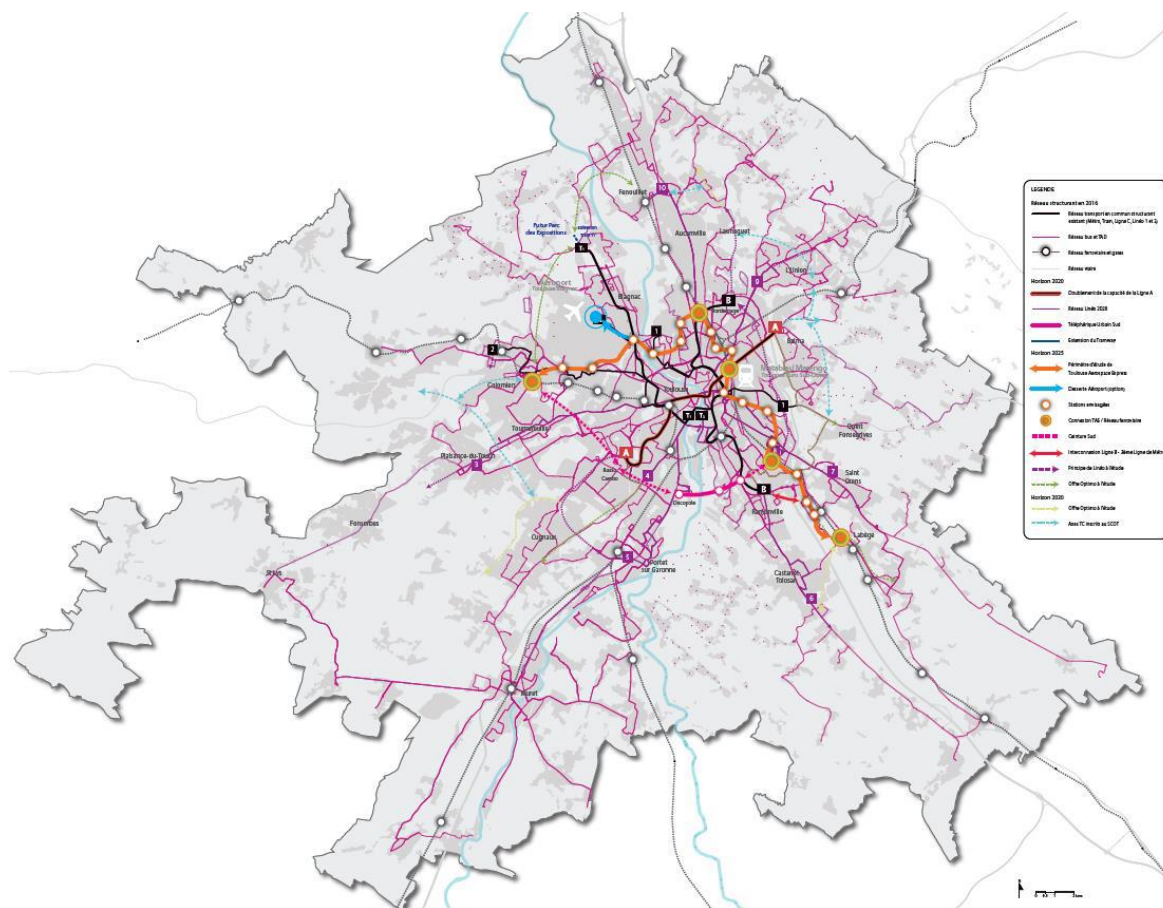
Pour contribuer à désengorger le secteur nord, il nous semble indispensable de rendre gratuit le péage autoroutier de Bruguères. Ceci permettrait d'inciter ainsi les véhicules à emprunter l'A62 plutôt que la RD820 ou la route de Fronton.

. La trop faible structuration des réseaux transversaux extra-muros, notamment au Nord.

La décongestion du secteur Nord passera également par la structuration de réseaux de mobilité circulaires entre les communes périphériques et une traversée efficace de Garonne. Il nous semble que cette problématique mériterait un traitement plus approfondi et précis dans le Projet Mobilités. L'illustration donnée par la carte ci-dessous laisse à penser que la traversée de la Garonne se fera par le pont de Gagnac-sur-Garonne, aujourd'hui complètement saturé aux heures de pointe. Il nous semble important de faire apparaître dans le Projet Mobilités a minima son recalibrage et sinon l'étude d'une autre traversée de Garonne.

Le Plan Guide du Nord toulousain évoquait par exemple une traversée du canal et de la Garonne au droit de l'avenue Salvador Allende.

Par ailleurs, l'horizon 2030 pour le développement de l'offre OPTIMO ne répond pas à l'urgence des enjeux.



. La modification du tracé de la 3ème ligne de métro au bénéfice des communes de première couronne et l'importance de son impact financier sur le budget global.

Nous ne remettons pas en question la réalisation de la 3^{ème} ligne, mais son tracé pourrait être fortement amélioré au bénéfice des communes de première couronne, ce que mérite un projet pesant près de 60% du budget total du Projet Mobilités (sans l'option aéroport).

Une première proposition pourrait consister, sur la base du tracé actuel, à le prolonger vers le Nord à partir de Borderouge jusqu'au sud d'Aucamville et de réaliser une traversée de Garonne vers Blagnac au droit de l'avenue Salvador Allende. Une nouvelle connexion avec le réseau ferré constituerait un point fort du projet.

Une seconde proposition porterait sur la modification du tracé qui contournerait la ville de Toulouse par l'Est, en longeant le périphérique extra-muros, de façon à rejoindre les terminus des métros A et B et des tramway, avec une traversée de Garonne également au droit de l'avenue Salvador Allende. Les circulations transversales entre communes de première couronne et la délocalisation extra-muros de plusieurs pôles d'échanges seraient le point fort du projet.

Le plan de financement de cette troisième ligne reste très fragile et ne doit pas à terme modifier à la baisse ce plan de mobilités au détriment des villes de l'agglomération hors Toulouse.

. Le déploiement du réseau de bus LINEO, en particulier de la ligne 10.

Les lignes de bus 29, 60 et 69 desservent aujourd'hui Aucamville au départ de la station la Vache vers les communes de Castelnau, Bruguières et Gratentour offrent pleine satisfaction en dehors des heures de pointe. Venant en remplacement de ces trois lignes, la ligne Linéo 10, même en considérant le haut niveau de service rendu aux usagers, n'a de sens que si elle apporte une amélioration significative aux déplacements sur la commune en heure de pointe. Or, on peut douter de ce point sans acquisitions foncières et aménagements conséquents, compte tenu de la circulation actuelle, et à venir, et de l'étroitesse de l'avenue et de la route de Fronton.

Par ailleurs, le projet d'aménagement de Linéo 10 prévoit la suppression du stationnement longitudinal sur la partie Toulouse, entre le rond-point du croisement des avenues de Fronton et Salvador Allende et jusqu'à l'église d'Aucamville, ce qui aura inévitablement un impact négatif sur la dynamique commerciale des deux communes. Nous exigeons donc que plusieurs poches de parkings visibles et accessibles soient créées sur la partie Toulouse. Nous ferons, également de notre côté, tous les efforts nécessaires pour maintenir les stationnements existants sur Aucamville.

Enfin, nous souhaitons, par soucis d'accessibilité directe du plus grand nombre au centre de Toulouse, le maintien d'un transport en commun aérien du type ligne 29. Il s'agit d'un service apprécié d'une partie de nos administrés, notamment les plus âgés.

. Autre point spécifique.

Concernant l'action 14 mettre en œuvre un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste, il n'est pas fait mention d'un jalonnement, à l'instar du schéma piéton. La signalétique permettrait d'accompagner les pratiques et d'assurer la promotion du cyclisme utilitaire et de loisirs.

Par ailleurs, il convient de souligner les effets néfastes et préoccupants sur la santé publique que génère la saturation des réseaux routiers, sur la qualité de l'air et la pollution atmosphérique, sur le réchauffement climatique et sur le bruit. Toutes les actions qui contribueront à améliorer la mobilité et l'offre de transport en commun sur la métropole ne pourront que contribuer à améliorer la qualité de vie de ses habitants.

Article 2 : de transmettre la présente délibération au Président du SMTC.

Le Maire,
Gérard ANDRE

Document signé électroniquement

Accusé de réception en préfecture
031-213100225-20170223-23022017_18-DE
Reçu le 28/02/2017
Signé par serialNumber=0002,CN=Gerar
d ANDRE,T=MAIRE D'AUCAMVIL
LE,OU=DIRECTION GENERALE,O
U=0002 21310022500019,OU=M
AIRIE D'AUCAMVILLE,O=MAIRI
E D'AUCAMVILLE,L=SAINT ALB
AN,C=FR Commune d'Aucamville – 31140
27/02/2017



A U C A M V I L L E