

LA MÉTROPOLE DANS TOUS SES DÉBATS

2018 - TOME 1 -





Le Conseil de développement de la Métropole est une instance issue de la société civile et composée de représentants de membres bénévoles venus d'horizons très diversifiés. Consulté lors de la définition et de la mise en œuvre des politiques publiques, il s'intéresse donc à tout ce qui touche au développement, au sens large, de la métropole (économique, social, démocratique, culturel) et alerte, propose un autre regard, décalé ou plus prospectif. Il a aussi pour vocation de participer au débat public. Aussi avons-nous pris l'initiative, en plus des conférences que nous organisons sur les grands sujets de société, d'ouvrir un nouvel espace de débat pour aborder des questions touchant à l'actualité vive de la métropole. Autant de sujets qui parmi d'autres sont venus, en cette année 2018, à l'agenda de la Métropole, suscitant questionnements et controverses qui contribuent à éclairer « ce qui a fait et fait débat » dans la métropole.

Tenus dans des lieux publics, ces temps de débat ont avant tout pour objet de donner la possibilité à celles et ceux qui le souhaitent d'exprimer leur point de vue, de développer leurs arguments et analyses. Leurs participants changent selon les sujets abordés, parfois experts de la question, parfois soucieux d'entendre une diversité de positions ou de simplement s'informer, parfois aussi acteurs ou militants de terrain venant témoigner et formuler leurs interrogations.

Ouvrir un tel espace, c'est bien souvent permettre l'expression d'attentes, mais aussi d'incompréhensions ou d'interpellations adressées à l'action publique et à ses protagonistes. Le pari qu'a fait le Codev, c'est d'abord de faire un compte rendu, aussi fidèle que possible, des échanges qui se sont tenus ; ces écrits ne sauraient d'ailleurs « faire le tour » de la question ou l'épuiser : ils reflètent avant tout les points de vue des personnes présentes. C'est ensuite de mettre ces comptes rendus à la disposition des élu.es et services qui ont à fabriquer au quotidien la métropole ; ils peuvent être utiles à la conduite des affaires publiques, car ils instruisent de l'état d'esprit et des interrogations d'au moins une partie de nos concitoyens - mieux que par un simple sondage d'opinion. C'est enfin de les livrer à l'ensemble de nos concitoyens comme une pierre à l'édifice du débat démocratique.

En aucun cas, ces textes n'expriment, sur les sujets abordés, le point de vue ou la position du Codev qui, par cette initiative, entend assumer sa part dans l'animation de la scène démocratique métropolitaine.

Marie-Christine Jaillet

Présidente du Codev Toulouse Métropole

SOMMAIRE

4



**DANS L'OMBRE
DE LA TOUR OCCITANIE**
SEPTEMBRE 2017

10

**TOULOUSE MÉTROPOLE SANS
VOITURES : UTOPIE D'AUJOURD'HUI
OU RÉALITÉ DE DEMAIN ?**
NOVEMBRE 2017



18



**RÉGIE PUBLIQUE OU DÉLÉGATION AU PRIVÉ :
LA GESTION DE L'EAU DANS LA MÉTROPOLE
COULE-T-ELLE DE SOURCE ?**
MARS 2018

24

**ENTRE PRÉCARITÉ ET CRISE DU
LOGEMENT, TOULOUSE EST-ELLE FIDÈLE
À SA TRADITION D'HOSPITALITÉ ?**
MAI 2018



32



**QUALITÉ DE L'AIR : LA MÉTROPOLE
DANS LE BROUILLARD ?**
SEPTEMBRE 2018



LA MÉTROPOLE DANS TOUS SES DÉBATS

LE DÉBAT PUBLIC DANS L'OMBRE DE LA TOUR OCCITANIE

SEPTEMBRE 2017

En septembre 2017, le Codev Toulouse Métropole a décidé d'organiser des cafés-débats, ouverts aux habitants de la métropole, afin de mettre en discussion des sujets qui font son actualité en permettant l'expression de la diversité des points de vue. Ainsi, le Codev contribue-t-il au débat en mettant sur la table arguments et contre-arguments, interrogations, étonnements, mais aussi propositions et suggestions... De quoi alimenter la réflexion de tous ceux qui font la métropole de demain.

Le premier de ces cafés-débats, organisé en septembre 2017, a porté sur le projet de tour Occitanie qui ne fait pas l'unanimité.

Le texte qui suit reprend la pluralité des opinions qui se sont exprimées et donne à voir les interrogations que ce projet suscite. Il ne s'agit en aucun cas d'une prise de position du Codev.

Le Codev remercie l'ensemble des participants au débat. Il remercie également la SEM Europolia d'être venue présenter le projet en début de séance.

C'est la compagnie de Phalsbourg, en tant qu'investisseur-promoteur-architecte du projet de tour Occitanie, qui a remporté l'appel lancé par Europolia, début 2017. Immeuble de grande hauteur (150 m pour 34 000 m² de surface totale sur une parcelle de 2 200 m²) incluant un hôtel Hilton, des logements, des bureaux ainsi que des commerces, le projet a été annoncé par le président-maire de la Métropole le 15 mars dernier, à l'occasion du Marché international des professionnels de l'immobilier (Mipim) de Cannes. Les habitants de la métropole ont été pris de court par cette annonce, et leurs sentiments sur le projet sont mitigés.

UNE TOUR « SORTIE DU CHAPEAU » PENDANT L'ÉTÉ

La première réaction des participants au débat, lorsqu'on leur parle de la tour Occitanie, c'est la surprise : très peu d'informations ont circulé en amont au sujet d'un projet pourtant important, au moins du point de vue symbolique. Même les citoyens les plus impliqués – professionnels de l'architecture et de l'urbanisme, instances de démocratie participative et de démocratie locale... – ont appris l'existence de ce projet par voie de presse, après l'annonce du choix du lauréat. Peu de personnes semblent avoir eu connaissance de l'enquête publique lancée en mai-juin 2016 et certains ont cru à une erreur lorsque le PLUI a été modifié dans sa foulée pour permettre la construction d'un immeuble de 150 m dans le quartier. En effet, lors de l'enquête publique qui s'était déroulée dans le cadre d'une modification du PLUI pour autoriser exceptionnellement une hauteur de 100 m, plusieurs personnes avaient fait remarquer l'intérêt de porter la hauteur à 150 m. Les commissaires ont repris cette proposition comme une possibilité dans leur conclusion. La Métropole a jugé que cette ouverture de la commission d'enquête était suffisante pour porter la hauteur à 150 m sans refaire une nouvelle enquête publique, ce qui n'a pas manqué de surprendre.

Ce sont surtout les habitants, associations et instances locales associés au dispositif de concertation sur le projet TESO (à l'intérieur duquel se situe la tour Occitanie) – dispositif jusque-là salué pour sa qualité – qui se sont déclarés les plus surpris : lors des derniers ateliers de concertation qui se sont tenus avant l'été, la possibilité d'un quartier d'affaires et d'immeubles d'une hauteur maximale de 50 m semblait actée. Après l'été, la tour Occitanie s'était invitée dans le périmètre du projet TESO, sans avoir fait l'objet d'aucun débat.

La rapidité avec laquelle la tour s'est imposée dans ce projet a étonné, y compris ceux qui y sont favorables et qui étaient pessimistes quant à la possibilité de faire aboutir un tel projet architectural dans une ville comme Toulouse. La mise à l'écart de collectifs structurés, qui étaient force de propositions et jusque-là très investis, est apparue à beaucoup comme une maladresse. Elle conforte à leurs yeux une forme de méfiance à l'égard de la « technostructure » de la Métropole, qu'une consultation sur le nom du projet – tour Occitanie plutôt qu'Occitanie Tower – ne saurait apaiser.

UN GESTE ARCHITECTURAL TANT ATTENDU, MAIS...

Le sentiment est partagé par de nombreux habitants de la métropole et notamment par les plus férus d'architecture et les professionnels de l'urbanisme que l'architecture toulousaine manque un peu d'allant et que nombre de projets retenus pour les grands équipements se caractérisent par une conformité à la mode du moment, en essayant de ne pas trop déplaire. Beaucoup s'accordent à penser qu'il manque à Toulouse, au vu de sa taille et de son rang (4^e métropole de France, capitale mondiale de l'aéronautique), un geste architectural fort. Le projet de tour Occitanie rompt enfin avec cette tradition, puisqu'elle devrait être le premier immeuble de grande hauteur de la ville¹ marquant le paysage urbain de sa silhouette singulière créée par une grande signature internationale.

Néanmoins, ce choix architectural a soulevé chez les participants au débat plusieurs réactions. D'abord, celles des riverains qui s'inquiètent de la hauteur du projet et s'interrogent sur ses conséquences directes (ombres portées, réverbérations des nuisances sonores de la gare et des boulevards, risques d'éblouissement et accentuation des îlots de chaleur due à la réverbération du soleil, augmentation des flux de personnes et de véhicules dans une zone déjà engorgée). La spirale arborée, qui fait l'originalité de la tour, soulève également des interrogations : combien de temps les arbres – probablement remplacés par des arbustes ou des buissons – mettront-ils à pousser avant que l'immeuble ne ressemble aux images de synthèse diffusées ?

Les arbres survivront-ils au vent d'autant toulousain ? Comment se fera l'entretien, par qui et pour quel coût ?

Par ailleurs, riverains ou non-riverains ont souligné qu'il ne suffit pas en 2017 de construire une tour pour être moderne. Ils ont également souligné que l'attractivité de la métropole se joue ailleurs que dans la course à la hauteur : avec la tour Occitanie, Toulouse deviendrait la "troisième plus haute ville de France" avec 5 mètres de plus que la tour CMA-CGM de Marseille. Plusieurs ont remarqué que ce building renvoie à une forme de modernité architecturale standardisée que l'on retrouve de métropole en métropole. Être à l'avant-garde aurait pu prendre d'autres chemins.

Pour les plus critiques, la « vraie » modernité, ce serait que la Métropole arrive à proposer un projet urbain d'envergure, sans céder à la logique du coup par coup, en tenant compte du passé, en particulier de la nécessité de maintenir le classement du canal du Midi au patrimoine mondial de l'Unesco et cohérent avec la candidature voulue par le maire de Toulouse à ce même label.

¹ Réglementairement, un immeuble de grande hauteur (IGH) fait plus de 50 m. Il existe déjà des immeubles qui dépassent cette hauteur à Toulouse, mais aucun n'excède 70 m. La tour Occitanie serait donc le premier « véritable IGH ».

UNE TOUR VERTE ?

À l'heure des différentes crises (climatique, économique, démocratique), ce projet devra aussi résolument s'adapter à un monde en transition. Plusieurs questions ont porté sur le coût énergétique de ce type de construction. Les porteurs du projet ont mis en avant la possibilité de réaliser une façade en « double peau », doublant l'enveloppe de verre de la tour afin de faire circuler l'air dans le volume ainsi créé pour diminuer la consommation énergétique due au chauffage ou à la climatisation. Ils ont également mis en avant l'utilisation de verres intelligents, adaptés aux différentes expositions du bâtiment.

Les sceptiques se sont interrogés sur les possibles contradictions entre le principe de « double peau » et la spirale de balcons arborée qui fait l'originalité architecturale de la tour Occitanie. Ils ont aussi pointé un manque de recul sur l'efficacité dans la durée de ces verres intelligents récemment développés. Mais c'est surtout « l'énergie grise » qui a alimenté leur scepticisme, c'est-à-dire l'énergie utilisée pour construire ce type de bâtiment qui se traduira par le fait que l'empreinte écologique de la tour sera importante, quelle que soit l'optimisation des consommations énergétiques de fonctionnement du bâtiment.

VIABILITÉ DU PROJET DANS UN CONTEXTE INCERTAIN

Dans un monde en transition, un tel projet doit aussi montrer sa robustesse. Au regard d'une dynamique économique encore incertaine et d'une tendance au désengagement de l'État dans les projets d'infrastructure, qui se traduit notamment par le risque de ne pas voir la LGV arriver jusqu'à Toulouse, quelle est la viabilité financière du projet ? Sur ce point, les porteurs de projet ont indiqué leur confiance dans la rationalité d'investisseurs qui souhaitent rester propriétaires de la tour une fois construite et qui ont anticipé l'éventuelle absence de LGV dans leur *business plan*. La vitalité du marché de l'immobilier de bureau toulousain semble leur donner raison.

Mais plusieurs participants pensent que les investisseurs font prendre des risques aux finances publiques : un certain nombre d'aménagements (parkings souterrains, espaces publics aux abords...) pensés en fonction de cette tour mobiliseront l'argent public.

Mais surtout, en raison des contraintes légales et techniques comme en raison de sa localisation, la construction de la tour sera onéreuse et les charges de fonctionnement élevées. Qui, particuliers ou entreprises, pourra se porter acquéreur de ces logements de luxe et de ces bureaux ? Quel scénario est-il prévu si le maître d'ouvrage fait faillite ? Quelle sera la résilience du projet si le contexte économique se dégrade ? Plusieurs exemples de grands projets ont été cités qui ont largement dépassé les budgets initiaux et mis à contribution les finances publiques.

UN PROJET CHARGÉ SYMBOLIQUEMENT

La tour est un objet architectural paradoxal, qui renvoie à la fois aux immeubles d'habitat social d'après-guerre, aujourd'hui disqualifiés, et aux quartiers d'affaires et de luxe des grandes métropoles. Le projet de tour Occitanie s'apparente indéniablement aux seconds, même si elle risque fort de rester la seule du quartier. Elle est composée d'espaces de bureaux idéalement situés pour un siège social d'une grande entreprise, d'un hôtel de luxe et de logements de standing offrant une vue unique sur la ville, et dont le prix au mètre carré la classera d'emblée au niveau des quartiers les plus chers de Toulouse.

Dans un contexte social qui se tend, le projet est susceptible de cristalliser le ressentiment de certains toulousains. Les quartiers directement aux abords de la tour sont – ou étaient encore il y a peu de temps – des quartiers populaires de la ville, où l'on s'inquiète des risques de gentrification. Comment la coexistence entre, d'une part, les cadres, touristes et résidents fortunés de la tour et, d'autre part, les autres habitants du quartier et les usagers du pôle multimodal de la gare a-t-elle été pensée ? Si le pied ou les abords de la tour deviennent un lieu de tensions, ne risque-t-on pas d'y voir fleurir portiques de sécurité, vigiles et mobilier urbain anti-SDF ? Autant de questions qui manifestent chez les participants au débat le souci de l'insertion de la tour dans son environnement social.

Pour éviter que la tour Occitanie – déjà rebaptisée par certains la « Tour Occinantis » – ne se coupe du reste de la ville, il a semblé nécessaire à nombre d'entre eux que soient incluses au projet des contreparties en matière d'espaces publics, de logements sociaux, de locaux pour les associations et autres aménités accessibles pour le commun des Toulousains dans son environnement. Le souhait a également été formulé d'une réflexion plus poussée sur les flux de personnes et les usages du pied d'immeuble, espace qui doit assurer la liaison entre la gare, la médiathèque et les futures ramblas des allées Jean-Jaurès.







LA MÉTROPOLE DANS TOUS SES DÉBATS

TOULOUSE MÉTROPOLE SANS VOITURES : UTOPIE D'AUJOURD'HUI OU RÉALITÉ DE DEMAIN ?

NOVEMBRE 2017

En novembre 2017, le Codev Toulouse Métropole a organisé un café-débat, ouvert aux habitants de la métropole, portant sur le thème du futur de la voiture dans l'agglomération toulousaine. **Le texte qui suit est le reflet des opinions qui s'y sont exprimées. Il ne s'agit pas d'une prise de position du Codev.**

Si le public du débat était majoritairement favorable au développement d'alternatives à la voiture, il n'en restait pas moins très varié : associations d'utilisateurs des transports en commun, automobilistes souhaitant le rester, cyclistes convaincus ou encore spécialistes des mobilités et des véhicules intelligents. Le Codev les remercie d'avoir participé à ce débat.

À l'heure où Paris annonce la fin des voitures à moteurs thermiques, où les zones piétonnes et pistes cyclables se multiplient dans la plupart des métropoles européennes et où des alternatives à la voiture particulière se développent, où en est l'agglomération toulousaine ? La métropole, où la part modale de la voiture commence à diminuer légèrement après des décennies d'augmentation, va-t-elle suivre la tendance ? Faut-il anticiper un futur sans voiture ? Quel est le véhicule du futur ?

LE TOUT-VOITURE : DE L'ÉMANCIPATION À LA CONGESTION

Avant d'en pointer les limites, il faut bien sûr rappeler que la démocratisation de la voiture est une réussite technologique et économique historique, qui a permis une émancipation des individus dans les sociétés occidentales. Avec quelques litres d'essence, on a pu se déplacer très loin, presque partout. Le rendement énergétique des moteurs a considérablement été optimisé et le secteur de la production automobile pèse encore aujourd'hui un poids conséquent dans l'économie, malgré ses difficultés.

Mais avec la métropolisation, c'est-à-dire une tendance à la concentration des personnes et des activités dans un nombre limité de très grandes agglomérations, ce mode de transport a peu à peu atteint ses limites. La masse de véhicules en

circulation y a progressivement saturé les infrastructures routières malgré des investissements très importants. Par ailleurs, l'augmentation de la pollution atmosphérique est devenue un problème de santé publique. Enfin, avec l'augmentation de la pression foncière dans ces agglomérations, le fait de sacrifier environ 80 % des espaces publics (voies de circulation et parkings) à un mode de transport peu adapté aux zones urbaines denses interroge. Ainsi, dans un certain nombre de métropoles européennes, la part de voyages en voiture est aujourd'hui en baisse, à la fois du fait des politiques publiques favorisant des alternatives à la voiture ou en contraignant l'usage, et du fait des choix individuels des habitants qui ne veulent plus subir les embouteillages.

TOULOUSE, PRISONNIÈRE DE LA VOITURE ?

Cette tendance n'est pas encore observée à Toulouse, une agglomération où près des deux tiers des déplacements se font en voiture.

L'histoire des transports à Toulouse s'est d'abord faite par le train, le tramway et le vélo. Puis, au lendemain de la Seconde Guerre, le réseau de tramway très efficace, mais jugé d'un autre temps, a été démantelé pour développer le

transport automobile et l'autobus. Ce n'est que dans les années 1960-1970 que la prise de conscience des limites du tout-voiture a commencé à infléchir cette tendance, avec en fer de lance la société civile locale opposée aux projets de voies rapides dans le lit du canal du Midi ou sur les berges de la Garonne ou à l'idée de détruire le pont Neuf pour faire arriver l'autoroute place



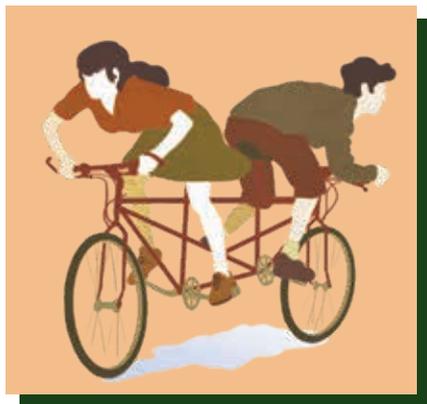
du Capitole. C'est aussi à cette époque que l'urbanisation périurbaine a explosé avec le développement de lotissements résidentiels peu denses et déconnectés des transports en commun.

La volonté de réintroduire une alternative à l'automobile s'est alors heurtée, et se heurte toujours, à la morphologie de l'agglomération toulousaine, qui s'est considérablement étalée sous l'impulsion du tout-voiture et l'absence de régulation publique. Plus exactement, l'agglomération se caractérise aujourd'hui par une dualité : un cœur d'agglomération dense et relativement bien desservi en transports en commun où les habitants sont de plus en plus nombreux à abandonner la voiture et une périphérie trop étalée pour que les transports collectifs classiques y soient efficaces et où il est difficile de se passer d'une voiture (une situation que les participants au débat qui font partie de ces automobilistes périurbains décrivent tantôt comme un choix, tantôt comme une contrainte). En l'état actuel des choses, s'il ne se cantonne pas au centre de Toulouse ou aux quartiers bien desservis par les transports en commun en semaine, s'il a des mobilités

familiales, commerciales ou de loisirs le week-end à l'extérieur de la ville-centre, le Toulousain est amené à prendre la voiture.

L'inertie du tout-voiture n'est pas seulement matérielle, elle est aussi culturelle. Ainsi, les décideurs semblent avoir du mal à faire évoluer la situation toulousaine, à l'image d'un plan de déplacement urbain (PDU), jugé par nombre de participants un peu trop timide sur la promotion des modes de transports « actifs » (marche, vélo, trottinettes...).

Plutôt que d'œuvrer pour un changement radical, que certains ont appelé de leur vœux, Toulouse applique une politique jugée paradoxale, en généralisant le stationnement payant, mais en maintenant des parkings de grande taille en plein centre-ville, et sans vraiment imaginer l'adaptation et l'accompagnement des nouveaux modes de mobilité urbaine. Dans le même registre, certains participants ont souligné le paradoxe qu'il y a à vouloir limiter l'usage de la voiture en faisant payer le jour un stationnement par ailleurs gratuit la nuit dans certains quartiers résidentiels. Cela incite les propriétaires d'un véhicule à le déplacer tous les jours pour ne pas payer le stationnement.



Les élus semblent désemparés face à des administrés qui souhaitent des mesures contre les embouteillages, mais qui sont prompts à se mobiliser contre toute mesure visant à limiter l'usage de la voiture. Enfin, les réticences ne viennent pas seulement des habitants ou des élus, mais aussi des milieux économiques. Même si l'industrie toulousaine est plutôt tournée vers l'aéronautique et le spatial, l'automobile

génère des revenus (concessions des autoroutes et des parkings, réseaux de vente et d'entretien...). Il est à noter qu'à Toulouse des entreprises, comme Renault, Continental Automotive, Akka Technologies ou EasyMile, profitant de l'expérience acquise par l'écosystème économique toulousain dans le domaine des systèmes embarqués, sont en train d'élaborer l'intelligence de la voiture de demain.

PAS D'ALTERNATIVE PARFAITE

Si les participants au débat étaient majoritairement favorables à la recherche d'alternatives à la voiture, ils n'en sont pas moins conscients des nombreuses contraintes qu'impliquent les transports en commun (TC). Le premier inconvénient des TC classiques (bus, tram et métro) réside dans leur coût élevé. Au vu de la faible densité de l'agglomération toulousaine, le nombre d'utilisateurs potentiel d'une ligne est parfois trop faible dès que l'on quitte le cœur de l'agglomération. Le tracé des lignes pose aussi problème, puisque la part des mobilités de périphérie à périphérie augmente, là où les réseaux de TC classiques, en étoile, répondent plutôt à des mobilités centre-périphérie. Sur les zones plus denses, les TC sont efficaces mais très souvent saturés. La ligne de métro A aux heures de pointes devient « une galère » pour nombre d'usagers, et beaucoup préfèrent affronter les difficultés de la circulation que de s'infliger un trajet rapide mais inconfortable.

Concernant les modes dits « actifs » (marche, trottinette, gyropode et vélo), il est évident qu'ils ne permettent pas de couvrir un rayon d'action aussi



important que l'automobile. Seulement la moitié des déplacements à l'intérieur de l'agglomération sont inférieurs à 3 km, distance au-delà de laquelle les modes actifs (sans assistance électrique) peuvent apparaître trop contraignants. Les mobilités actives ne sont pas adaptées à tout le monde, notamment aux personnes âgées. Mais le principal frein à l'utilisation de ces modes de transport est celui de la sécurité. En effet, les pistes cyclables à Toulouse sont jugées insuffisantes, mal conçues (découpées en tronçon sans continuité), peu respectées par les autres usagers (stationnement et obstacles divers) et mal entretenues.

En l'absence d'un réseau de pistes consacrées, l'utilisation des vélos, gyropodes et trottinettes engendre de nombreux conflits d'usage avec les voitures et avec les piétons. Ces conflits d'usage sont dangereux au quotidien et contribuent aussi à détériorer l'image des mobilités actives auprès des autres usagers.

Enfin, l'efficacité de l'offre en TC sur l'agglomération est aussi tributaire d'une gouvernance éclatée entre trois territoires : Toulouse Métropole, le Sicoval

et le Muretain dont les relations sont aussi parfois en tension pour les routes avec le département, et avec la région pour le train. Les usagers ont l'impression que le travail autour d'un projet urbanistique et d'une politique de transports optimale pour l'agglomération est freiné par des rivalités politiques, en partie produites par un découpage archaïque et un partage excessif des compétences. L'exemple d'une Autorité organisatrice des transports (AOT), comme en Île de France, mériterait d'être suivi pour l'ensemble de l'aire urbaine.

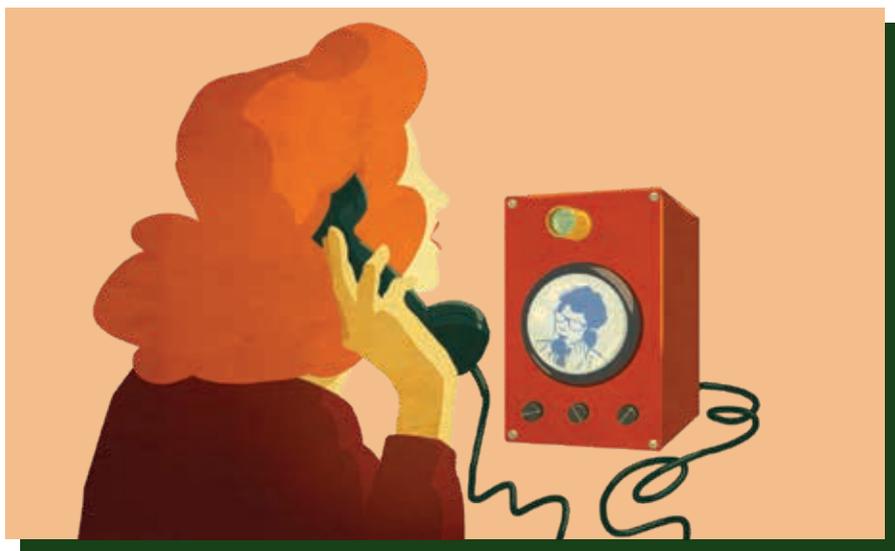
VISER UNE DIMINUTION DES MOBILITÉS

Parmi les solutions envisagées par les participants, la première peut sembler contre-intuitive dans un monde en permanente accélération ; il s'agit de chercher à diminuer le volume des mobilités ou d'en diminuer la longueur. En effet, le temps et le budget que les individus sont prêts à consacrer aux déplacements quotidiens sont relativement stables. Une meilleure offre de transport ne diminue pas le temps passé à se déplacer, mais accroît les distances parcourues, ce qui encourage l'extension de l'agglomération et entraîne une saturation des infrastructures. C'est pourquoi il est nécessaire de maîtriser l'urbanisation dans le périurbain et de ne l'accepter que si des alternatives efficaces à la voiture sont possibles.

Par ailleurs, une large part du coût des transports est supportée collectivement et pas directement par les utilisateurs ; les billets des TC sont en partie compensés par les collectivités, qui prennent aussi en charge les coûts de construction et d'exploitation des infrastructures routières. Une tarification des TC plus proches du coût réel ou un tarif de

l'essence qui prendrait en compte le coût des infrastructures, de stationnement et des problèmes de pollution inciterait à une prise de conscience sur ce sujet. Il est d'ailleurs à noter que le soutien de la puissance publique aux usagers qui acceptent d'utiliser des modes actifs est en revanche encore très marginal.

Il semble également nécessaire de revenir sur un urbanisme fonctionnel qui a favorisé la hausse des mobilités quotidiennes en séparant les zones résidentielles peu denses des zones d'emploi et des zones commerciales ou de loisirs. Il faudrait donc éviter la concentration d'emplois dans certains lieux de l'agglomération déjà saturés et au contraire essayer de relocaliser un maximum d'activités au plus près des zones résidentielles et des zones bien desservies. Enfin, il faut inciter les entreprises et les grands établissements publics à favoriser le télétravail, soit à domicile, soit dans des tiers-lieux disséminés dans le tissu résidentiel périurbain, via une généralisation des plans de déplacement en entreprise (PDE) ou d'administration (PDA).



CENTRE ET PÉRIPHÉRIE : DEUX ESPACES À RÉCONCILIER ET À RECONNECTER

Comme cela a été dit, l'agglomération toulousaine se caractérise aujourd'hui par une dualité entre un cœur d'agglomération où les habitants sont de plus en plus nombreux à abandonner la voiture et une périphérie trop étalée pour s'y déplacer autrement qu'en voiture. Le principal enjeu est donc de penser l'articulation entre ces « deux mondes ». Il faut penser la première couronne comme une porte d'entrée vers le cœur de l'agglomération et y faire converger des TC en site propre, type Linéo.

Par ailleurs, il faut plus de parkings, mais aussi davantage de solutions d'auto-partage situées sur ces portes d'entrée, en faisant attention de les développer suffisamment loin du cœur de l'agglomération pour ne pas saturer aux heures de pointe les voies existantes. Les automobilistes qui se dirigent vers le cœur de l'agglomération pourraient

ainsi facilement laisser leur véhicule et poursuivre leur route par d'autres moyens. Les habitants du centre pourraient aussi y accéder pour emprunter une voiture partagée pour un usage exceptionnel. Ainsi, ces espaces deviendraient une interface entre ces « deux mondes ».

Enfin, pour desservir le cœur de l'agglomération, mais aussi assurer les mobilités de périphérie à périphérie, il semble que le vélo représente une alternative efficace et peu coûteuse dont le potentiel est largement sous-estimé, alors que plus de la moitié des trajets réalisés quotidiennement dans l'agglomération font moins de 3 km. Les lignes concentriques de sites propres des TC (Linéo) accessibles aux vélos, si elles étaient couplées à un maillage circulaire type « autoroutes à vélo » permettraient de délester une large part du trafic automobile.

De plus, l'amélioration des performances des vélos électriques (en moyenne 25 km/h et 50 km d'autonomie) rend accessible ce mode de transport aux moins sportifs. Leur prix d'achat est relativement élevé par rapport aux vélos

classiques, mais le coût d'utilisation est très faible et leur nuisance incomparablement plus faible que celle des voitures, du point de vue de la pollution et de l'encombrement de la chaussée.

LE VÉHICULE DE DEMAIN ? UNE NAVETTE AUTONOME PLUTÔT QU'UNE VOITURE MIRACLE

Quelles que soient les solutions apportées dans le cœur d'agglomération en matière de TC, il y aura toujours des situations qui nécessiteront un mode de transport plus personnalisé. Il faut donc encore inventer un véhicule qui puisse répondre à ces besoins, mais qui soit conçu de telle sorte qu'il n'ait pas les défauts de la voiture telle que nous la connaissons.



La voiture électrique améliore grandement la pollution locale, mais elle est encore très onéreuse et nécessite pour son développement beaucoup de subventions publiques. Son usage encore limité par une autonomie trop faible et des contraintes de recharges importantes, ne permet pas de supprimer l'achat d'une voiture classique pour ceux qui ont des déplacements extra-urbains.

De plus, si le bilan local est positif du point de vue de la pollution, l'impact des batteries et de la production d'électricité ne la rend pas pour l'instant écologique. La voiture particulière électrique classique ne répond pas non plus à la problématique des embouteillages. Dans

une période transitoire, le véhicule urbain devra être moins lourd, moins grand, moins onéreux, moins énergivore et moins polluant. On peut noter qu'en zone urbaine la piste du véhicule électrique léger, comme le twizy avec ses 450 kg, n'a pas été suffisamment explorée.

La voiture autonome présentée trop souvent comme une solution miracle, est, a priori, une voiture particulière qui peut polluer et saturer les routes comme un véhicule classique. La révolution numérique ne concerne pas la structure de la voiture, mais peut faire évoluer de manière considérable l'usage du véhicule. Grâce aux réseaux sociaux, aux multiples interconnexions possibles, le véhicule de demain pourra se décliner à plusieurs échelles d'usages privés ou collectifs.

Par exemple, la navette autonome partagée, de type minibus, peut modifier fortement la donne, en diminuant considérablement le coût des TC (le chauffeur représente aujourd'hui 70 % des coûts d'exploitation). Elle pourrait devenir un mode de transport de rabattement vers les lignes structurantes de TC, peu coûteux et pouvant répondre à la problématique des derniers kilomètres, surtout dans le périurbain. De même, la mise en place d'une flotte de petits véhicules électriques légers autonomes à la demande permettrait de répondre aux besoins de transport individuel de façon plus efficiente. Pour que ces solutions soient mises en œuvre, il manque encore

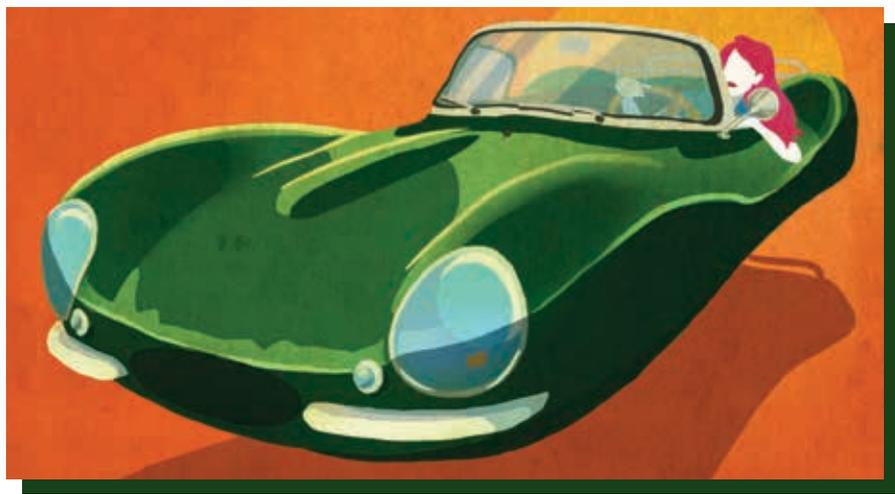
aux chercheurs et aux techniciens une connaissance fine des mobilités des Toulousains, pour lesquels il faudrait mobiliser les outils du big data. Cela permettrait aussi une meilleure prise de conscience de l'aberration économique, énergétique et écologique que constituent les mobilités métropolitaines actuelles, encore majoritairement automobiles.

En matière de mobilité, certaines métropoles européennes, comme Copenhague, Oslo, Göteborg ou Bordeaux essaient d'avoir une vision globale des enjeux. La démarche actuelle, qui est notamment celle de Toulouse, consiste à proposer des infrastructures de TC et simultanément de pénaliser l'usage de la voiture, en espérant que chaque citoyen fera un arbitrage au profit de l'intérêt général.

Une démarche visant à garantir la mobilité comme service consisterait d'abord à adapter l'urbanisation aux nouvelles orientations par des petits investissements et des arbitrages plus favorables aux modes actifs et au TC. Elle consiste ensuite, grâce aux nouvelles technologies, aux capacités de mise en



réseau pour faire du partage et grâce aux nouveaux modes de déplacement, de partir des besoins de mobilité et de proposer à tous un panel de possibilités qui permet d'utiliser une voiture uniquement lorsque son usage est très pertinent. C'est en donnant une réelle impulsion politique et financière dans ce sens que la Métropole pourra respecter ses engagements environnementaux, offrir un écosystème fluide pour les entreprises et maintenir la qualité de vie des habitants.





LA MÉTROPOLE DANS TOUS SES DÉBATS

RÉGIE PUBLIQUE OU DÉLÉGATION AU PRIVÉ : LA GESTION DE L'EAU DANS LA MÉTROPOLE COULE-T-ELLE DE SOURCE ?

MARS 2018

Début 2018, le Codev Toulouse Métropole a organisé un café-débat, ouvert aux habitants de la métropole, portant sur le mode de gestion de l'eau et de l'assainissement. **Le texte qui suit est le reflet d'opinions qui s'y sont exprimées. Il ne s'agit pas d'une prise de position du Codev.**

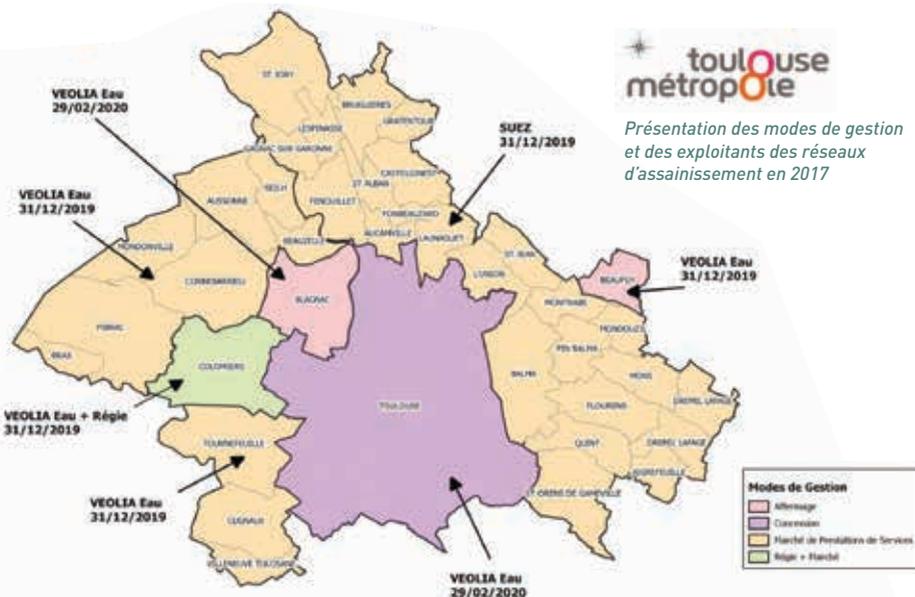
Le débat a été introduit par un représentant de l'Agence de l'eau Adour-Garonne qui a présenté les différents modes de gestion. Si le public a semblé plutôt favorable à la gestion en régie, il n'en restait pas moins très varié dans sa composition : membres du collectif « Eau secours 31 », techniciens du secteur de l'eau (fonctionnaires et salariés du privé), élus locaux, membres de la commission de consultation des services public délégation des services publics locaux... et habitants soucieux de mieux comprendre d'où vient l'eau qui coule de leurs robinets.

Le Codev les remercie d'avoir participé à ce débat.

La gestion de l'eau est une question qui nous concerne tous. L'eau est un besoin de première nécessité, un bien commun, gratuit. Mais dans les environnements urbains, il faut pomper cette eau, la dépolluer, l'acheminer jusqu'au consommateur et recueillir les eaux usées pour les épurer à nouveau. Pour assurer ce service, la Métropole doit décider en 2018 si elle va gérer l'eau potable et l'assainissement en régie directe (à personnalité morale et autonomie financière) ou si elle délègue cette gestion au privé – en ayant recours à une délégation de service public (DSP). Si c'est cette seconde option qui est choisie, elle devra aussi choisir une entreprise délégataire.

Actuellement, plusieurs modes de gestion coexistent sur le territoire métropolitain*. La Métropole, compétente pour les services publics de l'eau potable et de l'assainissement de ses 37 communes, a décidé d'harmoniser ces services avec une tarification unique sur l'ensemble de son territoire à partir de 2020. Parmi les participants du débat, personne n'a contesté la pertinence de cette mise à plat des différents modes de gestion, hérités des

différentes histoires municipales. Le fait de mener un projet à l'échelle métropolitaine sur la question de l'eau participe en effet de la mise en place de politiques et de projets cohérents sur l'ensemble du territoire de la Métropole, et contribue donc à « faire métropole ». Il n'en reste pas moins qu'il s'agit d'un enjeu politique majeur pour ses 750 000 habitants et d'un marché important, estimé à 1,2 milliard d'euros, pour les potentiels gestionnaires privés.



* Il y a par exemple une régie directe de l'eau pour 5 communes de l'ouest de la Métropole (Colomiers, Tournefeuille, Cornbarrieu, Brax et Pibrac) et une concession à Véolia pour l'eau et l'assainissement à Toulouse depuis 1990.

RÉGIE OU DSP : DEUX CONCEPTIONS ANTAGONIQUES, DEUX VISIONS DU MONDE

Certains des participants au débat ont exprimé d'emblée leur préférence ou leur rejet catégorique de tel ou tel mode de gestion, en s'appuyant sur des principes politiques. En effet, si le débat sur l'eau est aussi animé, c'est avant tout parce qu'il repose sur un clivage entre deux conceptions opposées.

L'une considère l'eau comme un bien commun de l'humanité, dont il ne



faudrait pas laisser la gestion à des multinationales qui répondent à la satisfaction de leurs actionnaires, avant de répondre à celle des citoyens. La défense de la régie est donc avant tout une position de principe, contre la privatisation de domaines jugés stratégiques.

Ces arguments s'accompagnent d'une très forte critique du « modèle français » - patrie de Véolia et de Suez - où la DSP s'est développée dans une proportion bien supérieure à celle d'autres pays, au détriment de la gestion en régie directe. Enfin, les détracteurs de la DSP rappellent que ce modèle français a très

souvent été l'objet de suspicions ou de malversations avérées, jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi Sapin de 1993.

L'autre conception oppose à la première un argumentaire qui défend le système français, qui a systématisé les DSP dans le secteur de la distribution de l'eau, en revendiquant son efficacité. Elle voudrait en effet que la gestion privée soit meilleure qu'une gestion publique, du fait d'une expertise et d'une ingénierie développées de longue date au sein des grands groupes, d'une capacité d'investissement supérieure ou encore d'une plus grande flexibilité dans la gestion des ressources humaines.

**« ÇA DÉPEND, SUR CE POINT
JE PRÉFÈRE UNE BONNE DSP
QU'UNE MAUVAISE RÉGIE »**

Ces grands principes structurent le débat mais atteignent vite leurs limites lorsqu'on se plonge dans le détail du fonctionnement d'une régie et d'une DSP, le type de gestion n'étant qu'un outil au service d'un projet, qui se décline en fonction d'une politique tarifaire, de l'état des infrastructures et de son entretien, de l'anticipation des besoins à venir... Ce sont autant d'éléments à prendre en compte qui complexifient le choix.

Le premier élément est celui du tarif de l'eau. En moyenne, la tarification de l'eau dans les territoires en DSP est supérieure à celle des territoires en régie, ce qui s'explique notamment par le fait que les opérateurs privés dégagent une marge sur leurs activités. Le récent retour à la régie dans une ville comme Montpellier aurait, par exemple, permis de réduire les tarifs d'environ 10 %. Mais il faut éviter de prendre comme unique critère de choix

le prix de l'eau à court terme, au risque de négliger le niveau d'investissement et l'entretien nécessaire. En l'occurrence, il existe des exemples de régies publiques mal gérées, qui offrent un niveau de tarification minimal mais s'avèrent ruineuses sur le long terme.

En matière d'investissement, la DSP permet de faire assumer le risque par un délégataire privé plutôt que par la collectivité. C'est donc un argument auquel les petites collectivités, dont la capacité d'investissement est limitée, sont particulièrement sensibles. Encore faut-il que le niveau d'investissement et d'entretien aient été fixés en amont entre le délégataire et la collectivité. Il existe en effet plusieurs types de DSP : la concession, où une partie des investissements et le fonctionnement sont à la charge du délégataire, et l'affermage, où seulement le fonctionnement est à sa charge. Dans le cas des services de l'eau et de l'assainissement de la Métropole, il s'agirait d'une concession où une part importante des investissements resterait malgré tout à la charge de la Métropole. Dans l'agglomération toulousaine, le réseau est plutôt récent, donc relativement en bon état, mais l'augmentation rapide de la population sur ce même territoire

laisse supposer la nécessité d'un effort d'investissement constant.

L'opposition supposée entre régie et DSP se heurte aussi aux réalités des ressources humaines. Si un service actuellement en régie devait être délégué à un prestataire privé, les agents fonctionnaires en poste seraient probablement détachés auprès du nouvel employeur ; ils resteraient donc fonctionnaires tout en étant rémunérés par lui, comme cela avait été le cas lors de la DSP de l'eau de la ville de Toulouse à Véolia en 1990. De la même façon, dans le cas où la Métropole ferait le choix d'une gestion directe du service de l'eau, le personnel de la régie serait sous contrat de droit privé et probablement issu, pour la plupart, des rangs des salariés de Véolia actuellement en poste. Cela éviterait une perte d'expérience ou de savoir-faire, et il en irait de même si la délégation était remportée par une autre entreprise, puisque les contrats dans ce domaine sont conditionnés à la durée de la DSP.

Enfin, dans le cas d'une régie, il faut rappeler qu'une partie des travaux de maintenance, de construction, voire même des activités liées à l'exploitation peut être sous-traitée à des prestataires comme Véolia ou Suez, en remplaçant la DSP par une simple procédure de marché public. Cela permet donc à une gestion en régie de continuer de bénéficier des savoir-faire et moyens de ces grands groupes qui feraient éventuellement défaut à la collectivité. L'opposition sur les compétences et les moyens entre régie directe et DSP est donc beaucoup plus ténue qu'il n'y paraît.



LA GESTION DE L'EAU EST-ELLE TRANSPARENTE ?

Il n'y a pas de bon ou de mauvais moyen de fournir de l'eau en soi. Cela dépend des circonstances, du contexte et de la stratégie que l'on souhaite mettre en œuvre. La principale différence entre les deux modes de gestion réside donc plutôt dans le projet politique et dans les modalités de gouvernance des services de l'eau.

C'est un point sur lequel les partisans de la gestion en régie ont insisté - les partisans de la DSP n'ayant pas d'arguments à leur opposer sur cette question : le principal avantage de la régie est de permettre une forme de contrôle, exercé en continu par les élus et les usagers. Les élus, dans le cadre de leur mandat, peuvent en effet à tout moment décider d'ajuster la politique tarifaire, par exemple en mettant en place un tarif social, de mettre l'accent sur l'entretien ou la réalisation de nouveaux investissements. Il est également possible de réserver une place dans le conseil d'administration d'une régie aux associations d'usagers. À l'inverse, la gestion en DSP est moins transparente et si une inflexion par rapport aux termes du contrat de délégation initial est possible, elle doit faire l'objet de nouvelles négociations entre la collectivité et le délégataire, en supposant que des clauses de révision soient incluses dans le contrat initial.

L'autre différence de taille, c'est que la procédure de mise en place de la DSP suppose des règles de confidentialité censées protéger les secrets industriels et la stratégie tarifaire des entreprises candidates, notamment dans la phase de négociation qui précède le choix du futur



délégataire. Ces mêmes règles semblent entrer en contradiction avec les principes de publicité et de transparence inhérents à tout marché ou délégation de service public*. Pour la plupart des participants, le problème est donc moins de choisir entre une gestion en régie et une DSP que de savoir sur la base de quels critères sera fait le choix. À ce titre, certains élus de la Métropole, membres de la commission Eau et assainissement, ont indiqué ne pas connaître le détail du cahier des charges envoyé aux entreprises. Ils ont finalement obtenu de pouvoir consulter le dossier de consultation des entreprises (le DCE, auquel sont intégrés le cahiers des charges et le règlement de consultation), sous réserve de signer un engagement de confidentialité. Pour les associations d'usagers, qui n'ont accès qu'aux documents mis à disposition du public, les informations qui leur sont accessibles sont encore plus limitées. En effet, l'avis de concession disponible en ligne indique simplement que les

* Sur ce point, l'expertise des participants était limitée à la position défendue par la Commission d'accès aux documents administratifs (CADA), à savoir que dans le cadre d'une DSP, « peuvent être communiquées, sans que le secret en matière commerciale et industrielle y fasse obstacle, les informations relatives aux caractéristiques principales des prestations fournies, à leur qualité et à la sécurité des usagers ».

critères d'attribution se baseront sur la qualité du service, ainsi que sur les conditions tarifaires, techniques, sociales et environnementales des offres des délégataires. Cette contradiction entre la nécessité invoquée de confidentialité et la transparence indispensable au débat public et à la vie démocratique a été soulevée par beaucoup de participants.

Tout le monde s'accorde donc pour dire que l'eau est un dossier majeur et nombreuses sont les prises de positions a priori sur le mode de gestion le plus efficace. Mais, paradoxalement, personne ne semble en mesure de dire sur quels critères se fera le choix entre régie et DSP, ni le niveau et le type de prestation demandés aux potentiels candidats.

QUELLE POLITIQUE DE L'EAU POUR LA MÉTROPOLE DANS LES ANNÉES À VENIR ?

Au-delà des questions très spécifiques concernant les modes de gestion et le défaut de transparence de la procédure, les participants au débat ont exprimé leurs préoccupations sur les risques qui pèsent sur la ressource.



En effet, si l'eau peut sembler abondante et bon marché aujourd'hui, qu'en sera-t-il dans une trentaine d'années ? Les prévisions anticipent une réduction de moitié du débit de la Garonne d'ici à 2050, du fait du réchauffement climatique. Si cette diminution du débit ne va pas directement entraîner une limitation - la consommation d'eau potable ne représentant qu'un faible pourcentage de l'eau disponible -, elle devrait en revanche faire augmenter le prix de la production d'eau. En effet, pour

maintenir le haut niveau de qualité de l'eau du robinet, la dépollution représente une part non négligeable du prix de l'eau ; or, avec une diminution par deux du débit de la Garonne, la concentration de polluants double automatiquement. À ce constat s'ajoutent des incertitudes sur le coût de dépollution induit par les nouvelles molécules utilisées dans l'agriculture intensive, ce secteur restant en effet le principal pollueur de l'eau de l'agglomération toulousaine.

À ce titre, il semblerait intéressant que la Métropole mène une réflexion conjointe avec les services de l'État (DREAL et DRAAF) ou avec ceux de la Région sur la question de l'assainissement, en lien avec celle de la pollution de l'eau. On pourrait notamment imaginer que la Métropole cherche à favoriser une agriculture plus raisonnée en amont de l'agglomération ou encore qu'elle développe des filières de valorisation des boues d'épuration produites, celles-ci pouvant bénéficier à ces mêmes activités agricoles. Plus largement, les évolutions du climat imposent la mise en œuvre de mesures évitant les gaspillages de cette ressource indispensable dans une agglomération en croissance rapide au cœur d'une région agricole. Si, grâce à des technologies de plus en plus coûteuses, on peut toujours rendre l'eau potable, il est néanmoins nécessaire de penser les enjeux de qualité de l'eau à partir de la ressource.



LA MÉTROPOLE DANS TOUS SES DÉBATS

ENTRE PRÉCARITÉ ET CRISE DU LOGEMENT, TOULOUSE EST-ELLE FIDÈLE À SA TRADITION D'HOSPITALITÉ ?

MAI 2018

En mai 2018, le Codev Toulouse Métropole a organisé un café-débat, ouvert aux habitants et acteurs de la métropole.

Le débat a réuni un public composé majoritairement de militants associatifs engagés dans l'aide aux personnes à la rue ou de personnes venues témoigner de situations de précarité qu'elles avaient pu observer. Le texte qui suit est une synthèse des réflexions, des opinions et des interrogations qui s'y sont exprimées. **Il ne s'agit pas d'une prise de position du Codev.**

La métropole toulousaine a longtemps su attirer et faire place aux talents, aux entreprises et aux technologies d'avenir, tout en restant ouverte aux migrations de l'intérieur et de l'étranger, aux modes de vie atypiques, à une part de pauvreté. Moins touchée que d'autres par les effets de la crise économique, notre métropole voit pourtant s'activer comme ailleurs des signes de crispation : conflits pour le partage de l'espace public avec les sans domicile et les jeunes à la rue, familles sans solution d'hébergement, Roms ou Syriens érigés en figure de l'étranger indésirable, regards mitigés portés sur les « communautés » et les réseaux de solidarité qui permettent aux nouveaux arrivants de trouver leur place... Dans ce nouveau contexte, notre Métropole peut-elle préserver sa tradition d'hospitalité ?

DICTATURE DE L'URGENCE ET CRISPATION DU DÉBAT

Les participants ont été nombreux à faire le parallèle dans un premier temps entre la situation toulousaine et le contexte national (voire européen) des derniers mois, dans lequel les valeurs de l'hospitalité sont de plus en plus mises à mal.

À ces échelles, les politiques publiques de lutte contre la précarité se sont focalisées sur les situations d'urgence et sur les formes les plus visibles de la précarité. Les solutions proposées semblent souvent être en deçà de l'effort nécessaire, et sans réelle action de long terme qui vienne prendre le relais. Sur la scène politique, il s'agit d'une question clivante, plus volontiers mobilisée par les oppositions et peu investie par les équipes en place, et ce, quel que soit leur bord politique. Elle reste donc relativement marginale dans les différents projets politiques, alors même que le nombre de français en dessous du seuil de pauvreté a doublé ces dernières années (de 7 % de la population en 2006 contre 14 % en 2014).

La réflexion de fond sur la prise en charge de la grande précarité est par ailleurs occultée par le débat actuel – certains parlent volontiers « d'hystérie médiatique » – autour de l'accueil des migrants. Si ces deux problèmes

peuvent se manifester de façon similaire, notamment en matière d'occupation de l'espace public, les deux problématiques supposent des prises en charge d'une nature bien différente. Lutte contre la précarité et prise en charge des migrants sont l'une et l'autre très difficiles à porter dans le climat médiatique actuel. De la même façon que les mesures de lutte contre la précarité sont disqualifiées par ceux qui pensent qu'elles encouragent l'assistanat, l'idée selon laquelle la mise en place de conditions d'accueil plus dignes des « étrangers » risque de provoquer un « appel d'air » semble assez répandue.

Cette crispation médiatique et politique autour des migrants semble disproportionnée dans le contexte d'un continent très peuplé, riche et avec une tradition migratoire importante.

Elle semble tout aussi disproportionnée dans l'agglomération toulousaine, qui a accueilli 250 réfugiés par an au moment du pic de l'afflux venant du moyen orient, un chiffre qui peut sembler dérisoire face aux 18 000 nouveaux habitants annuels. Un chiffre encore plus dérisoire au regard des enjeux à venir, si on considère l'augmentation constante des

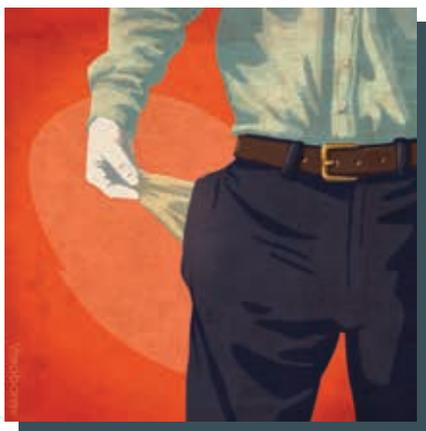
flux nationaux et intra-européens. Cela pose enfin la question de la capacité des métropoles à anticiper les flux à venir, et notamment les prévisions de plusieurs dizaines de millions de réfugiés climatiques, qui vont devoir quitter les régions du monde les plus touchées par le réchauffement dans les prochaines décennies.

SE DONNER LES MOYENS D'ACCUEILLIR CEUX QUE LA MÉTROPOLE ATTIRE

Une différence notable entre Toulouse et le reste du pays est que la métropole bénéficie d'une image de territoire dynamique, qui a su continuer à se développer malgré la crise. Cette image tend à faire oublier que la métropole n'attire pas que des ingénieurs et des chercheurs et qu'une part non négligeable des nouveaux arrivants est moins qualifiée, précaire ou dépourvue de diplômes. Si les situations de grande précarité y sont moins visibles qu'ailleurs, c'est aussi parce que la pauvreté est très concentrée dans certains quartiers du territoire.

Par ailleurs, au-delà des questions de perception, la grande attractivité de la métropole toulousaine a des effets très concrets sur le mal-logement, puisque qu'elle contribue à la pression foncière et à tendre le marché du logement. Sur ce point, les participants au débat semblaient unanimement critiques sur l'incapacité actuelle à contrebalancer les effets d'une logique de marché accentuée par une politique de l'offre. Celles-ci visent à attirer des populations, nouveaux résidents ou simples touristes, dont le pouvoir d'achat contribue à la gentrification de certains quartiers populaires de l'agglomération.

Tout comme pour la précarité en général, la question de l'accueil des migrants mériterait donc de ne pas se limiter à la prise en charge d'urgence. Les participants au débat dans leur ensemble étant favorables à une ré-appropriation de ces questions par le politique et à une action de fond, sur le long terme.



En effet, si l'on ne peut nier les actions mises en œuvre pour lutter contre le mal-logement et les effets de la pression foncière, ces dernières pèsent peu face aux moyens investis dans les opérations d'embellissement du centre ville, de redéveloppement de quartiers résidentiels haut de gamme, de marketing urbain ou d'encouragement au tourisme d'affaire. Aux yeux des participants, en plus de chercher à attirer « ceux qui ont les moyens », la Métropole devrait donc se donner un peu plus les moyens d'accueillir ceux qu'elle attire - malgré elle -, et de veiller au maintien d'une certaine mixité sociale.

Quelques exemples cristallisent les critiques sur ce registre, comme la tour Occitanie, qui prévoit un hôtel et des logements de luxe, mais a été exonérée de son quota de logements sociaux obligatoires, ou du projet de requalification de l'hôpital La Grave, lieu historique d'accès aux soins pour les plus démunis qui va probablement être converti en logements, là aussi, haut de gamme. Le climat de suspicion, à l'égard d'une politique supposée d'éviction de la pauvreté visible du centre-ville, est renforcé par des épisodes récents et très médiatisés comme la verbalisation

d'un camion du secours populaire par la police municipale ou l'expulsion de SDF par la direction d'une enseigne connue. Et comme cela a été relevé par certains, cette impression est aussi renforcée par le peu de visibilité donnée à des mesures comme la publication par la mairie de Toulouse d'un guide de l'urgence sociale. Enfin, si la majorité des participants a salué l'esprit du Plan Convivencia - terme occitan désignant l'art de vivre ensemble dans le respect de l'altérité et de l'équilibre des rapports sociaux au sein d'une ville plurielle -, celui-ci n'a pas encore donné lieu à beaucoup de réalisations concrètes.

SOLIDARITÉ ENTRE COMMUNES ET COHÉRENCE DES POLITIQUES À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

L'hospitalité semble aussi être un parent pauvre du projet collectif métropolitain. En effet, un épisode comme celui du choix de la localisation des aires d'accueil des gens du voyage - compétence métropolitaine obligatoire depuis 2015 - a laissé l'image d'une Métropole désunie. Si certaines villes de la périphérie ont une longue histoire de politiques de solidarité et d'accueil, il existe de fortes disparités d'une commune à l'autre. Ce manque de cohérence s'explique par une situation héritée, qui a vu les logements sociaux se concentrer sur un petit nombre de communes seulement dans la métropole.

Signe d'amélioration de la coopération, une commission d'attribution des logements sociaux au niveau métropolitain est en train de se mettre en place, mais elle n'aura pas d'effet avant longtemps.

Pour pallier les effets de la pression foncière sur les logements bon marché, certains participants ont évoqué l'opportunité qu'offre le foncier bon marché à la périphérie de la métropole, voire même les logements vacants que l'on trouve dans bon nombre de bourgs et petites villes situées aux franges de l'agglomération. Cette piste a soulevé quelques réserves car elle encourage un étalement urbain de l'agglomération, qui pose des problèmes d'un autre ordre. Mais surtout, le fait d'encourager le départ des catégories populaires et/ou des populations en difficulté vers des périphéries où il existe moins d'opportunités d'emploi et qui sont moins bien desservies en transports en commun pourrait s'apparenter à de la relégation.



Quant aux situations de grande précarité, elles semblent pour l'instant concentrées sur le territoire de la ville centre. Peut-être parce que ces populations ne sont pas encore assez nombreuses sur le reste du territoire pour qu'on les y remarque, le phénomène de grande précarité y restant relativement invisible ? Peut-être parce qu'il y a un effet d'attraction plus important, la commune centre étant mieux dotée en services sociaux, points d'accueil et associations de prise

en charge des situations de grande précarité ? Quelle que soit l'explication, on peut aisément comprendre que les communes périphériques ne voient pas la nécessité de traiter de ces questions. Mais on pourrait aussi imaginer que la ville centre porte davantage cet enjeu au niveau métropolitain, à l'image de la démarche menée par Bordeaux qui a permis de mieux répartir la charge en déconcentrant les solutions d'hébergement d'urgence dans la métropole bordelaise.

LES COLLECTIVITÉS, L'ÉTAT, LES ACTEURS DE TERRAIN SE RENVOIENT LA « PATATE CHAUDE »

Autre fait marquant des dernières années, un renouvellement profond s'opère en coulisses au niveau des professionnels du domaine, qui ont développé de nouveaux savoir-faire et méthodes en s'adaptant à l'évolution des formes de la précarité. Mais, au fur et à mesure que ces professionnels renouvellent leurs pratiques, ils éprouvent aussi de plus en plus de mal à travailler avec les structures plus institutionnelles. De fait, un grand nombre d'alternatives, souvent à la limite de la légalité, se développent malgré le - ou du fait du - durcissement du contexte et de la raréfaction des sources de financement. Selon une estimation d'acteurs de terrain, au moins 2 000 personnes seraient hébergées en squat aujourd'hui à Toulouse, de façon plus ou moins légale. Une situation qui tranche avec la culture professionnelle des services des collectivités et de l'État.

Les rapports sont donc ambigus entre État, collectivités et acteurs de terrain. C'est généralement le département qui est considéré comme la collectivité en charge des questions sociales, mais il s'occupe surtout de l'attribution des aides aux personnes (RSA, handicap, vieillesse...) et de la prise en charge des mineurs non accompagnés. Une mission qu'il a de

plus en plus de mal à assumer, en raison d'une augmentation du nombre de mineurs parmi les migrants et d'un bras de fer avec l'État qui souhaite limiter sa contribution aux services d'aide sociale à l'enfance. Les communes et la Métropole, elles, n'ont pas d'obligation en matière sociale, mais sont amenées à prendre le problème en considération du fait de leurs compétences de proximité concernant l'urbanisme, l'espace public ou de maintien de l'ordre public. De fait, elles prennent de plus en plus en charge des actions liées à la grande précarité, alors que c'est l'État qui est responsable de l'aide sociale aux personnes déracinées et de la gestion des centres d'hébergement et de réinsertion sociale (CHRS). Il faut enfin noter qu'une part non négligeable des grands précaires sont atteints de troubles psychiatriques et qu'un accompagnement des publics concernés par ces pathologies suppose une collaboration des collectivités, des services de l'État et des acteurs de terrains avec les établissements d'une fonction publique hospitalière, elle aussi en grande difficulté.

Confrontés sur le terrain à des situations d'urgence, nombre d'acteurs associatifs ont du mal à accepter ou à comprendre



les logiques institutionnelles. Si la multiplication des dispositifs et leur superposition est un obstacle à leur compréhension et à leur utilisation, cela contribue donc aussi à laisser de côté des personnes dont les situations ne relèvent d'aucune des dispositions.

Les acteurs de terrain, qui cherchent à faire entrer dans la légalité et à pérenniser les initiatives développées, se retrouvent face à des interlocuteurs institutionnels qui fonctionnent en silos et se « renvoient la patate chaude », sur fond de restrictions budgétaires. Acteurs de terrain et institutions entretiennent donc des rapports ambigus. Ces dernières peuvent faire

évacuer certains lieux d'hébergements ou porter plainte lors d'occupations illégales de bâtiments publics, mais c'est au moins autant pour « se couvrir » d'un point de vue légal que pour réellement mettre fin à l'occupation. S'il est difficile d'en faire état publiquement, les institutions semblent volontiers reconnaître l'intérêt de ces solutions d'hébergement d'urgence à la limite de la légalité qui pallient l'insuffisance des moyens dont elles disposent. Ainsi, face à la saturation des hébergements du 115, les agents auraient pris l'habitude de donner discrètement à leurs interlocuteurs les adresses de squats susceptibles de les accueillir.

COMMENT PRÉSERVER L'HOSPITALITÉ MÉTROPOLITAINE ?

Plusieurs pistes de réflexions ont été évoquées par les participants au débat. Les premières relèvent d'une nécessaire évolution de la culture professionnelle des institutions. D'une part, il serait bénéfique d'inciter à une certaine transversalité et d'intégrer un peu plus le principe d'hospitalité dans les politiques de droit commun, plutôt que de les cantonner à un secteur d'intervention très spécifique. D'autre part, il conviendrait de combler le fossé qui se crée petit à petit entre les acteurs de terrain et les acteurs plus institutionnels. Les collectifs de terrain ont développé une expertise et une capacité d'innovation qui n'est pas pleinement utilisée. Les relations ambiguës, pour ne pas dire conflictuelles, entre les associations et les institutions mériteraient d'être clarifiées, et les règles et règlements d'être assouplis pour favoriser l'expérimentation.

Si le fait de limiter les situations de précarité est un principe moral, cela va aussi dans le sens de l'intérêt de la Métropole sur le long terme. Une politique sociale en faveur des plus démunis favorise leur réinsertion et se révèle à terme positive d'un point de vue économique. En remettant des personnes désocialisées dans une situation de dignité et de sécurité, on leur permet de redevenir des forces vives de l'agglomération et on renforce également l'image de Toulouse comme ville attractive et accueillante. À l'inverse, la précarité entraîne des tensions d'usage de l'espace public affectant sa qualité et engendrant d'autres types de coûts collectifs.

De façon plus générale, si les participants au débat sont lucides sur les efforts financiers que sous-tend une politique plus volontariste en matière de lutte contre la précarité, il semble incontestable qu'elle produira un retour sur investissement sur le long terme.

Enfin, plusieurs participants ont souligné l'intérêt de s'inspirer d'expériences menées ailleurs. L'exemple de la Finlande est revenu plusieurs fois, ce pays ayant récemment fait évoluer radicalement sa politique sociale grâce à une politique volontariste de construction de logements. Cette dernière permet d'accueillir immédiatement les personnes en situation d'urgence dans un logement quasi définitif, évitant ainsi le coût exorbitant et la précarité générée par des solutions temporaires*. Même dans une agglomération où la pression démographique est aussi forte qu'à Toulouse, il existe des ressources insoupçonnées ou inexploitées : on estime à 23 000 le nombre de logements vacants et 240 000 m² les surfaces de bureau inutilisées dans l'agglomération, pour seulement 600 personnes recensées comme SDF. On pourrait aussi accompagner la production de solutions d'hébergement à moindre coût sur les espaces inoccupés de la métropole en s'inspirant de l'exemple bordelais.

* La Ville de Toulouse vient de s'engager dans le programme "un logement d'abord" qui vise à permettre l'accès direct à un logement pour éviter l'insécurité d'un parcours par étapes qui mène de l'hébergement au logement.





LA MÉTROPOLE DANS TOUS SES DÉBATS

POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE : LA MÉTROPOLE DANS LE BROUILLARD ?

SEPTEMBRE 2018

En septembre 2018, le Codev Toulouse Métropole a organisé un café-débat, ouvert aux habitants de la métropole, portant sur la pollution atmosphérique.

La séance a été introduite par la directrice de l'observatoire régional de la qualité de l'air Atmo Occitanie et suivie d'un débat animé avec un public nombreux et très diversifié composé aussi bien de physiciens spécialistes des micro-particules, de représentants d'associations de quartier, d'usagers des transports en commun, de défenseurs de l'environnement, ou de promoteurs des mobilités actives, de quelques élus métropolitains, de chercheurs spécialistes des véhicules de demain ou encore de « simples » habitants concernés par ce problème de santé publique.

Le texte qui suit est le reflet des opinions qui s'y sont exprimées. Il ne s'agit pas d'une prise de position du Codev.

L'expression de « pollution atmosphérique » recouvre bien des réalités. Des brouillards des cités industrielles du XIX^e siècle aux dangers récemment identifiés des particules fines, en passant par le smog autoroutier, elle est une des faces sombres de la modernité. En effet, les polluants de l'air, comme leurs sources, sont multiples : ozone, soufre, dioxyde d'azote (NO₂), particules fines ou ultra-fines... Progressivement, avec la prise de conscience autour des enjeux du réchauffement climatique, le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane ou les autres gaz à effet de serre, même s'il n'ont pas d'effet locaux directement nocifs, ont été considérés comme des polluants.

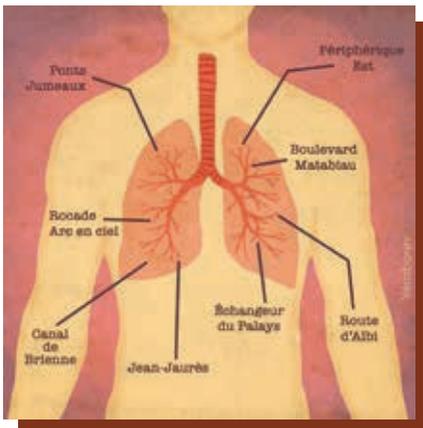
Les participants au débat ont délibérément laissé de côté les enjeux des gaz à effets de serre pour se concentrer sur les polluants, qui affectent directement la santé des habitants et que l'on trouve dans l'air de l'agglomération toulousaine (principalement le NO₂, l'ozone et les particules).

POLLUTION DE L'AIR : UN TUEUR IMPLACABLE ET INVISIBLE

Personne, parmi les participants au débat ne s'est aventuré à contester l'importance du problème tant les chiffres parlent d'eux-mêmes. La pollution de l'air est la troisième cause de mortalité en France, avec 48 000 morts annuels attribués à la pollution. En Occitanie, Santé publique France évalue à plus de 2 800 le nombre de vies épargnées chaque année en Occitanie si la pollution atmosphérique était réduite drastiquement. Par ailleurs, le coût total de la pollution, intégrant

à la fois les dommages sanitaires, la dégradation des bâtiments et des écosystèmes, représenterait entre 5,8 et 8,27 milliards d'euros pour la région.

En l'absence d'industrie lourde, la pollution de l'air est principalement due à la circulation : 84 % du NO₂ de la métropole toulousaine est d'origine automobile. À une échelle plus fine, les cartes générées par l'observatoire Atmo Occitanie, qui permettent de rendre visible cette pollution invisible, montrent bien comment les populations qui se situent à proximité du périphérique et des grands axes routiers sont exposées. Ce sont ainsi 12 000 habitants qui respirent quotidiennement des concentrations de NO₂ supérieures aux limites autorisées (40 microgrammes par m³). Toulouse vient ainsi d'être « épinglée » par l'Union européenne, avec onze autres grandes villes françaises, pour avoir dépassé les seuils de NO₂. Et la situation est encore plus préoccupante lorsqu'on réalise à quel point certains lieux emblématiques et très fréquentés par les Toulousains



comme le canal du Midi, les boulevards ou le pont Neuf se situent, eux aussi, largement au-dessus des niveaux de pollution autorisés par la loi.

Si l'on considère les perspectives d'amélioration, là aussi le constat est plutôt pessimiste. La croissance continue de l'agglomération et la domination de la voiture sur les autres modes de déplacement vont mécaniquement entraîner une augmentation en volume du trafic automobile, et donc des émissions, dans les prochaines années. Le plan de déplacement urbain (PDU) - principal outil des collectivités territoriales en matière d'organisation des mobilités - prévoit d'infléchir la

tendance en limitant l'usage de la voiture au profit des transports en commun et des mobilités actives, mais il est jugé insuffisant par certains, et même attaqué en justice par l'association 2 pieds 2 roues, sur le motif qu'il ne prévoit pas une diminution globale des émissions de l'agglomération - il vise une diminution relative par habitant -, à rebours des objectifs fixés par l'Union européenne et des engagements de la COP 21. De son côté, le plan climat air énergie territorial (PCAET) mentionne l'élaboration et la mise en œuvre d'un programme qualité de l'air, mais il ne semble pas se traduire par des actions concrètes.

MIEUX PRENDRE LA MESURE DU PROBLÈME POUR LE COMBATTRE

« *Gouverner, c'est prévoir* », encore faut-il savoir mesurer ce que l'on souhaite prévoir. Le problème de la pollution de l'air, par nature invisible, est aussi une question de captation, d'estimations, de moyennes et de seuils réglementaires. L'agence Atmo Occitanie dispose de stations de mesure dans l'ensemble de la région. Dans l'agglomération toulousaine, les stations de captage de la pollution routière, qui sont placées selon des critères stricts fixés par l'Union européenne, sont au nombre de quatre. Les données sont ensuite extrapolées par des modèles informatiques pour obtenir des estimations localisées de la pollution atmosphérique et des prévisions. Ces mesures montrent notamment à quel point la pollution atmosphérique n'est pas uniforme dans le temps ou l'espace. On observe donc des concentrations sur les axes routiers très empruntés ou aux abords des ronds-points, des feux rouges ou des zones très congestionnées. On relève également des pics de pollution en début ou en fin de journée - avec un creux pendant la nuit -

ou certains jours de l'année, qui combinent intensité du trafic routier et certaines conditions climatiques, par exemple les jours de Noël ou de lancement des soldes d'hiver.

Cette situation a soulevé plusieurs réactions du public. D'abord, il peut paraître surprenant d'obtenir des mesures aussi précises à partir d'un faible nombre de stations, alors qu'il apparaît justement que les polluants montrent une grande variabilité dans le temps et l'espace. Les seuils à ne pas dépasser sur le territoire de la métropole sont fixés en moyenne. Par exemple, la moyenne du taux d'ozone est calculée quotidiennement sur une période de 8h et celle du NO₂ et des particules fines est prise sur l'année. Ainsi, quelle est la valeur des seuils réglementaires calculés sur la base d'une moyenne annuelle face à la variabilité dans le temps et dans l'espace des pollutions ? Quid de la santé des populations qui habitent ou fréquentent des zones régulièrement très au-dessus des seuils autorisés ?

Certains participants ont débattu de la pertinence des seuils fixés par la France et par l'Union européenne par rapport aux seuils conseillés par l'OMS, mais cette controverse, très technique, a tourné court. Il n'en demeure pas moins que la pertinence du niveau des seuils pour la plupart des polluants est de plus en plus souvent remise en cause par les études scientifiques.

Abordant la question des particules fines, une participante a évoqué un projet de recherche local en cours, mené par des physiciens qui utilisent des écorces de platanes placées en de nombreux lieux. Ce projet vise à mesurer les taux d'exposition aux particules ultrafines, encore mal

connues, difficiles à appréhender et donc peu prises en compte par les politiques publiques contre la pollution. En effet, les particules fines, considérées comme des polluants, font l'objet d'une réglementation. On mesure ainsi le poids en microgrammes par mètres cube d'air des particules de moins de dix micromètres (PM10), mais la réglementation ne prend pas en compte la nature des différentes particules et leur dangerosité variable. Par ailleurs, le niveau de dangerosité des particules ne dépend pas que de leur poids, mais aussi de leur nombre ou de leur propension à s'aggraver à d'autres ; les plus légères et les plus petites peuvent ainsi être les plus dangereuses.

POUR UNE ACTION TRANSVERSALE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE ?

De nombreuses pistes de solutions ont été évoquées par les participants au débat, allant de l'urbanisme à la réglementation routière en passant par la communication.

Un premier registre de solutions vise donc à limiter la sur-exposition des populations à la pollution en instaurant par exemple des zones tampons entre les axes routiers les plus empruntés

et les bâtiments ou en systématisant l'implantation d'écrans de végétation entre la voie et les bâtiments pour absorber et détourner une partie de la pollution. À ce titre, il a été fait mention du plan local d'urbanisme (PLUi-H) pour rappeler que celui-ci prévoyait déjà des restrictions en ce sens concernant les bâtiments destinés à l'accueil de populations sensibles (enfants, personnes âgées) qui doivent être conçus pour être les plus hermétiques possible.

D'autres participants ont mentionné le projet à l'étude de zone à faible émission (ZFE), porté par l'Ademe et Toulouse Métropole, qui vise à limiter l'accès à certains secteurs de la ville pour les véhicules jugés polluants ou la limitation de la vitesse à 80 km/h sur certains axes. Les deux mesures ont été accueillies avec des réserves par le public. En effet, l'efficacité de la ZFE dépendra surtout des critères choisis pour classer les véhicules, dont la rigueur déterminera *in fine* le volume effectif de véhicules



en moins sur la route. La mise en place de critères pour la ZFE pose aussi la question de la fiabilité des données : peut-on encore prendre pour argent comptant les performances affichées par les constructeurs après le *diesel gate* ? Concernant la diminution de la vitesse de 90 à 80 km/h, elle a un effet direct marginal sur les émissions. Avec un volume de véhicules et un nombre de kilomètres parcourus constants, seules les mesures visant à fluidifier le trafic en limitant les effets accordéon permettraient de diminuer les émissions puisque c'est entre 0 et 40 km/h qu'une voiture pollue le plus. De plus, il faut noter que les véhicules neufs sont de plus en plus lourds, ce qui annule en partie les progrès fait en matière de motorisation. Faudrait-il prendre en compte le poids des véhicules dans les critères de la ZFE ?

Une dernière série de propositions portait sur la sensibilisation des populations à ce problème de santé publique, certains participants proposant même de « *prévenir*

les joggeurs du bord du canal qu'ils sont en train de se rendre malades » ou de « *dire aux gens qu'ils sont en train de tuer leurs enfants* ». Pour certains, la gravité de la situation est telle qu'en informer les gens peut suffire à provoquer une prise de conscience de la population. Partant de ce postulat, l'observatoire Atmo Occitanie a d'ailleurs lancé une opération de sensibilisation sur ces questions auprès des publics scolaires. À rebours, d'autres participants considèrent que si la majorité des habitants sont conscients que l'air est pollué, leurs attitudes sont très différentes face à ce constat : elles oscillent entre sentiment d'incapacité et résistance plus ou moins légitime à changer d'habitudes en matière de mobilité. À titre d'exemple, un participant témoignait ainsi que la faculté de médecine, pourtant très au fait du problème de santé publique que représente la pollution atmosphérique, est aussi « *celle qui traîne le plus les pieds* » dans le cadre des opérations d'aménagement en faveur du vélo sur le campus de Rangueil.

LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION EST-ELLE COMPATIBLE AVEC LA DÉMOCRATIE (LOCALE) ?

Seul un changement profond des habitudes en matière de mobilité peut en effet permettre de diminuer la pollution atmosphérique à Toulouse. On se heurte alors à la question de l'inertie des modes de vie et des contraintes imposées par une morphologie urbaine peu dense, héritée de plusieurs décennies de choix urbanistiques. Dans la mesure où les alternatives à la voiture sont pour l'instant très insuffisantes, un changement des mobilités sous la contrainte serait nécessairement désagréable et probablement mal vécu par une majorité des habitants de l'agglomération toulousaine.

Par ailleurs, la limitation des possibilités offertes à la voiture pénalisera lourdement ceux qui ont fait le choix, ou se sont retrouvés financièrement contraints, d'aller habiter à la périphérie, dans des zones où aucune alternative à la voiture n'existe.

Il y a donc une tension évidente entre nécessité d'agir et difficulté à faire évoluer les modes de vie des Toulousains. Quel est notre seuil de tolérance à la pollution ? À partir de combien de morts par an les habitants de l'agglomération accepteront-ils d'abandonner leur voiture ? Quand on considère le niveau

d'acceptation des contraintes liées à la prévention d'autres types de risques beaucoup moins meurtriers mais plus médiatiques (les inondations, le terrorisme, les questions sanitaires...), plusieurs participants ont remarqué que ce n'est pas forcément qu'une question de chiffre ou de rationalité : en misant sur une communication adaptée, il serait sans doute possible de faire accepter une limitation des libertés individuelles liées à la voiture au profit de l'intérêt collectif.

C'est précisément le rôle de la puissance publique de faire passer l'intérêt collectif devant les intérêts particuliers, mais paradoxalement, les élus ne semblent pas disposer de toutes les cartes pour faire évoluer la situation. Il faudrait déjà qu'ils puissent disposer d'un outil d'analyse « au fil de l'eau » des mobilités, alors que la majorité des données actuelles vient d'une enquête des ménages qui date déjà de 2013. Par ailleurs, l'un des élus métropolitains participant au débat a souligné combien il est difficile de traiter une question aussi transversale dans une administration dont les compétences sont compartimentées en silo, mais également partagées avec d'autres acteurs comme Tisséo, la SNCF ou la région Occitanie. De plus, les élus locaux, mandatés pour six ans sur un périmètre communal, sont dans un système de contraintes peu favorable à



prendre à bras le corps un problème qui dépasse les limites administratives et qui s'inscrit sur le temps long. Avec 69 % d'automobilistes dans l'agglomération*, des mesures visant à réduire l'usage de la voiture représentent un risque politique certain. Pour une action vraiment efficace, des participants se sont demandé s'il fallait confier la prise en charge de la pollution atmosphérique à une autorité technique qui n'ait pas de compte à rendre directement aux habitants, et si oui laquelle ? Face à la difficulté de la démocratie représentative à s'attaquer à des problèmes environnementaux majeurs, plusieurs ont ainsi anticipé et redouté l'émergence d'une forme de « dictature verte » et d'un futur plus coercitif imposé par l'urgence d'agir.

LE PROBLÈME DE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE EST UN PROBLÈME DE TRAFIC AUTOMOBILE

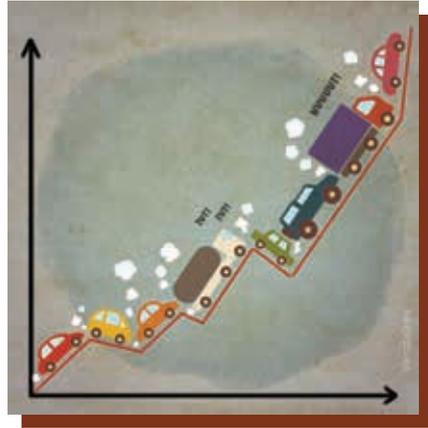
Quel que soit l'intérêt des autres solutions évoquées précédemment, il semble au terme du débat que toute action visant à combattre la pollution atmosphérique à Toulouse ne peut être prise au sérieux que si elle vise une réduction du trafic automobile.

Plusieurs pistes évoquées en ce sens ont fait débat : la possibilité que tout ou partie de la taxation sur le carburant soit reversée localement pour contribuer au financement des dispositions visant à améliorer les autres mobilités ; le recours au péage urbain, efficace, mais qui sanctionne les usagers de la ville

qui n'ont pas les moyens de se loger à proximité des transports ; les solutions purement techniques (filtres ou voitures électriques) partiellement efficaces et trop coûteuses pour concerner l'ensemble des usagers du parc automobile.

Si seule une réduction du volume de véhicules en circulation peut permettre de faire baisser la pollution, il faut pouvoir proposer des alternatives aux habitants. Le PDU prévoit une large palette de mesures en faveur des modes alternatifs et des transports en commun, mais leurs effets ne semblent ni assez rapides ni assez importants pour inverser l'augmentation du trafic. La troisième ligne de métro par exemple, projet central du PDU, n'entrera pas en fonction avant plusieurs années et ne concerne qu'une portion de l'agglomération. De plus, dans une agglomération peu dense, les infrastructures lourdes doivent être accompagnées de solutions efficaces pour le dernier kilomètre qui trop souvent justifie à lui seul l'usage de la voiture.

Les participants au débat – y compris les automobilistes – en ont unanimement appelé à des moyens plus importants en faveur des mobilités actives (marche, vélo) ou de l'électro-mobilité (trottinettes, vélos et autres véhicules électriques légers) qui suppose de revoir le code de la route et d'aménagement des voies dédiées pour éviter les conflits d'usage entre ces nouveaux modes de transport et les piétons. Ils ont aussi appelé à des mesures favorisant la non-mobilité (télétravail, commerces et services de proximité). Il est apparu au final que dans une agglomération où près de la moitié des trajets effectués font moins de trois kilomètres, le potentiel pour « libérer les



automobilistes de leur voiture » est très important. Le maillage de l'agglomération par des infrastructures sécurisantes pour les vélos et les nouvelles mobilités est donc essentiel. Le développement de centralités dynamiques, entourées d'un habitat relativement dense et bien reliées entre elles par des transports en commun cadencés, pourra aussi contribuer à diminuer l'usage de la voiture individuelle.

Si elle ne parvient pas à endiguer la croissance du trafic automobile malgré une population en augmentation, et de ce fait « vouée à l'asphyxie », la métropole toulousaine pourrait rapidement regretter d'être une des agglomérations les plus attractives de France.

** Il s'agit de la part modale moyenne de la voiture sur le total des trajets effectués. Si on prend en compte les utilisateurs occasionnels, les automobilistes sont probablement encore plus nombreux.*



CODEV

Conseil de développement
TOULOUSE MÉTROPOLE

Arche Marengo B323
1, allée Jacques Chaban-Delmas
31500 Toulouse
Tél. 05 31 22 92 13

Rédaction | **Codev**

Maquette | **Studio Pastre** | Illustrations | **Veroborev**

Impression | **Imprimerie Ménard**

Le Codev Toulouse Métropole
est une instance transversale
et pluridisciplinaire, un lieu d'expertise citoyenne :
par ses travaux et ses débats, il contribue
à la réflexion des élus sur les politiques
et les projets métropolitains.

Force de proposition auprès de Toulouse Métropole,
il contribue également au débat public.

Retrouvez nos publications sur :

www.codev-toulouse.org

