

## **Mobilités dans le grand Toulouse : opposer ou concilier l'urgence et le long terme**

*Fin 2017, Tisséo collectivités a présenté une révision du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de l'agglomération toulousaine. Le Codev Toulouse Métropole a été saisi et a produit un avis sur ce projet, un texte qui mettait notamment en avant la nécessité de mettre en place un "plan d'urgence" pour faire face à la détérioration rapide des conditions de transport dans l'agglomération toulousaine. Dans sa réponse, Tisséo Collectivités a acté l'importance de cet enjeu tout en manifestant l'impossibilité de mettre en place ce plan d'urgence sans mettre en péril l'équilibre financier nécessaire à la construction d'infrastructures de transports sur le long terme, notamment la troisième ligne de métro.*

Une fois de plus, c'est la quadrature du cercle ! Nous sommes enfermés dans un débat sans solution : choisir un plan d'urgence et décaler des grands projets à moyen terme, voire à long terme ; opter pour un plan dit "Mobilité 2025/2030" dont l'ambition reste à démontrer.

Une métropole, ou plutôt une agglomération, qui accueille 18.000 habitants de plus chaque année, qui affiche la plus forte poussée démographique et la plus forte progression économique, ne mérite pas cela. Dans un tel contexte, un plan d'urgence ne peut avoir qu'un effet éphémère et un report de grands projets des conséquences catastrophiques. On ne peut sacrifier l'avenir au présent, ni le présent à l'avenir.

La dernière mouture du PDU fait l'objet de réserves "cousues de fil blanc" et de recommandations qui démontrent l'insuffisance de la démarche. Il n'y a toujours pas de vision globale et prospective du sujet. Le lien urbanisme/transport, malgré la qualité du travail complexe effectué autour du PLUIH, reste très distendu. La multi-modalité n'est pas clairement affirmée, ni décrite. Les infrastructures qui la rendraient possible sont partiellement escamotées. Pas grand chose sur les interactions ni sur les coûts et les retombées économiques et sociales...

Par contre, apparaît en filigrane un mal toulousain récurrent qui a, par exemple, produit il y a un quart de siècle l'opération des Arènes et les stations à 26 mètres de la ligne A. Rappelons-nous : 3 mois et 30 millions de francs économisés qui se traduisent aujourd'hui par 3 ans de travaux et 300 millions d'euros de dépenses (environ 200 millions si l'on tient compte des mises aux normes).

Le projet en l'état de la troisième ligne de métro laisse entrevoir un "*bis repetita*" de plus grande ampleur encore peut-être. On en reparlera.

Je ne peux adhérer ni à un plan d'urgence décalant des grands projets, ni à des projets à moyen terme ne prenant pas en compte les impératifs de la réalité.

Seul un projet ambitieux et bien construit peut répondre aux besoins à terme de l'agglomération. Par les temps présents, il n'est pas irréaliste d'investir à l'horizon de 3, 4 ou 5 décennies. Notons que trente ans, à raison de 18 000 habitants par an, cela fait + 540 000 habitants (+ 450 000 habitants à + 15.000 habitants par an) et l'activité économique liée. A 50 ans, on arrive à + 900 000 habitants (ou dans la seconde hypothèse à + 750 000), soit le double de la population actuelle de l'agglomération. Farfelu, exagéré : il y a 50 ans, au recensement de 1968, l'agglomération comptait 450.000 habitants, moins de la moitié d'aujourd'hui.

Cherchez l'erreur !