

Codev Muretain

Le Conseil de développement de la CAM

**Groupe de travail interCodev
Toulouse Métropole, Sicoval, Muretain**

→ Ce texte est présenté pour discussion devant la commission permanente du Codev Toulouse Métropole qui se tiendra le 29 mars. C'est un point d'étape qui présente les travaux et objectifs du groupe de travail sur le SCoT et le PDU.

Les arguments développés dans ce texte seront ensuite présentés lors d'une conférence de presse qui aura lieu en avril.

Le document final constituera à terme la contribution des trois Codev de la Grande agglomération toulousaine sur le Projet Mobilités 2025-2030 dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées, qui aura lieu en septembre 2016.

**Projet Mobilités 2025-2030
Toujours les mêmes enjeux**

Les conseils de développement de Toulouse Métropole, du Sicoval et du Muretain ont décidé de travailler ensemble sur le PDU (Plan de déplacements urbains) et le SCoT (Schéma de cohérence territoriale), deux documents en cours de révision ayant pour périmètre la Grande agglomération toulousaine.

*Pour répondre à la sollicitation du Président du SMTC/Tisséo qui souhaitait les associer activement à l'élaboration du **Projet Mobilités 2025-2030** (PDU), les "trois Codev" se sont engagés, prioritairement, dans un travail de fond sur les mobilités, sans pour autant perdre de vue le lien fondamental entre les mobilités et l'urbanisme, et donc l'articulation SCOT/PDU.*

En 2009, déjà...

Dans son avis intitulé "*PADD et PDU, destins communs...*", rendu en 2009, le Conseil de Développement de la Grande agglomération toulousaine disait déjà :

"Le conseil de développement, conscient du caractère "indissociable" de ces deux projets qui engagent fortement le futur de l'agglomération toulousaine, a souhaité rendre un seul et même avis sur les deux documents qui lui sont soumis ... SCoT et PDU..."

Dans son avis de 2011 sur le PDU révisé, les inquiétudes du Codev étaient réitérées sous le titre : "*Transports collectifs : les vertus d'un schéma évolutif, mais au risque d'une métropole toujours en retard ?*"

Ce positionnement reste celui des trois conseils de développement, en espérant que cette fois, les élus concernés ne passeront pas à côté d'un chantier prioritaire, dont l'évidence, soulignée par l'État, est partagée par de très nombreux acteurs de la société civile.

INTRODUCTION

Être force de proposition, réinstaller la confiance

Les trois conseils de développement se placent dans une perspective de moyen ou long terme, dans une vision prospective : ils souhaitent "remettre à plat" les besoins réels en matière de mobilité, en partant des attentes des usagers, des entreprises, des habitants et en prenant en compte les enjeux de demain, à l'échelle du périmètre du PDU.

Le positionnement d'une partie de la classe politique locale et régionale suite aux enquêtes publiques concernant la LGV Bordeaux-Toulouse (avis défavorable, mais on passe outre...) ou le PLB (avis favorable, mais on remet en question...), paraît souvent très éloigné de l'intérêt public et contre-productif en termes de respect du débat public et de la mobilisation des citoyens pour faire vivre la démocratie.

Par ailleurs, les habitants de la Grande agglomération toulousaine assistent, médusés et souvent avec dépit, par presse interposée, au "feuilleton 3^{ème} ligne de métro/ PLB", marqué par des mois d'affrontements, et, pour l'instant, sans issue.

L'espoir d'une politique de mobilités partagée entre l'ensemble des collectivités semble, chaque jour, s'éloigner un peu plus. Là non plus, les attentes des citoyens, celles des acteurs économiques, ne semblent pas être au cœur des débats.

Dans ce contexte, les 3 Codev appellent de leurs vœux une prise de conscience des décideurs. Ils souhaitent que la stratégie globale d'amélioration des mobilités ne soit pas remise en cause à chaque élection. Les décisions publiques sur les politiques de mobilités doivent prioritairement répondre aux besoins réels (usagers, entreprises, habitants). Pour cela, il est impératif d'être capables d'évaluer avec précision les résultats des politiques précédentes et de les rendre publiques, avant d'en engager de nouvelles.

Les 3 Codev souhaitent aussi être des interlocuteurs exigeants au niveau de la transparence et du débat démocratique ; ils souhaitent être "forces de proposition", au niveau des méthodes et des outils de concertation, des outils d'évaluation, développer des expertises partagées, tenir compte des initiatives citoyennes, imaginer de nouveaux dispositifs...

Ces objectifs devraient résonner favorablement au sein de SMTC-Tisséo. Au cours de la rencontre d'octobre 2015, son Président s'est dit en attente forte "d'idées neuves" émanant du monde économique et de la société civile sur les questions stratégiques, les questions de financement et l'articulation urbanisme-transports.

Il a souhaité rencontrer, régulièrement, les conseils de développement et les consulter, en tant que "Personnes publiques associées", aux commissions techniques, aux commissions territoriales et aux commissions partenariales, organisées par le SMTC, dans le cadre de l'élaboration du projet Mobilités 2025-2030, valant révision du PDU.

→ Les trois Codev ont déjà remis à Tisséo une contribution commune portant sur les enjeux du Projet Mobilités, en s'appuyant sur le bilan N+ 2 de la mise en œuvre du PDU2012, synthétisé par le SMTC et l'AUAT.

I - LE PDU – PROJET MOBILITÉS 2025 - 2030

1/ Première lecture du projet Mobilités 2025 - 2030

Au stade actuel, les trois conseils de développement considèrent qu'il s'agit plus d'une "mise en forme" de promesses de campagne que d'une véritable révision du PDU. Le projet actuel ne nous semble pas répondre aux attentes des usagers, aux besoins réels d'une très grande partie des habitants (non concernés par la 3^{ème} ligne de métro ou les lignes de bus Linéo). Les premières réunions publiques n'ont pas réussi à installer la confiance nécessaire.

Les problèmes de mobilité dans la grande agglomération toulousaine ne seront pas résolus, à court et moyen terme, par une troisième ligne de métro et les lignes Linéo telles que prévues. Les questions à résoudre sont beaucoup plus vastes, en particulier pour les habitants du périurbain.

Il faut trouver des solutions pour améliorer les mobilités au quotidien, pour les habitants les plus éloignés du centre et des principaux pôles d'activité. Il convient également d'intégrer le train comme un moyen de transport du quotidien, et de reconsidérer la place de la voiture (et des énergies "fossiles") dans un contexte de changement climatique et au regard des risques pour la santé des riverains des axes les plus circulés

2/ Partager les mêmes outils d'évaluation

Au cours de la première rencontre avec le Président du SMTTC, les 3 Codev ont proposé d'engager un travail en commun sur les outils d'évaluation permettant de tirer un bilan, public, pertinent, des actions et des investissements engagés dans le cadre de la mise en œuvre du PDU en cours .

Après accord du Président du SMTTC, un travail s'engage pour partager les mêmes outils d'évaluation, la même "grille de lecture", qui soit compréhensible par l'ensemble des Toulousains, avec, pour chaque action, chaque investissement, la réponse aux questions suivantes :

- Quel résultat obtenu vis à vis des objectifs prioritaires, comme l'amélioration des mobilités, le report modal (passer de la voiture aux autres modes de déplacement), la qualité de l'environnement, la santé des habitants ?
- Quel rapport entre les coûts d'investissement (ou de fonctionnement) d'une réalisation et le résultat obtenu ?
- Quelle amélioration, quel gain de temps de déplacements pour les acteurs économiques, les salariés, les habitants (et en particulier, ceux qui sont les plus éloignés du centre de la métropole ?
- Les actions du PDU sont-elles efficaces pour réduire les nuisances, réduire les souffrances quotidiennes de ceux qui sont englués dans les bouchons ?
- Que faut-il faire évoluer pour faire du PDU, un véritable outil de pilotage de toutes les formes de mobilités, au service des habitants du territoire ?

Les interrogations sont nombreuses avant d'accéder à une "compréhension partagée" des actions entreprises et à plus forte raison de comprendre les changements de politiques.

Ce partage des outils d'évaluation suppose une définition commune des critères de cette évaluation. Rappelons que l'évaluation des politiques publiques est obligatoire au regard de

la loi. À ce jour les habitants, les usagers, les acteurs économiques n'y ont pas accès de manière claire et complète. La complexité constitue, sans doute, encore un frein qui doit pouvoir être surmonté.

Le Codev Toulouse Métropole a mené un travail sur les indicateurs de bien-être, qui pourrait également être sollicité pour mieux approcher la vision des usagers et des habitants sur l'impact des politiques de mobilité sur leur qualité de vie.

→ Évaluer ensemble le PDU

Les 3 Codev expriment leur satisfaction pour l'engagement d'un travail collaboratif sur les outils d'évaluation des politiques de mobilité. Ils mesurent la complexité de la tâche et souhaitent y apporter bon sens et pragmatisme, mais aussi audace et volontarisme.

II- LE DÉFI DE L'ARTICULATION MOBILITÉS-URBANISME

Les différents documents d'aménagement et de planification urbaine sont emboîtés sur le modèle des "poupées russes" : au niveau (inter)communal, le Plan local d'urbanisme doit ainsi être compatible avec le SCoT qui devra lui-même être compatible avec le schéma régional d'aménagement...

Mais, sur un même périmètre, deux schémas différents (le SCoT et le PDU) semblent se "renvoyer la balle" en permanence : l'un – le SCoT – est en charge de la cohérence territoriale, l'autre – le PDU – des transports et de la mobilité.

La mise en révision, dans la même temporalité, du SCOT et du PDU, sur un même périmètre, offre une opportunité unique d'articuler urbanisme et mobilités autour d'une vision partagée de la nécessité absolue de résorber, à moyen terme, le point noir majeur qui hypothèque le rayonnement futur de notre Métropole, sa dynamique économique, et la qualité de vie de très nombreux habitants : une urbanisation qui s'étale encore trop, et une Autorité Organisatrice des Transports qui court en permanence derrière, sans réussir à répondre aux besoins de manière satisfaisante. Ce point noir, majeur, hypothèque le rayonnement futur de notre métropole, sa dynamique économique et la qualité de vie de très nombreux habitants. L'articulation urbanisme/mobilités constitue le "talon d'Achille" du développement de notre agglomération.

Réussir cette articulation, en traduire les orientations dans les futurs PLUiH et la mettre en oeuvre, concrètement, sur l'ensemble du territoire, relève du défi...

→ Faire du SMTC le chef de file de l'articulation mobilités/urbanisme

Pour les 3 Codev, il est urgent d'engager, enfin, le chantier de l'articulation SCOT/PDU dans la Grande agglomération toulousaine, avec le SMTC comme "chef de file". Il nous paraît indispensable de mettre fin au feuilleton des "Shadocks" (les maires qui urbanisent) et des "Gibis", soit le SMTC qui court derrière sans en avoir les moyens... Seul le SMTC, avec l'appui de la société civile, peut convaincre l'ensemble des élus de s'engager dans une démarche plus cohérente et efficace.

Vers un document "unique" PDU / SCoT, dès 2017 ?

Le périmètre du PDU est le même que celui du SCoT, à savoir 114 communes. Ce document fait référence au SCoT qui s'y réfère lui-même... Rappelons que ce sont les mêmes collectivités qui financent le SMEAT (le syndicat mixte du SCoT) et le SMTC-Tisséo en charge des transports publics.

Dans les faits, la mise en révision du SCoT et celle du PDU – élaboration du Projet Mobilité 2025 – 2030, pourtant concomitantes, restent peu articulées entre elles (groupes de travail indépendants, concertations publiques séparées, débat public inexistant pour le SCoT).

Pourtant, le SMTC-Tisséo joue, depuis de nombreuses années, le rôle de "pompiers de service" courant en permanence derrière l'urbanisation, sans arriver à répondre à la demande. De plus, il semble renvoyer à d'autres maîtres d'ouvrages plus directement concernés, dès qu'il s'agit d'œuvrer pour améliorer les conditions de circulation automobile (voitures individuelles et poids lourds), alors que la "thrombose automobile" toulousaine (notamment en proche périphérie) constitue un point noir majeur pour la vie quotidienne des usagers, un obstacle au dynamisme économique, un problème majeur de santé.

Le Plan local de l'habitat, élaboré autrefois de façon indépendante, est devenu le volet habitat du Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi-H). Dans une même logique, le PDU ne pourrait-il pas devenir à terme le volet transport du SCoT ?

Le cadre juridique des documents de planification étant défini au niveau national par la loi, ils ne peuvent donc pas faire l'objet "d'interprétations locales". Cependant, il paraît tout à fait possible dès aujourd'hui que l'élaboration du SCoT et du PDU se fassent de manière beaucoup plus coordonnée et concertée.

III – RAPPEL DES PRINCIPAUX ENJEUX

1/ Les enjeux de report modal

En l'absence de critères d'évaluation pertinents, il est difficile de mesurer les effets des actions engagées dans le cadre du PDU en vigueur sur le report de l'usage de la voiture "en solo" vers les autres modes de déplacements. Cependant, les Codev souhaitent pointer les enjeux suivants :

- A court terme :

Terminer et optimiser les projets structurants de transport en commun et de report multimodal déjà engagés :

- Accroître la capacité des lignes de métro A et B (travaux en cours, allongement des quais). Le coût exorbitant pour l'agrandissement de trois stations devrait alerter les décideurs sur l'enjeu de faire les bons investissements au "bon moment".
- Mettre en place des "contrats d'axes" plus ambitieux, autour de toutes les lignes de transport collectif structurantes, favorisant "l'intensité urbaine" (refaire la ville sur la ville dans le cadre de démarches participatives),
- Augmenter la capacité d'accueil des parcs-relais (P+R) et "dynamiser" la politique de rabattement tous modes,
- Augmenter la capacité et le cadencement des rames de tram et des bus (au fur et à mesure de l'augmentation des besoins),

- Mettre en place de "contrats de gares multimodales" ambitieux autour de tous les "nœuds structurants", entre lignes de transports collectifs (y compris gares ferroviaires...),
- Intégrer l'étoile ferroviaire toulousaine, comme support d'une offre potentielle de transports urbains cadencés,
- Mener une politique extrêmement volontariste et concertée, sur tout le périmètre du PDU, de maîtrise de l'usage de la voiture, en particulier aux heures de pointe. Jouer, plus systématiquement sur les restrictions significatives de l'offre de stationnement à destination.

- A moyen terme, progressivement :

- Proposer une nouvelle approche stratégique et financière à la Région, pour l'accélération d'une offre de dessertes cadencées par trains urbains,
- Améliorer les temps de parcours des lignes de TC sur voiries (et notamment du tramways, encore trop lent) et l'efficacité des interconnexions entre les différents modes, pour rendre l'offre plus attractive,
- Réaffirmer les enjeux de développement des modes actifs (vélo, marche) et des aménagements en faveur des personnes à mobilité réduite. Hiérarchiser les priorités, comme le rabattement vers les stations de TC, les gares multimodales, les centres de vie, les déplacements courtes distances, vers les groupes scolaires...,
- Réaffirmer les enjeux de maîtrise de l'usage de la voiture, là où elle nuit le plus à l'environnement et à la qualité de la vie.
- Réaffirmer l'enjeu de réduction de l'usage de la voiture "solo" par un meilleur usage (réduction du temps de parcours, partage des véhicules, complémentarité avec les autres modes...).

*→ Pour les 3 Codev, ces enjeux sont prioritaires. S'ils sont généralement identifiés dans les différents documents d'urbanisme, leur mise en œuvre nécessiterait un plan d'action beaucoup plus volontariste.
Des projets chiffrés doivent pouvoir répondre à ces enjeux, prioritairement, dans le cadre du projet " Mobilités 2025/2030.*

2/ Les enjeux d'optimisation de l'utilisation des voiries

En l'absence de maîtrise des infrastructures routières et de l'organisation du trafic automobile par le SMTTC, le PDU a peu de prise sur l'usage des voiries et les déplacements automobiles. Les Codev souhaitent pointer les enjeux suivants :

A court terme :

L'enjeu majeur est de mettre en œuvre, sans attendre la révision du PDU, toutes les solutions pour améliorer la vie quotidienne des "automobilistes contraints", ceux qui n'ont pas d'autre choix que de prendre leur voiture, en particulier pour se rendre à leur travail.

A moyen terme, progressif :

Le second enjeu majeur, est de modérer l'urbanisation, à une échelle significative, partout où c'est possible, sans remettre en cause la nécessité d'accueil équilibré de populations nouvelles.

- Les secteurs non desservis par un système performant, alternatif à la voiture, doivent faire l'objet d'une vigilance particulière. Il s'agit d'organiser, sans attendre, la mobilisation

individuelle et collective de tous les acteurs concernés, pour un développement harmonieux et pour renforcer le rayonnement et l'attractivité de notre métropole.

- Réaliser une évaluation partagée de l'effet de la mise en service de chaque aménagement routier mis en service au cours des dernières années, sur l'amélioration, ou la dégradation, des mobilités à l'échelle du périmètre du PDU (coût/bénéfice, directs et indirects, effets sur l'environnement, la qualité de la vie).

- Porter une attention particulière au trafic de transit, aux poids lourds et à la logistique, à la desserte des zones commerciales de la périphérie. Recherche d'un consensus, indispensable, entre tous les acteurs concernés.

Pour les 3 Codev, apporter des réponses à ces enjeux, par des solutions innovantes, constituerait un début de réponse aux attentes de nombreux habitants et usagers, sans devoir attendre 2025 ou 2030.

3/ Les enjeux de gouvernance

Le SMTC n'est pas la seule Autorité Organisatrice de Transports (AOT) qui intervienne sur le périmètre du PDU. Le Département, la Région, l'État, tout comme la SNCF et les collectivités locales, jouent également leur rôle, mais chacun fait ses propres choix politiques, techniques et budgétaires...

Pourtant, le SMTC est la seule AOT, en charge de l'élaboration du PDU et du suivi de sa mise en œuvre. C'est donc à lui qu'incombe la responsabilité de proposer des solutions concrètes pour améliorer significativement la thrombose circulatoire, la qualité de l'air, le nombre d'heures perdues dans les embouteillages et améliorer la performance et la qualité des services rendus par les transports collectifs.

La tâche est gigantesque et butte, en permanence, sur l'insuffisance de collaboration, de coordination et d'articulation entre les collectivités et leurs services, les AOT et les services de l'État.

Les lois MAPTAM et NOTRe donnent aux métropoles la possibilité de prendre en charge des compétences, aujourd'hui dévolues aux Régions et aux Départements. Cette piste mériterait d'être explorée. Malheureusement, notre métropole inachevée ne permet pas, sans doute avant longtemps, d'utiliser efficacement, ce levier.

En attendant, il faut progresser, rapidement, dans la mise en cohérence des politiques de mobilité, au service des acteurs économiques, des usagers, des habitants.

→ Faire du SMTC le chef de file des Autorités organisatrices des transports
Les 3 Codev renouvellent leur souhait d'une plus grande intégration entre Autorités organisatrices des transports (AOT) dans la Grande agglomération toulousaine. Ils attendent que le SMTC prenne l'initiative d'un travail partenarial renforcé entre tous les acteurs concernés par l'organisation des mobilités sur le périmètre du PDU.

IV - LES PREMIÈRES PISTES DE TRAVAIL DES 3 CODEV

1/ Intermodalité : créer des places métropolitaines

Pour améliorer l'attractivité des transports collectifs, les différents réseaux structurants (trains du quotidien, métros, trams, Linéo, bus) doivent être complémentaires et interconnectés. A terme, chaque "point nodal" d'interconnexion a vocation à devenir une gare multimodale, favorisant l'accessibilité des modes actifs.

Dans le cadre de l'articulation urbanisme/ mobilités, chacune de ces gares a vocation à générer un projet urbain, organisant une certaine "intensité".

Ces lieux de "frottement métropolitain" ne doivent pas se limiter à la seule gestion des flux mais devenir de véritables "places métropolitaines", mettant en valeur l'identité locale, les qualités d'ambiances diurnes et nocturnes, les qualités d'usage et de confort. Des lieux conçus comme des espaces de rencontre et d'expression. La gare Matabiau demeure la première de ces portes métropolitaines, d'où l'importance du projet urbain TESO (Toulouse EuroSudOuest). Son caractère d'exemplarité pourrait donner le "la" pour l'ensemble du projet Mobilités 2025 / 2030...

De ce point de vue, le "pôle Arènes", constitue un contre-exemple nécessitant une intervention publique rapide...

→ Créer des "**places métropolitaines**" :

En portant une attention particulière aux lieux de l'intermodalité, les Codev souhaitent participer à l'ouverture d'un débat public. Ils veulent susciter l'imagination et la créativité pour faire émerger des propositions novatrices (où déjà expérimentées ailleurs...) pour faire "mieux vivre" ces lieux de "frottement métropolitain", pour les rendre attractifs et y développer de nouvelles aménités urbaines.

2/ Les contrats d'axe

Le principe des contrats d'axe, positif, mais peu ou mal mis en œuvre, répond à un objectif de cohérence urbanisme/transports, mais se heurte à plusieurs difficultés, et notamment la "frilosité" de certains élus sur les questions de densification : un recul général semble s'opérer, malgré les documents d'urbanisme opposables.

Nombreuses sont les difficultés rencontrées pour assurer la cohérence et la complémentarité entre maîtrise d'ouvrage de l'aménagement des infrastructures de transport en site propre et les collectivités traversées. Il manque souvent une dimension urbaine, voire une dimension humaine, dans les projets de TCSP ; le Codev pourrait être force de proposition dans ce domaine.

→ Mettre en place des démarches contractuelles

Autour de ces "contrats d'axes (métro, tram, bus en site propre...) et des gares multimodales, les Codev proposent de mettre en place une démarche généralisée, contractuelle, avec des "parlements" regroupant opérateurs, usagers, riverains, collectivités

3/ Les lignes de bus Linéo

Les lignes Linéo ne seront attractives que si les temps de parcours sont concurrentiels avec ceux de la voiture, fiables et affichés à chaque station (dont le confort doit être proche de celui du tram), ce qui implique des sites propres au passage de tous les "points durs" (y compris les franchissements du périphérique, de la Garonne, etc.) et une priorité aux feux. Elles doivent pouvoir offrir un cadencement aux 5 minutes en heure de pointe et proposer la même amplitude horaire que le métro et le tram.

L'attractivité des lignes Linéo repose aussi sur l'aménagement de parcs-relais (P + R) aux fortes capacités aux extrémités de lignes et aux points stratégiques intermédiaires.

La ligne Linéo n°10, par exemple, devra très rapidement "sortir" de Toulouse et être prolongée sur tout le tracé du BUN. Mais ce projet de Boulevard Urbain Nord, pourtant déclaré d'utilité publique en décembre 2013 et ayant pour objectif de désengorger le nord de la périphérie toulousaine, ne semble plus faire partie des priorités de Toulouse Métropole (sa réalisation devait s'achever vers 2020). Le non prolongement de la ligne Linéo, sur l'itinéraire de l'ex-BUN, constituerait un signal négatif de plus vis-à-vis de l'articulation urbanisme/mobilités.

Les lignes Linéo doivent contribuer à "mailler" le réseau sur toute l'agglomération, ce qui suppose de véritables gares multimodales à chaque interconnexion.

Par ailleurs, le système proposé par Tisséo ne comporte plus que des lignes convergentes vers le centre de Toulouse, sans prendre en compte les besoins de déplacements transversaux qui étaient en partie intégrés dans le PDU actuel.

4/ Le réseau ferré

Le réseau ferré n'est pas réellement intégré dans le PDU malgré ses fortes potentialités en matière de desserte cadencées de l'aire urbaine (et plus généralement de l'espace métropolitain). Rappelons que l'organisation des dessertes ferrées régionales dépend du Conseil régional.

L'étoile ferrée toulousaine constitue un atout majeur pour desservir des secteurs qui ne sont pas ou très peu "couverts" par les transports urbains : la fréquentation des TER a d'ailleurs plus que doublé en dix ans sur des trajets pendulaires dans la grande aire urbaine.

Un RER, et un grand projet urbain au Nord...

Exemple du secteur nord de l'agglomération, autour du projet de mise à quatre voies de la ligne SNCF entre Toulouse et Saint-Jory (Aménagements ferroviaires au nord de Toulouse ou AFNT) et plus largement d'un futur "RER toulousain" : la réflexion concertée sur le développement urbain du Nord toulousain – un secteur à très fortes potentialités – n'est toujours pas réellement engagée. (Une étude réalisée pour la communauté urbaine, dite "Étude Nord", n'est toujours pas diffusée).

La mise à 4 voies entre Matabiau et Saint-Jory constitue une opportunité pour repenser l'organisation des systèmes de transports collectifs régionaux et urbains, en commençant par le nord de l'agglomération dont le développement est complètement pénalisé par l'anarchie de l'urbanisation et la thrombose de la circulation.

Les 3 Codev appuient la mise en place sur cette infrastructure, d'une sorte de "RER", seul susceptible de répondre aux enjeux démographiques et de mobilité de cette zone qui subit depuis toujours de très fortes pressions urbaines. Cette démarche serait un premier pas vers un maillage ferré plus complet et plus cohérent de l'aire urbaine toulousaine. Maillage qui

supposera là encore une coordination beaucoup plus étroite entre les différentes autorités organisatrices de transport concernées (SNCF, Région, Département, Tisséo-SMTC).

→ Les Codev proposent qu'une réflexion s'engage avec l'ensemble des acteurs concernés pour organiser un renouveau du développement territorial autour des gares TER, en commençant par la partie Nord de l'agglomération, autour de "contrats d'axes ferroviaires".

De la même façon, un RER Sud pourrait être étudié, en lien avec un grand projet urbain à Labège.

5/ Les marchandises dans la ville

La réflexion sur le ferroviaire et le routier ne se limite pas aux seuls voyageurs mais intègre également les questions de logistique, en accord avec le Plan climat-énergie qui prévoit l'élaboration d'un Plan de déplacements marchandises pour 2014. C'est pourquoi les 3 Codev renouvellent leur demande d'être associés aux réflexions sur :

- L'optimisation de la livraison sur les derniers kilomètres (action 20 du plan climat)
- L'intégration de la logistique dans l'aménagement urbain (action 21)
- Le développement de l'intermodalité fer-route (action 22)

6/ Les déplacements automobiles et l'usage des voiries

La mobilité en voiture individuelle concerne la vie quotidienne de 80% des habitants de la Grande agglomération toulousaine...

Le projet "Mobilités 2025 / 2030" doit donc proposer des solutions concrètes pour réduire significativement la thrombose circulatoire et améliorer la qualité de l'air ; il s'agit également de réduire le nombre d'accidents, le nombre d'heures perdues dans les embouteillages, les coûts directs et indirects pour l'économie locale, pour les ménages et pour les collectivités locales (investissements, gestion et entretien des routes, des places de stationnement...).

Si SMTC-Tisséo est en charge de l'élaboration du Projet Mobilités 2025-2030, il n'est pas l'opérateur en charge des réseaux routiers dont la responsabilité – selon le type de voirie – reste partagée entre l'État, le département et les intercommunalités.

Le chantier est gigantesque et la coordination demeure insuffisante entre les collectivités et leurs services, les autorités organisatrices des transports et les services de l'État.

Dans la plupart des cas, si les métropolitains prennent la voiture, souvent seuls, c'est qu'ils n'ont pas d'autre choix. Ils représentent le "cœur de cible" de l'action publique. A court terme (2016 – 2020), il faut offrir d'autres choix, organiser la multimodalité, le partage de l'espace public, rendre tous les modes alternatifs à la voiture plus attractifs, performants, moins onéreux, et faire de l'organisation du stationnement un puissant outil de maîtrise de l'usage de la voiture individuelle. De nombreux exemples, un peu partout en Europe, montrent que c'est possible...

Le périphérique, une frontière persistante...

Le périphérique toulousain constitue une frontière bien réelle dans l'agglomération : à l'intérieur du périphérique, dans les zones denses, la voiture constitue de plus en plus un obstacle à la qualité de la vie, au développement harmonieux des activités humaines. Son usage, son stationnement doivent être totalement maîtrisés, limités au strict nécessaire, tous les modes alternatifs doivent être favorisés.

À l'extérieur, dans la plupart des communes, la voiture reste indispensable, au moins à court terme, pour permettre la mobilité des habitants et le développement de l'économie. Mais son usage immodéré provoque les dysfonctionnements et constitue le talon d'Achille du développement de notre agglomération.

À l'intérieur du périphérique, la politique d'embellissement de la ville, engagée autour du projet de Joan Busquets et du Plan-Garonne, doit être poursuivie et étendue, et accompagnée d'un schéma global de circulation automobile, multipliant les systèmes "en boucle", dissuadant les automobiles de transiter par la ville.

Ce schéma doit être complété par une politique volontariste d'incitation des automobilistes venant de la périphérie à arrêter leur véhicule à l'extérieur du périphérique ou en tête des lignes TCSP.

Les premières pistes à approfondir :

- Lancement régulier et conjoint par les 3 intercommunalités "d'appels à idées" pour développer des projets innovants limitant l'usage de la voiture en ville, favorisant le report modal, le partage d'expériences, et la convivialité...

- Hyper-centre "au pas de l'homme", avec développement de "zones 30" et des espaces de rencontre.

- Une politique de stationnement dans l'espace public privilégiant les riverains (extension du stationnement résident, notamment dans les quartiers intégrés dans le projet urbain TESO).

- Réduction progressive des espaces de stationnements "visiteurs", extension du secteur payant avec ciblage des recettes vers des actions de renforcement de cette politique.

- Élaboration d'un schéma directeur des modes actifs et suppression de toutes les ruptures limitant l'usage des vélos.

- Renforcement du contrôle et de la verbalisation des automobilistes en stationnement irrégulier avec tarification progressive en fonction du temps passé et de la gêne occasionnée pour les personnes à mobilité réduite, les riverains, les modes doux, et ciblage des recettes comme indiqué ci-dessus.

- La "permissivité" constatée depuis deux ans, tolérant de plus en plus le retour de la voiture en ville envoie de très mauvais signaux et doit être remplacée par une démarche pédagogique, nécessitant une formation spécifique des agents concernés.

À l'extérieur du périphérique

À l'extérieur du périphérique, le nombre de véhicules individuels, avec conducteur solo, circulant en heure de pointe doit être progressivement réduit. Le débit capacitaire du réseau routier doit être considéré comme une donnée de base.

Les investissements routiers doivent privilégier la résolution des "points durs", l'amélioration du maillage (en particulier de périphérie à périphérie), la régulation des flux, le partage modal.

Toute augmentation de la "taille des tuyaux" doit être proscrite car génératrice de flux supplémentaires de voitures. Ce parti pris nécessite un débat public approfondi sur les objectifs poursuivis :

- préservation de la liberté, de l'autonomie, de la qualité de vie quotidienne que permet la voiture. L'objectif n'est pas de supprimer l'usage de la voiture mais d'en réduire les effets négatifs, de l'adapter à une vie métropolitaine attractive,

- recherche d'un consensus en termes d'objectifs qualitatifs : qualité de l'air, émission de gaz à effet de serre, nuisances sonores, temps de parcours domicile-travail. Élaboration de critères d'acceptabilité pour les usagers et les entreprises,

- recherche d'un consensus pour traduire ces objectifs qualitatifs en objectifs quantitatifs (pas plus de véhicules en circulation, chaque jour de l'année, que pendant les vacances scolaires, réduction du pourcentage des accidents, de la pollution, augmenter le nombre de véhicules occupés par deux personnes au moins,)

Sur la voirie rapide urbaine, voies réservées aux véhicules occupés par plus de deux personnes...

À plus long terme, intégrer les évolutions sociétales (développement de nouveaux modes de consommation collaboratifs, du partage, de l'économie circulaire) et technologiques (véhicules propres, énergies renouvelables, villes connectées...)

Une autre façon de faire la ville...

L'organisation spatiale et urbaine de l'agglomération conditionne de façon évidente les déplacements, d'où le caractère indissociable du SCoT et du PDU.

Refaire la ville sur la ville, concevoir une métropole multipolaire, ou "en groseille", structurée par ses territoires fertiles et articulée autour d'un maillage de transport multimodal dense et attractif... Les préconisations pour une autre façon de faire la ville sont bien présentes dans les documents d'urbanisme (notamment SCoT et PLU) mais les difficultés de mise en œuvre persistent...

Les premières pistes pour traduire ce concept de métropole multipolaire :

- faire la ville dense dans les pôles "intenses" identifiés dans le SCoT (une quarantaine dans l'aire urbaine) :

- une politique de contrats d'axe autour des TCSP et des gares

- un urbanisme négocié, autour de concepts partagés et de documents d'urbanisme plus "agiles"

- un urbanisme de projet, autour de démarches pédagogiques plaçant l'intérêt public avant la somme des intérêts particuliers

- renforcer les centres-villes des communes de périphérie avec commerces et services (et donc réduire graduellement les centres commerciaux ou leur facilité d'accès ou de stationnement) et en parallèle mettre en place des possibilités d'accès en mode actif à partir des zones résidentielles contiguës, et pour les accès à la métropole, des parkings P+R et des bus cadencés (exemple de Castanet).

V – LA SUITE DE LA DÉMARCHE DES 3 CODEV

1/ Troisième ligne de métro / PLB : sortir de l'affrontement "par le haut" ?

Les 3 Codev ont fait le choix de ne pas intervenir dans le débat en cours 3^{ème} ligne de métro (projet TAE -Toulouse Aerospace Express) / PLB (prolongement ligne B jusqu'à Labège). Ce n'est pas leur rôle et ils n'en ont pas toutes les données.

Cependant, il apparaît clairement que l'avenir des mobilités dans la métropole toulousaine est loin de se limiter à ce débat. Pour améliorer durablement ces mobilités et répondre aux attentes des acteurs économiques et des citoyens, il faudra beaucoup d'ambition et des moyens à la hauteur de cette ambition. Le pire scénario serait une rupture durable entre les trois principales intercommunalités qui doivent impérativement "faire métropole" ensemble.

2/ La poursuite des travaux des 3 Codev

Parallèlement à la poursuite de leur implication dans les commissions de travail organisées par le SMTC, dont l'organisation, la qualité d'écoute et les premières conclusions nous paraissent aller dans la bonne direction, les 3 Codev vont poursuivre leur démarche contributive, dans les trois directions suivantes :

- les outils d'évaluation des politiques de mobilités

Un premier groupe de travail va s'investir dans un travail collaboratif avec les services du SMTC/TISSEO sur les outils d'évaluation des politiques de mobilités, pour en améliorer la pertinence et la compréhension, pour les acteurs économiques, les usagers des transports et les habitants.

Il s'agit de permettre de tirer des bilans pertinents de chaque action engagée, de chaque euro dépensé en investissement et en fonctionnement, pour chaque mode de déplacement et pour chaque maître d'ouvrage. Il s'agit donc de mettre au point des indicateurs partagés et "parlants", pour tous.

Ces indicateurs devront permettre d'une part d'évaluer les actions du PDU en vigueur et d'établir un bilan "N+3" des actions engagées dans le cadre de ce PDU, et, d'autre part, de constituer des outils partagés "d'évaluation anticipée" de la pertinence et de l'efficacité des actions envisagées dans le cadre du projet mobilités 2025/ 2030, à rendre publics au moment de la D.U.P.

- la communication

Un second groupe de travail réfléchira aux actions de communication en direction de l'ensemble des élus et services du SMTC, du SMEAT et de l'AUA/t, des élus et services de Toulouse Métropole, du Muretain et du Sicoval, mais également en direction des usagers des transports, du réseau associatif concerné, des habitants et des acteurs de la vie économique.

Une conférence de presse est prévue au mois d'avril.

Il s'agit d'être à l'écoute des attentes des citoyens et de s'en nourrir pour la suite de la démarche. Il s'agit, aussi, de faire connaître les premières prises de position des conseils de développement sur les enjeux majeurs et leurs premières pistes de travail et de recueillir l'avis des techniciens compétents.

Il est également envisagé d'organiser une rencontre avec les techniciens des organismes et institutions concernés par les questions de gouvernance liées aux mobilités, dans le

périmètre du PDU (État, Région, Département, services de Toulouse Métropole, du Sicoval, du Muretain, du SMTC, d'Europolia)...

- être force de proposition dans le cadre du PDU et du SCoT

L'ensemble du groupe de travail va poursuivre son engagement pour être "force de proposition", tout au long des démarches de révision du PDU (concertation préalable, engagée depuis septembre 2015) et du SCOT.

Les 3 Codev se sont fixés comme objectif l'élaboration d'une contribution écrite, pour l'été 2016, au projet mobilités 2025/ 2030. Un premier exercice est lancé, autour de la "vision prospective, volontariste" (ou rêvée), de chaque membre du groupe, pour l'organisation des mobilités, à l'horizon 2050 (en s'appuyant sur des exemples "vertueux", innovants, expérimentés dans d'autres villes françaises ou étrangères.

Les 3 Codev souhaitent pouvoir présenter cette contribution, conjointement, à l'ensemble des élus du périmètre du PDU en charge des mobilités et de l'urbanisme, avant l'arrêt du projet Mobilités 2015/2030 par le SMTC/ TISSEO.

Codev Toulouse Métropole
Arche Marengo / 05 31 22 92 13
codev@toulouse-metropole.fr

CodevSicoval
Le Conseil de développement du Sud-Est toulousain
codev@sicoval.fr

**Le Conseil de développement
de la Communauté d'agglomération du Muretain**
codevcam@agglo-muretain.fr