

Toulouse Métropole en 40 questions

PUBLICATION ANNIVERSAIRE
DES 10 ANS DU CODEV





Le Codev est une assemblée consultative composée exclusivement de bénévoles ; il s'attache, dans sa représentation, à prendre en compte la diversité des forces vives de la Métropole.

C'est une assemblée indépendante et libre de son expression, à l'écoute des citoyens, qui mobilise l'expertise de ses membres pour contribuer à éclairer l'action publique par la production de rapports et d'avis.

L'activité du Codev s'organise autour de **Groupes de Travail** sur des sujets divers. Il endosse aussi l'**Animation du débat public** avec l'organisation d'événements ouverts au grand public. Le Codev propose enfin des **Expérimentations participatives** qui permettent de déployer des démarches innovantes.

Édito



Jean-Luc MOUDENC
Maire de Toulouse
Président de Toulouse Métropole

Depuis 10 ans, notre territoire toulousain a connu un formidable essor. Toulouse et ses environs attirent les talents et créent de la richesse. Nous nous attelons aussi à être des moteurs et des relais pour toute notre aire d'attraction, du monde rural aux villes moyennes.

Ce succès n'exonère pas de prendre du recul et de questionner le fonctionnement de notre territoire. Bien au contraire ! La tenue de controverses apaisées sur les politiques locales est un signe de maturité de notre territoire. Le Conseil de développement est le meilleur exemple de cette appropriation, libre mais seraine, du fonctionnement des institutions locales par la société civile.

Le Codev souffle dix bougies sous le signe d'une activité éclairante : pour défricher des thèmes, pour apporter un regard nouveau sur les grands enjeux de notre métropole, cette institution relativement jeune a rapidement été au rendez-vous.

“

Alors que la discussion publique prend souvent la forme de l'invective, le Codev donne l'exemple d'un débat de fond apaisé. Les enjeux de notre époque sont trop graves pour qu'on les livre en pâture à la démagogie. La diversité d'opinions, quand elle s'exprime dans un esprit constructif, porte des fruits et inspire tout un territoire. C'est la grande leçon que nous enseigne le Codev ; prenons-en de la graine !

Avant-propos



Par Marie-Christine Jaillet

Présidente du Codev Toulouse Métropole

10 ans d'âge...

L'âge "de raison" pour un Codev créé en 2013 afin d'accompagner ce qui était alors la toute jeune communauté urbaine de Toulouse, devenue depuis, par la grâce de la loi Maptam, une des métropoles françaises. Il a remplacé un Conseil de Développement qui embrassait alors un territoire plus vaste, mais qui, pour cette raison, avait semblé plus à distance des préoccupations d'une intercommunalité toulousaine en passe de se renforcer. Voulu par Pierre Cohen, ce nouveau Codev a été adopté par Jean-Luc Moudenc qui l'a conforté, par les saisines qu'il lui a adressées et par les moyens qu'il a mis à sa disposition.

10 ans donc d'une activité intense et qui, peu à peu, a permis de surmonter la réserve, voire la méfiance - « mais à quoi peut donc bien servir un Codev ? » -, dont il a pu être l'objet à ses débuts, pour parvenir à établir des rapports plus confiants avec les élus et les services de la mé-

tropole. Confiance gagnée à la sueur des neurones de ses membres. Car, ce qui fait la force d'un Codev, c'est avant tout l'implication bénévole de ses membres, le temps et l'énergie qu'ils lui consacrent, au service du bien commun, en se gardant d'y défendre des intérêts particuliers.

Les analyses et les propositions formulées par le Codev Toulouse Métropole s'enracinent dans le terreau des diverses expertises qu'il recèle : professionnelles, associatives, usagères, universitaires, citoyennes. Elles s'appuient également sur les débats que ses réflexions suscitent, en interne, comme dans les diverses scènes publiques auxquelles il participe, ou qu'il anime. Participer à un Conseil de développement, c'est accepter cette maïeutique singulière de la « dispute », au sens originel du terme, respectueuse des points de vue de chacun.e et de ce qui, au final, ressort de leur confrontation.

Pendant ces 10 ans, « de l'eau est passée sous les ponts métropolitains ! ». Aussi, avant d'affronter les temps incertains qui nous attendent et d'apporter notre pierre à la refondation de « la fabrique urbaine », il nous a paru utile de nous arrêter pour nous retourner sur ces 10 années, parcourir les pages que nous avons écrites, les comptes rendus des débats que nous avons alimentés, afin d'en proposer, non pas une synthèse, ni même les meilleures pages, mais une sorte de "visite guidée".

Nous avons travaillé à cette réalisation avec Pierre Lépagnot - qu'il en soit ici remercié - pour livrer à votre sagacité ce petit ouvrage. Ce n'est donc ni un « best of », ni un « reader digest », mais une invitation à découvrir ce que furent nos préoccupations, nos propositions, nos alertes... en espérant que cette promenade éveillera votre curiosité et vous donnera l'envie d'en savoir plus (les différents livrets et contributions du Codev sont accessibles sur son site : codev-toulouse.org) et qui sait de nous rejoindre !

En effet, nous aurons besoin d'être nombreux ces dix prochaines années pour mieux appréhender et comprendre ce qui nous arrive tant ce monde a changé : impossible désormais de contester la réalité du réchauffement climatique et ses désastres perceptibles « à hauteur d'homme », qu'il s'agisse des épisodes caniculaires, des sécheresses, des inondations ou encore des incendies ; tout aussi impossible de ne pas tenir compte des conséquences de la

pandémie due au Covid-19 qui a bousculé nos modes de vie et les politiques publiques ; difficile d'ignorer le retour de la guerre aux portes de l'Europe, ou encore la fragilisation des régimes démocratiques illustrée en France par le mouvement des gilets jaunes, la désaffection des urnes ; et tout aussi difficile de passer sous silence l'aggravation des inégalités sociales.

Ces chocs que nos sociétés ont subis sont venus remettre en question nos manières de penser et de faire. Ce qui nous attend dans les années à venir peut donner le vertige. Car, il s'agit bel et bien de reconsidérer notre modèle de développement pour que la planète reste vivable et nos villes habitables. Il nous faut non seulement lutter contre le réchauffement climatique, mais opter aussi pour la sobriété, le respect des écosystèmes et de la biodiversité, et ne pas penser que la seule technologie nous sauvera, nous exonérant de devoir changer certaines de nos habitudes et comportements.

Nous ne serons pas de trop pour apporter notre contribution, éclairer un peu mieux nos concitoyens sur ces enjeux sans perdre de vue l'exigence de justice sociale qu'ils expriment fortement ; nous ne serons pas de trop pour nous risquer à esquisser un chemin possible pour opérer les transitions ou bifurcations nécessaires, nous essayer aussi à rendre ce futur désirable.

Prenons le pari qu'à sa manière le Codev Toulouse Métropole sera au rendez-vous !



01 Le meccano Métropole

10

Faire Métropole, mais comment ?

12

Géopolitique de la métropole : Toulouse avec ou contre sa périphérie ?

14

Qui fait quoi pour aménager la Métropole toulousaine ?

16

Compétences et légitimité métropolitaines



02 Terres de Métropole

20

Densité désirable ou étalement inexorable ?

22

Les villes à 1h de Toulouse, quelle(s) destinée(s) ?

24

Cultivons local, de qualité... et mangeons d'ici

26

Toulouse a-t-elle vocation à accueillir « toute la croissance » du monde ?



03 Bien-vivre dans la Métropole

30

Peut-on mesurer le bien-être ?

32

Respirer dans la Métropole, c'est avec modération

34

Où vont les « quartiers » ?

36

Le patrimoine, bien commun ou chasse gardée ?

38

Toulouse, ville (très) chaude



04 Le cœur productif de la Métropole

42

Bienvenue dans le quotidien d'Airbusville

44

Airbus, y a-t-il encore du kérosène dans l'avion ?

46

Faut-il verdier les avions (ou changer d'appareil) ?

48

À Toulouse, l'emploi ESSentiel

50

Marchés publics... accès restreint ?



05 Se parler dans la Métropole

54

Participer, coûte que coûte, avancée ou mirage ?

56

Des Codev qui dialoguent...

58

Peut-on "jouer" sérieusement avec le futur de la planète ?

60

La métropole dans tous ses débats

62

Jeunes : danger ou ressource ?



06 Bouger en Métropole

66

Urbanisme & mobilité : où est passé le U du PDU ?

68

Hacker la participation pour tracer collectivement notre chemin

70

Peut-on remettre Toulouse en selle ?

72

Une métropole bientôt sans voiture ?

74

Pour un transport ferroviaire ambitieux



07 Les ressources de la Métropole

78

Pour une cité internationale des chercheurs

80

Sobre (et producteur) en énergie, on fait comment ?

82

Budget : comprendre les masses, pour ne plus « être à la masse »

84

Eau Toulouuuuse !



08 En conclusion

88

Préparer le monde d'après

90

Ce que vous auriez (aussi) pu lire !

Q1 Le meccano Métropole



- 10** Faire Métropole, mais comment ?
- 12** Géopolitique de la métropole : Toulouse avec ou contre sa périphérie ?
- 14** Qui fait quoi pour aménager la Métropole toulousaine ?
- 16** Compétences et légitimité métropolitaines

Faire Métropole, mais comment ?

Il y a 10 ans, à peine installé et à la veille de la future loi sur les métropoles, le Codev de Toulouse Métropole publiait un premier manifeste.

"Faire Métropole", premiers travaux du conseil de développement, 2014

Dialoguer

Qu'il s'agisse d'échanges institutionnels avec les autres intercommunalités ou de participation citoyenne, le Codev érigeait le dialogue comme un enjeu-clé pour réussir "l'édifice métropolitain" tout juste naissant. Toutes les échelles comptent : de l'ultra local au national et jusqu'à l'international, et bien sûr entre les 37 communes membres.

Souhaitée par le Codev dès ses premiers travaux, la Charte de la participation citoyenne de Toulouse Métropole a été adoptée en 2022.

“ La Métropole doit veiller à construire une image davantage coopérative que compétitive”

“ La culture est une des dimensions essentielles du vivre ensemble”

Vivre ensemble

Développer le sentiment d'appartenance et construire les conditions d'un vivre ensemble apparaissent comme l'autre pivot de la jeune Métropole.

Mais comment faire ?

Le "récit métropolitain" ne s'écrit pas seulement avec la croissance démographique et économique. Il se construit aussi par des lieux et des événements partagés, et plus encore par le "faire en commun", l'implication des habitants dans la fabrique de "leur" cadre de vie.

“

La commande publique peut dynamiser le territoire”

Stimuler

Dès ses débuts, la Métropole poursuit l'ambition d'un développement économique assuré. Mais sur quel modèle ? Toulouse attire les forces vives, depuis des décennies. Les atouts locaux ne manquent pas, mais c'est bien leur mise en mouvement qu'il convient d'orchestrer.

Stratégie d'innovation globale, vision prospective et soutien à l'économie locale tourné vers les "jeunes pousses" doivent constituer les bases de "la Métropole qui s'invente".

“

La Métropole toulousaine, capitale du mieux vivre ? Chiche !”

S'adapter : climat & énergie

Enjeu désormais majeur pour réussir un Plan climat-air-énergie territorial (PCAET) adapté à la métropole toulousaine, un "changement de braquet" pour se déplacer et habiter mieux s'impose.



Géopolitique de la métropole : Toulouse avec ou contre sa périphérie ?

À la veille des élections municipales de 2020, le Codev a posé la question du périmètre de la métropole, à redessiner pour une meilleure coopération.

Café-débat, "Géopolitique de la métropole : Toulouse avec ou contre sa périphérie ?" janvier 2019

L'accès de l'agglomération toulousaine au statut de Métropole, qui s'est traduit par le renforcement de l'intercommunalité, est-il venu accentuer les déséquilibres, existants ou supposés, dans l'aire urbaine et au-delà, dans le Grand bassin toulousain ?

Le périmètre institutionnel de la Métropole manque de cohérence – voire d'ambition – face à la réalité d'une agglomération beaucoup plus étendue. Le territoire impacté par l'hypercroissance se joue des limites administratives. Dès lors, quelle échelle de réflexion, quelle gouvernance promouvoir, et pour quel périmètre : Toulouse Métropole (37 communes), le schéma

de cohérence territoriale (SCoT) de la Grande Agglomération (112 communes) ou plutôt l'aire d'attraction* (plus de 500 communes) ?

À l'échelon de l'intercommunalité métropolitaine (37 communes), la coopération est en marche, mais la marge de progression est grande. Avec un dynamisme qui semble couler de source, aucune culture forte de l'intercommunalité n'a eu à émerger pour porter un projet de développement. Le déséquilibre démographique entre la ville-centre et les communes de périphérie a également joué : gagner les élections à Toulouse c'est remporter le pilotage de la Métropole, sans que des alliances politiques ne soient nécessaires. Dans ce paysage, la "Ville rose" imposerait-elle inexorablement ses vues à ses voisines ? La réalité est plus complexe.

Les négociations entre centre et périphéries progressent. Un chemin commun se bâtit.

“ Il y aurait des gagnants (Toulouse) et des perdants de la métropolisation (les autres communes) ? ”

La Métropole ne pourra évidemment pas se construire au seul bénéfice toulousain, la ville focalisant les investissements privés et publics, ni à ses dépens, les problèmes sociaux et environnementaux liés à la croissance épargnant largement pour le moment les communes périphériques pour se concentrer dans la ville centre.

Au-delà des limites administratives de la Métropole, et alors que les chantiers communs devraient être plus nombreux (mobilités, logement, action sociale, etc.), les relations restent très tendues avec le Conseil Départemental. Tandis qu'avec le Conseil Régional, les échanges, bien qu'apaisés, restent limités. Au sein de la région occitane, du Gers jusqu'à Montpellier, la Métropole a établi des collaborations solides, notamment à travers la mise en place de contrats de réciprocité.

C'est bien dans son rapport à ses membres (à renforcer), aux territoires périphériques (à écrire) et dans ses relations aux autres collectivités territoriales (à tisser), que se construit l'identité de la Métropole.



Qui fait quoi pour aménager la Métropole toulousaine ?

Les communes, les intercommunalités, les instances, agences et établissements, les documents programmatiques comme les outils opérationnels et de pilotage s'enchevêtrent. Le Codev s'est attaché à tout démêler pour donner à comprendre ce qui se cache derrière les acronymes.

"Qui fait quoi pour aménager la Métropole toulousaine ?" 2019

De quelle manière s'articule le PLUi-H avec le SCoT et plus largement l'Inter-SCoT ? Comment va évoluer, dans ce cadre, le PDU ? Comment interagissent les instances de gouvernance que sont le SMEAT et le SMTC, avec les différentes parties prenantes ? Que fait l'EPFL en matière foncière sur le territoire

et comment s'articulent ses missions avec Oppidea et Europolia, les sociétés publiques locales d'aménagement ?

Que sont venues changer les lois Maptam de 2014 et NOTRe de 2015, dans l'édifice institutionnel et le champ décisionnel de chaque collectivité ou EPCI ?

Vous n'avez rien compris ?

Il n'est pas trop tard pour lire et apprécier le fascicule à visée pédagogique édité en 2016 par le Codev. Une nouvelle version sera publiée prochainement, pour prendre en compte les changements et nouveautés survenus !



Compétences et légitimité métropolitaines

Nouvelle venue dans un paysage institutionnel local déjà bien « fourni » en collectivités, la Métropole toulousaine a dû trouver sa place et asseoir sa légitimité. Non sans difficulté.

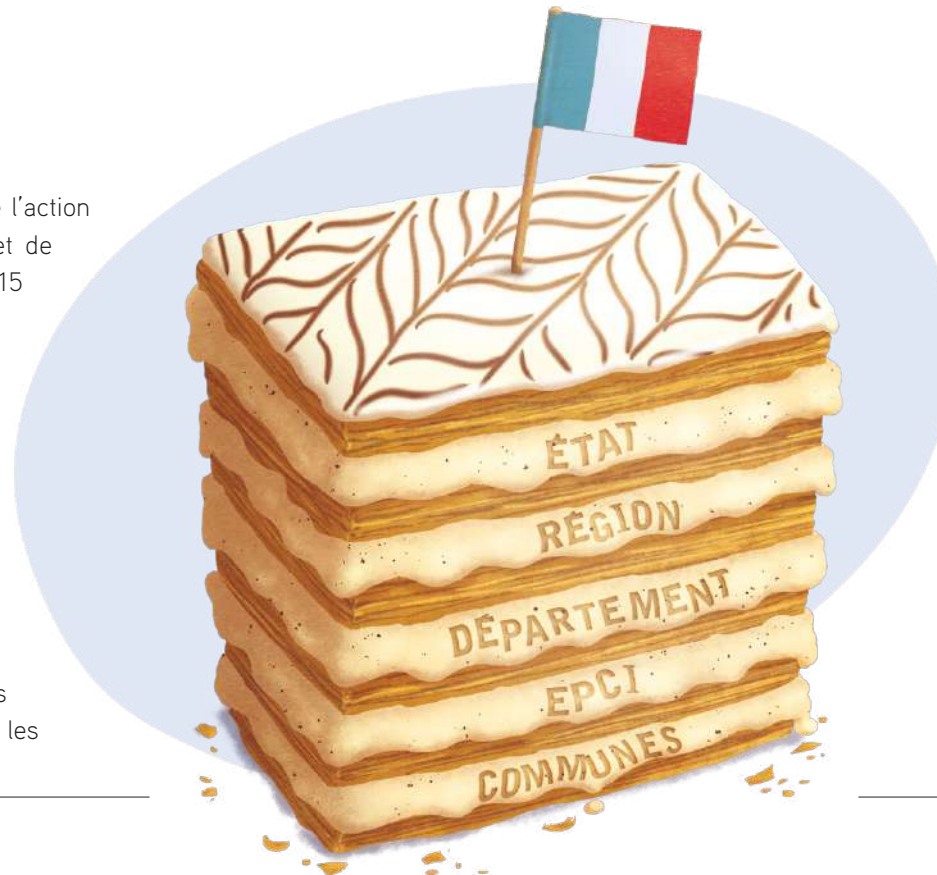
“Les dialogues urbains de la Métropole toulousaine, L'An II de la Métropole” 2016

Ce devait être un big bang. Pourtant, les lois de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Maptam) et de nouvelle organisation de la République (NOTRe) de 2014 et 2015 n'ont pas vraiment bouleversé l'échiquier local. Le Codev a tenté d'y voir clair.

Certes, les métropoles ont vu le jour et leurs pouvoirs sont renforcés : outre la maîtrise des grands projets d'agglomération, elles assurent déjà de nombreuses compétences qui touchent à l'organisation de la vie quotidienne - l'habitat, les transports, l'aménagement, la voirie etc. -. Elles se différencient aussi des autres intercommunalités dans la mesure où elles seules peuvent bénéficier du transfert de compétences départementales et régionales. En pratique, elles ont avant tout “récupéré” quelques-uns des dispositifs de l'action sociale des départements et pris en gestion les

routes départementales de leur territoire. Toulouse Métropole assure aussi la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations (« GEMAPI »). Rien n'a été transféré par la Région (il n'y avait aucune obligation), et seules quelques compétences peuvent être confiées par l'État, notamment en matière de logement. L'ensemble est maigre pour se faire une véritable place, sans être pour autant une collectivité de plein droit (la Métropole lyonnaise est la seule à avoir ce statut en France).

C'est la définition de l'intérêt communautaire qui va déterminer ce qui est mis en commun entre les communes de la métropole.



“ Il y aura un jeu politique de positionnement entre collectivités par rapport à telle ou telle compétence ”

L'affirmation et la personnalisation de chaque métropole est donc avant tout l'affaire des élus locaux et de leur capacité à innover et coopérer, afin de donner de la consistance à la dite métropole. Dans les faits, l'approfondissement de la coopération nécessite un apprentissage et relève du temps long. Par ailleurs, la situation de l'aire urbaine toulousaine est singulière puisque la gouvernance de son cœur est partagée entre trois établissements publics de coopération intercommunale - Toulouse Métropole et les communautés d'agglomération du Sicoval et du Muretain.

“ La loi ouvre des voies réelles de renforcement des métropoles ”

Le temps pourrait cependant faire son œuvre, la loi restant flexible sur la faculté d'adhérer ou non aux propositions d'aménagement des compétences. Dans ce cadre institutionnel, adapter les mécanismes démocratiques, bâtir une gouvernance légitime, trouver le juste équilibre avec les communes ou encore tisser des relations avec l'État et les collectivités territoriales sont des défis toujours d'actualité pour la Métropole toulousaine.

Terres de Métropole



- 20** Densité désirable ou étalement inexorable ?
- 22** Les villes à 1h de Toulouse, quelle(s) destinée(s) ?
- 24** Cultivons local, de qualité... et mangeons d'ici
- 26** Toulouse a-t-elle vocation à accueillir « toute la croissance » du monde ?

Densité désirable ou étalement inexorable ?

La Loi Climat et résilience de 2021 impose de réduire la consommation d'espaces naturels de 50 % en 2030, et d'atteindre "le ZAN" (Zéro artificialisation nette) en 2050.

"Le ZAN, une chance d'améliorer la qualité de vie ?" 2023



Qui aurait l'amabilité de fournir la formule magique d'une croissance urbaine harmonieuse ? Lors de la réalisation de son premier Plan Local d'Urbanisme intercommunal et Habitat (PLUi-H), Toulouse Métropole a défendu une logique de « densification modérée », respectant l'identité des quartiers et des communes.

Dans les faits, on est loin pour le moment d'avoir infléchi la tendance à l'étalement urbain. À l'inertie du processus, difficilement combattu par des élus attentifs aux désirs pavillonnaires de leurs concitoyens-électeurs, s'ajoute la mauvaise presse faite à la densité, accusée de bien des maux.

“ Pour être désirée ou du moins mieux acceptée, la densité doit être associée à des bénéfices ”

Certains exemples locaux de densification jouent un rôle de repoussoir : c'est le cas des quartiers nord de Toulouse et des communes limitrophes. S'ils assument pleinement leur fonction d'accueil des populations, aucun "à-côté" désirable n'est vraiment proposé en matière d'espaces publics, de connexions en transports publics ou de modes doux déployés pour se déplacer.

Dans les faubourgs, des immeubles collectifs souvent hors d'échelle par rapport au tissu pavillonnaire environnant, contribuent à un sentiment de réduction de l'espace public. Seules de grandes opérations publiques, à l'instar de la Cartoucherie, semblent proposer assez "d'aménités" pour séduire.

“ On n'est pas très bons sur les programmes, parce qu'on n'a pas de vision urbanistique à l'échelle de la métropole ”

Densifier l'existant pour éviter l'étalement est-il possible alors que l'agglomération toulousaine fait partie des championnes de France de la périurbanisation et que 600 ha d'espaces naturels ont été consommés hors des périmètres où le SCoT était supposé canaliser l'urbanisation ?

L'injonction du ZAN nécessite de changer de braquet sur le sujet. Bonne nouvelle, peut-être la solution existe-t-elle déjà : le très prisé quartier des Chalets, où alternent maisons de ville et petits collectifs, est le plus densément peuplé de Toulouse, bien plus que le Mirail par exemple. Alors ? Bon modèle d'urbanisation peut-être ? Il reste à voir s'il peut être dupliqué ailleurs, en maintenant un niveau de loyer accessible au plus grand nombre !

Les villes à 1h de Toulouse, quelle(s) destinée(s) ?

Albi attire davantage de touristes japonais que Toulouse...
Oui, les villes moyennes ont aussi des atouts, des avantages et un bel avenir "métropolitain" !

"Les dialogues urbains de la Métropole toulousaine, L'An II de la Métropole" décembre 2016

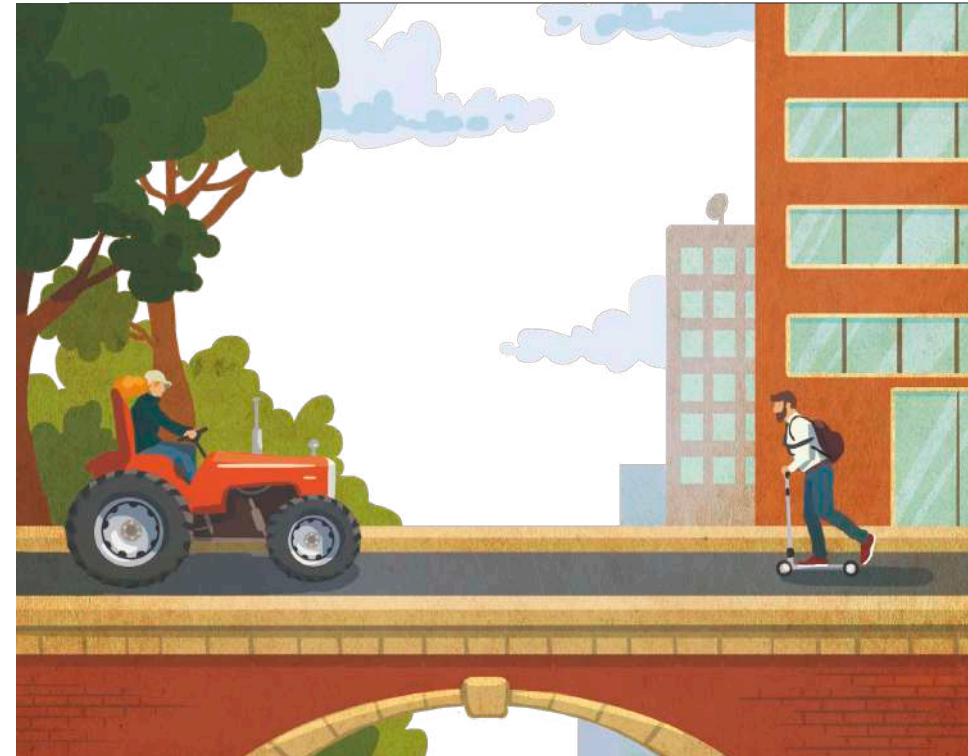
Toulouse serait-elle prédatrice pour son aire d'influence, ou au contraire porte d'entrée vers l'international et génératrice de prospérité ?

Albi, Castres, Montauban, Auch, Carcassonne ou encore Foix et Pamiers : les villes moyennes situées à une heure de Toulouse interagissent avec l'agglomération toulousaine. Mais que faut-il faire pour aboutir à une redistribution plus équilibrée des fruits du développement ? Le Codev a réfléchi à cette dimension majeure du fait métropolitain.

Les complémentarités entre Toulouse et les villes moyennes, déjà réelles, sont amenées à s'intensifier. Comment établir des relations gagnant-gagnant ?

Face au risque de thrombose du cœur de la métropole, l'attractivité de ces villes moyennes proches en fait des maillons importants du développement métropolitain. Alors qu'elles ont en partage une « qualité du cadre de vie », l'implantation d'activités économiques et les emplois qui leur sont liés restent plus aléatoires.

“ La proximité de la métropole n'est pas forcément synonyme de retombées positives et de dynamisme socio-économique ”



Des logiques propres à chaque ville se déploient déjà, en arrière-plan du mouvement général. Si l'aire de Montauban semble amenée à se fondre dans celle de Toulouse, celle d'Albi joue ainsi une partition qui la singularise davantage, tout comme Rodez dont le plus grand éloignement est un atout.

Discuter est une première étape, c'est la mission de « l'association du Dialogue métropolitain de Toulouse » qui établit des projets de coopération entre ces différents pôles urbains. Mais l'absence de véritable coordination pour l'aménagement de cette "plaque métropolitaine" dans son ensemble apparaît comme un risque compte-tenu du rythme

particulièrement soutenu de la croissance et de l'urbanisation. D'autres métropoles ont fait le choix d'un syndicat ou d'un établissement public pour traiter ces questions à l'échelle de la grande région urbaine.

Le renforcement des centralités existantes, comme la mise en place de services et de dessertes performantes (notamment ferroviaires), contribueraient certainement à mieux intégrer ces territoires dans une métropolisation non subie. De la même façon, la poursuite de la déconcentration de certaines formations d'enseignement supérieur, en collaboration avec la Région, contribuerait à tendre vers un meilleur équilibre.



Cultivons local, de qualité... et mangeons d'ici

À l'heure où l'on redécouvre l'importance de pouvoir se nourrir en proximité de son lieu de vie, le Codev s'est penché sur la fonction nourricière des terres métropolitaines, comme sur les manières de structurer la démarche.

Aurons-nous toujours, demain, des carottes des Quinze-sols, des céréales de Candie ou des poireaux de Borde Bio? L'injonction à « consommer moins de terre agricole » fait, comme ailleurs, consensus dans la métropole toulousaine. Sur le papier. Mais, face à la croissance urbaine, comment faire en sorte que l'agriculture soit correctement prise en compte dans le projet métropolitain?

"Pour un nouveau contrat territorial: les territoires fertiles au service du projet métropolitain" mai 2015

“ La fonction nourricière de proximité est mal assurée par les territoires fertiles de la Métropole”

Face à la pression foncière, il est indispensable de classer certains espaces agro-naturels comme inconstructibles pour les protéger sur le long terme. Reste à savoir que faire après. Dès 2012, l'ancêtre du Codev suggérait la création d'une agence pour la protection des espaces agricoles et naturels menacés par l'urbanisation et la spéculation. Une sorte de « Conservatoire » du foncier agricole comme il existe un « Conservatoire du Littoral ». Placée sous la responsabilité politique des élus locaux, cette agence confierait à des tiers (agriculteurs, maraîchers ...) le soin d'exploiter les terres, permettant en particulier à des jeunes qui souhaitent s'installer d'accéder au foncier.

L'attente de qualité alimentaire s'est fortement renforcée. Malheureusement, la production agricole actuelle des territoires métropolitains n'est pas toujours en phase avec les attentes des habitants de la Métropole. Le développement d'une économie agricole de proximité, basée sur les circuits courts en lien avec des « parcs d'activités agricoles » reste à l'état embryonnaire, même si elle progresse. Mais cette conversion du modèle agricole ne peut se faire sans ou contre les agriculteurs actuellement en activité qu'il faut pouvoir accompagner dans cette mutation/adaptation.

Pour faire émerger un véritable « système alimentaire » local, Toulouse Métropole et les collectivités voisines disposent d'un levier efficace: celui de la commande publique, en orientant progressivement les cantines scolaires des 37 communes de la Métropole vers une cuisine bio, saine, régionale et de qualité. Par ailleurs, des contrats de réciprocité avec les territoires plus ruraux, en périphérie de l'agglomération, permettent là aussi d'assurer à leurs producteurs un débouché sécurisé. D'autres acteurs publics et parapublics (collèges, lycées, CHU, CROUS, etc.) pourraient être incités à adopter la même voie.

“ Faire l'effort de se hisser au rang des capitales de la gastronomie”

Aménagement du territoire, santé, environnement, développement économique, politique foncière ... l'alimentation est au croisement de nombreux domaines d'intervention de la Métropole. En se dotant d'un Plan Alimentaire Territorial (PAT) ambitieux, la Métropole peut renouer avec les territoires agricoles de notre région et réinventer son patrimoine agro-gastronomique en lien avec les enjeux de ce siècle.

Toulouse a-t-elle vocation à accueillir « toute la croissance du monde » ?

En 2016, selon l'INSEE, Toulouse "la productive" est la 3^e zone d'emploi de France. Depuis, le succès se poursuit. Au point que la Métropole aurait probablement intérêt à mieux partager cette manne avec ses voisins. Un problème de riche ?



Café-débat, "Toulouse, métropole dynamique : faut-il construire plus dense, plus loin, ou ralentir la croissance ?" avril 2019

L'hyper-attractivité peut avoir des effets pervers : Toulouse en est un bon exemple, avec ses milliers de nouveaux habitants qui arrivent chaque année et qu'il faut loger. Le sentiment de lassitude formulé par certains citoyens devant la multiplication de quartiers neufs sans âme tranche avec la fierté affichée dans les pages de La Dépêche, à chaque fois que les chiffres de l'INSEE officialisent le dynamisme toulousain.

“ Pourquoi chercher à devenir la 3^e métropole de France si on n'arrive déjà pas à s'accommoder des gens qui sont là ? ”

La « ville rose », est-elle une victime involontaire de son succès ? Les effets de cette croissance rapide risquent-ils de tuer la douceur de vivre qui participe de l'attractivité toulousaine ? Est-il souhaitable (nécessaire ?) de ralentir, de mieux contrôler la croissance de l'agglomération ? Les citoyens voudraient que la Métropole assume « ses responsabilités en matière d'accueil des populations, en s'efforçant de minimiser les effets négatifs sur l'environnement et la qualité de vie ».

Mais comment ?

Plutôt que de ralentir l'hyper-croissance toulousaine, certains aimeraient en faire profiter les territoires périphériques et villes alentour. Alors que nombre d'entreprises s'implantent "automatiquement" sur Toulouse, d'autres choix pourraient participer à un développement plus harmonieux.

Mais il n'est pas aisé de dépasser le stade de l'incantation et de vraiment redistribuer la croissance. Il faut pour cela déconcentrer les pôles d'emplois les plus dynamiques vers d'autres secteurs afin d'atténuer la pression sur le cœur de l'agglomération toulousaine. Il faut également développer des offres de formation vers certaines villes moyennes, la présence de diplômés de l'enseignement supérieur étant un élément d'attractivité.

Un dialogue plus soutenu avec la région Occitanie et l'adoption d'un schéma directeur du développement à l'échelle du pôle métropolitain pourraient également contribuer à redistribuer cette dynamique économique.



Bien-vivre dans la Métropole

- 30** Peut-on mesurer le bien-être ?
- 32** Respirer dans la Métropole, c'est avec modération
- 34** Où vont les « quartiers » ?
- 36** Le patrimoine, bien commun ou chasse gardée ?
- 38** Toulouse, ville (très) chaude

Peut-on mesurer le bien-être ?

Oui, c'est possible. Le Codev l'a déjà fait dans deux communes de la Métropole... avant une expérimentation à plus grande échelle ?

"Le bien-être dans la métropole toulousaine – Vers des indicateurs participatifs au service des politiques publiques" juin 2016

« Où vit-on le mieux ? » est devenu un leitmotiv des médias. Le côté tape-à-l'œil de la course au classement que promeut ce type d'enquête ne doit pas effacer l'intérêt de la question. Le vécu comme le ressenti en matière de qualité de vie sont même des sujets sérieux. Surtout si l'on souhaite les prendre en compte dans la définition des politiques publiques.

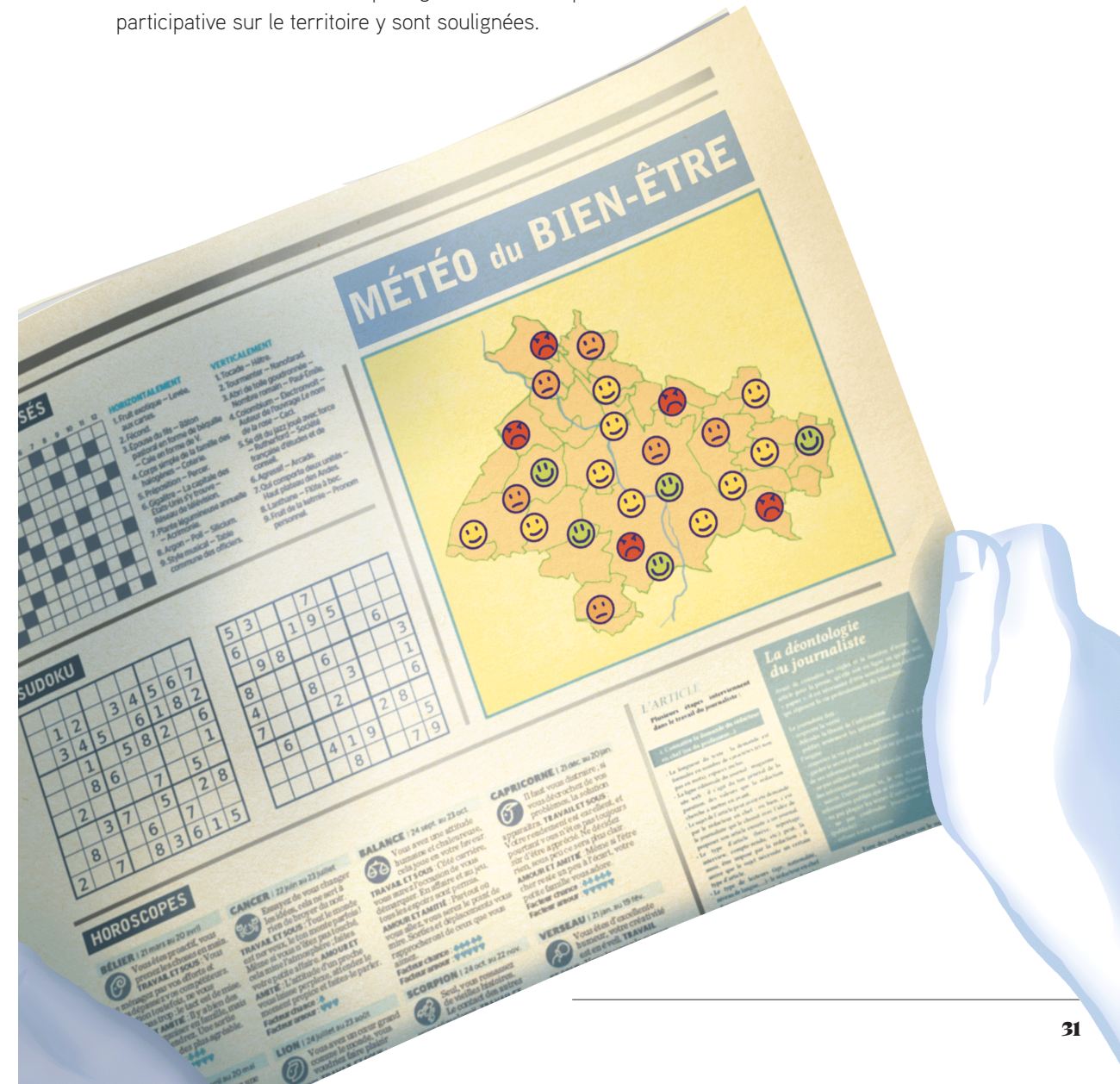
Faire émerger un point de vue toulousain sur la question des indicateurs de bien-être, en se plaçant "à hauteur d'homme", tel a été le fil rouge suivi par le Codev. Lucide sur la complexité du sujet, la démarche n'en a pas moins été ambitieuse puisque le Codev, afin de nourrir ses réflexions, a même interrogé le prix Nobel d'économie Joseph Stiglitz, de passage à Toulouse...

“ À l'image du BNB (Bonheur National Brut) historiquement mesuré au Bouthan, pourrait-on mesurer le Bonheur Toulousain Brut (BTB) ? La question reste ouverte.”

Pour confronter sa réflexion au réel, le Codev s'est attaché à recueillir le point de vue d'habitants de la métropole. L'expérimentation menée à Cugnaux et Villeneuve-Tolosane a duré plusieurs mois, en s'appuyant sur une méthode participative spécifique (SPIRAL). Cette consultation/participation a permis d'indiquer aux élus quels équipements, quels aménagements ou quels dispositifs municipaux étaient les plus "générateurs de bien-être" pour leurs habitants.

Le Codev, dans ses recommandations, appelait les élus à faire vivre cette approche du bien-être à l'échelle de Toulouse Métropole, afin de « passer des indications aux indicateurs ». L'importance de mener de telles expériences à l'échelle locale comme de partager la culture participative sur le territoire y sont soulignées.

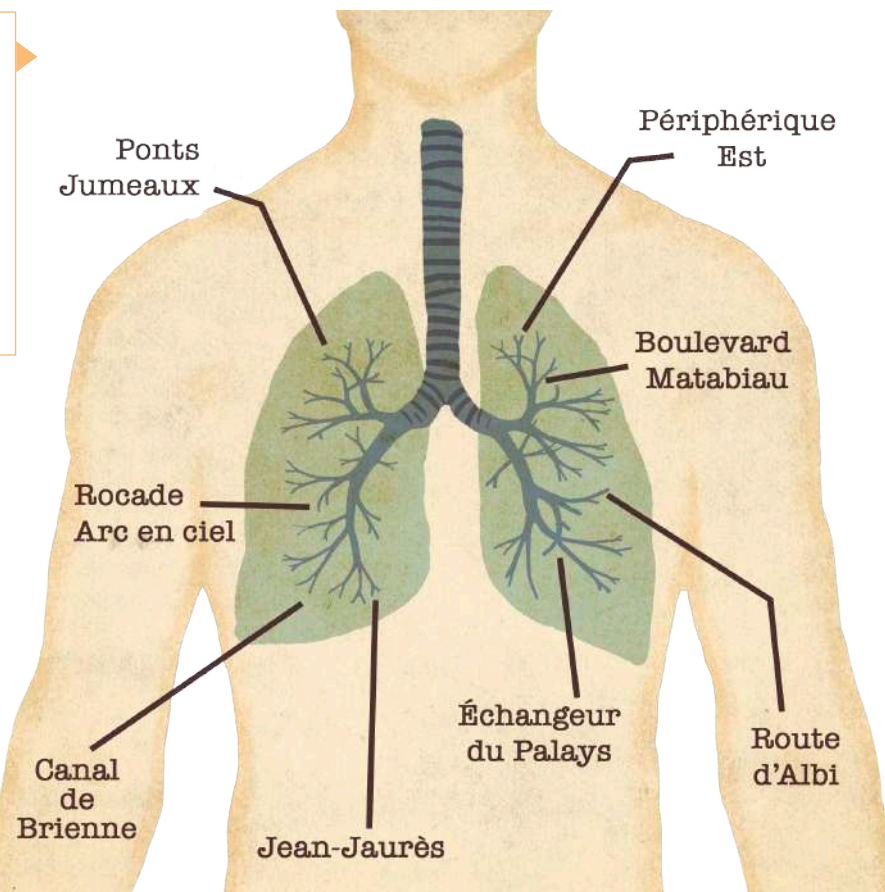
Il formulait également le vœu que soit créé un « Observatoire métropolitain du bien-être ». Un vœu (resté) pieu, pour une ambition légitime : celle de vivifier la démocratie locale et, pourquoi pas... de rendre la ville intelligente plus humaine.



Respirer dans la Métropole, c'est avec modération

La Zone à faible émission doit, à compter de 2023, permettre de réduire les émissions polluantes qui rendent malades les Toulousains.

Contribution du Codev sur la mise en place d'une zone à faible émission, décembre 2019
"Pollution atmosphérique, la métropole dans le brouillard?"
 septembre 2018



Ici, plus d'industries lourdes. Mais de plus en plus de voitures et des NOx à foison. Toulouse fait partie des métropoles françaises où les seuils d'exposition aux polluants atmosphériques autorisés par la loi sont dépassés. Ici, comme dans les autres grandes villes, on tousse, on a les yeux qui piquent... et puis on meurt aussi (environ 9000 décès prématurés par an). Toute l'agglomération est concernée, mais ce sont ceux qui résident le long des grands axes de circulation qui sont les plus touchés.

La ZFE, ou Zone à Faible Émission, est un des dispositifs pour lutter contre la pollution atmosphérique. Sa mise en œuvre, imposée par l'État, s'attache surtout à accélérer le renouvellement du parc automobile en s'appuyant sur les vignettes Crit'Air. Sur un large périmètre, s'étendant jusqu'au périphérique, la ZFE devrait interdire progressivement, en 2023 et en 2024, la circulation des véhicules les plus anciens.

Or, à Toulouse comme ailleurs, le système Crit'Air incarne une sorte de péché originel qui cumule les critiques*. D'abord, parce qu'il rate sa cible, les vignettes ne tenant pas compte du poids du véhicule, de sa cylindrée ou du nombre de kilomètres parcourus: un SUV de 400 chevaux flambant neuf est-il vraiment moins polluant qu'une vieille citadine deux fois plus légère qui sort du garage un week-end sur deux? De plus, il pénalise les plus modestes, les Toulousains plus aisés étant déjà dotés de véhicules récents ou pouvant plus facilement changer de voiture.

Enfin, les aides publiques risquent de générer des effets d'aubaine, là où elles auraient dû être concentrées sur les ménages les plus précaires, pour plus d'équité, ou sur les véhicules gros rouleurs – taxi, logistique, artisans... – pour plus d'efficacité.

À l'inverse, la mise en place de la ZFE peut permettre, sous couvert d'une obligation venant "d'en haut", de sensibiliser la population aux dangers de la pollution – l'endroit le plus pollué de l'agglomération est probablement l'intérieur de votre voiture – ou de suggérer la création de zones à trafic limité sur le modèle de ce qui se fait déjà dans le centre historique, dont l'accès est régulé par des bornes.

“ Pollution atmosphérique, la Métropole dans le brouillard ”

La seule solution viable au problème de la pollution atmosphérique est de faire baisser le volume global de la circulation automobile. Mais que faire, alors que "le tout voiture" reste ancré dans les mœurs toulousaines, comme françaises? La Métropole doit activer tous les leviers en son pouvoir: favoriser le report modal sur la marche, le vélo et les transports en commun, ou réduire les distances parcourues (recours au télétravail, promotion de "la ville au quart d'heure", maîtrise de l'étalement urbain de l'agglomération). Le Plan Mobilités 2030 de Tisséo qui prévoit une augmentation du trafic n'est pas à la hauteur de l'enjeu.

*Les critiques formulées à l'encontre des ZFE ont conduit à différer leur calendrier.

Où vont les « quartiers » ?

La politique de la Ville a plus de 40 ans d'existence. Le Codev s'est penché sur ses effets à Toulouse, en réfléchissant aussi à ses suites.

“Désenclaver la Politique de la ville” 2015 – “Politique de la ville – Cohésion et solidarité des territoires” 2019



Hier « sensibles » ou « en difficulté », aujourd'hui « prioritaires » et « populaires », la mauvaise réputation des « quartiers de la politique de la ville » (QPV) toulousains a la vie dure.

En appelant à désenclaver la politique de la Ville à l'occasion des Assises de 2015, le Codev a souhaité « changer de logiciel » : il s'agissait d'en finir avec un vocabulaire qui les stigmatisait, de les regarder autrement, de reconnaître leur vocation – accueillir les populations les plus précaires, issues pour une large part de l'immigration.

Sans trop se concentrer sur l'amélioration du cadre de vie, mais sans y renoncer pour autant, la politique de la ville doit s'intéresser davantage aux “gens”, à leurs parcours. Elle doit aussi être l'affaire de tous pour rééquilibrer l'offre de logements sociaux bon marché, ce qui suppose la contribution de chaque commune, mais aussi des citoyens par leur capacité à cohabiter.

Il convient simultanément de mieux valoriser ces territoires et ce qu'ils apportent, de sortir les projets et expérimentations de leur seul périmètre pour mieux les inclure dans leur bassin de vie.

“ Permettre de sortir des quartiers si les gens le désirent, tout en leur donnant envie d'y rester ”

La participation des habitants des QPV à la vie démocratique et la vie locale reste un enjeu majeur, comme celui d'évaluer les avancées comme les limites de la politique de la ville, non pas de manière statique, en comparant, sur quelques indicateurs, des états successifs des quartiers, mais de manière dynamique, en prenant en compte les parcours des habitants, les flux d'entrée et de sortie.

Le patrimoine, bien commun ou chasse gardée ?

Alors que Toulouse garde en ligne de mire les “standards” Unesco pour son centre-ville, le Codev souhaite que les citoyens aient aussi « voix au chapitre », l’enjeu du patrimoine dépassant largement les quartiers historiques.

“Patrimoine : bien commun ou chasse gardée ?” juillet 2019

Si l’on voulait être caricatural, on dirait que la brique rose est – avec le Stade – le patrimoine partagé par tout Toulousain qui se respecte. Interroger cet “héritage du père” ouvre un questionnement plus large.

Toulouse regorge de bijoux architecturaux qui ont traversé les siècles. Certains illuminent le centre-ville, quand d’autres, plus discrets, rythment les quartiers et les communes périphériques. Mais pourquoi l’iconique basilique Saint-Sernin serait-elle plus “importante” que les toulousaines, ces maisons typiques dont le nombre a fondu sous la pression immobilière ? L’évidente dimension touristique assignée aux grands monuments – et leur indiscutable

conservation – peut-elle suffire et faire office de politique patrimoniale ? Évidemment non. Les comités de quartiers comme les habitants ont des choses à dire et partager sur le “menu patrimoine” qui constitue leur cadre de vie.

Le constat partagé est que le patrimoine n’est jamais mobilisé globalement à l’échelle du territoire et se résume souvent à ce qui est le plus visible, le bâti, quand les dimensions urbaines, culturelles ou paysagères sont négligées. Des outils de protection patrimoniale bien calibrés sont cependant nécessaires, afin de se prémunir d’un certain “absolutisme” qui prônerait une conservation systématique. Instrument de rayonnement, porteur d’un sen-

“ Une politique patrimoniale nécessite d’être partagée et dotée d’outils pour s’inscrire dans le temps long ”

timent d’appartenance, le patrimoine autorise aussi des usages singuliers ou temporaires, dans le cadre d’un urbanisme de transition. Le patrimoine devient dès lors une ressource, et ce “droit au patrimoine” pour chacun ouvre le champ des possibles...



La Piste des géants, site historique d’où s’envolaient les pionniers de l’Aéropostale, structure le nouveau quartier de Toulouse Aerospace ; les anciennes Halles de GIAT, à la Cartoucherie, sont de leur côté réhabilitées pour en faire un nouveau pôle de centralité et de convivialité. Deux (bons) exemples locaux d’un patrimoine en mouvement.

Toulouse, ville (très) chaude

À Toulouse, les canicules pèsent sur la qualité de vie, accentuées par l'artificialisation des sols et les îlots de chaleur urbains.

"Quels enjeux pour la métropole 2020-2030 ?" septembre 2019



Dans quelques années, le climat andalou sera bien installé à Toulouse et sur toute son aire urbaine. Les vagues de chaleur, déjà récurrentes, vont se généraliser. Comment s'adapter à un tel changement et faire que la ville reste agréable à vivre pour ses habitants, ou tout simplement vivable ?

Lorsque l'on parle d'urbanisation et de hausse de température, les effets de la densité, de l'artificialisation des sols comme de l'organisation spatiale sont primordiaux. Déjà en 2019, le Codev alertait les candidats à l'élection municipale à venir sur l'urgence d'inscrire cet enjeu majeur dans leur programme.

Comment rafraîchir la ville et lutter contre les îlots de chaleur, un enjeu clé pour l'avenir de la Ville rose ?

Le plan climat air énergie territorial (PCAET) doit permettre d'enclencher des actions ambitieuses pour adapter la ville : freiner l'artificialisation et respecter la trame verte et bleue, désimperméabiliser les sols et créer de nouveaux espaces verts, agir sur les matériaux ou la couleur des bâtiments, etc.

Mais adapter les logements et la ville c'est aussi s'interroger sur les fausses bonnes solutions : celle, par exemple, du développement non régulé des systèmes de climatisation, qui apportent un confort thermique, mais participent à réchauffer la rue de plusieurs degrés. Et puis, au-delà du confort des personnes, c'est aussi la viabilité des infrastructures qui est en jeu : dès que les canicules à plus de 40° et les nuits tropicales vont devenir monnaie courante, ce sont les routes, les rails, les transformateurs électriques ou les serveurs informatiques qui pourraient attraper un coup de chaud.

S'il faut adapter la Métropole aux effets du réchauffement climatique, il faut aussi parvenir à ralentir l'emballement climatique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. Sur ce point, le plus gros de l'effort reste à faire : à titre d'exemple, le plan climat prévoit une réduction de 9 % d'ici 2030 des émissions de la Métropole si toutes les mesures prévues sont mises en place d'ici là, très loin de l'objectif nécessaire des -40 %. **Pour se "sauver" collectivement, tous les acteurs du territoire vont devoir se retrousser les manches.**



Le cœur productif de la Métropole

- 42 Bienvenue dans le quotidien d'Airbusville
- 44 Airbus, y a-t-il encore du kérosène dans l'avion ?
- 46 Faut-il verdir les avions ?
- 48 À Toulouse, l'emploi ESSentiel
- 50 Marchés publics... accès restreint ?

Bienvenue dans le quotidien d'Airbusville

Officialisé en 2015, le tracé de la 3^e ligne de métro - initialement baptisée Toulouse Aerospace Express - relie tous les sites aéronautiques. L'évidence.

Café-débat, "Airbus, moteur économique de l'agglomération: y a-t-il encore du kérosène dans l'avion?" mars 2019

L'histoire entre l'avionneur et la ville rose ne date pas d'hier. Une histoire d'amour, évidemment, depuis l'Aérospatiale, puis EADS, avant « Airbus ». Jamais la métropole toulousaine n'aurait acquis un tel rang, une telle prospérité au cours des dernières décennies, sans l'acteur industriel. Mais l'impact territorial d'Airbus sur Toulouse est-il si rose ?



“ Airbus c’est bien, ce sont des emplois... et quelques nuisances ”

Physiquement, Airbus est une ville dans la ville. À l'ouest de Toulouse, les 650 hectares du site industriel accueillent, chaque jour, 45 000 personnes ! Les nuisances générées par les migrations pendulaires autour de cet énorme site industriel sont bien réelles. Airbus en a bien conscience, comme d'autres entreprises du pôle aéronautique, et s'engage sur des projets de fluidification du trafic à travers son Plan de Déplacement Entreprise (PDE). La 3^e ligne de métro, initialement baptisée Toulouse Aerospace Express, permettra de remédier en partie aux difficultés, en desservant la première zone d'emploi de l'agglomération.

Et puisque les commandes d'Airbus assurent à l'avionneur une activité soutenue et que les vols des compagnies low cost se développent, comment articuler l'usage de l'aéroport et l'aspiration légitime des riverains et des habitants impactés par les couloirs aériens à des conditions de vie apaisées ? L'atelier des territoires a réuni l'ensemble des parties prenantes dans l'objectif de parvenir à un pacte respectant leurs intérêts respectifs...

Avec environ 27 000 salariés pour Airbus, auxquels s'ajoutent entre 50 000 et 100 000 emplois en incluant les autres entreprises de l'aéronautique et du spatial à l'échelle de l'agglomération, on comprend mieux ce que pèse "la bête".

“ Un pôle industriel unique au monde ”

Patiemment construit, l'écosystème aéronautique comprenant écoles, laboratoires, mais aussi systémiers ou équipementiers, permet à Airbus de disposer, à sa porte, des compétences dont il a besoin. C'est toute la région ex-Midi-Pyrénées qui en profite : le constructeur européen a dépensé, en 2018, environ 5Mds€ auprès des fournisseurs locaux. D'autres sites en région participent à l'écosystème : l'agglomération tarbaise, Gimont dans le Gers ou encore la mécanique vallée figeacoise...

Toulouse Métropole pourrait-elle subir le « revers de la médaille » d'une mono-industrie si puissante, en cas de défaillance ou de changement de cap délibéré ? Certes, localement, des petits poucets patientent dans l'ombre du géant, mais l'émergence de nouvelles filières n'est « pas assez soutenue » selon certains... Chez Airbus, on dit simplement « qu'avant de penser à diversifier (l'économie), c'est la question du soutien à l'existant qui importe ». Message reçu 5/5 par les élus locaux, dont le soutien est unanime. Toulouse Métropole et l'entreprise ont récemment encore signé un « pacte », visant à maintenir l'attractivité et la pérennité des sites toulousains d'Airbus group et de ses partenaires.

Airbus, y a-t-il encore du kérosène dans l'avion ?

2019 : Airbus annonce la fin de la production de l'A380, le plus gros avion commercial jamais construit.

Café-débat, "Airbus, moteur économique de l'agglomération : y a-t-il encore du kérosène dans l'avion ?" mars 2019

Pourrons-nous voler demain ?

Le pic de production des hydrocarbures, imminent, augure d'une envolée des prix des carburants, kérosène inclus. Comment le transport aérien, principal débouché d'Airbus, va-t-il évoluer alors que le carburant représente 30 % des coûts d'exploitation, et que le modèle du low cost a déjà ébranlé le secteur ?

Autour d'universitaires spécialistes du système productif aéronautique, le Codev a choisi d'inviter les citoyens à un débat sur un sujet longtemps resté tabou à Toulouse, portant sur les vulnérabilités de notre "champion" : Airbus.

Économiquement, aucun signe ne laisse présager d'un quelconque retournement, même après la pandémie du Covid-19 qui a pourtant suscité de nombreuses inquiétudes, et le volume d'activité - forcément record - fait régulièrement la une des journaux... la fierté des Toulousains, tout en suscitant aussi de nombreuses interrogations.

“ L'antienne « les carnets de commandes sont remplis » permet de couper court à tout débat ”

Penser long terme et chercher la technologie de rupture ? L'image de pionnier industriel qui collait à Airbus a cédé le pas à l'image d'une entreprise internationale et rationalisée... Les innovations permettant les économies de consommation sont devenues un pivot important du modèle Airbus. Désormais, on améliore « l'existant » en déclinant l'A320, best-seller du groupe, plutôt que d'imaginer de nouveaux avions (cf. verdir les avions), on se ménage de nouvelles marges (maintenance), on établit une politique de coûts et on externalise au maximum plutôt que d'investir dans des savoir-faire internalisés.

Dans l'aéronautique, la concurrence est rude. En région toulousaine, la sous-traitance d'Airbus prospère autant qu'elle subit ce schéma, en absorbant une politique de chasse au coût drastique. Les effets pervers existent, comme les délocalisations de certains fournisseurs ou la perte de compétences en interne.

“
Le spectre d'un scénario à la Détroit planerait-il sur Toulouse, en cas de difficulté du secteur aéronautique ?”

Dans les faits, l'arrêt du programme de l'A380 a fragilisé certains sous-traitants, mais a peu impacté Airbus. Le gros de la production, moyen-courrier mono-couloir, reste très dynamique. La croissance est telle qu'elle a conduit à l'implantation de chaînes d'assemblage aux États-Unis et en Chine. **L'accès à ces marchés a un prix : Toulouse sortira-t-elle gagnante de cette stratégie d'internationalisation ?**



Faut-il verdir les avions (ou changer d'appareil) ?

2022 : un Airbus a pu voler à 100 % à l'huile de friture. Le carburant durable de demain ?

À Airbusville, une question taraude les esprits : quand disposons-nous d'un avion vert ? Et l'expression même d'avion vert traduit-elle un simple ripolnage ou une vraie technologie de rupture ? Entre la honte de prendre l'avion de certains et l'empreinte carbone, mauvaise, qui colle aux basques du transport aérien, la nécessité d'intégrer l'enjeu écologique à l'équation rattrape le secteur.

Café-débat, "Airbus, moteur économique de l'agglomération : y a-t-il encore du kérosène dans l'avion ?" mars 2019

Café débat, "L'avion vert : greenwashing ou avenir de la filière aéronautique ?" novembre 2021

Esquissé lors d'un premier café-débat, où l'on apprenait, de la bouche d'un chargé de relations publiques du constructeur, qu'un plan Corsia mené par l'Organisation de l'aviation civile internationale allait permettre à Airbus de devenir « neutre », l'enjeu de l'empreinte carbone (et ses conséquences pour la filière) se pose plus crûment aujourd'hui.

“
Les enjeux écologiques vont forcément finir par rattraper le transport aérien... jusqu'à poser la question de l'avenir de l'avion”

L'expression « avion vert » ne veut pas dire grand-chose. Celle de « aviation bas carbone » est plus appropriée et évite le greenwashing. Le Codev a choisi d'éclairer ce sujet en invitant les auteurs du Référentiel aviation et climat de l'Isae-Supéaro à partager leur approche scientifique et argumentée, aux conclusions difficiles à contester... même si on aimerait qu'il en soit autrement.

Dans le meilleur des scénarios envisagés – ruptures technologiques associées à la décarbonation totale de l'aérien – le volume du trafic aérien devrait être divisé de moitié d'ici 30 ans pour respecter une trajectoire de réchauffement de + 1,5 °C du climat global. À moins de considérer que le secteur aérien est exempté de toute contribution à la transition énergétique.

“
Si on suit votre raisonnement, il n'y a qu'à dire que l'on ne doit plus voler pendant 30 ans, à ce compte-là !”

Recours aux biocarburants, électro-carburant, renouvellement des flottes, meilleurs remplissages, problématique court terme – long terme : tout est intégré à l'équation. Mais rien à faire, entre le temps de la R&D, la certification des appareils et le renouvellement des flottes, la trajectoire industrielle ne correspond pas à celle de l'urgence.

La question est bien celle du **chemin (difficile) à prendre pour ré-inventer l'aéronautique, changer de business model et accepter la redéfinition de l'usage de l'avion par chacun.**

Décroissance, rationnement des vols, trafic en accordéon dû à l'instabilité climatique. L'industrie ne s'y prépare pas, et rien ne l'y incite puisque la demande mondiale repart. Le futur de l'avion commercial passera-t-il par la réactivation d'un projet de dirigeable, peu cher à exploiter et à faible impact, plus rapide que le train ou la voiture ?

Le rêve d'Icare est décidément tenace.



À Toulouse, l'emploi ESSentiel

Le Codev a planché sur les politiques de soutien à l'emploi et les gisements existants dans l'agglomération toulousaine, au nombre desquels l'économie sociale et solidaire.

"Emploi, pour une métropole facilitatrice" 2015

"Emploi, renforcer la dynamique partenariale" 2019



Le secteur génère presque autant d'emplois que l'industrie aéronautique en Midi-Pyrénées. Pourtant, l'ESS reste (trop) peu connue.

Avec 31500 emplois sur le territoire de Toulouse Métropole (2012), l'économie sociale et solidaire a en effet un poids important: elle représente 8 % de l'emploi global. Ce sont pour l'essentiel des emplois non délocalisables et à forte utilité sociale, tournés pour beaucoup vers des tâches d'intérêt général.

Les emplois de l'ESS sont surtout issus du secteur non marchand. Près de 80 % sont portés par des associations (7000), mais aussi des entreprises coopératives de plus ou moins grande taille.

“
Économie sociale et solidaire : 4 500 emplois non délocalisables créés en 10 ans”

Le secteur de l'ESS est désormais suivi et soutenu. Une délégation à l'ESS a été créée à Toulouse et à la Métropole rattachée à la direction du développement économique.

L'incubateur d'innovation sociale Première Brique, le parcours ADRESS, une plateforme de financement participatif comme l'implantation du tiers-lieu des Imaginations Fertiles à Toulouse-Bellefontaine sont autant d'initiatives qui aident à l'éclosion de nouveaux projets ESS.

La labellisation "Territoire French Impact" par l'État est également venue donner un support aux actions d'ESS menées sur le territoire de Toulouse Métropole. À ses 37 communes de s'en emparer et de proposer, en concertation avec d'autres collectivités (comme la Région), les dispositifs et les soutiens les plus pertinents.

Marchés publics... accès restreint ?

Dès sa création, le Codev a souhaité que les petites entreprises innovantes du territoire aient accès à la commande publique. Message reçu : en 2014, la Métropole met en œuvre sa Charte des marchés publics.

“Emploi, pour une métropole facilitatrice” 2015 / “Emploi, renforcer la dynamique partenariale” 2019

Qui, mieux qu'un donneur d'ordre public, peut favoriser l'emploi local grâce à ses commandes ? Le levier peut paraître simple. Il ne l'est pas (suffisamment) ! TPE et PME considèrent encore trop souvent la commande publique comme inaccessible. La faute à des dossiers de candidature très lourds, des clauses trop contraignantes, un paiement trop long à venir, etc.

Pour favoriser l'emploi local, Toulouse Métropole a d'abord voté le principe d'un « achat public innovant ». Il a généré un premier appel à idées et la tenue d'une journée d'informations « achat public - PME ».

Dans la foulée, la collectivité s'est dotée d'un véritable « small business act » qui permet d'aller plus loin dans l'orientation de sa commande publique. Le Codev a ainsi, par ses travaux, participé au « changement de braquet » du donneur d'ordre public.

Désormais, **dans le respect du code des marchés, différentes clauses d'insertion ou de création d'emplois locaux sont incluses dans certains marchés métropolitains.**

Une meilleure visibilité de ces marchés tout comme le versement d'avances ont permis aux TPE/PME de répondre. Toulouse Métropole n'est par ailleurs pas seule : d'autres acteurs publics se sont inscrits dans son sillage.

Autre nouveauté : les entreprises de l'économie sociale et solidaire peuvent aussi en être attributaires, notamment grâce à des critères sur la qualité des emplois créés (non délocalisables, laissant la place à la créativité, à l'enrichissement des tâches proposées, non émetteurs de pollution ou de gaz à effet de serre, etc.)

“**Quand la commande publique peut agir comme levier de développement du territoire”**”



Se parler dans la Métropole



- 54** Participer, coûte que coûte, avancée ou mirage ?
- 56** Des Codev qui dialoguent...
- 58** Peut-on "jouer" sérieusement avec le futur de la planète ?
- 60** La métropole dans tous ses débats
- 62** Jeunes : danger ou ressource ?

Participer coûte que coûte, avancée ou mirage ?

L'essentiel, c'est de participer. Encore faut-il savoir comment s'y prendre ! Dès 2014, le Codev appelait de ses vœux la création d'une charte de participation citoyenne à l'échelle métropolitaine.

"Faire Métropole" février 2014 / Conférence: "L'injonction à la participation citoyenne dans les métropoles, entre effervescence (politique) et impuissance (publique)" avec Alain Faure, Sciences Po Grenoble, juillet 2021

Partenaire de la Direction de l'action territoriale et de l'élue chargée de mener à bien ce projet, le Codev a accompagné en 2021 l'élaboration de la **Charte de participation citoyenne Toulouse Métropole**. Si les initiatives favorisant la participation sont nombreuses - consultations, conseils de quartiers, commissions consultatives, budget participatif, enquêtes publiques, etc. - il s'agissait de construire un référentiel commun à l'ensemble des acteurs métropolitains.

Tisser de nouveaux liens de proximité avec les habitants anime aussi bien les communes que la métropole.

En la matière, il faut se garder d'une participation tous azimuts, qui satisfait à l'impératif de communication, mais qui finirait par nourrir les rancœurs.

Il faut aussi privilégier la qualité, d'autant que tous les échelons ne se valent pas dans la mécanique de la prise de décision comme dans le cœur des habitants. Les citoyens s'identifient à celui du quartier et de la commune, mais investissent peu celui de la Métropole, alors qu'il est le plus déterminant, par exemple sur les questions d'urbanisme chères aux habitants.

“

Ce sont les intercommunalités et non les municipalités, qui concentrent les compétences sur lesquelles portent les injonctions à la participation des habitants”

Les démarches de co-construction expérimentées avec les citoyens, par Toulouse Métropole, sont-elles le signe d'un tournant dans la gouvernance métropolitaine ? Pour répondre à la problématique du « faire (mieux) ensemble », il faut innover dans les modes de participation : c'est à cette condition que « les dynamiques émotionnelles de l'engagement » pourront être dépassées.

Le Codev s'y emploie, collectivement.



Des Codev qui dialoguent...

Depuis 2015, la refonte de la “géographie territoriale” a accéléré les rapprochements entre les différents conseils de développement, tant au niveau local que régional et national. Le mouvement, bienvenu, se poursuit.

“Les dialogues urbains de la Métropole”, décembre 2016 / Conférence “ Une région, deux métropoles” avec Philippe Estèbe, Sciences-Po Paris

Lorsqu’il s’agit de défricher les enjeux métropolitains, il faut toujours “regarder autour” mais aussi “faire avec” pour mieux partager et approfondir réflexions et actions. Les évolutions institutionnelles nombreuses des dernières années et l’urgence climatique qui appelle une autre gestion des ressources naturelles partagées n’ont fait qu’encourager cette démarche.

À l’échelle métropolitaine d’abord. Au moment où se structurait la Métropole, le Codev a appelé de ses vœux à multiplier, au niveau communal, les CESEL (Conseil économique social et environnemental local), à l’image de ceux de Blagnac et Balma.

Parallèlement, le Codev a engagé une collaboration fructueuse avec ses instances “sœurs”, les Codev du Muretain et du Sicoval, afin d’avoir une expression et des propositions communes sur les grands enjeux de l’agglomération toulousaine, à l’instar du Plan de déplacements urbains (PDU), de la 3^e ligne de métro ou encore du Schéma de cohérence territorial (SCoT).

À l’échelle régionale ensuite. Le Codev Toulouse Métropole est membre de la coordination régionale de conseils de développement (CRCD). Le rapprochement de l’ex-Midi-Pyrénées et l’ex-Languedoc (2016) a conduit à questionner les relations entre les deux métropoles de



l’Occitanie, Toulouse et Montpellier. Les deux conseils de développement métropolitains ont initié un processus de travail partagé en auditionnant ensemble plusieurs experts*. Un texte commun a ainsi accompagné l’accord-cadre signé par les deux assemblées métropolitaines, début 2016, identifiant des coopérations possibles entre les deux métropoles.

La suite, dans une Occitanie si diverse ?

L’organisation conjointe d’un événement avec le Conseil de développement Montpellier Méditerranée (CoDe3M) sur la complémentarité entre territoires métropolitains, villes moyennes et territoires plus ruraux. Puis un rendez-vous à la rentrée 2023 pour un

premier Campus des Codev occitaniens qui a permis d’identifier des questions communes.

Au plan national enfin. Le Codev de Toulouse Métropole est un membre actif de la coordination nationale des conseils de développement (CNCD), qui réunit 90 conseils de développement de l’Hexagone.

Peut-on “jouer” sérieusement avec le futur de la planète ?

Avec son serious game « 2Tonnes édition Toulouse », le Codev fait jouer pour avancer dans la transition écologique, socle de la loi Climat et résilience de 2021.

Le climat se dérègle et nous avons l'impression d'être impuissants face à la catastrophe. Que faire, à sa petite échelle, afin de réduire son « empreinte carbone » ? Comment être efficace et s'engager dans la transition ? À ces questions angoissantes, le Codev, engagé dans le suivi du plan climat aux côtés des directions de la Métropole, a répondu... par un jeu, ou plus précisément un jeu sérieux, ou serious game, adaptant l'atelier immersif et pédagogique « 2Tonnes » au contexte toulousain.



“

Un “jeu du climat” avé l’accent, pour penser la transition écologique personnelle et collective à mener”

Qu'est-ce que ce fameux 2 tonnes, d'abord ? Il s'agit de la quantité de gaz à effet de serre émise par personne dans un monde qui respecterait les accords de Paris. C'est l'objectif fixé pour ne pas dépasser les + 2 °C de réchauffement, en 2050, sur la planète.

En formant les agents de Toulouse Métropole, des collectivités locales et les élus, et plus largement les citoyens, ce “2Tonnes édition Toulouse” propose à chacun de relever le défi en changeant ses habitudes, pour dessiner un futur vivable.

Alimentation, déplacements, consommation, vacances, type de logement, chauffage : le jeu s'appuie sur le mode de vie des joueurs autour de la table. À chacun “son” score dans 10, 20 ou 30 ans. La partie, qui dure 2 à 3 heures, permet à chacun de se projeter peu à peu en 2050, en intégrant les enjeux de l'agglomération toulousaine à l'équation.

Entre-temps, tout joueur agit (ou non) sur ses habitudes pour baisser son empreinte. Mais les actions individuelles ont leurs limites et les joueurs doivent aussi se mettre d'accord collectivement sur les meilleures politiques publiques à mettre en œuvre. Action individuelle ou collective, plus ou moins simple ou contraignante, logique ou surprenante : l'atelier 2Tonnes propose de réfléchir individuellement et de collaborer. Et grâce à la plateforme interactive proposée, les joueurs peuvent voir l'impact de leurs décisions en temps réel.

Face à un futur incertain, **le collectif devient une vertu : on en aura besoin !** Aujourd'hui, l'empreinte moyenne d'un Français est de 9,5 tonnes...

“

À l'été 2023, le Codev totalisait près de 1 150 participants, dont 105 élus, 235 agents et 810 participants grand public”

La métropole dans tous ses débats

2017 : le Codev lance ses cafés-débats ouverts au grand public, pour échanger en toute liberté sur l'actualité de la Métropole.

"La Métropole dans tous ses débats"
tome I (2018) et tome II (2019)



“

Porter à connaissance l'état d'esprit d'une partie de nos concitoyens auprès des élus et des services, par ces cafés-débats, c'est mieux qu'un simple sondage d'opinion”

Il est toujours bon d'échanger de vive voix, encore plus sur des questions vives à l'agenda de la métropole.

Habitué à proposer des conférences sur des sujets de société, le Codev Toulouse Métropole se lance, fin 2017, dans des cafés-débats. Le format, plus souple et plus "horizontal" qu'une conférence, consiste à tenir des réunions ouvertes dans un lieu public, tous les deux mois environ.

Allait-on assister à des pugilats ou de simples discussions de comptoir ?

À lire les comptes rendus rédigés par le Codev à l'issue de chaque rencontre, la bataille rangée est évitée et les échanges sont de bonne facture ! Experts, associatifs, élus, chercheurs, citoyens : **chacun est le bienvenu et dispose de temps pour développer ses idées**. Un des principes de ces cafés-débats est de faire en sorte que tous les points de vue soient

représentés et puissent s'exprimer : **si tout le monde est d'accord, il n'y a pas de débat !**

Les thèmes choisis par le Codev font souvent controverse à l'échelle de la métropole. Le premier d'entre eux, intitulé « Dans l'ombre de la Tour Occitanie », l'illustre bien : entendre tous les arguments, "pour" et "contre", inciter à la discussion, en évitant les invectives et les critiques de principe.

Les comptes rendus largement diffusés rappellent les propos échangés, sans la prétention d'être exhaustifs sur le thème abordé. **Ils ne sont pas non plus l'expression de la position du Codev, qui s'attache à favoriser la circulation de la parole.**

Les cafés-débats ont l'ambition d'éclairer les esprits. Avec eux, le Codev contribue à sa mission d'animation de la scène démocratique métropolitaine.



Jeunes : danger ou ressource ?

Paru fin 2021, le livre-enquête « *La Fracture* »* s'intéresse à la jeunesse, ses valeurs, ses choix, ses espoirs. Nous aussi !

"Quelle politique métropolitaine pour la jeunesse ?"
juin 2022

« Ils » ou « elles » courent les rues toulousaines. Les connaît-on pour autant, "ces jeunes" ? Alors que la Métropole souhaite mettre en cohérence les actions et mesures qui leur sont destinées, le Codev a répondu à sa demande d'y apporter sa pierre.

Doit-on parler de la jeunesse ou des jeunesses ? La question n'est pas seulement d'ordre sémantique, tant les réalités de vie diffèrent entre 11-16 ans, 16-18 ou 18-25 ans. Pour cette dernière tranche d'âge, les travaux des chercheurs révèlent la fracture existant avec les autres générations qui l'ont précédée. « La » jeunesse apparaît à la fois désenchantée et résiliente, tolérante sur les mœurs comme intransigeante sur le climat. La rudesse du monde impacte, aussi bien les « jeunes en difficulté » que les étudiants en précarité.

“ **Désenclaver la politique de la jeunesse des seuls quartiers de la géographie prioritaire** ”

Alors comment faire, à l'échelle de la métropole ? Arrêter de faire « pour » - surtout si de nombreux dispositifs coexistent déjà... L'idée-force : ne plus les considérer comme un problème à gérer, mais comme une ressource.

Et ne plus se limiter aux quartiers prioritaires. Favoriser leur mobilité partout – en particulier dans les lieux peu ou mal desservis par les transports en commun – ou encore proposer des espaces publics où ils soient les bienvenus. Réellement bienvenus.

“ **Le jeune, acteur voire initiateur de projet, est une ressource et une richesse pour la collectivité** ”

Mettre en place des tiers-lieux dédiés, développer l'intergénérationnel, encourager l'engagement civique, imaginer de nouveaux modes de participation adaptés à leurs pratiques sont autant d'autres pistes à creuser.

Mais pour cela, il faut changer de regard et de comportement, être moins "descendant" dans les rapports entre adultes et jeunes, leur donner les moyens d'agir et de faire « bouger les lignes », au risque d'être bousculés...



Bouger en Métropole

- 66** Urbanisme & mobilité : où est passé le U du PDU ?
- 68** Hacker la participation pour tracer collectivement notre chemin
- 70** Peut-on remettre Toulouse en selle ?
- 72** Une métropole bientôt sans voiture ?
- 74** Pour un transport ferroviaire ambitieux

Urbanisme & mobilité : où est passé le U du PDU ?

En 2016, le Codev prend à bras-le-corps l'enjeu des mobilités et leur place dans l'organisation de la cité et sa qualité de vie.



"Les mobilités au service de la fabrique métropolitaine" 2017

Affirmer qu'il faut articuler urbanisme et transport est une chose, le faire de manière à préserver qualité de vie et attractivité en est une autre.

Comme dans de nombreuses agglomérations en développement, **les habitants de la métropole toulousaine semblent "courir après la ville"**. Partir des enjeux de mobilité pour penser la métropole et son organisation ne pourrait-il pas être plus pertinent ?

Se déplacer peut prendre des formes diamétralement différentes, selon que l'on est "du centre", de la banlieue ou "de la grande périphérie". Métro, bus Linéo, tramway, téléphérique, trains régionaux... dans l'agglomération toulousaine, la multiplication des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle est aujourd'hui indéniable, mais l'autosolisme est tenace. Pour beaucoup, prendre sa voiture reste une nécessité. Par facilité, mais aussi faute d'une alternative en transports en commun, et/ou d'aménagements favorables aux "modes doux", et notamment au vélo.

“

200 personnes utilisent 175 voitures, soit 2 400 m² d'espace au sol, les mêmes personnes rentreraient dans 2 bus, soit 120 m²”

Face à la congestion routière et son cortège de nuisances (pollution, espace urbain monopolisé par les voiries et le stationnement, bruit, etc.), la réponse peut se trouver dans le Plan de Déplacements Urbain, le fameux PDU, programmant dans le temps et l'espace l'organisation des transports. Reste à le « faire coller » à l'urbanisme que l'on promeut et à ne plus produire de nouveaux quartiers sans penser au préalable les mobilités.

Jusqu'où "pousser le bouchon" ? Demander à Tisséo d'embaucher des urbanistes ? Donner les délégations aux mobilités et à l'urbanisme à un(e) seul(e) et unique élu(e) ? Au-delà de la "juste" densité urbaine à trouver, penser les nœuds de l'intermodalité, là où s'opèrent les changements de transports, et leur qualité, peut être un début de réponse.

Hacker la participation pour tracer collectivement notre chemin

En 2021, le Codev organise son premier « hackathon » mêlant des citoyens de tous les horizons.

Hackathon d'une journée, le samedi 29 mai 2021

L'articulation déplacements – transports – urbanisme est centrale, lorsqu'il s'agit d'organiser durablement la ville. Mais imaginer les espaces publics pour y faire cohabiter les usages et mobilités prend souvent des allures de casse-tête. Alimenter les techniciens des services en idées et en expertise d'usage peut les aider à « penser mieux ».

C'est précisément ce qu'a tenté Toulouse Métropole, en s'appuyant sur l'expertise du Codev. Et sur une question si complexe, l'intelligence collective change tout. Collectifs d'habitants et de commerçants, étudiants en génie civil, en urbanisme et en architecture, personnes à mobilité réduite, cyclistes et membres du Codev, répartis en

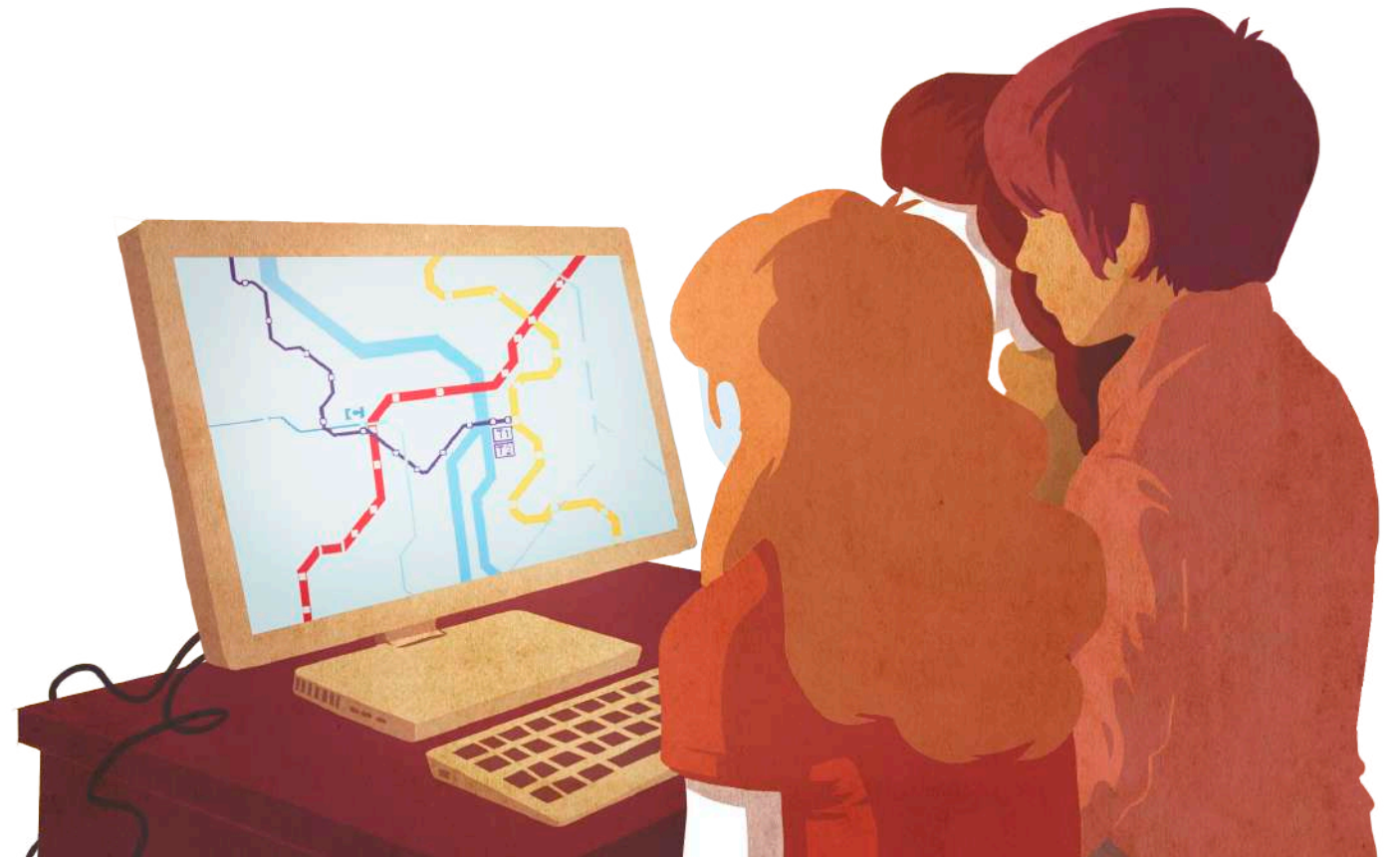
équipes, ont planché sur la continuité cyclable et piétonne entre la place Esquirol et la place Saint-Cyprien alors que la reconfiguration de la rue de Metz se profile...

Le bilan de l'exercice "hackathon" ?

Une diversité d'options mises en œuvre par les participants, entre arbitrage de court terme/ long terme, à faible ou fort impact sur l'existant, à coût modeste ou fort, à déploiement rapide ou plus complexe. Des choix forts ont pu être proposés, sans qu'aucun usage existant ne soit complètement banni. Chaque carrefour, chaque place, chaque trottoir est scruté pour accompagner l'évolution des usages.

Chaque équipe a présenté son projet à un jury d'experts et d'élus. Classés du plus réaliste au plus ambitieux, la richesse de ces projets a montré l'intérêt d'un tel dispositif participatif pour enrichir concrètement les projets d'urbanisme de proximité.

Espérons que cette méthode expérimentée pour gagner encore en proximité (présence de riverains, photos, visite guidée, etc.), appréciée des équipes en lice, des élus et des agents de la Métropole présents, passera peu à peu dans la culture de l'institution.



Peut-on remettre Toulouse en selle ?

Après des décennies de “tout voiture”, la Métropole annonce en 2021 la création d’un Réseau Express Vélo (REV). Mais le dernier coup de pédale est souvent le plus dur.

Épilogue du *Manifeste Faire Métropole*, 2014 / *Vers une métropole plus cyclable: comment remettre du vélo dans la ville?*, 2021 / *Faciliter le REV - Comment réveiller le piéton et le cycliste qui sommeille en chacun de nous?*, 2022



Au début du 20^e siècle, l’agglomération toulousaine comptait une cinquantaine de fabricants de vélo et la petite reine était partout. Aujourd’hui, plus des deux tiers des déplacements se font en voiture, alors même que la moitié d’entre eux sont inférieurs à deux kilomètres. Comment la petite reine peut-elle retrouver sa juste place dans la Ville rose et l’espace métropolitain ? Les Toulousains seraient-ils fainéants ? Ou juste soucieux de leur sécurité lorsqu’ils se déplacent ? Le vélo ne semble pas encore disposer de la place qu’il pourrait revendiquer.

Le Codev anticipe pourtant pour 2050 « l’essor spectaculaire du vélo... avec 70 % des déplacements dans la ville dense et 30 % dans la ville diffuse... grâce à une offre importante sur les différents types de deux roues... Et un vaste programme de pistes cyclables qui a permis de mailler intégralement le territoire ».

En 2017-2018, le travail conjoint mené avec les Codev du Muretain et du Sicoval autour de la 3^e ligne de métro et du projet Mobilités avait déjà soulevé l’importance de la place du vélo pour promouvoir une plus grande qualité de vie. **Le vélo est une solution peu coûteuse face à la congestion routière du cœur de la métropole toulousaine, mais aussi dans les espaces périphériques peu denses** dont la desserte en transport public est difficile à mettre en place.

Le Codev a fait le choix de s’autosaisir du sujet “mobilités actives”. La Webconférence « *Vers une métropole plus cyclable* » de mars 2021 a mis un coup de projecteur sur ce « *mode de déplacement urbain alliant respect de l’environnement, économies de temps et d’argent* », le Codev a rappelé... l’évidence : « *Seul ou combiné à d’autres moyens de transport, et adapté à de nouveaux usages (vélo électrique, vélo pliant, vélo cargo,...), le vélo devient une alternative de plus en plus crédible à la voiture, si bien qu’il est parfois considéré comme le véritable transport urbain du futur.* »

“

Le vélo, véritable transport urbain du futur”

Nous sommes, bien-sûr, encore loin du niveau de pratique de certains pays nordiques. Mais, face aux complexités pratiques et techniques de la réintroduction du vélo dans la ville, le Codev Toulouse Métropole a proposé la lecture du Guide des aménagements cyclables de l’association Paris en Selle, et les explications de son fondateur, Charles Maguin, invité de la webconférence.

Une métropole bientôt sans voiture ?

À Toulouse, en 2017, deux tiers des déplacements se font en voiture. Le Codev a cherché à savoir comment faire autrement.

Café-débat, "Toulouse métropole sans voiture, utopie d'aujourd'hui ou réalité de demain" novembre 2017

Conférence, "Faire face à la congestion dans les métropoles ? De l'intérêt de comprendre les motilités pour faire évoluer les mobilités" avec Vincent Kaufman, École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), avril 2019

Embouteillage, pollution, occupation de l'espace public avec les routes et les parkings, ... L'image de liberté associée hier à la voiture a laissé place à celle des nuisances. *Au point de vouloir s'en séparer ?*

Choisir de se déplacer ou non en voiture dépend d'abord de l'endroit où l'on vit. Le fort étalement urbain ne permet pas aux transports collectifs classiques de desservir tous les territoires de la métropole toulousaine. Tout le monde ne vit pas en centre-ville, nombreux sont ceux qui n'ont pas le choix, le marché immobilier les "poussant" vers la périphérie. L'inertie est aussi culturelle : le modèle de l'habitat pavillonnaire, largement plébiscité, a partie liée avec la voiture.

Afin de réguler son usage, l'urbanisme doit faire plus de place aux transports en commun (coucou la 3^e ligne de métro) et aux modes de déplacement actifs, afin d'ouvrir davantage le panel des solutions efficaces pour se déplacer. Mais aucune solution n'est parfaite : les transports en commun coûtent cher à déployer, quand les modes actifs - vélo, marche, etc. - ne sont pas adaptés à tous.

“ Penser la 1^{re} couronne de Toulouse comme une porte d'entrée, et y faire converger les solutions de transport ”

“

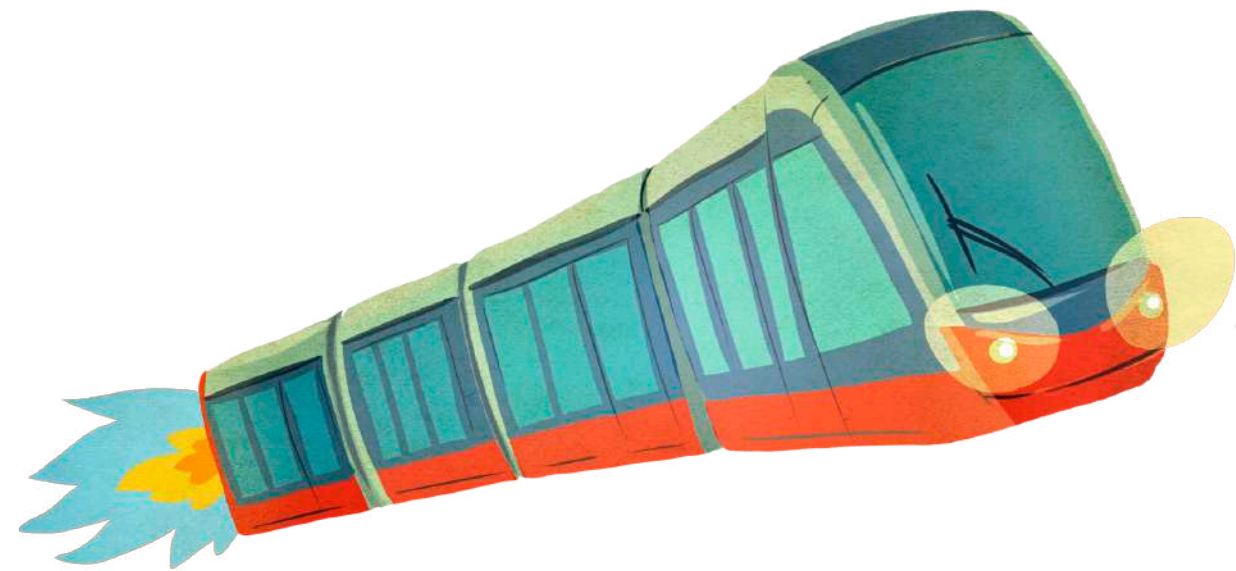
Espérer que chaque citoyen fera un arbitrage au profit de l'intérêt général”

Réduire la congestion automobile, c'est aussi avoir à moins se déplacer. Et pour cela, il faut relocaliser certaines activités au plus près des zones résidentielles, ouvrir des tiers lieux en périphérie, favoriser le télétravail.

Certains pôles multimodaux, à l'interface entre ville dense et périphérie, peuvent également jouer un rôle accru pour regrouper et partager des solutions de mobilité ; il convient également d'étendre le maillage cyclable sur toute l'agglomération.

Partir du besoin de bouger et des capacités de chacun pourrait être une autre façon d'accompagner le changement de pratiques. Raisonner en termes de mobilité, c'est apprécier le "capital mobilité" d'un individu en prenant en compte l'ensemble des critères qui rendent, selon les situations, un acteur potentiellement mobile : ses capacités physiques et cognitives, ses moyens financiers, sa connaissance du territoire et des différents moyens de s'y déplacer, ses envies, ses peurs, ses goûts...

Pour sortir la métropole toulousaine de l'impasse du tout-voiture, un sérieux coup de volant s'impose.



Pour un transport ferroviaire ambitieux

Le Codev a été consulté lors des révisions du SCoT et du PDU, en 2016. Dans son avis sur le projet “Mobilités 2025-2030” de Tisséo-SMTC, il souligne le rôle majeur que pourrait jouer le ferroviaire dans l’agglomération.

Avis conjoint de février 2017, avec les Codev du Muretain et du Sicoval

Que l’on parle de “trains du quotidien”, de RER toulousain ou encore de trains de proximité, la question est sur la table depuis des années. À l’échelle de l’aire urbaine, et plus largement de la grande aire métropolitaine.

Le constat d’une « sous-utilisation de l’étoile ferroviaire toulousaine » interroge, à l’heure où le développe-

ment urbain de la métropole est toujours aussi soutenu. Les trois Codev ont souhaité que **le rôle du train du quotidien dans l’amélioration des mobilités à l’échelle métropolitaine soit sérieusement étudié**. Il s’agissait de lever les doutes sur la faisabilité technique du projet et pour cela d’examiner les différents types d’offres ferroviaires, besoins

en infrastructures, modernisations des gares comme articulations avec les autres moyens de transport. Il s’agissait également de savoir qui fait quoi et comment ? Qui de la Région, de la SNCF ou de Tisséo pouvait mettre ce projet sur de bons rails.

Sans surprise, l’émission des compétences et des responsabilités sur l’enjeu du ferroviaire dessert son déploiement.

C’est pourquoi il est régulièrement proposé aux différentes autorités organisatrices de “se pacser”, afin de gagner en efficacité. Mieux : nombreux sont les acteurs à appeler à la création rapide d’une **autorité administrative unique, organisatrice des mobilités**. Celle-ci pourrait couvrir a minima l’ensemble du périmètre du PDU.

Les trois Codev ont formulé le vœu d’un véritable plan rail métropolitain, notamment au nord et au sud-est, appuyant « la mise en place d’une sorte de “RER”, seul susceptible de répondre aux enjeux démographiques et de mobilité de ces zones aux très fortes pressions urbaines ».



Les ressources de la Métropole



- 78** Pour une cité internationale des chercheurs
- 80** Sobre (et producteur) en énergie, on fait comment ?
- 82** Budget : comprendre les masses, pour ne plus « être à la masse »
- 84** Eau Toulouuuuuse !

Pour une cité internationale des chercheurs

Dès 2010, le Codev relance l'idée d'un lieu d'accueil de penseurs et chercheurs de tous horizons.

2023 : la livraison a lieu !

Travaux du Conseil de développement de la Grande agglomération toulousaine :
 "Les Ensemencements, pour une métropole fertile" 2012 et
 "L'Esprit des saisissements, propositions pour une métropole exemplaire" 2010

Toulouse = Stanford ?

Au début de la décennie précédente, devenir une "ville de la connaissance" agite le microcosme toulousain. L'ambition est en tout cas de s'inscrire dans la logique des travaux de Richard Florida sur l'attractivité : Berlin, Barcelone ou encore Montréal cherchent à favoriser l'effervescence nécessaire au développement de la ville créative et innovante.

Toulouse pourrait-elle avoir, non loin du Quai des savoirs, un lieu du type Villa Médicis à Rome, ou encore Villa Gillet à Lyon ? L'ancêtre du Codev l'avait en tout cas envisagé, dans plusieurs de ses publications !

L'étape décisive a lieu en 2017, avec l'appel à candidatures de l'Université fédérale Toulouse Midi-Pyrénées dans le cadre de l'opération Toulouse Campus.

Le site historique du laboratoire de chimie du Prix Nobel Paul Sabatier (quartier Saint-Michel) sera transformé en un lieu dédié à l'accueil d'étudiants et de scientifiques et ouvert sur la ville.

La « Cité Internationale des chercheurs » réunit 383 logements destinés à l'accueil de court et de long terme, un tiers-lieu, une salle de conférence de 200 places, des espaces de co-travail, un restaurant, un parcours muséal et des services dédiés.



Sobre (et producteur) en énergie, on fait comment ?

À l'heure où le gouvernement annonçait de possibles coupures de courant, le Codev, entouré d'élus, d'énergéticiens et de citoyens, s'est interrogé sur l'enjeu clé de l'énergie à l'échelle de l'agglomération.



Café-débat, "Y aura-t-il de l'électricité à Noël?" 2022

Aurons-nous suffisamment d'énergie pour nous chauffer? Comment économiser, devenir plus sobre? L'hiver 2022 a fait émerger des questions que beaucoup pensaient derrière nous, à commencer par la souveraineté énergétique. Le contexte a rebattu les cartes: gaz russe interdit en Europe, centrales nucléaires en réparation, barrages hydroélectriques impactés par la sécheresse.

Un tel cumul de phénomènes a constitué un cocktail explosif: il a fallu croiser les doigts pour que l'hiver ne soit pas trop rude (ce fut le cas) et sensibiliser à la sobriété.

“

La meilleure énergie? Celle que l'on ne consomme pas...”

Météo de l'électricité, bons réflexes de température à l'intérieur, distribution de chèques énergie ou achats groupés d'énergie ont été déployés. Mais on a aussi envisagé des coupures programmées voire des fermetures de services publics, en cas de besoin. Et à Toulouse, comme partout ailleurs, la précarité énergétique est déjà le quotidien de certains habitants.

Dans le même mouvement, on cherche à électrifier pour décarboner nos usages. Comment résoudre l'équation? En devenant producteur! Dans le cadre de communautés énergétiques (groupement de collectivités et coopératives citoyennes ou d'entreprises), en vue de disposer d'une part d'approvisionnement locale? Dans l'agglomération, la production solaire sur les toits est largement sous-exploitée, tandis que l'implantation de plus grosses installations pose la question des liens de la Métropole avec les territoires ruraux environnants où le foncier est plus disponible.

De grands acteurs peuvent aussi équiper leur parc (roulant ou de logements), qu'il s'agisse de Tisséo ou des bailleurs HLM. Localement, les documents réglementaires d'urbanisme pourraient venir stimuler l'installation de solutions d'énergies renouvelables. Plus largement, la mobilisation des sols, dont les usages sont en concurrence rend nécessaire de réfléchir à leur destination.

“

...ou celle que l'on produit et autoconsomme”

Budget : comprendre les masses, pour ne plus « être à la masse »

À l'occasion de baisses historiques des dotations de l'État affectant la Métropole, le Codev s'est plongé dans les documents budgétaires pour tenter de comprendre les équilibres financiers de la collectivité.

Augmentation des impôts locaux, baisse des dotations de l'État, augmentation de l'endettement : *« Comprendre les évolutions des grandes masses budgétaires de Toulouse Métropole »*, décembre 2019

Les chiffres ne mentent pas, mais, dès lors que l'on parle des finances publiques, ils demandent des explications. Alors que la baisse des dotations de l'État (imposée aux collectivités) affecte Toulouse, le Codev a choisi de mettre les choses à plat sur la période 2014-2018. Objectif : comprendre ce qui se joue quand on parle de budget à l'échelle de la métropole.



« Une analyse pédagogique, « compta pour les nuls » appliquée aux masses budgétaires de la Métropole »

« Baisse des dotations », « maîtrise des dépenses », « marges de manœuvre » : autant d'expressions couramment employées sans connaissance des chiffres qu'elles recouvrent. Entre, budget principal, budgets annexes et budgets autonomes, le Codev a constaté qu'accéder aux infos comptables consolidées ne va pas de soi. Pour bâtir son budget, la Métropole obtient des ressources de l'État (dotations - qui baissent). La collectivité dégage aussi des fonds par son action fiscale (l'impôt - qui, sur la période a augmenté), sa gestion (des économies de fonctionnement) et par ses décisions financières (les emprunts, qui ont augmenté).

Apparemment, comme toutes les autres collectivités, la Métropole a dû contractualiser avec l'État un « pacte budgétaire ». Obtenant des garanties de financement en échange d'une maîtrise de ses dépenses de fonctionnement, la Métropole a pu maintenir ses investissements.

« Sur la période, les « baisses de dotations de l'État » ont été largement compensées par « les augmentations d'impôts locaux » »

Côté « dépenses », l'argent reste le nerf de la guerre, surtout si le planning des investissements prévoit... de construire une 3^e ligne de métro par exemple. Le Codev constate que le programme d'investissement, prévu sur la période (240 M€/an), déjà ambitieux, est susceptible de dévier de la trajectoire initialement fixée.

Alors que la capacité d'investissement de la Métropole (hors emprunt) se situe entre 160 M€ et 180 M€/an, comment faire ? Il est possible de renoncer à certains projets, il est aussi possible d'augmenter les impôts et/ou de recourir à l'emprunt et s'endetter. Une analyse prospective à 10 ans réalisée par un cabinet privé pour le compte de la Métropole, sur la période 2020-2032, conforte les choix envisagés par la majorité : l'endettement augmentera significativement (2,2 milliards d'euros), la maîtrise des dépenses de fonctionnement sera poursuivie (+ 1.2 % /an) et la stabilité fiscale reconduite.

Eau Toulouuuuuse !

Aurons-nous de l'eau demain ? Le Codev s'est intéressé à ce bien commun et aux enjeux qui pèsent sur la ressource.

Régie publique ou délégation au privé : "La gestion de l'eau dans la Métropole coule-t-elle de source ?" Café-débat de janvier 2018 / "La Métropole dans tous ses débats" tome I, 2018

Conférence sur "La gestion de l'eau et de l'assainissement dans la Métropole", le 14 juin 2018

D'ici 30 ans, les prévisions sont formelles : le débit de la Garonne va se réduire de moitié. L'eau potable destinée à la consommation humaine, puisée notamment dans le fleuve, ne devrait cependant pas manquer. En revanche, son coût de production pourrait augmenter si les polluants y sont plus concentrés.

Pour gérer cette ressource sur le long terme, Toulouse Métropole, les services de l'État et les autres collectivités doivent agir de concert. Éviter les gaspillages et sensibiliser les publics à une gestion durable sont des leviers de bon sens pour atténuer les pressions sur la ressource. Mais cela pourrait ne pas suffire.

La question des usages (et de leur impact) va aussi plus clairement se poser. En amont des pollutions, Toulouse Métropole pourrait aussi favoriser une agriculture raisonnée, afin de limiter les molécules nocives issues de l'agriculture intensive. En aval, la valorisation des boues issues des stations d'épuration pourrait être systématisée.

“

**Je préfère une bonne DSP*
à une mauvaise régie”**

Le choix du mode de gestion de l'eau pourrait-il être déterminant ?

Oui et non. En 2018, le mode de gestion de l'ensemble des 37 communes de la Métropole a fait l'objet d'un débat : partisans de la régie publique en direct s'opposaient catégoriquement à ceux de la délégation au secteur privé. À plusieurs reprises, le Codev a fait se rencontrer militants et universitaires, et a sollicité des ingénieurs et gestionnaires publics et privés d'autres métropoles françaises pour un retour d'expérience.

À y regarder de plus près, la nature de l'opérateur – public ou privé – n'est peut-être pas le seul enjeu. Le projet de gestion de l'eau qui fixe les critères dans le temps – tarification, entretien des réseaux, niveaux d'investissement, anticipation des besoins, etc. – est tout aussi important que le choix du mode d'exploitation. C'est bien l'ensemble de ces éléments qui doivent être communiqués et débattus, au-delà des postures idéologiques.

Pour l'eau, il semble que cela ne coule pas encore de source...



En conclusion



88 Préparer le monde d'après

90 Ce que vous auriez (aussi) pu lire !

Préparer le monde d'après

En 2020, la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid19 a remis en question bien des certitudes. Mais le Codev n'avait pas attendu ce cataclysme pour réfléchir à "l'après".

"Quels enjeux pour la métropole ? 2020-2030" septembre 2019

Ce qui paraissait hier impossible est devenu acte de résilience en situation de confinement : adieu la voiture, place au télétravail, fini le bruit et la pollution, place aux balades et aux achats de proximité. Car les séquences de pandémie de 2020 puis 2021 n'ont, bien sûr, pas épargné la métropole toulousaine.

“ Le Codev aura à considérer ce que la situation - crise sanitaire puis économique et sociale - interroge de nos modèles de développement comme de nos pratiques ”

Marie-Christine Jaillet

Au cours de l'année 2020, le Codev (passé en mode confinement) a fait le choix d'interroger des spécialistes sur les effets de cette pandémie et la manière dont elle a fait émerger de nouveaux enjeux ou réactiver des questionnements préexistants. Diffusées sur la chaîne YouTube, ces interviews ont ainsi permis d'évoquer la sécurité alimentaire, les risques naturels, la décroissance ou encore la survie de la « locomotive Airbus ». Plusieurs cafés-débat ("masqués") ont aussi permis d'aborder le devenir économique du territoire et l'invention de nouveaux possibles pour la Ville rose, sans son champion...

Le dérèglement climatique, la crise sanitaire et les différentes crises économiques ont continuellement contribué à interroger l'action publique. Dès 2019, à la veille des élections municipales, le Codev avait souhaité « penser l'après » en invitant les candidats à se projeter avec lui en 2030 : pour une métropole plus accueillante et hospitalière, un modèle d'urbanisation plus efficient, une métropole plus cohésive, plus solidaire, plus résiliente, ... En listant ce qui pourrait être d'ores et déjà mis en œuvre.

Et à chaque fois, le Codev a proposé d'aller « plus loin ». **Chiche !**



Ce que vous auriez (aussi) pu lire !

Sur les 10 dernières années, le Codev de Toulouse Métropole a esquissé, amorcé, engagé ou approfondi de nombreux débats et réflexions. Petit aperçu non exhaustif...



Déjà, avec « Faire Métropole » (2014), le Codev s'interrogeait sur la métropole que nous souhaitions, celle où nous aimerions vivre, aujourd'hui et demain. Une métropole performante, ambitieuse, ouverte à tous, où il ferait bon vivre, où les inégalités seraient réduites... Quadrature du cercle ?

Le débat autour de la **Tour Occitanie** (2017) a souligné que vivre au quotidien dans une métropole en pleine croissance n'est pas toujours "raccord" avec l'image véhiculée à l'extérieur. Celle d'un cadre de vie agréable, où chacun peut profiter pleinement des aménités urbaines. Car oui, précarité et crise du logement sont également bien présentes, au point de poser la question : « **Toulouse est-elle fidèle à sa tradition d'hospitalité ?** » (2015).

C'est pourquoi le Codev a aussi planché sur les **effets de la politique de la ville** (2015, 2017 & 2019), **les nouvelles solidarités qui se tissent** (2019), **la pression foncière et l'accès au logement** (2018) ou encore la mise en œuvre d'une métropole agissante qui « parle » aux citoyens (2019).

Il conviendrait aussi d'évoquer les grands projets structurants, qu'il s'agisse de **la LGV** (2017), du quartier **Grand Matabiau Quai d'Oc** (2015), de la **troisième ligne du métro** (2019), ou encore des **cinq Grands Parcs** (Touch, Margelle, Garonne, Canal, Hers...) (2015) qui vont considérablement changer la physionomie de la métropole. Mais comme pour d'autres métropoles, le temps n'est-il pas venu d'en finir avec la vitesse, l'accélération, pour décélérer et promouvoir une métropole apaisée ? Ne faut-il pas **envisager de ralentir** pour bâtir une **métropole habitable, adaptée au changement climatique, résiliente et partagée ?**

Autant de thèmes, simplement effleurés ici, qui témoignent de la complexité de la trajectoire à dessiner pour faire face aux défis auxquels la métropole toulousaine est confrontée. Mais elle ne manque pas de ressources pour trouver un bon chemin...

Rendez-vous dans 10 ans ?



“ **L'expertise
citoyenne
au service de
la Métropole**

Le Codev contribue au débat public et à la réflexion sur les politiques publiques et les grands projets métropolitains.

”

10 ANS DE CODEV EN 10 CHIFFRES

15 saisines
du Président
de la Métropole

5 autosaisines

29 conférences
et tables-rondes

17 cafés-débats

33 avis & contributions
sur les projets de la
Métropole

220 membres
bénévoles

+ de 1000
personnes sensibilisées
grâce à l'outil 2Tonnes

74 772
téléchargements de
publications sur le site

+ de 10 000
visionnages en replay
des conférences

1 hackathon

Textes : **EXERGUE**

Illustrations : **VeroBorev**

Maquette : **kineka.com**

Impression : **Ménard Impression**

PUBLICATIONS DU CODEV

Disponibles sur demande et en téléchargement
www.codev-toulouse.org

ENVIE DE PARTICIPER ?

Contactez-nous par courriel :
codev@toulouse-metropole.fr



Arche Marengo - 2^e étage
1 allée Jacques Chaban-Delmas
31500 Toulouse
www.codev-toulouse.org

CODEV
Conseil de développement
TOULOUSE MÉTROPOLE