

Avis des 3 CODEV(s) sur le Projet Mobilités 2020/2025/2030, en tant que Personnes Publiques Associées

(Accompagné des 8 Annexes jointes)

1. DES INCOHÉRENCES...

Les 3 CODEV(s), consultés en tant que Personnes Publiques Associées (PPA), répondent à cette consultation, dans les délais impartis (28 Février 2017), afin que leur AVIS MOTIVÉ, avec ses annexes, soit versé au Dossier d'Enquête Publique (DUP).

Ils expriment, cependant, leur désaccord sur le calendrier retenu par le SMTC. Celui-ci ne permet pas aux PPA de fonder leur avis, en prenant toute la mesure des analyses détaillées et des recommandations contenues dans le compte rendu établi par le Président de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) sur le projet de 3ème ligne de métro (ni, a fortiori, de leur mise en œuvre éventuelle). Ce calendrier ne permet pas d'intégrer les réponses que le Maître d'Ouvrage (qui dispose de 3 mois pour les rendre publiques) apportera aux recommandations de la CPDP.

Aussi, **le présent AVIS, sera t'il complété ultérieurement, par un additif explicitant le point de vue des 3 CODEV(s)** sur les décisions finales que prendra le SMTC (Projet de 3ème ligne et Projet Mobilités), en réponse aux recommandations de la CPDP.

Cet AVIS et son additif seront rendus publics et adressés à l'ensemble des Maires de toutes les communes intégrées dans le périmètre du Projet Mobilités 2020/2025/2030, valant révision du PDU 2012/2020, encore en vigueur.

Nous considérons en effet que:

- Le choix implicite d'un modèle de développement, principalement centré sur la ville de Toulouse, dont la 3ème ligne de métro constituerait la colonne vertébrale, plutôt que celui d'un développement plus équilibré, favorisé par une toile des mobilités, à l'échelle d'un territoire élargi intégrant les espaces périurbains, mérite d'être explicité et débattu entre tous les élus du périmètre du PDU. Les élus du SMTC peuvent difficilement assumer, seuls, un Projet Mobilités qui revisite, de fait, la logique du projet territorial tel qu'il a été négocié entre les collectivités composant le SMEAT, lors de l'élaboration du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, actuellement en vigueur.
- L'opportunité n'a pas été saisie pour articuler, dans une même temporalité, l'élaboration du premier PLU intercommunal (Toulouse Métropole), et les mises en révision du PDU et du SCoT sur un même périmètre, pour rendre cohérents Projet de Mobilités et Projet Urbain Métropolitain.

Il est encore temps, pour l'ensemble des collectivités de se saisir de ce débat avant qu'il ne soit tranché, de fait, par l'adoption du Projet Mobilités, dans sa version actuelle.

2. AVIS RESERVÉS DES 3 CODEV(s):

2.1 - À l'issue de la phase de concertation.

Les 3 CODEV(s), saisis par le Président du SMTC à l'été 2015, ont participé très activement aux ateliers de "co-construction" du Projet Mobilités entre Juin 2015 et Octobre 2016. Dans la même période, ils ont travaillé à l'élaboration d'une méthodologie d'évaluation des actions du Projet Mobilités, présentée au SMTC en Juillet 2016 et qui fera l'objet d'une première séance de travail AUAT – SMTC – CODEV(s) le 27 Février 2017.

Jouant le jeu de la "co-construction", les 3 CODEV(s) ont souligné, à plusieurs reprises, les aspects positifs de ces travaux.

De nombreuses contributions écrites ont été adressées au SMTC:

- *Document remis au SMTC suite aux Commissions Partenariales Techniques des 4 et 5 Novembre 2015, "Contribution des 3 CODEV, faisant suite aux Commissions Techniques du 4 & 5 Novembre 2015": Voir Annexe 1, Décembre 2015.*
- *Documents remis au SMTC, le 29 Mars 2016, "Projet Mobilités 2025-2030, Toujours les mêmes enjeux": Voir Annexe 2, Mars 2016.*
- *Conférence de presse commune le 14 Avril 2016: Voir Annexe 3, Avril 2016.*
- *Documents remis au SMTC, le 12 Septembre 2016, "Courrier à Mr le Président du SMTC sur les enseignements à N+3 du PDU 2012": Voir Annexe 4, Septembre 2016.*

Ils ont également pris l'initiative d'une séance de travail, le 5 Octobre 2016, avec les responsables locaux de SNCF Réseaux et SNCF Mobilités, sur les questions liées à l'usage de l'étoile ferroviaire pour dynamiser les "Trains du Quotidien".

La V1 du Projet Mobilités du 19 Octobre 2016 reste très imprécise et incomplète dans la définition des 39 actions. De plus, dans le document soumis aux PPA, le SMTC n'a pas pris en compte les propositions des 3 CODEV(s) qui appellent un arbitrage politique et, en particulier, celles portant sur le "Plan d'Urgence pour les mobilités" et sur la participation des usagers et des habitants aux instances de travail et de décisions autour des pactes urbains.

- *Prise en compte des propositions des 3 CODEV(s) sur les actions du Projet Mobilités: Voir Annexe 5, Février 2017.*

Ces faits motivent notre premier AVIS RESERVÉ.

Les 3 CODEV(s) attendent que l'ensemble de leurs propositions, et en particulier celles de leur "Plan d'Urgence pour les mobilités", fassent l'objet d'une prise de position des élus du SMTC. Ils souhaitent qu'elles soient intégrées, pour la période 2017/2021, dans les actions et le budget du Projet Mobilités.

Comme l'a souligné le Président de la Commission du Débat Public, la mise en œuvre de ce Plan d'Urgence pourrait contribuer à de sensibles et rapides améliorations des Mobilités du Quotidien. Ce Plan d'Urgence ne peut se concevoir sans une approche plus intégrée entre les collectivités locales et les AOT concernées. (*Voir les Annexes.*)

2.2 - A l'issue du Débat Public sur la 3^{ème} ligne.

Les 3 CODEV(s) tirent un bilan très positif du Débat Public organisé par la CPDP. Une telle démarche contribue à renforcer la Démocratie Participative et montre l'intérêt de la mobilisation et de l'expression de l'intelligence collective, indispensable à l'élaboration d'un consensus.

Les 3 CODEV(s) ont retenu plusieurs éléments forts de la lecture du compte rendu du Président de la CPDP, et en particulier:

- La lassitude des citoyens devant les changements de politiques de mobilités à chaque élection.
- La recommandation de ne pas sacrifier les urgences à la réalisation de la 3^{ème} ligne. (Plan d'Urgence des 3 CODEV(s) nécessitant une approche intégrée de tous les modes de déplacements, coopération renforcée vers l'évolution d'une gouvernance unique des AOT).
- La nécessité d'intégrer les mobilités de demain.
- La prise en compte d'un principe "d'égalité des territoires" devant permettre un équilibre du développement entre Toulouse et les autres territoires du PDU.

Les 3 CODEV(s) retiennent également:

- Les quatre recommandations principales du compte rendu de la CPDP et souhaitent que les décideurs y donnent suite:
 1. "Partager le portage politique du projet, le rendre plus lisible"
 2. "Bien articuler les concertations à venir"
 3. "Prolonger la dynamique de participation"
 4. "Libérer les données importantes et étudier les alternatives, à travers la mise en place d'un conseil scientifique"
- Et celle qui proposent que les 3 CODEV jouent un rôle particulier dans la suite du processus, tel que défini dans les pages 104 et 105 du compte rendu de la CPDP:

En attendant, la commission estime que les trois Conseils de développement, dont le rôle et la capacité de compromis ont été remarqués pendant le débat, pourraient être mobilisés, avec les moyens financiers ou humains afférents, pour assurer la transition participative et cela jusqu'à l'enquête publique sur le PDU. Une personnalité indépendante du maître d'ouvrage, issue de ces conseils, pourrait en assurer le pilotage. La diffusion du compte rendu et du bilan du débat, l'accompagnement des étudiants de l'IEP dans la démarche d'évaluation du débat, le pilotage du partenariat nécessaire à l'étude des alternatives, la poursuite de l'atelier cartographique participatif seraient le coeur de sa mission.

C'est pourquoi la commission suggère que la libération des études et l'étude des alternatives soient réalisées, en lien avec les Conseils de développement, sous l'égide d'un conseil scientifique tel qu'évoqué par le maître d'ouvrage dans son dossier initial, sous réserve bien sûr que celui-ci présente les garanties déontologiques et de neutralité qu'on doit attendre d'un tel organisme.

Les Président(e)s des 3 CODEV(s) en acceptent le principe, sous conditions, toutefois que le rôle qui leur serait confié soit compatible avec leurs missions et que soit mis à leur disposition des moyens humains et financiers adaptés, leur permettant de l'assumer.

Le contenu exact et les limites de cette mission doivent être préalablement précisés par le Maître d'Ouvrage s'il donne suite à cette recommandation.

A ce stade et dans l'attente des décisions du SMTC sur les suites à donner, les 3 CODEV(s):

- Prennent acte des premières réactions du Maître d'Ouvrage qui considère que l'opportunité de la 3^{ème} ligne de métro a été actée au cours de ce Débat Public;
- Considèrent que le projet de 3^{ème} ligne ne résoudra pas, même accompagné des autres actions du Projet Mobilités, la "thrombose circulatoire métropolitaine", qu'il ne permettra pas le respect des engagements des PCEAT sur les émissions de GES et qu'il ne favorisera pas un développement urbain équilibré de l'ensemble du territoire de l'aire métropolitaine;
- Considèrent que le modèle de développement, le projet urbain de territoire et l'organisation des mobilités pour le court, le moyen et le long terme doivent faire l'objet de compromis durables et stables, si l'on ne veut pas que les décisions majeures pour le bien-être des habitants et l'attractivité de la Grande Agglomération Toulousaine soient remises en cause à chaque échéance électorale;
- Considèrent que le débat sur le budget nécessaire à la mise en œuvre d'un Projet Mobilités consensuel doit impliquer toutes les collectivités et AOT concernées, sur la base de deux hypothèses contrastées, telles que nous les avons développées dans nos différentes contributions au Débat Public;
- Attendent un positionnement du Maître d'ouvrage sur les contributions des 3 CODEV(s) à ce Débat Public:
 - *Contribution et Cahier d'Acteur des 3 CODEV(s) au Débat Public sur le Projet de 3^{ème} ligne de métro: Voir Annexe 6 et Annexe 7*

L'ensemble de ces considérations, à l'issue du Débat Public, et dans l'attente des décisions du Maître d'Ouvrage, qui feront suite aux recommandations de la CNDP, constitue, à ce stade, **une motivation supplémentaire pour émettre notre second AVIS RESERVÉ.**

ANNEXE 1

**PROJET MOBILITÉS
Décembre 2015**

*Contribution des 3 CODEV(s), faisant suite aux premières
Commissions Partenariales Techniques du 4 et 5 Novembre 2015.*

Projet Mobilités 2025-2030

CONTRIBUTION des trois CODEV
faisant suite aux commissions techniques SMTC des 4 et 5 novembre 2015.

1/ CADRAGE DE NOTRE CONTRIBUTION

Les conseils de développement du Muretain, du Sicoval et de Toulouse Métropole ont décidé de former un groupe de travail commun pour partager leurs réflexions, apporter leur contribution à la révision en cours du PDU et du SCOT et répondre à la sollicitation qui leur a été faite par le Président du SMTC/Tisséo début octobre.

Dans ce cadre, plusieurs membres du groupe ont participé aux quatre premières commissions techniques organisées par le SMTC, les 4 et 5 novembre, autour des premiers éléments de DIAGNOSTIC et d'ENJEUX, pour l'élaboration du Projet Mobilités 2025/ 2030.

Les participants à ces commissions ont été invités à adresser au SMTC/Tisséo, avant le 30 novembre, une contribution sur les enjeux et les pistes d'actions, pour chaque thématique traitée.

Cette contribution, collective, des trois conseils de développement de la Grande agglomération toulousaine est développée ci-après. A noter que le Conseil de développement de la CAM (Muretain) et celui du SICOVAL, ont également souhaité faire parvenir à Tisséo une contribution, complémentaire, spécifique à leur territoire.

Il s'agit d'un **document d'étape** pour répondre à la demande dans les délais. Ce document n'a pu faire l'objet d'une validation par les instances décisionnelles de chaque CODEV, qu'il est impossible de consulter dans des délais aussi réduits.

Ce premier document sera suivi par d'autres contributions, à la suite notamment des commissions techniques de décembre ; ces contributions seront soumises à validation préalable de chacun des 3 CODEV.

Pour élaborer cette première contribution, notre groupe de travail a choisi de s'en tenir aux ENJEUX, en s'appuyant sur le bilan N+ 2 de la mise en œuvre du PDU 2012, synthétisé par le SMTC.

Il nous paraît, en effet, prématuré d'aborder les pistes d'actions, sauf à dresser un « catalogue à la Prévert », sans hiérarchie, sur la base de **diagnostics et d'enjeux insuffisamment partagés**.

Le groupe de travail des 3 CODEV se place dans une perspective de moyen et de long terme, avec une vision prospective.

La mise en révision, dans la même temporalité, du SCOT et du PDU, sur un même périmètre, offre, de notre point de vue, une **opportunité unique** d'articuler urbanisme et mobilités, autour d'une vision partagée de la nécessité absolue de résorber, à moyen terme, **le point noir majeur** qui hypothèque le rayonnement futur de notre Métropole, sa dynamique économique, et la qualité de vie de très nombreux habitants :

Une urbanisation qui s'étale, encore trop, et une Autorité Organisatrice des Transports, qui court en permanence derrière, sans jamais arriver à répondre aux besoins de manière satisfaisante...

De notre point de vue, **l'articulation urbanisme/mobilités constitue le « talon d'Achille »** du développement harmonieux de notre Métropole.

Réussir cette articulation, en traduire les orientations dans les futurs PLUiH et la mettre en œuvre, concrètement, sur l'ensemble du territoire, sans remise en cause systématique à chaque échéance électorale, **relève du défi !**

C'est pourtant ce défi qu'il nous paraît indispensable de relever collectivement.

Cela va exiger une volonté politique, partagée, la mobilisation de moyens humains et financiers hors normes, l'adhésion et la collaboration de l'ensemble des acteurs, des usagers, des citoyens, sur tout le périmètre de PDU.

Avant d'engager ce défi, il nous paraît absolument nécessaire **de partager le DIAGNOSTIC et les ENJEUX.**

La lecture que nous faisons du bilan N+ 2, de la mise en œuvre des actions engagées dans le cadre du PDU de 2012 montre qu'il reste beaucoup de chemin à parcourir...

Les bilans restent à approfondir pour mesurer les effets réels des actions. Les enjeux– dont nous partageons l'essentiel –, restent à hiérarchiser.

C'est pourquoi nous versons au débat notre propre vision de cette hiérarchisation.

2/ LES ENJEUX PRIORITAIRES POUR LES 3 CODEV

1° UN ENJEU TRANSVERSAL

Avant d'aller plus loin, il convient de tirer un **bilan pertinent** des actions déjà engagées, des investissements réalisés, de **les rendre publics** et de s'en servir comme aide à la décision, en se posant les questions de « l'homme de la rue » : Combien cela a coûté ?/ En quoi les mobilités ont-elles été améliorées ? / Combien d'emplois générés ? / En quoi cela a amélioré la vie des entreprises, des usagers, des habitants ? / Quel impact sur les embouteillages, sur la qualité de l'environnement, la santé des habitants ? / Quel report modal effectif ?...etc

2° DES ENJEUX DE REPORT MODAL

Avant d'aller plus loin et sans attendre la révision du PDU 2012 :

- **Terminer et optimiser les projets structurants de TC et de report multimodal**, déjà engagés, dont le PLB*
- Accroître la capacité des lignes A et B (travaux, allongement des rames).
- Mettre en place des contrats d'axes ambitieux, autour de ces 2 lignes, favorisant l'intensité urbaine (refaire la ville sue la ville dans des démarches participatives). Augmenter la capacité d'accueil des P+R. Dynamisation de la politique de rabattement, tous modes.
- Développer des contrats d'axes ambitieux, autour des lignes de tram, de BHNS et Linéo structurantes.
- Augmenter la capacité et le cadencement des rames de tram et des bus (en fonction des besoins). Augmenter la capacité d'accueil des (P+R). Dynamisation des politiques de rabattement.
- Aménagement des pôles multimodaux existants, en véritables places urbaines attractives.
- Mettre en place des contrats de gares, ambitieux, autour de tous les nœuds structurants du maillage d'infrastructures.
- Intégrer l'étoile ferroviaire Toulousaine comme support d'une offre potentielle de transports urbains cadencés.
- Proposer une nouvelle approche stratégique à la Région pour l'accélération d'une offre de dessertes cadencées...

- Étendre les espaces urbains favorisant les modes actifs et les PMR. Intensifier les centres-villes et centre-bourgs (refaire la ville sur la ville) ainsi qu'autour des gares et des lieux d'échanges multimodaux.
- Développer une « culture du vélo », sur tout le périmètre du PDU, en priorisant les enfants et les jeunes.
- **Mener une politique extrêmement volontariste et concertée**, sur tout le périmètre du PDU, de **maîtrise de l'usage de la voiture**, en particulier aux heures de pointe, en jouant sur tous les leviers, mais, plus particulièrement, sur les restrictions significatives du stationnement à destination. Mais aussi améliorer les temps de parcours et les interconnexions, pour rendre les TC attractifs (temps de trajet à pied, stations vélos ...)

3° UN ENJEU DE COHERENCE, URBANISME/TRANSPORTS/MOBILITES.

Avant d'aller plus loin et sans attendre la révision du PDU 2012 :

- Mettre **les TC et les mobilités actives au cœur de la conception urbaine**. Élaborer, conjointement, révision du SCOT et du PDU, en s'assurant, en permanence, de l'articulation entre les deux et en renforçant les démarches participatives autour du SCOT. Il s'agit, pour les 3 CODEV, de **l'enjeu majeur** qui nécessite l'établissement d'un **consensus** entre élus et techniciens et la mise en place d'une pédagogie adaptée. **Traduire cette cohérence dans les PLUiH**. Donner au SMTC/Tisséo un rôle de « lanceur d'alerte, chaque fois qu'il y a un risque de retomber dans les incohérences.

4° ENJEUX D'OPTIMISATION DES RESEAUX.

Pour les 3 CODEV, **le premier enjeu majeur** est de mettre en œuvre, sans attendre la révision du PDU, toutes les solutions pour faciliter l'intermodalité qui permettront d'**améliorer la vie quotidienne des « automobilistes contraints »**, ceux qui n'ont pas d'autre choix que de prendre leur voiture, en particulier pour se rendre à leur travail.

Le second enjeu majeur est de modérer l'urbanisation à une échelle significative, partout où c'est possible, **des secteurs non desservis par un système de transport performant**, alternatif à la voiture.

Il s'agit d'**organiser**, sans attendre, **la mobilisation** individuelle et collective pour **commencer à résorber le point noir majeur** qui handicape le développement et le rayonnement de la métropole toulousaine.

Sur les enjeux liés aux infrastructures routières, à leur optimisation, à leur partage modal, à leur maillage, à leur connexion avec les infrastructures ferrées, de TC, de modes actifs, le groupe de travail des 3 CODEV souhaite poursuivre et approfondir ses réflexions en cours, avant de se prononcer sur les pistes de travail qui lui paraissent prioritaires.

**** Prolongement ligne B (PLB) : ce projet est inscrit dans le PDU 2012. La commission d'enquête publique vient de donner un avis favorable (avec réserves). Les acteurs de l'économie, les usagers, les habitants, attendent avec impatience la décision du SMTC !***

Cette prise de décision nous paraît urgente.

Le groupe de travail des 3 CODEV souhaite que cette décision soit justifiée, dans la plus grande transparence, en prenant en compte les enjeux transversaux, tels que proposés au 1° ci-dessus et en ayant comme objectif la résorption, le plus rapidement possible, de la « thrombose circulatoire » qui pénalise tant notre métropole.

3/ COMMENTAIRES SUR LE BILAN N+2

Retour sur les commissions thématiques des 4 et 5 novembre 2015

Rappel : En fait, le PDU révisé 2012 est arrêté depuis le 10 juillet 2009

I – TC et multimodalité

C –Répondre aux enjeux de desserte TC des territoires	
C 9	Programmation TCSP 2015
Bilan N + 2 Tissé / AUAT	5 projets mis en service (Prolongement T1 à Palais de Justice, T2, Av. Tolosane, VCSM, LMSE) , 2 en travaux (Ramassiers et BUN) sur 12. Un objectif de maillage non atteint, notamment à l'ouest de l'agglomération. Nouvelle programmation.
CODEV	<i>Manque bilan détaillé des projets mis en service (coûts investissements, fonctionnement / report modal voiture sur TCSP / Effet global sur mobilités ...)</i>
C 10	Orientation TCSP 2020
Bilan N + 2	Orientations du PDU 2012 remises en cause (tram, TCSP bus, ...), PLB ! 10 projets structurants au même horizon (Linéo)
CODEV	<i>Remise en cause non argumentée. Manque analyse besoins / réponse aux besoins, à l'échelle du périmètre du PDU. Comparaison coûts / bénéfices – Investissements – fonctionnement – création d'emplois.</i>
C 11	Préparer le renforcement et l'extension du réseau métro
Bilan N + 2	PLB Enquête publique réalisée : globalement FAVORABLE. Ligne A : études en cours et actions menées (sécurité tunnels, amélioration stations,...). Finaliser les études et démarches <u>en lien avec le Projet de Mobilités.</u>
CODEV	<i>Rien dans le document sur PLB, mais campagne médiatique pour le remettre en cause, en faveur d'un projet de 3^{ème} ligne (peu argumenté). Rien sur potentialités de doublement de la capacité / voyageurs des lignes A et B (travaux d'adaptation de 3 stations souterraines et 1 station aérienne de la ligne A programmées 2017 – 2019)</i>
C 12	Constituer un réseau de lignes de bus structurantes, à haut niveau de service
Bilan N + 2	Schéma Directeur Linéo 2020 et perspectives 2025. En attente

	validation nouveau PDU pour finaliser études et réalisations.
CODEV	<i>Manque d'une étude comparative entre les choix proposés par le PDU 2012 et les nouveaux choix proposés par SMTC / Tisséo</i>
C 13	Renforcer le réseau interurbain et son intermodalité
Bilan N + 2	Mise en place des lignes express « HOP ! », tarification combinée et billettique inter-opérable
CODEV	<i>Manque d'une harmonisation plus poussée entre AOT- Enjeux majeur pour l'avenir – Le réseau du CG 31 ne participe pas complètement au maillage de l'offre. Pas de justification de concentration des D / A de tous les bus CG à la gare Matabiau.</i>
C 14	Renforcement des connexions entre les réseaux ferroviaires et urbains
Bilan N + 2	Amélioration de pôles d'échanges (Matabiau, Arènes, Portet,...), et stationnement en gare (VP et vélo)
CODEV	<i>Redéfinir le rôle des TER dans les mobilités quotidiennes, à l'échelle du PDU / +modalités de renforcement des connexions + projets réels pôles multimodaux (voir propositions du CODEV)</i>
C 15	Identifier les axes prioritaires afin d'améliorer les conditions de circulation
Bilan N + 2	Schéma Directeur Linéo 2020 et perspectives 2025 ?? Non compatible avec PDU 2012 ?
CODEV	<i>Manque d'une analyse sur la capacité du schéma directeur Linéo , récemment adopté par le SMTC, à améliorer, sensiblement, les conditions de circulation dans le périmètre du PDU, en particulier pour les habitants éloignés.</i>
C 16	Autres modes de transports : téléporté
Bilan N + 2	Étude d' <u>opportunité</u> réalisée. Non compatible avec PDU 2012 ?
CODEV	<i>L'opportunité paraît avérée. La concertation publique est en cours. Pour autant, ce projet non inscrit au PDU 2012, dans sa configuration actuelle, peut-il être réalisé avant l'adoption du PDU 2020 / 2025 ?</i>

C 17	Produire un schéma d'organisation des centres de maintenance des matériels roulants
Bilan N + 2	3 ^{ème} dépôt réalisé. Pas de schéma en lien avec l'évolution du réseau.
CODEV	<i>Le schéma reste à faire</i>
Synthèse des 3 CODEV	<p><i>Le projet mobilités 2025 : 2030 devra convaincre que les nouveaux projets (3^{ème} ligne de métro + 10 lignes Linéo + téléporté) sont de nature à répondre aux enjeux de desserte TC des territoires (étude comparative ?). Manque un bilan détaillé des projets mis en service au cours de ces dernières années, en terme, en particulier, de report modal de la voiture vers les TC.</i></p> <p><i>Le projet mobilités devra être explicite concernant le PLB.</i></p> <p><i>S'il est abandonné : justifier, techniquement et financièrement, mesurer les effets sur les autres mobilités pendant plusieurs années.</i></p> <p><i>S'il est validé : montrer clairement l'articulation et la cohérence en termes de réseau, avec le projet de 3^{ème} ligne de métro.</i></p>
D – Accompagner les usagers des TC dans leurs déplacements	
D 18	Appliquer les principes des Schémas Directeurs d'Accessibilité
Bilan N + 2	Bien avancé sur les 8 volets du SDA
CODEV	<i>Le SDA reste à terminer</i>
D 19	Développer des systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs
Bilan N + 2	REALISÉ, conformément aux objectifs visés – 2 ^{ème} étape de déploiement, en cours.
CODEV	<i>R.A.S.</i>
D 20	Améliorer le réseau bus, offre de service et matériel roulant
Bilan N + 2	REALISÉ, objectifs et calendrier respectés – Poursuite engagée
CODEV	<i>R.A.S.</i>
D 21	Mettre en place une billettique et une tarification combinée
Bilan N + 2	Pastel + titre multimodal combiné Région / Tisséoo, en place
CODEV	<i>A étendre au réseau Arc-en-ciel – Prix du forfait à comparer avec d'autres métropoles</i>

F – Maîtriser la place de la voiture	
F 28	Soutenir le développement de l'autopartage et du co-voiturage
Bilan N + 2	Renforcement du service « CITIZ » Développement du service Covoiturage de Tisséo. Développement des points d'arrêts de covoiturage et de places de covoiturage en P+R
CODEV	<i>Poursuivre et démultiplier ces actions. Lancer des appels à projet pour favoriser l'initiative locale, citoyenne et l'innovation sociale et technologique (voir propositions, ultérieures, du CODEV)</i>
H – Répondre aux enjeux des déplacements liés au travail	
H 38	Aider au développement des Plans de déplacements d'entreprise (PDE) Voir page 14.
I – Développer l'intermodalité	
I 41	Développer l'intermodalité et renforcer les pôles d'échanges/ voir P. 11
I 42	Mettre en place une centrale d'information multimodale
Bilan N + 2	En place depuis 2013
CODEV	<i>Améliorer la visibilité pour tous les usagers – Harmonisation des calculateurs existants.</i>
I 43	Développer les services aux personnes
Bilan N + 2	Agences commerciales créées – services téléphoniques, services en ligne
CODEV	<i>Information en temps réel à améliorer. Lancer des appels à projet pour favoriser les initiatives locales, dans les entreprises et l'innovation sociale et technologique (propositions ultérieures du CODEV).</i>

II – Modes alternatifs et partage de l'espace public

A – Limiter les nuisances et les pollutions, améliorer le cadre de vie	
A 1	Résoudre les points noirs bruit
Bilan N + 2 SMTTC / AUAT	Plans de Prévention des Bruits dans l'Environnement produits par T.M. et C.G. 31 – Non réalisé pour les autres gestionnaires
CODEV	<i>Manque bilan de l'évolution des nuisances sonores (amélioration –</i>

commentaire	<i>aggravation), localisation, nombre de personnes exposées</i>
A 2	Résorber les zones d'insécurité routière
Bilan N + 2 SMTC / AUAT	3 observatoires existants (T.M., DDT31, SGGD) – Pas d'observatoire unique à visée opérationnelle
CODEV	<i>Manque bilan de l'évolution de la sécurité routière (localisation – victimes, causes ...)</i>
A 3	Établir des plans de modération des vitesses sur voirie
Bilan N + 2	NON REALISÉ
CODEV	<i>Pas de stratégie partagée, pas de plan d'action – Évaluer le coût humain, écologique et financier de l'inaction</i>
A 4	Moderniser le parc de bus avec énergies diversifiées et renouvelables
Bilan N + 2	FAIBLEMENT REALISÉ - 2009-2011 : -100 bus gazole, +100 GNV 2012-2014 : +20 bus gazole, 0 GNV Test hybride en cours + 5 électriques
CODEV	<i>Forte contribution des bus à la pollution / santé et émissions de GES (voir PPA)</i>
Synthèse des 3 CODEV	<i>A l'heure de la COP 21 et malgré les PCET et AGENDA 21, sur les territoires concernés, des progrès trop limités en matière d'environnement et de qualité du cadre de vie. Portage politique trop faible. Compléter le diagnostic « technique » / ajouter diagnostic financier (investissement + fonctionnement) ; redéfinir les enjeux partagés pour l'amélioration de l'environnement et du cadre de vie.</i>
E – Favoriser la pratique de la marche et de l'usage des vélos	
E 22	Conforter et mettre en œuvre un Schéma Directeur cyclable d'agglomération
Bilan N + 2	REALISÉ sur les 3 intercommunalités. Pas sur le reste de l'agglomération. État d'avancement de la mise en œuvre de ce schéma directeur, reste à diagnostiquer.
CODEV	Manque bilan de l'avancement de la mise en œuvre du Schéma Directeur
E 23	Poursuivre le développement des systèmes de location de vélos humanisés et automatisés
Bilan N + 2	En accompagnement de Vélo'Toulouse, 3 services « humanisés » Rien en dehors du centre de Toulouse
CODEV	<i>Manque bilan de l'usage (quantitatif, report modal, ...) + vélos électriques</i>
E 24	Produire et diffuser des chartes sur les modes doux
Bilan N + 2	Réalisation d'un Guide des Recommandations Cyclables à Toulouse Métropole Mais PAS DE DIFFUSION – RIEN AILLEURS
CODEV	<i>Manque diagnostic, localisé, de l'évolution des mobilités actives</i>

E 25	Développer la piétonisation
Bilan N + 2	REALISÉ sur une partie du centre ville de Toulouse / Carte des « temps de parcours à pied » pour les touristes à TOULOUSE – RIEN AILLEURS
CODEV	<i>Manque diagnostic plus précis</i>
E 26	Créer des cartes des itinéraires accessibles aux PMR
Bilan N + 2	NON REALISÉ
CODEV	<i>Réalisation prioritaire d'une carte des itinéraires <u>et</u> des établissements accessibles, à l'échelle de l'agglomération</i>
E 27	Élaborer des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)
Bilan N + 2	Seulement 25 PAVE approuvés sur 68 ...
CODEV	<i>Manque diagnostic de la mise en œuvre de ces PAVE. Priorité à la réalisation des 43 manquants !</i>
F – Maîtriser l'usage de la voiture	
F 30	Développer les zones de circulation apaisée
Bilan N + 2	Sur T.M., développement continu des zones 30 et double sens cyclables Pas de suivi sur les autres territoires
CODEV	<i>Mettre en place des observations de suivi, partenariaux dans chaque intercommunalité. Priorité à l'identification et à la hiérarchisation des périmètres à aménager. Manque bilan plus précis de l'évolution de l'usage de la voiture et des aménagements réalisés (avec bilan sur l'évolution des usages</i>
Synthèse des 3 CODEV	<p><i>Les politiques publiques et l'offre de services favorisant l'usage du vélo et de la marche à pied portent leur fruit, là où elles sont mises en œuvre.</i></p> <p><i>Compléter les diagnostics, plus localisés, pour visualiser le report modal de la voiture vers les modes actifs (centre-ville de Toulouse réaménagé ...).</i></p> <p><i>Réaffirmer les enjeux de développement des modes actifs et des aménagements en faveur des PMR et ces modes actifs, en hiérarchisant les priorités (rabattement vers TC, gares multimodales, centres de vie, déplacements courtes distances, vers les groupes scolaires, ...)</i></p> <p><i>Réaffirmer les enjeux de maîtrise de l'usage de la voiture, là où elle nuit à l'environnement et à la qualité de vie et les enjeux de <u>meilleurs usages de la voiture</u> (réduction des temps de parcours, partage des véhicules, complémentarité avec les transports en commun et les modes actifs, ...)</i></p>

III – Cohérence urbanisme / mobilité

Interface entre projets urbains et projets de transports en commun

B – Mieux articuler transports et urbanisme	
B 5	S'assurer de la cohérence des projets urbains et de la desserte T.C.
Bilan N + 2	Quelques projets coordonnés (Borderouge, Andromède, Innométo...) Des projets importants <u>sans desserte performante</u>
CODEV	<i>Enjeu majeur, prioritaire. Articulation PDU / SCoT-PLUiH. Groupes de travail participatifs (EPCI / Tisséo / usagers / citoyens / riverains) à mettre en place pour diagnostic partagé des priorités de « rattrapage » (lieux denses non desservis)</i>
B 6	Renforcer l'urbanisation sur les axes supports de TCSP et autour des pôles d'échanges
Bilan N + 2	Outil contrat d'axe remis en cause juridiquement. Seulement 6 contrats signés (pas forcément sur les secteurs prioritaires) Plusieurs CA sans desserte programmée. Une nouvelle infra sans contrat d'axe
CODEV	<i>Enjeu majeur. Construire, sans attendre, un nouvel outil. Recherche de consensus indispensable : groupes de travail participatifs (parlements associant usagers et riverains – « Maisons du projet » - atelier du projet ?) Élargir et enrichir ces « contrats d'axe » (trouver un nouveau nom) Propositions ultérieures des 3 CODEV.</i>
B 7	Décliner dans les contrats d'axe et PLU les seuils minimaux de densité pour les T.C.
Bilan N + 2	RIEN DE REALISÉ
CODEV	<i>Chantier prioritaire. Redéfinir les enjeux partagés autour de chaque axe de TCSP. Charte de la densité. Démarches participatives urgentes. Recherche de consensus indispensable.</i>
B 8	Réaliser une charte pour la conception des nouvelles zones d'activités
Bilan N + 2	RIEN DE REALISÉ
CODEV	<i>Engager une démarche participative globale. Associer l'État (qui pourrait être le porteur), la REGION et les acteurs du monde de l'économie et de l'entreprise ...</i>
F – Maîtriser l'usage de la voiture	
F 28	Soutenir le développement de l'autopartage et du covoiturage
Bilan N + 2	BIEN ENGAGE Renforcement du service « Citiz » Développement du service Cov Tisséo Développement des points d'arrêts de covoiturage et de place Cov en P+R

CODEV	<i>A poursuivre et élargir, avec des solutions innovantes (voir propositions ultérieures des 3 CODEV)</i>
F 29	Développer une stratégie de stationnement à l'échelle de l'agglomération
Bilan N + 2	Seulement 6 communes concernées, et notamment Toulouse
CODEV	<i>Levier majeur pour un usage maîtrisé de la voiture. Réaffirmer cet enjeu et le faire partager à tous les acteurs concernés (SMTC / EPCI / communes/ entreprises / usagers / citoyens / autres AOT) SMTC en relation avec AUAT (SCoT-PLUiH), force de proposition pour une <u>stratégie globale</u> à l'échelle de l'agglomération et en cohérence avec le réseau TC structurant, mais aussi le réseau ferré, les gares multimodales ...) Les 3 CODEV, également, forces de proposition s'ils sont sollicités.</i>
F 30	Développer les zones de circulation apaisée
Bilan N + 2	Sur T.M., développement continu des zones 30 et double sens cyclables Pas de suivi sur les autres territoires
CODEV	<i>Engager des démarches participatives, à l'échelle de chaque EPCI, associant les communes, les usagers, les habitants, pour définir les lieux prioritaires et les modalités d'aménagement.</i>
G – Prendre en compte la logistique urbaine	
G 36	Créer des sites de redistribution de marchandises
Bilan N + 2	Centre de distribution urbaine mutualisée géré par Altermobil Autres réflexions en cours sur la Cartoucherie, Toulouse Montaudran Aérospace et Centre routier de Fondeyre Pas de réflexion à l'échelle du PDU
CODEV	<i>Mutualiser les expériences et réflexions en cours, à l'échelle de l'agglomération. Définir les enjeux partagés, en relation avec un diagnostic complet sur la place des camions et de la logistique urbaine et les conséquences sur la qualité de l'environnement, l'accidentologie, la fluidité du trafic, la qualité de vie des habitants.</i>
I – Développer l'intermodalité	
I 41	Développer l'intermodalité et renforcer les pôles d'échanges
Bilan N + 2	Multiples renforcements ou créations de pôles d'échanges depuis 2010 (Arènes, Basso-Cambo, Portet,...) Mises en place de P+R, parcs vélos, autopartage et covoiturage Faible rabattement des modes doux Tarification et information intermodale en retard
CODEV	<i>Enjeu majeur à réaffirmer et à faire partager aux autres AOT et partenaires concernés. Le projet « TESO », fer de lance d'un partenariat exemplaire et d'une intermodalité réussie, dans le cadre d'une démarche partenariale. Développement d'un système « en réseau » de gares multimodales.</i>

Synthèse des 3 CODEV	<p><i>L'articulation urbanisme / mobilités constitue le « Talon d'Achille » du développement harmonieux de l'agglomération. A terme, il s'agit d'une véritable « Épée de Damoclès » pour la poursuite de l'attractivité de la 4^{ème} Métropole de France (étalement urbain et « thrombose circulatoire »).</i></p> <p><i>Réaffirmer cet enjeu comme PRIORITE ABSOLUE et le faire partager en s'appuyant sur des diagnostics partagés plus ciblés (et évalués financièrement), plus parlants. Recherche du consensus indispensable.</i></p> <p><i>Les leviers du stationnement, du partage de la voiture, de la voirie, de la relance d'une dynamique autour des contrats d'axe, sont des priorités à mettre en œuvre, en y associant étroitement les acteurs concernés.</i></p> <p><i>Les lieux de l'intermodalité doivent devenir emblématiques d'une conception renouvelée de l'articulation urbanisme / mobilités. Il s'agit de porter une attention particulière à ces lieux de « frottement métropolitain », en dépassant la seule dimension de « gestion des flux », pour transformer ces lieux en véritables « places métropolitaines », développant une nouvelle « intensité urbaine », mettant en valeur l'identité locale, les qualités d'ambiance diurne et nocturne, le développement de services aux usagers et aux habitants, les qualités d'usage et de confort. Des lieux conçus comme espaces de rencontre et d'expression.</i></p>
-----------------------------	---

IV – Optimisation des réseaux

Usage des réseaux routiers et des stationnements, logistique urbaine

F – Maîtriser l'usage de la voiture	
F 28, F 29 et F 30 déjà traités dans le chapitre ci-dessus « III – Cohérence urbanisme / mobilités. »	
F 31	Établir un Schéma Directeur d'usage des voiries
Bilan N + 2	Schémas directeurs de voiries réalisés par T.M. et le C.G. 31 Pas de mise en cohérence à l'échelle du PDU
CODEV	<i>Démarche partenariale à reprendre (portée par l'État ?) en y associant la Région, le CG 31, tous les EPCI et les représentants des usagers et des habitants.</i>
F 32	Poursuivre la constitution du réseau de maillage de l'agglomération
Bilan N + 2	Sur 13 projets routiers, 2 en service (LMSE -partielle pour la VP- et RD37 déviation de Saint-Lys et Fontenilles) et 2 en travaux (BUN –pour partie- et Ramassiers) RIEN ailleurs.
CODEV	<i>Réflexion partenariale à reprendre sur la base de nouveaux critères (nouvelles lois) et d'une réflexion partagée sur le rapport coût d'investissement / service réel rendu / effets « contre-productifs ».</i>

	<i>Privilégier l'amélioration des déplacements en VL pour lesquels la mise en place d'une alternative TC ou modes actifs est impossible ou d'un coût trop élevé. Recherche de consensus indispensable.</i>
F 33	Achever le réseau structurant d'agglomération
Bilan N + 2	Sur 17 projets routiers, 3 projets réalisés (échangeurs de la Crabe et de Mongiscard, élargissement de la rocade entre Lespinet et Palays), 1 en travaux (échangeur de Borderouge), 3 inscrits au PDMI (échangeurs Fontaine Lumineuse et Ritouret, élargissement de la rocade entre Lespinet et Ranguel)
CODEV	<i>Même raisonnement que ci-dessus. L'investissement, non encore engagé, sur certains projets routiers « concurrents des TC », pourrait, si consensus, être reporté sur les axes structurants de TC ou développer l'usage des modes actifs.</i>
Synthèse des 3 CODEV	<i>Réaliser une évaluation partagée de l'effet de la mise en service des aménagements routiers réalisés au cours des dernières années sur l'amélioration des mobilités à l'échelle de l'agglomération (coût / bénéfice – directs et indirects - / - effets sur l'environnement, la qualité de vie / concurrence complémentante avec TC et modes actifs, etc. ...). Porter une attention particulière au trafic de transit, aux PL et à la logistique, à la desserte des zones commerciales de la périphérie. Recherche de consensus indispensable. Nouvelle gouvernance des voiries (investissement, gestion, entretien, ...) à envisager avec les partenaires concernés (Etat – Région – Département – EPCI – etc. ...)</i>
G – Prendre en compte la logistique urbaine	
G 34	Mettre en place un Atelier Transport de Marchandises
Bilan N + 2	REALISÉ - Atelier en place, 2 en moyenne par an SICOVAL et MURETAIN non intégrés.
CODEV	<i>Réaliser rapidement cette intégration, y associer d'autres collectivités ?</i>
G 35	Étendre la charte livraison sur le périmètre du PDU
Bilan N + 2	Réflexions engagées pour une extension de la charte jusqu'au Canal du Midi. Des réflexions envisagées pour le centre-ville de Blagnac. Pas de réflexions ailleurs, à l'échelle du PDU.
CODEV	<i>Démarche partenariale à engager sur tout le territoire.</i>
G 36	Créer des sites de redistribution de marchandises
Déjà traités dans le chapitre ci-dessus « III – Cohérence urbanisme / mobilités. »	
G 37	Concevoir ou adapter des itinéraires dédiés aux marchandises
Bilan N + 2	Etude d'identification des itinéraires logistiques par T.M. Définition des itinéraires de convois exceptionnels par T.M. Pas de réflexion à l'échelle du PDU

CODEV	<i>Démarche partenariale à engager d'urgence, sur tout le territoire, en cohérence avec l'échelle régionale.</i>
Synthèse des 3 CODEV	<i>La logistique urbaine et son organisation, à l'échelle du PDU, en cohérence avec l'échelle Régionale et Nationale, constitue un vrai projet à partager. Il s'agit d'un enjeu de plus en plus important, avec l'explosion de la livraison à domicile de commandes faites sur INTERNET. Son impact réel, actuel et futur, sur l'ensemble des mobilités de l'aire urbaine mérite d'être évalué collectivement. Les CODEV rappellent leur position sur le transfert d'une partie de la livraison de marchandises de la route vers le rail ou la voie d'eau, ainsi que son alerte sur la question de la traversée de l'agglomération par des convois ferrés de transports de produits dangereux (voir contribution TESO et « dire » sur AFNT, du CODEV TOULOUSE M2TROPOLE).</i>
H – Répondre aux enjeux des déplacements liés au travail	
H 38	(Aider au développement des Plans de Déplacements d'Entreprise) / déjà traité
Bilan N + 2	151 démarches suivies par le SMTC Mise en place d'un observatoire des Plan de Mobilité
CODEV	<i>Action à poursuivre et dynamiser. Manque bilan de l'observatoire en terme de résultats concrets (coûts, report modal, publics concernés, etc. ...)</i>
H 39	Labelliser les Plans de Déplacements d'Entreprise
Bilan N + 2	Labellisation « Trophée Ecomobilité SMTC-Tisséo » depuis 2012
CODEV	<i>Action à poursuivre. Manque de données sur « effet d'entraînement ». Absence d'une politique d'exemplarité de la part de nombreuses collectivités (voir contribution CODEV / TM sur Plan Climat- Énergie Territorial).</i>
H 40	Mener des études sectorielles de mobilité
Bilan N + 2	Sur les 5 secteurs identifiés, 1 étude réalisée (axe RD 820) et 1 en cours de lancement (Centres économiques de l'Ouest toulousain)3 études à lancer
CODEV	<i>A poursuivre et dynamiser. Manque de retour sur les résultats des études.</i>
Synthèse des 3 CODEV	<i>Les enjeux de déplacements liés au travail sont majeurs, avec des effets sur toute l'aire urbaine, aux heures de pointe. Manque d'un diagnostic plus global, quantitatif et qualitatif (y compris pendant les vacances scolaires). Évolutions économiques, sociales, environnementales, sociétales à prendre en compte. Réflexion prospective, partenariale, à engager avec l'ensemble des acteurs concernés, prenant en compte les apports de la « révolution numérique » d'aujourd'hui et de demain.</i>

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

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

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

ANNEXE 2

PROJET MOBILITÉS

Mars 2016

Projet Mobilités 2025 / 2030, toujours les mêmes enjeux.

Codev Muretain

Le Conseil de développement de la CAM

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

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

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

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

En 2009, déjà...

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

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

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

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

INTRODUCTION

Être force de proposition, réinstaller la confiance

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I - LE PDU – PROJET MOBILITÉS 2025 - 2030

1/ Première lecture du projet Mobilités 2025 - 2030

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

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

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

2/ Partager les mêmes outils d'évaluation

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

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

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

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

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

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

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

→ Évaluer ensemble le PDU

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

II- LE DÉFI DE L'ARTICULATION MOBILITÉS-URBANISME

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III – RAPPEL DES PRINCIPAUX ENJEUX

1/ Les enjeux de report modal

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

- A court terme :

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

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

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

- A moyen terme, progressivement :

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

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

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

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

A court terme :

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

A moyen terme, progressif :

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

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

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

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

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

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

3/ Les enjeux de gouvernance

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

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

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

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

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

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

IV - LES PREMIÈRES PISTES DE TRAVAIL DES 3 CODEV

1/ Intermodalité : créer des places métropolitaines

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

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

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

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

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

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

2/ Les contrats d'axe

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

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

→ Mettre en place des démarches contractuelles

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

3/ Les lignes de bus Linéo

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

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

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

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

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

4/ Le réseau ferré

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5/ Les marchandises dans la ville

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

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

6/ Les déplacements automobiles et l'usage des voiries

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

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

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

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

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

Le périphérique, une frontière persistante...

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

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

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

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

Les premières pistes à approfondir :

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

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

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

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

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

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

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

À l'extérieur du périphérique

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

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

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

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

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

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

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

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

Une autre façon de faire la ville...

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

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

Les premières pistes pour traduire ce concept de métropole multipolaire :

- faire la ville dense dans les pôles "intenses" identifiés dans le SCoT (une quarantaine dans l'aire urbaine) :
- une politique de contrats d'axe autour des TCSP et des gares
- un urbanisme négocié, autour de concepts partagés et de documents d'urbanisme plus "agiles"
- un urbanisme de projet, autour de démarches pédagogiques plaçant l'intérêt public avant la somme des intérêts particuliers
- renforcer les centres-villes des communes de périphérie avec commerces et services (et donc réduire graduellement les centres commerciaux ou leur facilité d'accès ou de stationnement) et en parallèle mettre en place des possibilités d'accès en mode actif à partir des zones résidentielles contiguës, et pour les accès à la métropole, des parkings P+R et des bus cadencés (exemple de Castanet).

V – LA SUITE DE LA DÉMARCHE DES 3 CODEV

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

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

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

2/ La poursuite des travaux des 3 Codev

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

- les outils d'évaluation des politiques de mobilités

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

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

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

- la communication

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANNEXE 3

PROJET MOBILITÉS

Avril 2016

Conférence de Presse des 3 CODEV(s)

COMMUNIQUE DE PRESSE
Toulouse, le 14 avril 2016

AGIR POUR MIEUX BOUGER AUJOURD'HUI ET PENSER LES MOBILITÉS DE DEMAIN

Les propositions des Conseils de développement de Toulouse Métropole, du Sicoval et du Muretain

Les mobilités, un enjeu majeur pour tous et pour tous les territoires

La question des déplacements quotidiens est un "point noir" majeur pour l'attractivité de la métropole toulousaine et pour la qualité de vie de ses habitants. Alors que le débat se focalise sur la 3ème ligne de métro, il est important que tous les territoires de la Grande Agglomération participent à la recherche de solutions multimodales durables. Le projet « mobilités 2025/2030 » du SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun), doit intégrer l'ensemble des territoires et pas seulement le cœur de la métropole. La question des mobilités constitue un tout auquel il convient d'apporter des réponses prenant en compte l'ensemble des usagers et pas seulement ceux de la ville centre.

C'est pourquoi les Conseils de développement de Toulouse Métropole, du Sicoval et du Muretain ont décidé de travailler ensemble pour élargir la réflexion, en portant une vision à long terme à la hauteur des enjeux.

Sollicités par Tisséo-SMTC dans le cadre du projet Mobilités 2025-2030 (révision du Plan de Déplacements Urbains) au titre de Personnes Publiques Associées (PPA), les 3 CODEV souhaitent être force de propositions. Ce processus de réflexion durera jusqu'au lancement de l'enquête publique, soit au plus tôt fin 2017. A l'automne 2016, les 3 CODEV rendront un avis officiel sur le projet de PDU, arrêté par le SMTC, à la suite d'une phase de concertation en cours.

Promouvoir une vision réellement multimodale et jouer collectif, pour répondre aux enjeux majeurs

Pour répondre aux enjeux, il faut une vision globale partagée et il faut agir simultanément sur tous les modes de déplacements. Pour Jean-Pierre Hegoburu, Vice-Président du CODEV de Toulouse Métropole : **« Aujourd'hui, la question des mobilités n'est pas réductible à la 3ème ligne de métro. Nos réflexions portent sur l'ensemble des solutions qu'il faut apporter aux habitants, pour mieux bouger au quotidien. Les entreprises, les usagers et les citoyens attendent des réponses rapides à leurs besoins. Il est aujourd'hui urgent de mettre fin à la thrombose circulatoire et aux souffrances des habitants qui doivent se déplacer au quotidien. »**

Pour les 3 CODEV, il est impératif que les trois principales intercommunalités travaillent ensemble afin d'impulser un projet cohérent, à la hauteur des ambitions de la métropole.

Il est également primordial d'y associer plus largement les différents acteurs économiques, les usagers des transports, les habitants, les associations de quartiers... **« Nous devons initier un vrai débat public. Etre force de propositions à la fois pour le court terme et pour les orientations stratégiques à long terme. Dans notre réflexion nous sommes attachés aux engagements des élus et des citoyens exprimés dans les processus démocratiques. Nous devons, tout au long de notre travail, avoir une visibilité globale des projets et des prises de décision »**, indique Cécile Valverde, la Présidente du CODEV Sicoval.

Articuler urbanisme et mobilités et créer des outils d'évaluation partagés

Dans le cadre de leurs réflexions, les 3 CODEV lient mobilités et urbanisme en articulation avec la révision du SCoT de la Grande agglomération toulousaine (Schéma de Cohérence Territoriale).

Ils élaborent des outils d'évaluation des actions et des investissements engagés. **« Les indicateurs actuels sont inadaptés pour mesurer les effets réels des politiques de mobilité et souvent peu compréhensibles par les habitants et les usagers. Les CODEV souhaitent travailler à partir des besoins de ces derniers afin de proposer une offre mieux adaptée à l'ensemble des besoins du territoire couvert par Tisséo »**, souligne Étienne Morin, Président du CODEV Muretain. La mise en révision, dans la même temporalité, du SCoT de la Grande agglomération toulousaine et du PDU, sur un même périmètre, offre une opportunité unique de mieux articuler urbanisme et transports, en y associant les élus locaux, les acteurs économiques, les usagers et les citoyens concernés.

Les 6 premières pistes de travail des 3 CODEV pour le projet mobilités

1) Mettre les « bouchées doubles » pour combler notre retard...

Pour mettre fin à la thrombose circulatoire, aux souffrances du quotidien, aux gaspillages économiques, aux dégâts environnementaux, pour *mieux bouger* il faut agir vite et massivement ; optimiser l'usage de tous les transports collectifs existants, renforcer l'intermodalité, créer des lignes circulaires, partager les autos et la voirie, jouer sur les temporalités, marcher, pédaler...

2) Investir pour l'avenir, c'est maintenant...

Pour répondre aux attentes et aux besoins, pour relever les défis, il est nécessaire d'investir massivement ; prendre exemple sur le Grand Paris, au niveau du financement, de la gouvernance et de l'ambition, afin que les mobilités deviennent motrices d'un projet métropolitain partagé, à l'échelle du périmètre du PDU. Vers la création d'une société du Grand Toulouse Express ?

3) Articuler urbanisme/mobilités...

Pour arrêter la course folle et désespérée des transports essayant de rattraper l'étalement urbain, il faut faire des mobilités et du SMTC des moteurs puissants de l'articulation urbanisme/mobilités.

Cela passe en particulier par des *pactes urbains*, autour de chaque infrastructure stratégique et autour d'un réseau maillé de pôles d'échanges multimodaux, en y associant les usagers, les riverains et les acteurs économiques concernés. Vers un document unique ScoT-PDU ?

4) Lancer un *plan rail métropolitain*, pour les trains du quotidien

Pour répondre aux besoins des pôles urbains éloignés, il est nécessaire d'accélérer le cadencement des trains du quotidien et d'aménager des gares multimodales interconnectées, pour en faire de véritables places métropolitaines. Une participation, au mois de mai, aux états généraux du rail, organisée par la région Languedoc Roussillon Midi-Pyrénées paraît nécessaire pour avancer vers ce *plan rail métropolitain*.

5) Proposer aux autorités organisatrices de « se pacser »

La révision du PDU, portée par le SMTC, doit définir une politique globale de mobilités, par une maîtrise de la circulation automobile (circulation, stationnement, covoiturage, auto partage), le développement des transports collectifs (trains, trams, métros, bus...), le développement des modes actifs (deux roues, piétons) et l'organisation de la logistique.

A lui seul, le SMTC ne peut pas avoir autorité sur tout, mais sur son territoire, il devrait être le chef de file de toutes les AOT (Autorités Organisatrices de Transport : État, région, départements, SCNF, collectivités...). Vers un PACS entre les AOT, sur le modèle du STIF (Syndicat des transports d'Ile-de-France), en région parisienne ?

6) Anticiper les (R)évolutions technologiques et sociétales

Le PDU devra nécessairement intégrer, au fur et à mesure de leur mise en œuvre, les évolutions technologiques concernant les mobilités (smart city, véhicules hybrides-électriques-autonomes...). Quels seront les véhicules individuels et collectifs de demain ?

Il est souhaitable que le PDU anticipe dès maintenant les évolutions sociétales de demain (société de l'être plutôt que de l'avoir, société du partage, du collaboratif et de l'hyper connectivité....). A quand le *Blablacar* du quotidien qui bouleversera la donne ?

Contact presse :

GIESBERT & Associés

Anna Khlopkova – 06 88 94 44 42 – a.khlopkova@giesbert-associes.com

ANNEXE 4

PROJET MOBILITÉS
Septembre 2016

*Courrier à Monsieur le Président du SMTC sur les enseignements
à N+3 du PDU 2012.*

Toulouse, le 12/09/2016

Monsieur le Président,

Comme vous le savez, les membres du groupe de travail commun à nos CODEV (groupe PDU/SCOT/PLUiH), se sont beaucoup investis, depuis fin 2015 et tout au long de l'année 2016, au sein des Commissions Partenariales techniques et des Commissions Territoriales, instances de Co construction du Projet Mobilités 2025/2030. Ces commissions, animées par vos équipes techniques et celles de l'AUAT, ont été des lieux d'écoute et de dialogues très ouverts. Les comptes-rendus, ont reflété assez scrupuleusement les points de vues et les propositions des participants et, en particulier ceux des CODEV. La version provisoire V2, du Projet Mobilités, maintenant sous-titré 2020 2025/2030, valant révision du PDU de la grande agglomération toulousaine, a intégré de nombreux apports des Commissions (dont certaines des CODEV), ce dont nous devons féliciter les rédacteurs et pour lequel, nous voulons vous remercier. Restent, un certain nombre de nos propositions, sur lesquelles nous reviendrons, non prises en compte à ce jour, car nécessitant un arbitrage politique.

Conscients du fait que les élus du SMTC ont décidé « d'arrêter », une première version du Projet Mobilités, le 19 Octobre prochain, avant de le soumettre à différentes consultations, dont celle de Personnes Publiques Associées, dont les CODEV font partie, nous avons souhaité vous faire part, en amont de la mise au point de la première version, de nos PREMIERES PROPOSITIONS MAJEURES, au fur et à mesure de l'avancement de nos travaux.

En effet, nous avons dû nous adapter à des délais, particulièrement serrés, en pleine trêve estivale. Notre groupe de travail (GT), s'est fortement mobilisé, entre mi-Aout et aujourd'hui et continuera de se mobiliser, dans les prochaines semaines. Notre travail n'est pas totalement finalisé, mais nous avons tenu à vous en livrer une V1, provisoire et incomplète, arrêtée au 12/9/16, sous la forme de 2 tableaux synthétiques, ci-joints :

1/ Bilan de la mise en œuvre du PDU 2012 à N+3/ Contribution V1- CODEV_ 12/9/16.

2/ Projet Mobilité 2025/2030_ V2 du 12/8- SMTC/ Contribution V1- CODEV- 12/9/16

Ce travail, dans son état actuel, sert de support à la PREMIERE CONTRIBUTION que nous vous adressons, ce jour. Contribution qui porte sur les enseignements que nous tirons du bilan N+3, de la mise en œuvre du PDU 2012.

Ce travail, complété et finalisé, servira de support à la SECONDE CONTRIBUTION, qui vous sera adressée, avant fin septembre. Elle portera sur nos propositions pour le Projet Mobilités, dans sa version V2. Ces propositions porteront sur les précisions à apporter aux enjeux et les objectifs, sur une approche stratégique élargie, et sur des compléments, des approfondissements, des éléments de dynamisation du plan d'actions.

Ce travail servira, enfin, à nourrir le « Cahier d'Acteur » que nous nous proposons de porter au débat public organisé par la CNDP, autour du projet de 3° ligne de métro.

Comme vous le savez aussi, nous avons mis en place un groupe de travail spécifique pour élaborer des indicateurs de suivi et d'évaluation des politiques de mobilités, qui « parlent » aux entreprises, aux usagers et aux habitants de la grande agglomération toulousaine. Ce travail est maintenant bien avancé et a fait l'objet d'une première séance de travail avec votre équipe technique. Nous souhaitons, bien entendu, pour suivre un travail collaboratif dans les prochains mois, dans le cadre d'une co-construction avec le SMTC et l'AUAT, d'indicateurs partagés, à inscrire dans la version définitive du Projet Mobilités.

LES ENSEIGNEMENTS du bilan N+3 de la mise en œuvre du PDU 2012 :

La lecture que nous faisons du bilan N+3 (voir détails dans le tableau joint), nous inspire les enseignements suivants :

° **De nombreuses actions** (et pas forcément les plus difficiles à mettre en œuvre, ni les plus onéreuses), **n'ont pas été réalisées** ou même seulement commencées, ou bien n'ont pas atteint les objectifs fixés (Limiter les nuisances et pollutions/ Favoriser la pratique de la marche et du vélo, en dehors de Toulouse centre/ Maitriser la place de la voiture/ Prendre en compte la logistique urbaine/ Répondre aux enjeux de déplacements liés au travail...). Dans la plupart des cas, c'est le **déficit d'engagement ou de coopération entre les collectivités locales**, mais également la **faible synergie entre** les différentes AOT ou gestionnaires de réseaux (Etat/ Région/ Département/ Collectivités), qui sont en cause.

° D'autres **actions** sont, au contraire, **plus avancées** et commencent, pour certaines d'entre elles, à **porter leurs fruits**, même s'il reste des marges de progrès encore importantes (Répondre aux enjeux de desserte TC des territoires, en particulier des qu'on s'éloigne du centre de Toulouse/ Accompagner les usagers des TC, dans leurs déplacements/ Développer la multimodalité, mais le train reste à la traîne). Dans la plupart des cas, ce sont les actions sur lesquelles **le SMTC a le plus la maîtrise**, qui **avancent le mieux** et produisent les meilleurs résultats. Les **contraintes budgétaires** constituent, cependant un **facteur, parfois très limitant**.

° Les actions qui visent à « **Mieux articuler Transports et Urbanisme** », constituent, de notre point de vue, le **point faible majeur**, celui qui pèse le plus sur les résultats de la mise en œuvre du PDU 2012. Le **levier des « Contrats d'axes »**, pourtant porteur d'espoirs, **n'a pas fonctionné**. Dans la plupart des cas, **les élus** concernés tardent à **s'engager sur la densification**. C'est la **question de la qualité résidentielle et de la qualité de vie** dans les quartiers proches des transports collectifs, défendus par les habitants qui sont **au centre des débats**.

° Enfin, dans la V2 du Projet actuel, ni le bilan N+3, ni le rapport Environnemental, ne soulignent suffisamment **les impacts de la « thrombose circulatoire » sur la santé et la qualité du cadre de vie des usagers et des habitants** (35h de perdues dans les « bouchons », par an pour chaque conducteur de l'agglomération).

Les impacts de la saturation des transports en commun, sur la santé et la qualité de vie des habitants, n'y sont pas non plus assez abordés (La pollution de l'air dépasse la cote d'alerte, de plus en plus souvent, alors qu'elle constitue la 3^e cause de mortalité en

France, avec 48000 décès par an. Le stress et la fatigue accumulés dans les transports sont bien réels, même s'ils ne font pas encore l'objet d'études sanitaires très poussées).

Il s'agit, pour nous, comme nous vous l'avons déjà souligné, d'un **point noir majeur**, qui non seulement contrarie l'attractivité et le développement harmonieux de notre territoire, mais pèse fortement sur la santé et le bien-être de très nombreux habitants de l'agglomération. Ceux qui sont contraints, pour des raisons économiques, loin de leur lieu de travail et ceux qui n'en ont pas, sont les plus touchés.

Les CODEV, souhaitent, bien entendu débattre avec vous de ces enseignements, dont nous tirons les 3 PROPOSITIONS suivantes :

PROPOSITION 1 : ENGAGER UN PLAN D'URGENCE POUR LES MOBILITES.

Sans attendre que le futur Plan de Déplacements Urbains, soit opérationnel (2018 ?), nous proposons de relever les défis du retard accumulé, dans la mise en œuvre du PDU 2012, pour soulager, rapidement les souffrances quotidiennes des Toulousains et poursuivre sur les chemins de l'excellence et de l'attractivité, par l'engagement, dès 2017, d'un PLAN D'URGENCE pour les mobilités.

- Il s'agit d'un **plan d'urgence, de rattrapage, pour améliorer, très sensiblement, le bien être et la santé des habitants et des usagers, en « souffrance », dans leurs mobilités quotidiennes**, sans devoir attendre de nombreuses années, les effets bénéfiques de grands projets structurants (et, en particulier, la 3^e ligne de métro). La résorption, dans les délais les plus courts possibles, de la « thrombose circulatoire », constitue l'axe central de cette fiche action, complétée par une amélioration des qualités d'usage des modes alternatifs à la voiture (train, métro, tram, bus, modes actifs).

*La « philosophie » de ce plan d'urgence, que le SMTC nous paraît être le mieux placé pour impulser, est de « rattraper le retard », en **OPTIMISANT les investissements lourds engagés depuis une vingtaine d'années**, en particulier dans les infrastructures de transports. La dynamisation, très rapide des usages, serait, partout recherchée pour concrétiser cette optimisation :*

- Il s'agit de **résorber**, en grande partie la « thrombose circulatoire », en **réduisant, d'environ 15 à 20%, le nombre de voitures circulant en même temps aux heures de pointe du matin et du soir, dans tous les secteurs stratégiques** (Sans investissements lourds). Les pistes d'action ont déjà été évoquées par les CODEV, dans une contribution précédente ou lors des ateliers de concertation organisés par le SMTC (tout ce qui favorise le report modal, la dynamisation de l'auto partage sous toutes ses formes, une gestion des flux, une politique de « temps », une gestion généralisée du stationnement, à destination, une dynamisation de la logistique urbaine Etc.). Toutes ces pistes d'actions seraient à engager simultanément, avec un grand volontarisme.

- Il s'agit, également, **d'augmenter, très sensiblement, la capacité d'accueil des trains, métros, trams et bus et de « booster » les modes actifs** (sans investissements lourds sur les infrastructures). Les pistes d'actions ont déjà été évoquées par les CODEV, dans cette contribution, dans des contributions antérieures ou lors des ateliers de concertation organisés par le SMTC (tout ce qui favorise l'attractivité, le confort, l'amélioration de la vitesse commerciale, rend possible, de façon aisée le report modal, le

raccourcissement des temps de parcours de « porte à porte » etc.). Toutes ces pistes d'actions seraient, là aussi à engager simultanément avec un grand volontarisme.

La mise en œuvre d'un tel plan, va nécessiter des efforts partagés. Toutes les AOT et toutes les collectivités concernées, doivent nécessairement, y être associés. Cette action, se décline en 2 volets :

Volet 1 – Des actions, déjà incluses dans le projet Mobilités, tel que défini dans la V2, du 12/8, mais **dont la réalisation serait très sensiblement accélérée** (Pas de dépenses nouvelles).

Volet 2 – Des actions nouvelles ou complémentaires, proposées par les 3 CODEV, dont le **financement viendrait en supplément** des couts estimés par le SMTC, pour réaliser le Projet Mobilités, dans sa version actuelle. Ou dont **le financement**, à court terme, **conduirait à étaler dans le temps** les autres actions moins urgentes

Les actions plus détaillées, à mettre en œuvre pour concrétiser les 2 volets de ce plan d'urgence pour les mobilités, seront précisées dans notre prochaine contribution de fin septembre. On peut cependant rappeler ici, les propositions que nous vous avons déjà adressées dans notre contribution de novembre 2015 :

- Terminer et optimiser les projets structurants de TC et de report multimodal, déjà engagés

- Accroître la capacité des lignes A et B (travaux, allongement des rames).
- Mettre en place des contrats d'axes ambitieux, autour de ces 2 lignes, favorisant l'intensité urbaine (refaire la ville sue la ville dans des démarches participatives). Augmenter la capacité d'accueil des P+R. Dynamisation de la politique de rabattement, tous modes.
- Développer des contrats d'axes ambitieux, autour des lignes structurantes de tram, de BHNS et Linéo
- Augmenter la capacité et le cadencement des rames de tram et des bus (en fonction des besoins).
- Augmenter la capacité d'accueil des (P+R). Dynamisation des politiques de rabattement.
- Aménagement des pôles multimodaux existants, en véritables places urbaines attractives.
- Mettre en place des contrats de gares, ambitieux, autour de tous les noeuds structurants du maillage d'infrastructures.
- Intégrer l'étoile ferroviaire Toulousaine comme support d'une offre potentielle de transports urbains cadencés.
- Proposer une nouvelle approche stratégique à la Région pour l'accélération d'une offre de dessertes cadencées...
- Étendre les espaces urbains favorisant les modes actifs et les PMR. Intensifier les centres-villes et centre bourgs (refaire la ville sur la ville) ainsi qu'autour des gares et des lieux d'échanges multimodaux.
- Développer une « culture du vélo », sur tout le périmètre du PDU, en priorisant les enfants et les jeunes.

- **Mener une politique extrêmement volontariste et concertée**, sur tout le périmètre du PDU, de **maîtrise de l'usage de la voiture**, en particulier aux heures de pointe, en jouant sur tous les leviers, mais, plus particulièrement, sur les restrictions significatives du stationnement à destination. Mais aussi améliorer les temps de parcours et les interconnexions, pour rendre les TC attractifs (temps de trajet à pied, stations vélos ...

PROPOSITION 2 : VERS UNE NOUVELLE GOUVERNANCE ET UN PILOTAGE PARTENARIAL.

Pour relever ce défi de ce PLAN D'URGENCE, mais aussi pour mener à bien les actions du Projet Mobilités 2020/2025/2030, ne peut pas agir seul. Par contre, il doit pouvoir exercer le rôle de « chef de file ».

En effet, nous sommes conscients que le SMTC, qui à en charge la politique de mobilités, sur un des périmètre d'action les plus vastes de France, n'a qu'une compétence limitée à l'organisation et à la gestion des transports collectifs.

Les actions du PDU, s'appliquant aux infrastructures routières, aux lignes ferroviaires, aux transports scolaires et interurbains, par car, au déploiement des réseaux cyclables, à la mise en place des cheminements piétons, aux politiques de stationnement, sont sous compétences d'autres AOT ou gestionnaires de réseaux et/ou des collectivités locales concernées. De même, la réussite de l'articulation urbanisme/ mobilités repose, essentiellement sur les collectivités locales qui ont la compétence en urbanisme.

Pourtant, au moment de tirer le bilan de la mise en œuvre du PDU, c'est vers le SMTC-Tissé, que les regards se tournent.

Pour l'avenir, il nous paraît donc indispensable de mettre en chantier, dès 2017, une approche renouvelée de la gouvernance et de la coopération entre AOT et collectivités, sur tout le périmètre du PDU.

*La «philosophie», proposée pour cette nouvelle approche de la gouvernance, que le SMTC nous paraît le mieux placer pour l'initier, est de **passer de la compétition à la coopération**, entre les **intercommunalités**, les autres collectivités locales et le SMTC est de **passer d'un fonctionnement en «silo» à un fonctionnement en synergie collaborative**, entre les différentes AOT.*

Il s'agit d'avancer, le plus rapidement possible, vers une forme de gouvernance plus coopérative, plus articulée, avec le PDU, comme « feuille de route partagée », dans laquelle le SMTC-Tissé, serait reconnu par tous, comme « chef de file », légitime, pour la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation de ce PDU.

L'autre sillon à creuser pour la réussite du PLAN D'URGENCE que nous proposons et celle de la mise en œuvre des actions du PDU, est celle du PILOTAGE PARTENARIAL.

La pérennisation du dispositif partenarial, qui a fait ses preuves pour la co-construction du Projet Mobilités, est bien prévue dans la V2 de ce Projet Mobilités, ce dont nous nous réjouissons.

La poursuite des échanges avec les CODEV, y est également évoquée. Il nous appartiendra, d'en proposer les modalités plus précises.

*La « philosophie », proposée pour cette approche partenariale, que le SMTC, souhaite pérenniser, est de progresser, encore, vers une **réelle, co-construction**, en dépassant les postures de défiance, de défense des « prés carrés », **en associant**, encore plus les représentants **des milieux économiques, des usagers des transports publics, des riverains des infrastructures et des citoyens concernés**, à l'élaboration, au suivi et à l'évaluation, sur la base d'outils partagés des politiques de mobilité.*

PROPOSITION 3 : DYNAMISER L'ARTICULATION URBANISME/ MOBILITES.

Sans attendre que le futur PDU, soit opérationnel, nous proposons de dynamiser l'articulation urbanisme / mobilités, en « reconnectant » les démarches et les documents en cours d'élaboration.

*La « philosophie » proposées, est de mettre à profit, l'opportunité d'une même temporalité pour la mise en révision du SCOT et du PDU, ainsi que pour l'élaboration, pour la première fois du PLUiH, pour croiser ces 3 démarches et rechercher une réelle cohérence. Ce temps d'élaboration doit être celui de la mise en débat, entre élus, mais aussi avec les habitants et les usagers pour tenter de rapprocher les points de vue sur tous les sujets qui font polémique (étalement urbain, densité, formes urbaines et qualité de vie des résidents, place de la voiture et gestion du stationnement etc.). Il s'agit de dégager une **vision partagée d'un développement harmonieux** de notre agglomération, conjugué avec une **amélioration continue de la qualité du cadre de vie et du bien être de ses habitants.***

Pour « reconnecter » les démarches urbanisme/ mobilités, il est nécessaire de **remettre les TC et les mobilités actives, au cœur de la conception urbaine**. La mise en révision du SCOT ne fait pas, jusqu'à présent, l'objet d'une démarche de co-construction aussi participative que celle qui existe pour l'élaboration du Projet mobilité. Elle nous paraît pourtant indispensable, en réunissant les mêmes acteurs, autour d'une vision partagée de cette nécessité de « connexion ».

L'élaboration du PLUiH, sur le territoire de Toulouse Métropole, actuellement au stade de la mise au point du PADD, comme cela a déjà été dit, plus haut, semble, pour ce que nous en connaissons, « **déconnectée** » **des actions proposées par le SMTC**, dans la V2 du Projet Mobilité et, en particulier des actions pour le levier de la cohérence urbanisme/mobilités (Pactes urbains).

Il est encore temps de « **reconnecter** » **toutes ces démarches**. Les CODEV y apporteront leur contribution.

Actions PDU 2012	Niveau de Satisfaction	Indicateurs des actions	Etat de l'Action	Actions Projet Mobilités 2025-2030	Indicateurs des effets	Lecture des CODEV Premiers Enseignements Réunion du 06/09/2016
<p>1</p> <p>↳ Limiter les nuisances et pollutions, améliorer la sécurité et le cadre de vie</p> <p>Résoudre les points noirs bruit</p>	<p>⊕</p>	<p>PPBE en cours par le département de la Haute-Garonne sur le réseau routier national/PPBE en cours sur Toulouse Métropole, étendu aux 37 communes.</p>	<p>Action non lancée par les autresgestionnaires de voiries</p>	<p>34</p>	<p>Etude CETE Sud-Ouest, 2011 : 110000 personnes exposées autour des voiries communales de Toulouse, 45% au-delà du seuil de 68 dB, 36000 personnes exposées autour d'axe routier départemental, 20% au-delà de 68 dB.</p> <p>CODEV : - Plan de Prévention des Bruits dans l'Environnement, produits par TM et CD 31. - Non réalisé pour les autres gestionnaires. - Plus de 65000 personnes soumises à un niveau sonore supérieur à 66 dB(A), dont 50000, autour des voies de communication. - Pas de bilan de l'évolution des nuisances sonores.</p>	<p>Les AO transports terrestres doivent se fixer, de manière concertée, des objectifs de réduction, pour limiter les impacts sur la santé, en jouant sur tous les leviers disponibles (réduction trafic PL, réduction du trafic et des vitesses, protections à la source, protections de regards).</p> <p>Il ne pas oublier que les populations impactées par les nuisances, subissent la "double peine" (soit les plus fortes, les plus denses).</p> <p>Mettre en oeuvre des critères d'évaluation et de suivi, en y associant les riverains.</p>
<p>2</p> <p>Résorber les zones d'insécurité routière</p>	<p>⊕</p>	<p>Observation de l'accidentologie : Toulouse Métropole, SGDD, DOT31/Observatoire de l'accidentologie du PDU et sur les thématiques TC et passages à niveau</p>	<p>Non réalisé Programme de sécurisation des passages à niveau : en cours</p>	<p>35</p>	<p>-22% d'accidents et -20% de victimes entre 2002 et 2012. Baisse plus particulièrement marquée pour les vélos : -40% de victimes. 1/3 des accidents de l'aire urbaine concerne des deux roues motorisés, pour 2% des déplacements. 01 accidents et accidents aux passages à niveau entre 2009 et 2013, dont 39 en 2013.</p> <p>CODEV : - 3 observatoires existants (T.M., DOT31, SGDD) - Pas d'observatoire unique à visée opérationnelle. - 1 observatoire à Toulouse-Métropole, supervisés par le Plan-pil. - Ecrire 8 PN, du réseau PDU à résorber (Inscrits au programme de sécurisation national, mais seulement 2 en cours d'étude. Horizon de réalisation = 6 ans). - 1/3 des accidents de l'aire urbaine concerne les 2 roues motorisés (victimes jeunes pour la plupart), alors qu'ils ne représentent que 2% des déplacements.</p>	<p>Manque bilan de l'évolution de la sécurité routière (localisation - victimes, causes) L'observatoire des accidents est à renforcer et à étendre à tout le périmètre PDU, en y associant les usagers. Etendre et renouveler, régulièrement, les actions de prévention et de sensibilisation. La situation dramatique des 2 roues motorisés, nous paraît mériter un "plan ORSEC", spécifique. Identifier un chef de file, dans le projet Mobilités. Fixer, avec l'Etat, un calendrier "réaliste" de résorption des passages à niveau accidentogènes.</p>
<p>3</p> <p>Etablir un plan de modération des vitesses sur les voiries</p>	<p>⊕</p>		<p>Action non réalisée</p>	<p>16 - 34 & 37</p>	<p>CODEV : - Non Réalisé.</p>	<p>Pas de stratégie partagée, pas de plan d'action Évaluer le coût humain, écologique et financier de l'inaction. Viser un accord, rapide, entre tous les partenaires et gestionnaires de voiries.</p>
<p>4</p> <p>Moderniser le parc de bus avec des énergies diversifiées et renouvelables</p>	<p>⊕</p>		<p>Action lancée et objectifs partiellement atteints</p>	<p>CODEV : - Faiblement Réalisé - 2009-2011 : 100 bus gazole, +120 GNV - 2012-2014 : +45 bus gazole, 0 GNV - Objectifs du PDU, non atteints.</p>	<p>Fort contribution des bus à la pollution / santé et émissions de GES (voir PPA), en particulier aux abords des stationnements urbains de longue durée. A revoir (les objectifs actuels de renouvellement du SMTC, sont inférieurs aux objectifs de 2012).</p>	
<p>A l'heure de la COP 21 et malgré les PCET et AGENDA 21, sur les territoires concernés, des progrès trop limités en matière d'environnement et de qualité du cadre de vie et de bien-être des habitants. Mettre en place un observatoire unique ou tout au moins fédérer les observatoires existants; communiquer sur les évolutions (conférences, prise en comptes des retours d'observateurs, volontaires, bénévoles et associatifs, etc.) Compléter le diagnostic "technique"; ajouter diagnostic financier (investissement + fonctionnement); redéfinir les enjeux partagés pour l'amélioration de l'environnement et du cadre de vie. Initier une politique d'exemplarité du SMTC/Tisseo et des collectivités.</p>						
<p>5</p> <p>Mieux articuler transports et urbanisme</p> <p>S'assurer de la cohérence des projets urbains et de la desserte des transports en commun</p>	<p>⊕</p>		<p>Action pas totalement aboutie du fait d'un défaut de coordination sur certains projets importants. De nombreux projets à l'écart du réseau TC programmé</p>	<p>8 - 20 & 22</p>	<p>Des densités à questionner au regard de la desserte TC. CODEV : - Rédaction non terminée au 12/8. - Analyse des contrats d'axe et de leurs effets, très insatisfaisante. Il s'agit d'un point, noir majeur, qui fait grincer les rouages de l'articulation transports et urbanisme. - Absence de consensus politique.</p>	<p>Enjeu majeur, prioritaire. Articulation PDU / SCOT-PLUH. Nécessité de porter le débat sur la place publique, car il faut des orientations claires pour le projet mobilités 2025/2030. Se fixer des objectifs réalistes et des critères de suivi et d'évaluation. Le projet de contrat d'axe doit être organisé au débat par la CNDP, peut offrir l'opportunité d'avancer des modalités de suivi doivent être élaborées sur des bases plus rigoureuses que dans le PDU 2012. Le SMTC doit avoir un rôle de chef de file pour garantir cette cohérence. Associer, très étroitement, les élus locaux, les citoyens, les usagers, les riverains, autour de « parlement », pour chacune de lignes TC, structurante.</p>
<p>6</p> <p>Renforcer l'urbanisation sur les axes supports de TCSP et autour des pôles d'échanges</p>	<p>⊕</p>		<p>Action en cours avec 6 contrats d'axe signés, 2 étudiés, 19 non lancés</p>	<p>9 & 21</p>	<p>Suivi de l'avancement du phasage des contrats d'axe signés. CODEV : - Outil contrat d'axe remis en cause juridiquement. - Seulement 6 contrats signés (pas forcément sur les secteurs prioritaires) - Plusieurs CA sans desserte programmée. - Enorme retard, très préjudiciable à un développement équilibré de l'aire urbaine.</p>	<p>Enjeu majeur. Construire, sans attendre, un nouvel outil. Recherche de consensus indispensable : groupes de travail participatifs (parlements associant usagers et riverains - "Maisons du Projet" / Atelier du Projet ?). Le contrat d'axe, doit devenir un véritable "pacte", qui lie et engage toutes les parties prenantes. A élargir aux infrastructures ferrées et aux gares et à toutes les lignes de TC, structurantes existantes et à créer, y compris LINC0 et Téléports. Il doit être décliné dans le SCOT et les PLU.</p>
<p>7</p> <p>Decliner dans les contrats d'axe et les PLU des seuils plancher de densité</p>	<p>⊕</p>		<p>Action non commencée</p>	<p>20 & 22</p>	<p>CODEV : - Rien de Réalisé. - Réalité affligeante par rapport aux objectifs du SCOT. - Déficit de 30000 logements, en 2013, aux abords des lignes et des gares, soit de l'ordre de 9000/habitants !</p>	<p>Changer prioritaire. Redéfinir les enjeux partagés autour de chaque axe de TCSP. Charte de densité et de l'accessibilité des modes actifs. Démarches participatives urgentes. Recherche de consensus indispensable. Il s'agit d'un enjeu fondamental pour la réussite du futur PDU. Le SCOT, offert l'opportunité de "redresser la barre" et d'accueillir, dans les prochaines années, de nombreux nouveaux habitants à proximité immédiate d'un transport collectif performant. A elle toute seule cette action aurait pu depuis plusieurs années, déjà, faire changer la Métropole de "paradigme". Il est encore temps de se fixer des objectifs ambitieux.</p>

Actions PDU 2012	Niveau de Satisfaction	Indicateurs des actions	Etat de l'Action	Actions Projet Mobilités 2025-2030	Indicateurs des effets	Lecture des CODEV Premiers Enseignements Réunion du 06/09/2016
8 Réaliser une charte pour la conception des nouvelles zones d'activités	⊕	Action non engagée	CODEV : Rien d'engagé.	23		Engager une démarche participative globale Associer l'Etat, la Région et les acteurs du monde de l'économie et de l'entreprise en s'appuyant sur des exemples réussis ailleurs. Dépasser le manque de volontarisme politique, par un travail pédagogique en profondeur.
Première Synthèse des CODEV: Réunion du 06/09/2016						La faiblesse de l'articulation urbanisme/mobilités constitue le "Talon d'Achille" du développement harmonieux de l'agglomération. A terme, il s'agit d'une véritable "Épée de Damoclès" pour la poursuite de l'attractivité urbaine et "thrombose circulatoire". Réaffirmer cet enjeu comme PRIORITY ABSOLUE et le faire partager en s'appuyant sur des diagnostics partagés plus ciblés (et évalués financièrement), plus parlants pour les usagers et habitants. Recherche du consensus indispensable. Les leviers du stationnement, du partage de la voirie, de la relance d'une dynamique autour des contrats d'axe, sont des priorités à mettre en œuvre, en y associant étroitement les acteurs concernés. La mise en révision, dans la même temporalité du SCOT et du PDU, sur un même périmètre, ainsi que l'élaboration, pour la première fois, de PLU Intercommunaux, offre, de notre point de vue, une opportunité unique de mieux articuler urbanisme et mobilités. Il faut avancer, très vite, vers une vision partagée sur la nécessité absolue de résoudre le "Talon d'Achille", évoqué plus haut. L'articulation urbanisme / mobilités, est, de notre point de vue, une des clés fondamentales de la réussite du projet mobilité, sur la longue durée. Elle devra s'appuyer sur la dynamique de l'arrivée de populations et entreprises nouvelles, et celle de la mobilité interne à l'agglomération, la priorité est de valoriser auprès des "clients" (propriétaires ou locataires) les lieux bien desservis, bien équipés, performants en termes de déplacement. Ces lieux sont ceux des Pactes-Contrats d'axes, des projets urbains, ou plus simplement à proximité de stations performantes. Aussi, la Communication auprès du grand public est primordiale, directement et via les acteurs de l'immobilier (notaires, agences, HLM etc.).
U Répondre aux enjeux de desserte TC des territoires						
9 Programmation TCSP 2015	⊕	La mobilité des infrastructures programmées pour 2015 en service conformément à la programmation ; Les projets ont obtenu leur PDU. Trois projets toujours en phase d'études	Objectif de maillage du territoire par des infrastructures structurantes non atteint, notamment à l'Ouest	3 - 4 & 9	Offre du réseau en hausse : +3.6% en 2013. Fréquentation en hausse : +5.7% Stabilité de l'efficacité économique du réseau bus augmentant la vitesse commerciale du réseau bus de +1.4 km/h, après baisse de -3 km/h en 2012. CODEV : - Rédaction non terminée au 12/8.	Manque bilan détaillé des projets mis en service (coûts investissements, fonctionnement / report modal voiture sur TCSP / Effet global sur mobilités). Révisions à engager pour répondre aux besoins de maillage, de liaisons transversales, par exemple pour la desserte de la métropole de son point noir majeur : La "thrombose circulatoire" ?
10 Orientations TCSP 2020	⊕	Peu de projets avancés. Une partie du prolongement Nord Ramassiers en service en 2012	Action en cours	1 - 2 & 4	CODEV : - Texte non rédigé au 12/8. - Pas d'analyse de la remise en cause des orientations du PDU 2012.	Remise en cause non argumentée. Manque analyse besoins / réponse aux besoins, à l'échelle du périmètre du PDU. Comparaison coûts / bénéfices - Investissements - fonctionnement - création d'emplois. A faire pour asseoir la pertinence des nouvelles orientations, sur la base d'indicateurs de suivi partagés.
11 Préparer le renforcement et l'extension du réseau métro	⊕	Action en cours	Action en cours	1 & 2 & 4	Contrat d'axe signé pour le PLB Augmentation capacitaire de la ligne A en cours. CODEV : - Pas d'argumentation sur les nouveaux choix politiques (ligne B / TAE) - Pas de mention du débat CNDP sur la 3 ^e ligne.	Développer un argumentaire pour expliciter les nouveaux choix. Prendre en compte dans la version définitive du Projet Mobilités, les enseignements du débat public CNDP.
12 Constituer un réseau de lignes de bus structurantes à haut niveau de service	⊕	Action débutée, avec la labellisation « Ligné » de la ligne 16	Action débutée, avec la labellisation « Ligné » de la ligne 16	6	Offre et fréquence en hausse : +13% Ligne 16 : meilleur ratio économique de l'ensemble des lignes, légère hausse de la vitesse commerciale. CODEV : - Réorientation non argumentée. Bilan Ligné 16, après un an: mitigé.	Pour asseoir la pertinence des 10 lignes LINEO, un suivi des performances des premières admissions est à engager sur la base de critères d'évaluation partagés (coûts d'exploitation, services rendus, vitesse commerciale/ hausse de la fréquentation, report modal).
13 Renforcer le réseau interurbain et renforcer son intermodalité	⊕	Action en cours	Action en cours	5	Offre en hausse : +2.7% entre 2009 et 2013, grâce CODEV/mment aux lignes Hop 1. Fréquentation en hausse sur près de 80% des lignes/ CODEV : - Mise en place des lignes express « Hop 1 », tarification combinée et billettique interopérable. - Bon avancement des actions du Conseil Départemental. - Forte hausse de la fréquentation, mais pas de bilan vis-à-vis des objectifs du PDU.	Manque d'une harmonisation plus poussée entre AOT. Le réseau du CD 31 ne participe pas complètement au maillage de l'offre. Pas de justification de concentration des D / A de tous les bus interurbains à la gare Matabiau. Connexions et multimodalité à améliorer.
14 Renforcer la connexion entre réseau ferroviaire et réseau urbain	⊕	Connexion fermée - réseau urbain encore faible : 13 gares desservies. Offre ferroviaire en hausse, mais uniquement 4 gares cadencées à plus de 90 courses/jour. Problème de saturation des parkings en gare	Connexion fermée - réseau urbain encore faible : 13 gares desservies. Offre ferroviaire en hausse, mais uniquement 4 gares cadencées à plus de 90 courses/jour. Problème de saturation des parkings en gare	5 - 17 & 21	Hausse constante du nombre d'abonnés à la desserte Matabiau. CODEV : - Amélioration de pôles d'échanges (Matabiau, Arènes, Portet...), et stationnement en gare (VP et vélo). - Offre REB en hausse globale, mais objectifs du PDU non atteints. - Nombreux parkings à saturation. - Problème de saturation des parkings à proximité des gares urbaines (St. Crispin et Colomiers). - Connexions encore très faibles avec seulement 13 gares. - Pas de bilan engagé.	Redéfinir le rôle des TER dans les mobilités quotidiennes, à l'échelle du PDU / +modalités de renforcement des connexions + projets réels pôles multimodaux (voir propositions du CODEV), à partir du bilan PDU 2012. Nécessité d'un plan d'actions partagé avec la région. Le cadencement, les connexions, les aménagements multimodaux, doivent faire partie intégrante du Projet Mobilités, sur des bases ambitieuses, à la hauteur des enjeux.

Actions PDU 2012	Niveau de Satisfaction	Indicateurs des actions	Etat de l'Action	Actions Mobilités 2025-2030	Indicateurs des effets	Lecture des CODEV Premiers Enseignements Réunion du 06/09/2016
15 Identifier les axes prioritaires afin d'améliorer les conditions de circulation des bus	⊕	Pas de nouvel aménagement		8	Hausse des validations par km sur 66% des lignes concernées par un couloir de bus Vitesse commerciale en hausse ou stable sur 62% des lignes concernées par un couloir de bus Vitesse commerciale supérieure à la moyenne du réseau en 2013 sur 51% des lignes concernées par un couloir de bus. - Pas d'état des lieux disponible. Aménagements limités et concentrés sur Toulouse. - Objectifs PDU non atteints. - Efficacité économique et amélioration de la vitesse commerciale, mais, pas d'analyse des effets sur la circulation.	Un bilan plus complet reste à faire. Analyse des effets en terme de fréquentation et de réduction des embouteillages. Engager un plan d'actions volontariste pour les principales lignes. Améliorer le maillage, les liaisons transverses et internes aux faubourgs. Optimiser le maillage Atlanta/Netwiller (multimodalité, connexions métro)
16 Autres modes de transport :	⊕		Action lancée, projet en cours de redéfinition	4	CODEV: - Action lancée sur des bases ambigües.	Mieux préciser les objectifs (report modal, fréquentation, intermodalité) et établir des critères d'évaluation, en y associant les usagers et les riverains.
17 Produire un schéma d'organisation des centres de maintenance des matériels roulants	⊕		Action non commencée			Le schéma reste à faire. A élargir aux axes de stationnement des bus (ex: Cours Dillon ?).
<p>Première Synthèse des CODEV : Réunion du 06/09/2016</p> <p>Les actions programmées dans le Projet Mobilités 2025-2030, malgré leur ambition et leur coût, seront-elles suffisantes, pour libérer la Métropole de sa "thrombose circulatoire", paralysante ? Les choix opérés doivent être argumentés, pour asseoir leur pertinence. La prise en compte du débat CNDP est incontournable, sont restées en deca des attentes. L'offre ferroviaire doit, probablement, être démultipliée. Le rôle des Trains de d'intermodalité, apportés par la mise en oeuvre du PDU 2012, à ce stade d'avancement, sont restés très en deca des attentes. L'offre ferroviaire doit, probablement, être démultipliée. Le rôle des Trains du Quotidien doit être défini à l'échelle de l'aire urbaine. L'engagement d'un plan rail métropolitain paraît indispensable. De nouvelles coopérations sont nécessaires, entre les AOT. La mise en place d'un Tram-Train (ou Train-Tram) sur le Nord de la Métropole entre La Vache et Saint Albain puis renouvelé ou Castaignon en profitant de la construction de la quatrième ligne et au Nord-Est entre Montastruc et Gramont, ainsi que sur le Sud et l'Ouest pourrait être constituer un premier chantier de coopération entre AOT. Ce principe, permettant de libérer "de la place" en gare Matabiau pour améliorer les dessertes situées en dehors du territoire du PDU et d'envisager ce RER à la mode toulousaine.</p>						
<p>D Accompagner les usagers des TC dans leurs déplacements</p>						
18 Appliquer les principes des Schémas directeurs d'accessibilité	⊕		Action en cours et bien avancée, en accord avec le calendrier de mise en oeuvre	14	1450000 déplacements PMR en 2012 : +11% depuis 2008 Service Mobibus : 50 véhicules en 2012, 4798 inscrits et près de 144000 voyages (+46% entre 2009 et 2013) Satisfaction globale du réseau métro, bus et TAD. - Bien avancé sur les 6 volets du SDA. Poursuite programmée jusqu'en 2024.	Mettre en place, des critères d'évaluation et de suivi.
19 Développer les Systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs	⊕		Action réalisée	11	Equipement de l'ensemble des arrêts de la ligne T1 - Réalisé, conformément aux objectifs visés - 2ème étape de déploiement, en cours.	Mettre en place des critères d'évaluation et de suivi.
20 Améliorer le réseau bus : offre de services et matériel roulant	⊕	Respect du calendrier de mise en oeuvre Objectif de +2% d'offre bus supplémentaire par an atteint	Action en cours	11	Fréquentation du réseau bus en hausse continue depuis 5 ans : +30% Fréquentation des TAD en hausse : +21% Fréquentation des TAD zonaux en baisse : -14% 36000 validations Noctambus CODEV: - En cours, objectifs et calendrier respectés - Poursuite engagée. - Effets positifs, en terme de fréquentation (+ 27%, en 5 ans), mais offre encore limitée à 20% des lignes. - Services encore trop limités le soir, le WE et pendant les vacances scolaires et au niveau du cadencement.	Marge de progression encore très importante. A adapter aux objectifs du PDU Réinterroger les objectifs, ligne par ligne. Etablir des critères d'évaluation et y associer les usagers. Engager une réflexion partenariale sur le rapport service rendu / Dépenses publiques / Solutions alternatives.
21 Mettre en place une billetterie et tarification combinée	⊕		Action non commencée	10	Augmentation du nombre de cartes Pastel actives : +26% Augmentation du nombre de déplacements avec le titre Combi 131 : +43% entre 2012 et 2013 CODEV: - Pastel + titre multimodal combiné Région / Tisséo, en place. - Effets positifs, mais encore limités.	A étendre au réseau Arc-en-ciel. Prix du forfait à comparer avec d'autres métropoles. Plan d'actions volontariste, associant les usagers.
<p>Première Synthèse des CODEV : Réunion du 06/09/2016</p> <p>La réussite des actions bien engagées, encourage à la poursuite. Il reste des marges de progression, en terme d'augmentation de l'attractivité et de satisfaction des usagers, en particulier pour le réseau bus. On est très loin de la saturation. Associer les usagers à une recherche d'optimisation, en faisant preuve d'imagination.</p>						
<p>III Favoriser la pratique de la marche et l'usage du vélo</p>						
22 Conforter et mettre en oeuvre un schéma directeur cyclable d'agglomération	⊕		Action en cours sur Toulouse Métropole, Muret-ain et Sicoval, mais non étendue à l'échelle de l'agglomération	13	Toulouse Métropole : réseau cyclable en hausse de 15% entre 2010 et 2014 Développement de services Vélo, d'actions de communication / d'accompagnement Agglomération en légère hausse : +2% Nombre de victimes vélo en baisse de -36% depuis 2009 CODEV: - En cours, sur les 3 intercommunalités. Pas sur le reste de l'agglomération. - Etat d'avancement de la mise en oeuvre de ce schéma directeur, reste à diagnostiquer. - Retard vis à vis d'autres métropoles.	Culture du 2 roues à dynamiser. Avancer avec volontarisme en associant tous les partenaires concernés.

Bilan de Mise en Œuvre du PDU 2012 à N+3

Actions PDU 2012		Indicateurs des actions		Etat de l'Action		Indicateurs des effets		Lecture des CODEV	
Niveau de Satisfaction		Indicateurs des actions		Etat de l'Action		Indicateurs des effets		Lecture des CODEV	
Niveau de Satisfaction		Indicateurs des actions		Etat de l'Action		Indicateurs des effets		Lecture des CODEV	
23	Poursuivre le développement des systèmes de location vélo humanisés ou automatisés	Combinaison de 3 services « humanisés »	Amélioration des actions de communications / sensibilisation. Aucun plan d'action pour le développement de nouveaux services	13	Maison de la Mobilité : un nombre d'utilisateurs qui reste faible (moins de 1000) en location hebdomadaire, 0,3% en location mensuelle, 3% en location annuelle. CODEV: - Succès pour VéloToulouse, mais développement, seulement sur Toulouse centre. - Aucun plan global pour le développement de ce service. - Aucun bilan sur le report modal.	Développer une stratégie globale et un plan de développement ambitieux, programmé dans le temps, associant collectivités, usagers, entrepreneurs et opérateurs spécialisés.			
24	Produire et diffuser des chartes sur les modes doux	Acton non commencée	Acton non commencée	14 & 16	CODEV: - Réalisation d'un Guide des Recommandations Cyclables à Toulouse Métropole Mais PAS DE DIFFUSION – Rien ailleurs. - Retard très important.	Cette action doit être engagée d'urgence, sur des bases encore plus larges que le cahier de TM. Développer une réelle culture des modes actifs, sur tout le territoire. Y associer les collectivités, les usagers et les habitants.			
25	Développer la piétonisation	Développement de la piétonisation sur Toulouse, en grande partie sur le centre-ville		14 ?	Des piétons en hausse dans le centre-ville : +19% depuis 2010 Baisse du nombre de victimes piétons depuis 2009 : -9% (malgré une hausse en 2013) CODEV: - Réalisé et réussi, sur une partie du centre ville de Toulouse / Carte des temps de parcours à pied * pour les touristes à TOULOUSE – Rien ailleurs. - Pas de suivi en terme de report modal. En retard sur plusieurs métropoles. - Forte baisse des accidents piétons (- 47 %), sur l'aire urbaine	Engager une politique beaucoup plus volontariste, à l'échelle du périmètre PDU. Retard à rattraper, en associant, les collectivités et les habitants.			
26	Créer des cartes des itinéraires accessibles aux personnes à mobilité réduite	Acton non débutée	Acton non débutée	14	CODEV: - Non réalisé. - Retard très important.	Réalisation prioritaire d'une carte des itinéraires et des établissements accessibles, à l'échelle de l'agglomération			
27	Elaborer les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE)	9 communes avec un PAVE approuvé			CODEV: - Seulement 25 PAVE approuvés sur 66 communes. - Pas d'évaluation, ni de critères d'évaluation.	Priorité à la réalisation des 43 manquants! Programme d'actions ambitieux, à l'échelle du périmètre PDU. Associer Collectivités et Associations.			
<p>Première Synthèse des CODEV: réunion du 06/09/2016</p> <p>Les politiques publiques et l'offre de services favorisant l'usage du vélo et de la marche à pied portent leur fruit, là où elles sont mises en œuvre. (Jusqu'ici, principalement, sur la ville de Toulouse) Compléter les diagnostics, plus localisés, pour visualiser le report modal de la voiture vers les modes actifs (centre-ville de Toulouse réaménagé ...). Réaffirmer les enjeux de développement des modes actifs et des aménagements en faveur des PMR et ces modes actifs, en hiérarchisant les priorités (rabattement vers TC, gares multimodales, centres de vie, cours de villages, centres urbains, déplacements courtes distances, vers les groupes scolaires, ...) Réaffirmer les enjeux de maîtrise de l'usage de la voiture, là où elle nuit à l'environnement et à la qualité de vie et les enjeux de meilleurs usages de la voiture (réduction des temps de parcours, partage des véhicules, complémentarité avec les transports en commun et les modes actifs, ...)</p>									
<p>L. Maîtriser l'usage de la voiture</p>									
28	Soutenir le développement de l'autoparcage et du covoiturage		Acton en cours et bien avancé	28 & 29	Renforcement du service Citiz : 21 stations et 37 véhicules en 2013, contre 6 stations et 11 véhicules en 2009 686 abonnés en 2014 (x2 depuis 2010) Multiples actions en faveur du covoiturage : 65 entreprises conventionnées Tisséo en 2013, contre 38 en 2010 ; +46% d'inscrits depuis 2010 - Action bien avancée, pratique en hausse, mais encore marginale. - Résultats non évalués, en terme de réduction du nombre de véhicules en circulation aux heures de pointe.	Cette action mérite d'être dynamisée pour sortir de la marginalité. Lancer des appels à projet pour favoriser les initiatives locales. Engager des expérimentations. Engager une politique globale de développement du "COURT-VOTURAGE" (co-votage de proximité, au quotidien) et de tous les modes combinés, de "porte à porte". Il y a eu, une piste d'avenir pour réduire les embouteillages, aux heures de pointe.			
29	Développer une stratégie de stationnement à l'échelle de l'agglomération	Pas de stratégie globale de stationnement en cours Une majorité de voies en zones 30 à double sens cyclable	Actions d'organisation du stationnement dans 6 communes, dont Toulouse	32	Baisse de l'offre gratuite sur voirie : -54% entre 2009 et 2013 Augmentation de l'offre payante :13% Augmentation de l'offre « résident » : +19% depuis 2010 - Réévaluation du nombre d'abonnés « résidents » : +28% CODEV: - Analyse très sommaire, à ce stade. La ville de Toulouse, semble « mettre le pied sur le frein ». - Pas de stratégie globale, à l'échelle de l'agglo, en cohérence avec le réseau TC, structurant.	Levier majeur pour un usage maîtrisé de la voiture. Réaffirmer cet enjeu et le faire partager à tous les acteurs concernés (SMTC / EPCI / communes/ entreprises / usagers / citoyens / autres AOT) Stratégie globale à l'échelle de l'agglomération et en cohérence avec le réseau TC structurant, mais aussi le réseau ferré, les gares multimodales ...)			
30	Développer les zones de circulation apaisée	Constante augmentation du linéaire de zones 30 sur Toulouse métropole, mais concentré sur Toulouse	Acton réalisée sur Toulouse Métropole et le département	16	CODEV: - Sur T.M., développement continu des zones 30 et double sens cyclables, mais quasi exclusivement sur la ville de Toulouse. - Pas de suivi sur les autres territoires. - Pas d'évaluation des bénéfices. - Absence de critères d'évaluation.	Engager des démarches participatives (observatoires partenariaux de suivi), à l'échelle de chaque EPCI, associant les communes, les usagers, les habitants, pour définir les lieux prioritaires et les modalités d'aménagement.			
31	Etablir un schéma directeur d'usage des voiries	Hierarchisation adaptée des voiries départementales sur Toulouse Pas de cohérence globale des schémas directeurs à l'échelle du PDU	Acton en cours, avec la moitié des projets en service, en travaux ou ayant obtenu une DUP	30	CODEV: - Fait sur TM, rien ailleurs, sauf réseau départemental	A mettre à jour sur T.M. A mettre en œuvre sur les autres territoires. Démarche partenariale à reprendre, en y associant la Région, le CG 31, tous les EPCI et les représentants des usagers et des habitants. Designier un chef de file, pour mise en cohérence sur tout le périmètre PDU.			
32	Poursuivre la constitution du réseau secondaire d'agglomération		Acton en cours, avec la moitié des projets en service, en travaux ou ayant obtenu une DUP	30	CODEV: - 50 % des projets en service, en travaux ou ayant une D.U.P., mais retard très important par rapport aux prévisions.	Réflexion partenariale à reprendre sur la base de nouveaux critères (nouvelles lois) et d'une production... - La pertinence des projets non réalisés en fonction des objectifs du PDU. - Privilégier l'amélioration des déplacements en VL, partagés, partout ou la mise en place d'une alternative TC ou modes actifs est impossible ou d'un coût trop élevé.			

Actions PDU 2012	Niveau de Satisfaction	Indicateurs des actions	Etat de l'Action	Actions Projet Mobilités 2025-2030	Indicateurs des effets	Lecture des CODEV Premiers Enseignements Réunion du 06/09/2016
Achever le réseau structurant d'agglomération	😊		Action en cours, mais 4 projets sur 18 sont en service ou ont obtenu une DUP	31	CODEV: - Sur 18 projets routiers, 4 projets réalisés (échangeurs de la Crabe et de Mongiscard, élargissement de la rocade entre Laspinet et Paléys), 1 en travaux (échangeur de Bordenouge), 3 inscrits au PDDI (échangeurs Pontaine Lamoisse et Nourret, élargissement de la rocade entre Laspinet et Rangui).	Même raisonnement que ci-dessus. L'investissement, non encore engagé, sur certains projets routiers "concurrents des TC", pourrait, si consensus, être reporté sur les axes structurants de TC ou développer l'usage des modes actifs.
Première Synthèse des CODEV: Réunion du 06/09/2016			Mise en œuvre urgente d'un schéma directeur d'usage des voiries et d'une politique volontariste de développement de "court-voiturage". Agir d'urgence sur le stationnement, à destination, pour favoriser le report modal. Consensus politique nécessaire. Conclure à l'échelle de tout le périmètre du PDU. Réaliser une évaluation partagée de l'effet de la mise en service des aménagements routiers réalisés au cours des dernières années sur l'amélioration des mobilités à l'échelle de l'agglomération (coût / bénéfice - directs et indirects - / - effets sur l'environnement, la qualité de vie / concurrence complémentarité avec TC et modes actifs, etc. ...). Réinterroger les projets non réalisés, report de certains investissements vers les TC et les modes actifs, mais aussi engagement de nouveaux projets (Franchissements de la Garonne)			
Première Synthèse des CODEV: Réunion du 06/09/2016			Réaffirmer les enjeux de réduction de l'usage de la voiture, là où elle nuit à l'environnement et à la qualité de vie et les enjeux de meilleurs usages de la voiture (réduction des temps de parcours, auto-partage, covoiturage, complémentarité avec les transports en commun et les modes actifs, ...)			
Première Synthèse des CODEV: Réunion du 06/09/2016			L'information en temps réel des conditions de circulation sur les axes structurants associée aux solutions innovantes des applis sur téléphones portables devrait permettre l'optimisation des temps de trajet et celle de l'usage du réseau routier. Elle pourrait aussi démontrer la pertinence des solutions TC aux heures de pointe notamment.			
Première Synthèse des CODEV: Réunion du 06/09/2016			Porter une attention particulière au trafic de transit, aux PL et à la logistique, à la desserte des zones commerciales de la périphérie.			
Première Synthèse des CODEV: Réunion du 06/09/2016			Recherche de consensus indispensable. Nouvelle gouvernance des voiries (investissement, gestion, entretien.) à envisager avec les partenaires concernés (Etat - Région - Département - EPCI - etc. ...)			
9 Prendre en compte la logistique urbaine						
Mettre en place un atelier Transport de marchandises			Action réalisée		Travaux universitaires, partage d'expériences, ... Suivi des déplacements de marchandises : 7000 mouvements /jour - Réalisation de 10 ateliers de concertation - Une progression de +5% par an sur les 8 communes de TM les plus génératrices de livraison, entre 2010 et 2012 - 360000 trajets hebdomadaires générés par l'activité marchandise sur TM (hors achats particuliers), soit 615000 km-équivalent voiture particulière - 143 aires de livraison sur le périmètre de l'octogone (centre-ville) - 54 accréditations, soit environ 200 véhicules CODEV: - Réaliser en place, 2 en moyenne par an. - SICOVAL et MURETAIN non intégrés.	Réaliser rapidement cette intégration, Y associer toutes les collectivités, mais, également, toutes les parties prenantes. Ne pas perdre de vue l'impact des livraisons lourdes aux heures de pointe. Analyser ce qui peut réduire leur impact sur l'ensemble des infrastructures et des mobilités.
Eteindre la charte Livraison sur le périmètre PDU	😊		Action en cours à l'échelle de Toulouse métropole	25	40 propositions engagées pour une extension de la charte jusqu'au Canal - Des réflexions envisagées pour le centre-ville de Blagnac. - Pas de réflexions ailleurs, à l'échelle du PDU. Pas d'évaluation des effets attendus.	Démarche partenariale à engager d'urgence, sur tout le territoire. Nécessite la mobilisation de toutes les parties prenantes.
Créer des sites de redistribution de marchandises	😊		Action en cours, mais pas de réalisation concrète	26	- Aucune réalisation concrète. - Un seul projet à la Carroulerie.	Démarche partenariale à engager d'urgence, sur tout le territoire, en cohérence avec l'échelle régionale.
Concevoir ou adapter des itinéraires dédiés aux marchandises	😊		Action réalisée pour les itinéraires de convois exceptionnels	36	- Etude d'identification des itinéraires logistiques par T.M. - Définition des itinéraires de convois exceptionnels par T.M. - Pas de réflexion à l'échelle du PDU.	Démarche partenariale à engager d'urgence, sur tout le territoire, en cohérence avec l'échelle régionale.
La logistique urbaine et son organisation, à l'échelle du PDU, en cohérence avec l'échelle Régionale et Nationale, constitue un vrai projet à partager. Nécessite une coopération renforcée entre les AOT et les acteurs du secteur. Il s'agit d'un enjeu de plus en plus important, avec l'explosion de la livraison à domicile de commandes faites sur INTERNET. Son impact réel, actuel et futur, sur l'ensemble des mobilités de l'aire urbaine mérite d'être évalué collectivement. Les CODEV rappellent leur position sur le transfert d'une partie de la livraison de marchandises de la route vers le rail, ainsi que son alerte sur la question de la traversée de l'agglomération par des convois ferrés de transports de produits dangereux (voir contribution TESO et "dire" sur AFNT, du CODEV Toulouse Métropole).						
H Répondre aux enjeux des déplacements liés au travail						
Aider au développement des PDE	😊		Action en cours	18	Hausse continue du nombre de démarches engagées Démarche d'accompagnement mise en place par Tisséo, primée au niveau européen. CODEV: - En cours. Hausse continue des démarches engagées. - Mise en place d'un observatoire des Plan de Mobilité	Action à poursuivre et dynamiser. Manque bilan de l'observatoire en terme de résultats concrets (coûts, report modal, publics concernés, etc. ...)
Labelliser des PDE	😊		Action réalisée	18	CODEV: - Labellisation « Trophée Ecomobilité SMT-C-Tisséo » depuis 2012	Action à poursuivre. Manque de données sur "effet d'entraînement". Absence d'une politique d'emplément de la part de nombreuses collectivités (voir contribution CODEV / TM sur Plan Climat-Energie Territorial).
Mener des études sectorielles de mobilité	😊		Action engagée sur deux territoires identifiés	18	CODEV: - Sur les 5 secteurs identifiés, seulement 2 engagés.	A poursuivre et dynamiser. Manque de retour sur les résultats des études.

Actions PDU 2012	Niveau de Satisfaction	Indicateurs des actions	Etat de l'Action	Actions Projet Mobilités 2025-2030	Indicateurs des effets	Lecture des CODEV Premiers Enseignements Réunion du 06/09/2016
Première Synthèse des CODEV: Réunion du 06/09/2016		Les enjeux de déplacements quotidiens, liés au travail sont majeurs, avec des effets sur toute l'aire urbaine, aux heures de pointe. Manque d'un diagnostic plus global, quantitatif et qualitatif (y compris pendant les vacances scolaires) des effets des PDE sur le nombre de trajet en VP. Urgent pour orienter les actions futures. A poursuivre, dynamiser et élargir. (Etablissements Publics, Facultés, Etablissements d'enseignement, Evénements sportifs...).				
I Développer la multimodalité						
41 Développer l'intermodalité et renforcer les pôles d'échanges	😊	Renforcement ou créations de pôles d'échanges sur les 5 dernières années Intermodalité renforcée (P+R, parcs à vélos fermés, services Cbiz, arrêts et places de covotage)	Action en cours	17	Baisse de la part d'usage d'un mode seul sur le réseau Tisséo : 69% à 66% entre 2008 et 2012 Baisse de l'intermodalité métro-bus Hausse générale de l'intermodalité liée en grande partie à la mise en service du tramway	
42 Mettre en place une centrale d'information multimodale	😊		Action réalisée		Hausse du nombre de calculs d'itinéraires depuis septembre 2013 CODEV - En place depuis 2013	Améliorer la visibilité pour tous les usagers. Harmonisation des calculateurs existants.
43 Développer les services aux personnes	😊	Amélioration des services aux personnes	Action bien avancée		CODEV: - Agences commerciales créées - services téléphoniques, services en ligne	Information en temps réel à améliorer. Lancer des appels à projet pour favoriser les initiatives locales, dans les entreprises et l'innovation sociale et technologique (propositions ultérieures du CODEV).
Première Synthèse des CODEV: Réunion du 06/09/2016		La dynamisation des pratiques multimodales, construite une priorité. Les actions d'aménagement des pôles d'échanges, entre tous les modes (y compris le train), sont indispensables pour permettre cette dynamisation. Les actions de services aux personnes sont à poursuivre, à améliorer, à simplifier pour améliorer l'attractivité des pôles multimodaux, dans les déplacements "porte à porte". Appels à Projets/ Expérimentations. Les lieux de l'intermodalité doivent devenir emblématiques d'une conception renouvelée de l'articulation urbanisme / mobilités. Il s'agit de porter une attention particulière à ces lieux de "froissement métropolitain", en dépassant la seule dimension de "gestion des flux", pour transformer ces lieux en véritables "places métropolitaines", développant une nouvelle "intensité urbaine", mettant en valeur l'identité locale, les qualités d'ambiance diurne et nocturne, le développement de services aux usagers et aux habitants, les qualités d'usage et de confort. Des lieux conçus comme espaces de rencontre et d'expression				

ANNEXE 5

PROJET MOBILITÉS

Version 5 du 27 Février 2017

Prise en compte des Propositions des 3 CODEV(s) sur les actions du Projet Mobilités.

Code des couleurs dans la colonne "PROPOSITIONS DES 3 CODEV".

Propositions Prises en Compte par le SMTC dans le Projet Mobilités.

Propositions NON Prises en Compte par le SMTC dans le Projet Mobilités.

Propositions Nouvelles des 3 CODEV, après lecture du Projet Mobilités du 19 Octobre 2016.

Projet Mobilités - Prise en Compte des Propositions des 3 CODEV

N° Action Proj. Mob. 25/30	N° Action PDU 2012	Actions	Propositions des CODEV
Action 1	11	Construire un réseau capacitaire pour renforcer l'attractivité des territoires économiques du Nord-Ouest et du Sud-Est, en lien avec le levier de la cohérence urbanisme / mobilités: faire la 3ème ligne de métro Toulouse Aerospace Express.	La 3° ligne de métro a fait l'objet d'un débat public, porté par la CNDP. Le Projet Mobilités aura à intégrer les enseignements de ce débat. En attente des décisions du SMTC en réponse aux recommandations de la CNDP. Voir, aussi, la contribution des 3 CODEV au Débat Public sur le projet de la 3é ligne de métro: TISSER LA TOILE des MOBILITES pour le court, le moyen et le long terme. (Annexe 5), Encadrés des Pages 2, 3 & 12
Action 2	11	Consolider la capacité du métro existant: Doubler la capacité de la ligne A.	La fiche action devra préciser les mesures proposées, pendant les travaux estivaux, pour assurer la continuité du service et la desserte de la gare, dans de bonnes conditions avec l'arrivée de TGV à 4h 12 de Paris, dès 2017. Voir, aussi, l'annexe 6, Page 7 (Métro)
Action 3		Assurer une connexion entre le terminus de la ligne B du métro et la 3é ligne sur Labège-Innople: Mener une étude pour aide à la décision sur le mode, l'itinéraire et le niveau de service	Action à finaliser en fonction du résultat des études engagées. Le choix définitif devra faire la preuve qu'il s'agit d'une meilleure solution que le prolongement de la ligne B tel que prévu dans le PDU en vigueur. (Coût, temps de parcours, services rendus à l'utilisateur, développement urbain induit et délais de réalisation) Voir, aussi, l'annexe 6, Page 7 (Métro)
Action 4		Poursuivre le développement du réseau tramway : <ul style="list-style-type: none"> • Desservir le futur Parc des expositions : prolonger la ligne de tramway T1. • Etudier les modalités de développement et de maillage du réseau tramway à la troisième ligne de métro et au réseau métro. 	Ajouter, dans la fiche action, l'amélioration des temps de parcours, actuellement très dissuasifs. Donner de façon encore plus significative, la priorité absolue aux trams à chaque croisement avec la circulation automobile. Voir, aussi, l'annexe 6, Page 7 (Tramway)
Action 5	9 - 10 - 11 & 16	Mailler et renforcer l'accessibilité des territoires économiques du Sud-Est et de l'Ouest: <ul style="list-style-type: none"> • Faire la Ceinture Sud • Réaliser le Téléphérique urbain Sud. • Etudier et faire les autres maillons. 	Le coût annoncé dans cette fiche action doit être réévalué en fonction des résultats récents de l'appel d'offre et intégrer les coûts de maintenance. (114 M€ au lieu de 62 M€?)
Action 6	13 & 14	Organiser et Développer l'intermodalité: Connecter les réseaux régionaux et urbains de transports en commun pour renforcer les maillages et démultiplier les possibilités d'usage à partir des pôles d'échanges multimodaux.	Pourquoi, sur cet enjeu prioritaire, ne pas s'inspirer de l'expérience en cours dans d'autres villes comme Paris, avec la mise en place d'une gouvernance associant la Métropole Toulousaine à la Région Occitanie et à d'autres partenaires, ainsi que l'intervention d'une structure existante ou nouvelle (EPIC, SA...) pour la mise en place d'un RER dans l'espace du PDU (investissement, exploitation) ? Travail en commun des AOT plus poussé ou AOT Commune. Voir, aussi, l'annexe 6, Page 6 (Connexion entre mode PEM)
Action 7	12	Constituer un réseau de lignes de bus structurantes à haut niveau de service: développer le réseau LINEO, en lien avec le levier de la cohérence urbanisme / mobilités.	La LINEO 1 doit constituer le modèle à suivre pour toutes les autres lignes, à condition de supprimer tous les "points de ralentissement", à l'exemple de la place Dupuy qui pourrait, avantageusement, être réaménagée sur le plan de la circulation et du stationnement, avec couloir de bus en site propre. Celle ci pourrait devenir une des plus belles places de Toulouse, sur un site emblématique de l'excellence toulousaine. Avec, en complément, la requalification des espaces publics de proximité, avec le même niveau qualitatif que pour les lignes de tram. Intégrer la réalisation d'une ligne supplémentaire, à court terme, dans les emprises du BUN, pour respecter la cohérence Urbanisme/ Mobilités. La réalisation d'une "déviation routière" Bessières / Castelnest, non accompagnée d'une LINEO, constituerait un signe négatif de la volonté politique de porter un Projet Mobilités cohérent et ambitieux. Voir, aussi, l'annexe 6, Page 7 (Linéo, Bus)

Projet Mobilités - Prise en Compte des Propositions des 3 CODEV

N° Action Proj. Mob. 25/30	N° Action PDU 2012	Actions	Propositions des CODEV
Action 8	15	Accroître la performance du réseau bus: vers un réseau cible bus adapté aux territoires.	<p>Améliorer la vitesse d'exploitation des bus en :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Complétant le réseau des couloirs de bus par le franchissement des carrefours. - Créant des couloirs de bus sur des itinéraires saturés (Bd de la Marquette,...). - Créant des couloirs de bus plus large pour permettre aux bus de dépasser un cycliste en toute sécurité. - Donnant la priorité aux bus à chaque franchissement des carrefours. - Faisant respecter la non circulation et le non stationnement des VP aux arrêts, en double-file et dans les couloirs de bus. <p>Créer un réseau de maillage performant entre les quartiers, entre les territoires. Offrir aux usagers une offre capacitaire, aussi bien en capacité qu'en cadencement. Des lignes de TC peuvent déjà, à titre expérimental, être optimisées. C'est l'exemple de la ligne 21 reliant la zone d'activité de Basso-Combo (terminus de la ligne A) à la zone d'activité d'Airbus en passant par la zone d'habitat de Tournefeuille. Des lignes pourraient voir leur parcours modifié en fonction des occupants des zones d'activités qu'elles desservent.</p> <p>Voir, aussi, l'annexe 6 Pages 7 & 8 (Linéo, Bus)</p>
Action 9	5 & 15	Identifier les axes prioritaires afin d'améliorer les conditions de circulation des bus, en maillant les territoires d'habitat et économique de la périphérie: étudier et développer un niveau de service intermédiaire "OPTIMO", en lien avec le levier de la cohérence urbanisme / mobilité.	Voir, aussi, l'annexe 6 Pages 7 & 8 (Linéo, Bus)
Action 10	6	Renforcer l'accessibilité des territoires économiques Nord-Ouest et Nord-Est : Etudier et définir un maillage des territoires Nord-Ouest / Nord-Est et l'accessibilité des zones économiques liées à l'aéronautique, incluant un franchissement de la Garonne .	Voir, aussi, l'annexe 6 Pages 5 (Optimisation des voiries) & 7 (Linéo, Bus)
Action 11	21	Organiser une politique tarifaire intégrée pour l'ensemble des déplacements: mettre en place une politique tarifaire plus équitable entre usagers.	RAS
Action 12	19	Tendre vers une logique de service: développer une haute valeur d'usage dans les matériels roulants, autour des systèmes d'information relatif aux mobilités , au sein des pôles d'échanges.	<p>Développer une logique de services Passer d'une logique d'information classique générale à une logique de service adaptée à chaque usager : organiser une communication à grande échelle sur le réseau (son tracé avec zone d'influence, ses performances en durée de trajet de point à point) Initier le recherche d'applications permettant de trouver la solution TC (+vélo+ VEC etc).</p>
Action 13		Préparer l'avenir: étudier les pistes d'innovations possibles pouvant favoriser le report modal vers les transports en commun et faciliter la continuité de la chaîne de déplacements, notamment en termes d'une part d'information et de connectivités des usages, d'autre part concernant les supports billettiques et la tarification intégrée.	<p>Etendre l'action à des expérimentations innovantes. Mettre en place des critères de suivi et d'évaluation. Propositions des grilles d'évaluation des CODEV. Parmi les innovations, la recherche sur les questions suivantes est urgente : recueil de données grâce à un grand nombre d'observateurs-acteurs volontaires ; simulation de trafic ; communication en temps réel entre autorité de transport et usagers, et aussi entre usagers (covoiturage notamment).</p>

Projet Mobilités - Prise en Compte des Propositions des 3 CODEV

N° Action Proj. Mob. 25/30	N° Action PDU 2012	Actions	Propositions des CODEV
Action 14	22 & 23	Conforter les politiques locales en faveur de l'usage du vélo et mettre en œuvre un schéma directeur cyclable d'agglomération: <ul style="list-style-type: none"> • Développer un maillage complémentaire. • Aménager un réseau express vélo. • Promouvoir l'usage du vélo en développement les services et en informant les usagers. 	Mettre en œuvre un Schéma Directeur cyclable d'Agglomération volontariste. Voir, aussi, l'annexe 6, Pages 9 & 10 (Chapitre "Objectif 3")
Action 15	18 - 25 & 27 (26??)	Renforcer la pratique de la marche à pied en tant que mode de déplacement à part entière: développer les espaces partagés des centres villes et faubourgs toulousains, en intégrant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite vers les équipements et services publics.	Mettre en œuvre un Schéma Directeur Piétons d'agglomération, volontariste. Réglementer l'usage du vélo (et autres deux-roues) dans les rues piétonnes pour respecter le piéton prioritaire; Initier une démarche partenariale du type "code de la rue" (Bordeaux). Mettre en place une signalétique Piétons (destination, durée de trajet) Voir, aussi, l'annexe 6, Pages 9 & 10 (Chapitre "Objectif 3")
Action 16		Intégrer le projet Toulouse Euro Sud-Ouest et les mobilités dans le futur quartier Matabiau: accompagner prévoir un partage des espaces publics nécessitant une nouvelle organisation des accès routiers à la future gare TGV et au futur centre d'affaires.	Voir propositions CODEV TM sur le projet TESO, annexe 8.
Action 17	3 - 25 & 30	Apaiser les circulations dans les zones habitées des faubourgs et des communes de la périphérie: mettre en place des plans de modération des vitesses sur les voies de desserte et partager les espaces publics entre modes, en lien avec la cohérence urbanisme / mobilités et le développement des transports en commun et des mobilités actives.	Mettre en œuvre une politique de "zones de circulation apaisée" d'agglomération, volontariste. Voir, aussi, l'annexe 6, Pages 9 & 10 (Chapitre "Objectif 3")
Action 18	14 & 41	Favoriser l'intermodalité: aménager les pôles d'échanges du réseau structurant en considérant les modes actifs et les nouvelles mobilités partagées. (Rabattement, stationnement, services à la personne, jalonnement,...)	Améliorer la multimodalité des pôles d'échanges. En y associant les usagers et les riverains. Voir, aussi, l'annexe 6, Pages 5 (Multimodalités VL/TC) & 6 (Connexions entre Modes PEM)
Action 19	38 - 39 & 40	Inciter au report modal pour les déplacements domicile-travail: aider au développement des plans de mobilités des établissements publics et privés.	Dynamiser le développement et favoriser l'efficacité des Plans de Mobilités. Action à élargir à des Plans de Mobilités avec les Etablissements publics, de santé, accueillant un nombreux public, avec les établissements scolaires, les Universités etc., contractualiser ces Plans. Fixer des objectifs ambitieux, en terme de report modal, en y associant toutes les parties prenantes. La tarification est aussi un des leviers de cette attractivité, mais elle est liée à l'information. Un actif, s'il n'est pas au courant que son employeur peut l'aider financièrement s'il utilise les TC, ne sera pas tenté par ce moyen de déplacement. L'information est primordiale, elle doit être "encore plus dynamique, régulière et continue" aussi bien auprès des promoteurs, des entreprises, des habitants. SMTC/Tisséo doit être présent partout et tout le temps pour conseiller chacun d'entre eux en étant soit leur conseiller, soit en leur apportant des outils répondant à leurs besoins. Voir, aussi, l'annexe 6, Pages 4 (Covoiturage Auto Partagée) & 5 (Stationnement à destination)

Projet Mobilités - Prise en Compte des Propositions des 3 CODEV

N° Action Proj. Mob. 25/30	N° Action PDU 2012	Actions	Propositions des CODEV
Action 20		Préparer l'avenir: étudier les pistes d'innovation possibles qui permettront de faciliter le report modal vers les modes actifs et les nouvelles mobilités, notamment en terme de nouveaux usages (Partage de l'espace public en faveur des modes actifs et des véhicules partagés), de nouveaux services à la mobilité.	Préparer l'avenir par des innovations, en faveur des modes actifs. Etendre l'action à des expérimentations innovantes. Mettre en place des critères de suivi et d'évaluation.
Action 21	5 & 7	Assurer la cohérence "urbanisme mobilités" sur les territoires de renouvellement et de développement urbain: définir entre les AOM et les intercommunalités les engagements partenariaux de cohérence urbanisme / mobilités, à traduire dans un outil de type "Pacte Urbain".	C'est une clé majeure de réussite. Le potentiel d'accueil de nouveaux habitants, dans la ville intense, à proximité immédiate du réseau de TC est gigantesque (voir bilan N+2). Le contenu de ces « Pactes urbains doivent être redéfinis sur des bases beaucoup plus ambitieuses que dans le PDU 2012. Y associer les usagers et les riverains. Leur signature doit engager toutes les parties prenantes. Mettre en place des outils de suivi et d'évaluation. Voir, aussi, l'annexe 6, Pages 8 & 9 (Urbanismes et Mobilités)
Action 22	6 & 14	Construire la ville et les mobilités actives autour des transports en commun existants et programmés: mettre en œuvre les pactes urbains sur les territoires déjà desservis ou pour lesquels des projets sont programmés : <ul style="list-style-type: none"> ● Valoriser les investissements réalisés: mettre en place des pactes urbains autour des lignes A et B du métro, autour de la ligne de tramway T1, autour des axes bus en site propre. ● Accompagner les projets de transports en commun et préparer l'intensification urbaine des territoires desservis : mettre en place des pactes urbains dans les territoires desservis par Toulouse Aerospace Express, par la Ceinture Sud, par le réseau LINEO, par le réseau OPTIMO, par les Aménagements Ferroviaire du Nord de Toulouse (réseau ferroviaire Saint-Jory / Toulouse) ● Anticiper l'urbanisation des territoires urbanisables en périphérie : Préparer des pactes urbains sur les territoires de cohérence urbanisme / mobilités inscrits au SCoT de la Grande agglomération toulousaine, en lien avec le levier du report modal et le concept de "ceintures extérieures". 	Ajouter des "pactes urbains", autour des terminus des lignes TC structurantes et autour d'autres connexions avec le réseau SNCF. Concept de "ceintures extérieures", à expliciter. Voir, aussi, l'annexe 6, Pages 8 & 9 (Urbanisme et Mobilités)
Action 23	5 & 7	Traduire les pactes urbains dans les documents d'urbanisme: s'assurer de la déclinaison dans les PLU des principes de la cohérence urbanisme / mobilités, en inscrivant des niveaux de densités souhaitables dans les différents secteurs desservis par le réseau structurant et des normes de stationnement répondant aux enjeux du report modal, en traitant le maillage des modes actifs,	Les CODEV pourront être forces de propositions, sur ces questions, à un stade plus opérationnel.
Action 24	8	Accompagner le renouvellement des zones économiques: étudier le fonctionnement des zones économiques pour proposer des plans d'actions répondant à l'amélioration de leur accessibilité multimodale.	Les CODEV pourront être forces de propositions, sur ces questions, à un stade plus opérationnel.
Action 25		Accompagner la politique de la ville: desservir les quartiers prioritaires des communes de Toulouse, Colomiers, Blagnac, Cugnaux et Muret.	Les CODEV pourront être forces de propositions, sur ces questions, à un stade plus opérationnel.
Action 26	35	Organiser les conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales: décliner les principes de la charte livraison du centre-ville de Toulouse sur les autres communes de la grande agglomération toulousaine et valoriser l'usage des infrastructures logistiques existantes.	Mettre en œuvre une CHARTE LIVRAISONS, sur tout le périmètre PDU. Voir, aussi, l'annexe 6, Pages 5 & 6 (Charte de Livraison, Logistique Urbaine)

Projet Mobilités - Prise en Compte des Propositions des 3 CODEV

N° Action Proj. Mob. 25/30	N° Action PDU 2012	Actions	Propositions des CODEV
Action 27	36	Répondre aux besoins futurs du développement urbain et économique de l'agglomération: prévoir la localisation des infrastructures logistiques futures dans une perspective d'offre multimodale.	Mettre en œuvre un schéma de localisation de plateformes logistiques, sur tout le périmètre PDU. Voir, aussi, l'annexe 6, Pages 5 & 6 (Charte de Livraison, Logistique Urbaine)
Action 28		Préparer l'avenir: Etudier les pistes d'innovation possibles permettant de renforcer la cohérence entre politique d'urbanisme et politique de mobilité, notamment à travers l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux, multiservices et connectés, et le développement de logements intelligents en lien avec la mobilité. Enclencher une étude prospective de l'aire métropolitaine toulousaine aux horizons 2040/2050 sur la base de scénarios différenciés, incluant les concepts de ville intense.	Préparer l'avenir par des innovations urbanisme/transports et par une étude prospective 2040/ 2050. Etudier les mobilités internes à l'agglomération, si non déjà fait, pour propriétaires et locataires, habitat et emploi, pour connaître la cible à informer et convaincre particulièrement des potentialités du réseau de TC. Les CODEV pourront être forces de propositions, sur ces questions, à un stade plus opérationnel.
Action 29	28	Développer l'usage de la voiture partagée: <ul style="list-style-type: none"> • Renforcer les partenariats et développer les services de covoiturage et de l'autopartage. • Mettre en œuvre un schéma directeur d'aménagement des aires et spots covoiturage. 	Dynamiser l'usage de la voiture partagée. (Toutes les formes de partage). C'est une autre des clés majeures de réussite du projet. Cette action mérite d'être encore plus dynamisée, ambitieuse et généralisée. Fixer des objectifs, aux heures de pointe et des critères d'évaluation et de suivi. Voir, aussi, l'annexe 6, Pages 4 (Covoiturage) & 5 (Optimisation des voiries)
Action 30	28	Accompagner l'essor de l'électromobilité: définir une stratégie d' offre d'équipements et de services pour le rechargement des véhicules motorisés hybrides et électriques dans les aires de stationnements publics et privés.	Accompagner l'essor des Véhicules Ecologiques Communicants. (VEC). Ce n'est pas seulement l'électromobilité qu'il faut accompagner, mais les progrès fulgurants, de la voiture actuelle, vers des véhicules plus écologiques (électricité renouvelable, air comprimé, piles à combustible thermique à très basse consommation...), intégrant de la communication numérique embarquée, sans compter toutes les formes de nouveaux véhicules adaptés à l'urbain (vélos électriques, engins à une, deux ou trois roues « compacts », véhicules sans chauffeurs etc...), qui vont enrichir la « chaîne des mobilités au porte à porte » A l'intersection de la technologie des nouveaux véhicules, de la mobilité et de la société du partage, de profondes modifications de comportements, de nouveaux modèles culturels, commencent à apparaître, qui vont, rapidement bouleverser l'usage de infrastructures et la façon de concevoir la ville et la vie urbaine Les politiques de mobilités et d'urbanisme de la métropole, ne doivent pas rater cette mutation en cours, vers la société des flux intelligents et du partage.
Action 31	31 & 32	Hiérarchiser et organiser l'usage des réseaux routiers: mettre en place un plan de circulation en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant , permettant une meilleure distribution des flux routiers vers les centres d'intérêt.	Mettre en œuvre un schéma directeur d'usage des voiries, à l'échelle du périmètre PDU; optimisation des capacités résiduelles des rues, voiries et réseaux routiers existants (y compris rocade). Mieux gérer les flux de circulation (réduction des bouchons aux heures de pointe), mieux distribuer les flux entre domicile et centres d'intérêt... Pour l'avenir SMC/Tissé doit être associé plus étroitement à l'élaboration et au suivi du SCoT et des PLUI, afin de pouvoir organiser favorablement, la desserte des grands pôles du futur car, si les TC ne peuvent circuler correctement dans les nouvelles zones d'activité ou d'habitat, l'habitant se retournera vers sa VP pour se déplacer. L'attention du dimensionnement des voiries, prévue dès la mise en place du SCoT, sera une autre partie du levier sur la voirie. Le dimensionnement des voiries où la création de sites propres est un des leviers de la cohabitation entre les TC et les autres modes de déplacement. La complémentarité avec les modes actifs, covoiturage, auto partage en est un autre. Voir, aussi, l'annexe 6, Page 5 (Optimisation des voiries)

Projet Mobilités - Prise en Compte des Propositions des 3 CODEV

N° Action Proj. Mob. 25/30	N° Action PDU 2012	Actions	Propositions des CODEV
Action 32	33	Gérer les flux routiers de périphérie à périphérie: rechercher à partir des axes existants et des projets routiers un maillage du réseau structurant en périphérie, incluant des franchissements de la Garonne.	<p>Améliorer les liaisons routières, de périphérie à périphérie. Cette action nécessite une réflexion partenariale, sur tout le périmètre du PDU, associant les usagers et les habitants. Toutes les liaisons transverses peuvent faire l'objet d'améliorations, de la ville centre jusqu'aux lieux d'habitat les plus éloignés, en passant par les faubourgs. Les propositions de J. BUSQUETS pour les quartiers riverains de la gare, sont à expérimenter rapidement pour engager une action de grande ampleur.</p> <p>Des infrastructures devront être réalisées, tel que franchissement de la Garonne au nord et au sud de Toulouse, c'est une partie du levier sur la voirie.</p> <p>Voir, aussi, l'annexe 6 Page 5 (Optimisation des voiries)</p>
Action 33	29	Développer une stratégie de stationnement à l'échelle de l'aire métropolitaine toulousaine : prendre en compte la desserte et les équipements associés des territoires en transports en commun pour définir les politiques de stationnement.	<p>Pour les CODEV, l'ambition poursuivie doit être bien plus ambitieuse que de "prendre en compte la desserte et les équipements associés des territoires en transports en commun pour définir les politiques de stationnement".</p> <p>Il s'agit d'un outil majeur pour réduire l'usage de la voiture et favoriser le report modal. La mise en place, en 2018 de la nouvelle loi sur l'organisation du stationnement, offre une opportunité unique de jouer sur ce levier, sur tout le périmètre du PDU. Priorité absolue pour la réussite du Projet Mobilités, mais qui va nécessiter du volontarisme politique. Les communes les plus motivées pourraient « montrer l'exemple » et l'intérêt de cette action, pour toutes les autres.</p> <p>A défaut d'être communes, les politiques en matière de stationnement de la Métropole et des autres collectivités doivent absolument être cohérentes entre elles, notamment en ouvrage sur les 4 différents motifs de stationnement : résidents, P+R intermodalité, emploi, clientèle.</p> <p>Voir, aussi, l'annexe 6, Page 5 (Stationnement à destination)</p>
Action 34		Renforcer le potentiel de report modal en amont des zones de congestion: améliorer les capacités de stationnement et les conditions d'accès des parcs relais associés au réseau structurant.	<p>Dynamiser le report modal, en amont des zones de congestion. Pour redonner la priorité aux usagers des TC.</p> <p>A. Optimiser l'usage des parcs relais. Accord sur les mesures proposées, mais il faut insister sur la mutualisation et la place des 2 roues. Des places prioritaires, pourraient être réservées pour les covoitureurs, tous les véhicules partagés à plus de 2 personnes. Fixer un objectif en nombre d'usagers supplémentaires pour les TC, par jour. Mettre en place des outils de suivi et d'évaluation.</p> <p>B. Renforcer la capacité d'accueil des autos et des 2 roues. Accord sur les mesures proposées, mais il faut élargir et systématiser à toutes les lignes de train, de métro, de tram, de lineo, de téléporté. Fixer un objectif en terme d'usagers supplémentaires, pour les TC. Mettre en place des outils de suivi et d'évaluation. Valoriser le foncier des P+R existants ou à créer, en mixant stationnements, avec la construction de locaux d'activités pour l'accueil de tiers lieux, d'espaces de Co working et de services aux usagers. Fixer des objectifs. Mettre en place des outils de suivi et d'évaluation.</p> <p>C. Améliorer l'accessibilité VL et 2 roues. (action nouvelle). A tous les P+R existants ou à créer, aménagement de voiries, de pistes cyclables, de poches de stationnement pour « dépose minute », pour améliorer la fluidité des accès. Contrôler particulièrement l'usage de P+R pour le réserver à l'intermodalité, et, en marge, aux besoins du pôle</p>
Action 35	1 & 3	Réduire les nuisances sonores et atmosphériques aux abords des grandes infrastructures routières: Etablir un plan de modération des vitesses des autoroutes et des voiries rapides urbaines.	<p>Mettre en place des outils d'évaluation et de suivi, en accord avec tous les acteurs concernés.</p>

Projet Mobilités - Prise en Compte des Propositions des 3 CODEV

N° Action Proj. Mob. 25/30	N° Action PDU 2012	Actions	Propositions des CODEV
Action 36	2	Résorber les zones d'insécurité routière mettre en place un plan d'actions pour réduire les accidents de la route sur les zones d'accidentologie identifiées.	Réduire les nuisances, les émissions de GES et l'insécurité routière, des infrastructures de transports terrestres. Elargir cette action à toutes les infrastructures (y compris le train). Mieux poser les objectifs et élargir les moyens (réduction des vitesses, limitations d'accès lors des pics de pollution, protection des riverains...). Associer l'ORAMIP et la Sécurité routière au suivi, ainsi que les associations concernées.
Action 37	37	Prendre en compte la logistique urbaine: <ul style="list-style-type: none"> ● Concevoir des itinéraires dédiés permettant d'organiser et de gérer les flux de transports de marchandises. ● Vérifier par des études techniques de faisabilité l'opportunité d'un fret fluvial. 	Dynamiser la logistique urbaine. Plusieurs propositions des 3 CODEV, s'appuyant sur les travaux précédant du CODEV TM.
Action 38	3	Prévoir des mesures complémentaires permettant de réduire les émissions liées au trafic routier: étudier les modalités de mise en œuvre de zones de circulation restreinte.	Cette action mérite débat; Faut il envisager dès maintenant, des mesures aussi contraignantes? Si toutes les actions proposées par les 3 CODEV, sont mises en œuvre, rapidement, elles peuvent, sans doute éviter les mesures coercitives.
Action 39		Préparer l'avenir: étudier les pistes d'innovation permettant de favoriser l'organisation des réseaux routiers et du stationnement: Intégration et gestion des données routières, système innovant de gestion des stationnements, gestion dynamiques des voies.	Préparer l'avenir en favorisant l'innovation pour dynamiser l'accessibilité. Engager une étude prospective sur les infrastructures routières et ferroviaires. Voir dans quelles conditions le SMTC ne pourrait pas être l'initiateur d'une recherche associant les chercheurs et développeurs toulousains dans ce domaine de la mobilité cf. ci-dessus.

ANNEXE 6

**Débat Public 3^{ème} ligne de métro
Novembre 2016**

**Contribution des 3 CODEV(s) au Débat Public sur le Projet de
3^{ème} ligne de métro.**

CONTRIBUTION PROPOSEE PAR UN GROUPE DE TRAVAIL DES TROIS CODEV

QU'EST CE QU'UN CODEV?

Les CODEV des trois principales intercommunalités de l'agglomération toulousaine; Muretain, Sicoval et Toulouse Métropole sont issus de la loi Voynet. Les Conseils de Développement ont été confirmés par la loi MAPTAM pour les métropoles et répondent à de nouveaux enjeux de démocratie participative. Les CODEV sont des assemblées consultatives composées exclusivement de bénévoles; ils s'attachent, dans leurs représentations, à prendre en compte la diversité des forces vives de leur territoire. Ce sont des assemblées indépendantes et libres de leurs expressions, à l'écoute des citoyens qui mobilisent l'expertise de leurs membres pour contribuer à éclairer l'action publique par la production de rapports et d'avis.

ACTEURS DU DEBAT PUBLIC LES CODEV CONTRIBUENT, EGALEMENT, A L'EVALUATION DES POLITIQUES PUBLIQUES.

QUI SONT LES MEMBRES DES CODEV?

Ni instruments de la collectivité ni "contre-pouvoir" les CODEV contribuent à la fabrication du bien commun au service de l'intérêt général.

Les trois CODEV réunissent plus de 300 membres, issus de la "société civile":

- Acteurs économiques, organisations socio-professionnelles et syndicales, clubs d'entreprises.
- Institutions, organismes publics et assimilés
- Acteurs associatifs: culture, sports, environnement, solidarité.
- Personnalités qualifiées: experts, chercheurs, universitaires, citoyens motivés et passionnés.
- Représentants des communes de leur territoire.

TISSER LA TOILE DES MOBILITES pour le court, le moyen et le long terme

Cette contribution provisoire des trois Conseils de Développement de la grande agglomération toulousaine (Codev Toulouse Métropole, Codev Sicoval et Codev Muretain) a vocation à prendre la forme d'un CAHIER D'ACTEUR, après validation définitive, fin novembre, par les instances de chaque Codev.

Ce texte est le fruit d'un travail collectif de plusieurs mois au sein du groupe de travail SCOT/PDU, inter-CODEV sur l'ensemble des problématiques abordées par le Projet Mobilités 2020/2025/2030.

C'est une première contribution au débat public, en cours, sur la 3ème ligne de métro.

Elle comporte quatre chapitres, développés dans le document joint:

- 1. TISSER UNE TOILE DES MOBILITES ROBUSTE ET DURABLE.**
- 2. ENGAGER UN PLAN D'URGENCE POUR LES MOBILITES.**
- 3. FAIRE CONFIANCE AU DEBAT POUR CO CONSTRUIRE LE PROJET MOBILITE.**
- 4. LE COUT DES MOBILITES ET LEUR FINANCEMENT.**

Les trois CODEV ont été sollicités par le président du SMTC pour apporter leur contribution au travers de leur approche spécifique, à l'élaboration du Projet Mobilité 2020/2025/2030.

Les CODEV font le pari de l'expertise citoyenne au service du territoire de la Grande Agglomération Toulousaine.

TISSER LA TOILE DES MOBILITES pour le court, le moyen et le long terme.

1. TISSER une TOILE des MOBILITES ROBUSTE et DURABLE

- **Une structure en toile d'araignée, encore bien fragile.**

Dans une autre contribution à ce débat public sur la 3^{ème} ligne de métro, l'image de la toile d'araignée est utilisée pour figurer **la structuration des réseaux** de transports urbains:

«Comme l'araignée pour capter ses proies, les réseaux de transports tissent leur toile en commençant par les fils radiaux, complétés, progressivement, par des fils concentriques....»

Nous souscrivons bien entendu à cette représentation, en faisant remarquer, en préalable qu'à ce jour, **la toile des mobilités, collectives** et individuelles, toulousaine n'est encore constituée que de radiales qui irriguent très insuffisamment l'ensemble du territoire de la grande agglomération toulousaine.

Nous constatons que certains de ces fils radiaux manquent encore et que d'autres (l'étoile ferroviaire) sont encore bien peu porteurs de mobilités au quotidien.

Dans une agglomération où les besoins de déplacements s'organisent en quatre "bassins de mobilité", la demande de fils concentriques, notamment pour des mobilités collectives, est très forte.

Les seuls "fils" radio-concentriques actuels ne portent que des mobilités individuelles.

Dans ce contexte, la 3^{ème} ligne de métro, selon le tracé proposé par le maître d'ouvrage, apparaît, à moyen terme, comme porteuse de la première offre de forte capacité pour tisser, enfin, un fil concentrique majeur.

- **La toile internet, comme idéal de fonctionnement.**

Tout le monde connaît la fiabilité et la vitesse de communication, que permet, aujourd'hui, la toile internet.

Les premières communications par internet étaient radiales (artères principales en fibre optique), limitant les échanges de flux et leur vitesse. Un tuyau radial qui saturait, un point d'interconnexion qui bloquait et le réseau ne fonctionnait plus.

Les chercheurs ont inventé un système de maillage, pour fluidifier et fiabiliser la toile, permettant la multiplication des chemins et modes de transports possibles, comme l'ADSL, les liaisons satellites, le WiFi,....

La toile internet permet, aujourd'hui, de faire transiter, en une fraction de seconde, des milliards d'informations entre les habitants de la planète, qu'ils soient au travail ou à leur domicile, en empruntant différents chemins possibles.

Tous les habitants de la grande agglomération toulousaine, connaissent, et pour nombre d'entre eux subissent, les difficultés pour se déplacer au quotidien, sur la toile, encore fragile, des mobilités collectives et individuelles.

Dans notre agglomération, une des plus dynamiques de France, avec une urbanisation très étalée, la toile des mobilités n'arrive plus à fonctionner. Son maillage est trop incomplet, ses articulations sont trop rares et trop fragiles, ses tuyaux se bouchent, de plus en plus souvent et de plus en plus longtemps. Cette saturation s'aggrave, d'année en année, malgré d'énormes investissements réalisés depuis une vingtaine d'années, dans les transports collectifs.

L'attractivité de notre agglomération en est fortement contrariée.

Nous partageons l'idée, développée dans le dossier du maître d'ouvrage, qu'en l'absence d'une politique volontariste, le spectre d'un "scénario noir" se dessine. (Page 16 du dossier du Maître d'ouvrage)

- **La 3^{ème} ligne de métro, une réponse partielle et seulement pour le moyen et le long terme.**
A ce stade, il ne faut pas se tromper de chemin...
Il nous semble, pour notre part, que c'est le chemin de la "toile internet" qu'il faut suivre, et il y a URGENCE. Il faut tisser une toile des mobilités, robuste et durable, pour le court, le moyen et le long terme. C'est la tâche à laquelle s'attelle le Projet Mobilité 2020/2025/2030.

La 3^{ème} ligne de métro en constitue un "fil" majeur, nécessitant un très lourd investissement. Ce "fil" nous paraît nécessaire pour le moyen et le long terme, mais reste insuffisant pour éviter le "scénario noir", à court terme.

Elle ne répond pas aux attentes du court terme.

Elle ne répond que partiellement aux besoins de mobilités quotidiennes des habitants les plus éloignés.

La toile des mobilités a un besoin urgent d'être consolidée, désengorgée, avec des fils radiaux et concentriques, support de modes de déplacements collectifs individuels conjuguant tous les modes complémentaires mieux connectés et mieux articulés entre eux.

Le fonctionnement de la toile internet constitue un idéal à atteindre pour la toile des mobilités toulousaines, une source d'inspiration pour son optimisation, à court terme.

2. ENGAGER un PLAN d'URGENCE pour les MOBILITES, ou comment agir, à court terme, sur une toile dont les fils sont engorgés et peu connectés.

Les CODEV placent au cœur de leurs préoccupations les souffrances quotidiennes endurées par les habitants de l'agglomération pour se déplacer, souffrances qui augmentent au fur et à mesure de l'éloignement (contraint pour les familles aux revenus les plus modestes) du cœur de l'agglomération et/ou du lieu d'emplois/d'études.

Pour éviter le scénario catastrophe du "fil de l'eau", il nous paraît indispensable d'engager DES AUJOURD'HUI, sans attendre la réalisation d'une 3^{ème} ligne de métro, un PLAN d'URGENCE permettant de consolider la toile des mobilités, de désengorger les fils saturés, de mieux connecter ces fils entre eux...

Ce PLAN d'URGENCE constitue un véritable DEFI collectif à relever à l'horizon 2020, pour le court terme. Il s'agit de répondre aux attentes (qui s'expriment déjà depuis de nombreuses années) des entreprises, des usagers, et des habitants pour améliorer la qualité de leur vie quotidienne: des milliers d'heures perdues, chaque année, dans les embouteillages, impact sur la vie personnelle, impact sur la rentabilité des entreprises, impact de la pollution sur la santé des habitants et celle de la planète. Il s'agit, dans le même temps, d'optimiser les investissements lourds engagés depuis une vingtaine d'année¹s, en se fixant trois objectifs, ambitieux, mais qui nous paraissent tout à fait réalisables:

➤ Objectif 1

Résorber, en grande partie, la "thrombose circulatoire", en réduisant d'environ 15 %, en valeur absolue, en 5/6 ans, le nombre de "voitures solos" circulant en même temps aux heures de pointe sur le réseau routier, dans tous les secteurs stratégiques de la grande agglomération²:

Covoiturage Auto partagée

- Considérer le covoiturage comme un outil majeur pour résorber cette "thrombose circulatoire". Favoriser son développement rapide et massif, en particulier pour les déplacements domicile/travail, par tous les moyens envisageables, en impliquant tous les acteurs concernés :
 - En favorisant la montée en puissance de toutes les innovations technologiques et sociétales permettant de passer de la voiture "solo" à la voiture partagée. En dynamisant les partenariats avec des start-up spécialisées de type COOVIA, RESEAU POUCE, CITIZ,... et tous les acteurs du covoiturage et de l'auto partage.
 - En permettant un accès privilégié aux P+R (SMTC/Tisséo vient de décider la création de 2000 places supplémentaires. Elles pourraient être réservées aux "covoitureurs").
 - En réduisant le coût des transports en commun et des autoroutes et voies rapides urbaines pour les "covoitureurs".
 - En étudiant et en expérimentant l'accès privilégié (aux heures de pointe) à certains sites propres bus, voies autoroutières et voies rapides urbaines, pour les "covoitureurs".
 - En déployant une stratégie globale, porte à porte, impliquant les collectivités locales, des associations, des retraités, des bénévoles pour organiser toutes les formes d'autopartage, le matin, côté domicile. En impliquant les employeurs, les chambres de commerce, les facultés, les syndicats, les salariés, les enseignants, les étudiants, pour organiser l'auto partage côté travail et études.

¹ Sur les 20 Métropoles européennes, comparables à la Grande Agglomération Toulousaine, avec plus d'un million d'habitants, la nôtre a réalisé un des réseaux de TC les plus étendus, mais aussi un des moins fréquentés pour les déplacements domicile/travail (8%) – Source – Mémoire de fin d'études – Maxime Lafage – Sept 2014 – IEP Toulouse – Master II – Conseil et expertise de l'action publique/ LES TRANSPORTS URBAINS FACE A LA DOUBLE CRISE DE LA SATURATION ET DU FINANCEMENT.

² Avec une part modale de 60% pour la voiture (souvent "solo", dans les mobilités quotidiennes), notre agglomération se situe au 17^é rang sur 20 villes comparables en Europe.

La part modale de la voiture est, ici, 3 fois plus importante qu'à Leeds et deux fois plus importante qu'à Bilbao - (Source Maxime Lafage)

Optimisation des voiries

- Hiérarchiser et organiser l'usage des réseaux routiers par la mise en place d'un plan de circulation optimisant les capacités résiduelles et maîtrisant la distribution des flux aux heures de pointe:
 - En fixant une vitesse optimale pour réguler les flux, améliorer la sécurité et réduire la pollution.
 - En organisant la gestion des flux aux entrées sur le périphérique.
 - En mettant en place un système de "circulation en boucle" pour dissuader le transit par le cœur de la ville intense.
 - En réorganisant la voirie dans les quartiers, les faubourgs pour améliorer les flux concentriques et favoriser le partage de la voirie.
 - En engageant avec les gestionnaires de voirie (Etat, Conseil Départemental, Toulouse Métropole), une signalétique dynamique d'itinéraires de substitution pour permettre aux automobilistes d'anticiper et d'éviter les secteurs de "bouchons".

Multimodalité VL/TC

- Organiser la multimodalité entre TC (trains y compris) et automobiles, en amont des zones de congestion par une augmentation très forte de l'offre de stationnement (3 à 5 fois la capacité actuelle), par la chasse aux "voitures ventouses" dans les P+R, par des aménagements fluidifiant les accès voitures aux heures de pointe.

Télétravail Co-travail Tiers-lieu

- Favoriser l'implantation de lieux de travail, d'accueil de travailleurs nomades, au droit des P+R et des plates formes multimodales (cotravail, tiers-lieux,..)
- Favoriser le développement massif du télétravail.

Stationnement à destination

- Mettre en place une politique coordonnée entre collectivités locales, sur tout le périmètre du PDU, assurant la maîtrise de stationnement à destination (réduction de l'offre), sur l'espace public, et sur l'espace privé
 - En associant le SMTC aux collectivités locales pour l'organisation du stationnement sur les espaces publics, dans les secteurs desservis par les transports collectifs structurants. (Extension du stationnement résident/gestion des contraventions...)
 - En mettant en place un partenariat avec les entreprises et services publics et privés les plus générateurs de trafic, pour maîtriser le stationnement sur les espaces privés dans les secteurs desservis par les transports collectifs structurants. (Incitations financières? Valorisation du foncier libéré par la réduction de l'offre de stationnement?)

Charte de livraison

- Enrayer l'explosion de la livraison des colis par des véhicules automobiles polluants. Généralisation d'une CHARTE de LIVRAISON avec tous les acteurs économiques concernés, sur tout le territoire du PDU.

Logistique Urbaine

- Redynamiser un projet global et partenarial de logistique urbaine dont les études sont très avancées. (Le SMTC, autorité organisatrice des transports urbains, pourrait avoir un rôle coordonnateur de la politique de transports de marchandises)
 - En concrétisant ce projet de logistique urbaine (entre structures publiques et privées) de livraison de marchandises par tous les modes possibles, alternatifs à la voiture.

- En créant un réseau de plateformes logistiques mutualisées d'agglomération à la périphérie des zones de congestion de la circulation, complété par un réseau de centre de distribution urbain et par des espaces logistiques urbains au cœur des quartiers denses (Cartoucherie, Borderouge, Malepère...)
- En expérimentant des solutions mixtes voyageurs/marchandises dans les tramways, métro, bus, linéo), aux heures creuses et la nuit.
- En lançant des "appels à projets" portant sur des pratiques innovantes dans la livraison de marchandises en ville, "la livraison du dernier kilomètre".
- En expérimentant avec Airbus et avec des start-up locales la mise en œuvre de projets "Sky-Ways", ou autres systèmes de livraison de colis par drones.

Voitures autonomes non polluantes

- Favoriser le développement rapide des véhicules automobiles non polluants.
- Expérimenter la voiture autonome partagée sur des parcours ciblés, autour des stations de TC, en prolongement des lignes, ou en articulation entre deux lignes, ou en desserte de zones actives de travail ou d'études.

PMR

- Prendre en compte pour tous les modes de transports en commun et les modes complémentaires (auto partage, covoiturage), l'accessibilité des PMR (personnes âgées, toutes formes de handicap, même provisoire, personnes avec enfants en bas âge).
- Prendre en compte, dans l'aménagement des espaces d'échanges, une atmosphère, une signalétique, une sonorisation différente afin de faciliter le repérage dans l'espace pour toutes les personnes en situation d'handicap.

➤ Objectif 2

Augmenter, sensiblement, la capacité d'accueil et l'attractivité des transports collectifs en faisant passer de 8 à 10%, en 5 ans, la part des transports collectifs dans les déplacements domicile/travail³.

Connexion entre modes, PEM

- Associer les autres Autorités Organisatrices des Transports, les collectivités concernées, les acteurs économiques et les citoyens à une amélioration rapide des complémentarités et synergies entre tous les modes de déplacements.
 - En améliorant l'attractivité des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) pour les usagers de tous les modes de déplacements (avion, train, métro, tramway, Linéo, bus, voitures et modes actifs), par des équipements, des aménagements et des services adaptés aux besoins de chaque mode et, facilitant leurs interconnexions. Le mode de fonctionnement et l'aménagement des espaces publics actuels du pôle des Arènes constituent, de ce point de vue, un contre-exemple.

³ Le réseau des infrastructures de transports collectifs de notre agglomération (métro+Tramway+bus) est un des plus développés des 20 villes comparables en Europe.

Par contre, pour la part modale des "trains du quotidien", Toulouse arrive en 8^é position et en 6^é pour le nombre de gares ferroviaires urbaines (Derrière Glasgow, Liverpool, Bilbao, Lyon et Nice) – (Source Maxime Lafage)

- En améliorant l'attractivité de ces pôles d'échanges par leur aménagement en véritables "places publiques", offrant aux usagers des qualités d'usage, de confort et un niveau de "services" correspondant à leurs besoins quotidiens.
- En engageant, dans le périmètre immédiat de chacun de ces PEM, des projets urbains concertés, favorisant une densification de l'habitat et des emplois.

Métro

- Accompagner le doublement capacitaire de la ligne A du métro par des aménagements favorisant son attractivité, par une meilleure accessibilité, une augmentation des capacités d'accueil pour tous les autres modes, aux terminus et à tous les Pôles d'Echanges avec les autres axes structurants. (Les 450 places supplémentaires programmées par le SMTC/Tisséo à Basso Combo, constituent une première étape)
- Doubler la longueur des rames de la ligne B et améliorer la multimodalité selon les mêmes principes que la ligne A. (Les 300 places supplémentaires programmées à Borderouge constituent également un premier pas dans la bonne direction)
- Prolonger la ligne B, au moins jusqu'à l'INPT pour s'affranchir des engorgements du nœud routier du Palays.

Tramway

- Augmenter la capacité et le cadencement des lignes de tramway et réduire les temps de parcours sur les lignes T1 et T2.
 - En portant le cadencement à 3/4 mn aux heures de pointe, mais avec la desserte d'une station sur deux (même offre capacitaire, mais réduction sensible du temps de parcours)
 - En doublant, dès que nécessaire, aux heures de pointe, la longueur des rames.
 - En engageant un projet visant à réorganiser le plan de circulation et de stationnement, le long et autour des lignes existantes, pour réduire les zones de conflit et de "cohabitation" entre voitures et tramway.
 - En augmentant la capacité d'accueil et en favorisant l'accessibilité des P+R.

Linéo Bus

- Réaliser les 10 lignes Linéo prévues au Projet Mobilité 2020/2025/2030, mais en optimisant davantage les temps de parcours pour les rapprocher des performances d'un BHNS (bus à haut niveau de service):
 - En leur donnant la priorité systématique aux feux et en aménageant des sites propres à tous les "points de ralentissement", pour chaque itinéraire.
 - En les intégrant comme axes de TC structurants avec des aménagements favorisant leur attractivité et leur accessibilité aux terminus et à tous les pôles d'échanges multimodaux, d'interconnexion avec les autres axes structurants.
 - Réaliser, également dans les 5 ans, des lignes Linéo sur les itinéraires programmés en BHNS dans le PDU 2012, toujours en vigueur. (BUN, RD820, RD120/RD817 de Portet jusqu'à Muret, ...)
 - Améliorer le cadencement des lignes de bus desservant les zones d'emplois les plus importantes et accélérer le renouvellement du parc par des "bus propres".
 - Créer des lignes Linéo de "maillage concentrique" sur plusieurs itinéraires ne nécessitant pas d'investissements lourds en infrastructures, mais attractifs pour le report modal (Bd des Crêtes, zone de La Plaine, par exemple).

**Trains du
quotidien**

- Ces lignes Linéo doivent pouvoir, le jour où elles seront insuffisantes pour répondre à la demande, être transformées en lignes de tramway, plus capacitaires, plus rapides, et plus fiables en terme de temps de parcours.
- Les questions spécifiques liées à la sous-utilisation de l'étoile ferroviaire toulousaine et au rôle que pourrait jouer le "train du quotidien", dans l'amélioration des mobilités à l'échelle de la grande agglomération, doivent être intégrées, dès maintenant, dans le Projet Mobilité 2020/2025/2030.
 - En engageant, d'urgence, avec la Région et la SNCF, un programme d'amélioration du cadencement, partout où cela est possible, en priorité sur les lignes dotées de "marges de manœuvre" techniques ne nécessitant que des investissements limités (en attendant de faire mieux).
 - En engageant avec la Région et la SNCF, un programme d'amélioration de la fiabilité des dessertes et des services rendus aux usagers.
 - En anticipant la mise en service, programmée pour 2024, des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT), dans les documents d'urbanisme (SCoT/PLUiH) et dans l'organisation de la multimodalité.
 - En inscrivant le projet de contournement ferroviaire de Toulouse pour le frêt et les matières dangereuses, (Schéma Régional des Transports), dans les documents d'urbanisme (SCoT/PLUiH) afin de dégager des sillons ferroviaires pour les "trains du quotidien".

**Urbanisme/
Mobilités**

- Mettre en place, autour de chaque ligne structurante, quel que soit le mode (train, métro, tramway, Linéo, voiries structurantes, autoroute à vélos,...), y compris les lignes existantes, des "PACTES URBAINS" et des "CONTRATS de PÔLES MULTIMODAUX", tels que définis plus précisément dans le chapitre 3.
 - En mettant à profit l'opportunité unique, offerte par la mise en révision, dans la même temporalité, du SCoT et du PDU sur un même périmètre, ainsi que l'élaboration, pour la première fois de PLU intercommunaux, pour articuler, enfin, urbanisme et mobilités, autour d'une vision partagée.
 - En mettant en place, sur tous les secteurs desservis par des axes de transports collectifs capacitaires, des instances de concertation permanente, avec les collectivités, les entreprises, les habitants, pour améliorer en permanence les mobilités du quotidien.
 - En orientant la mobilité résidentielle (très rapide à Toulouse⁴) prioritairement vers les secteurs desservis à moins de 10 mn à pied par les transports en commun structurants (Train, Métro, Tramway, linéo, Aéroporté): en renforçant la communication grand-public directe, mais aussi en partenariat avec tous les acteurs professionnels de l'immobilier (aménagement, construction, vente, location...).
 - En négociant les conditions d'accueil de nouveaux habitants et de nouvelles activités, compatible avec l'amélioration de ces mobilités.

⁴ 20.8% et 24.4% des ménages, respectivement de Toulouse Métropole et de Toulouse, ont emménagé depuis moins de 2 ans; 63% et 68.9% des mêmes collectivités ont emménagé depuis moins de 10 ans. - Source Toulouse Métropole en chiffre 2015 (INSEE)

- En intégrant les différents projets de ZAC en cours, non achevés, voir non engagés qui seront nécessairement en concurrence avec les tissus dits mutables au Nord (Projet 3é ligne). La mutabilité des tissus traversés par la ligne de métro est fragile, une forte intervention publique (ZAC, expropriations,...) sera nécessaire, mais son opérabilité dans le temps demeurera incertaine en raison des multiples projets en cours.

➤ **Objectif 3**

Passer de 24 à 28% la part des mobilités actives (à pied et à vélo) dans les déplacements (Horizon 2020):

Cet objectif se décline selon les trois typologies de territoires de la grande agglomération⁵.

- **Toulouse intra-muros** – Sur la poursuite et le renforcement de la dynamique actuelle; il est possible de passer de 38% de part modale en 2014 à 44 à 46% en 5 ans pour les deux modes actifs que sont la marche et les deux-roues.
- **Proche périphérie** – En concentrant les actions sur les cœurs de communes de la première couronne, il est possible de passer de 20% à 23 à 25% de part modale des deux mobilités actives en 5/6 ans.
- **Périphérie éloignée** – En concentrant les efforts sur les très courts déplacements Domicile/Ecole, en particulier, à l'échelle de chaque commune, il est possible d'atteindre, en 2020, 18 à 20% de part modale des deux mobilités actives, au lieu des 15% en 2014.

Cette amélioration de la part modale des mobilités actives dans une agglomération, certes très étendue, mais où 50% des déplacements quotidiens font moins de 3 km, nécessite une prise de conscience collective.

Elle appelle la mise en place d'une pédagogie intense pour développer la "culture vélo" et encourager la pratique régulière de la marche. Il faut également mettre en place une politique cohérente d'aménagement des espaces publics, de développement des services publics et privés, au plus près des habitants, et en agissant sur les documents d'urbanisme, afin de limiter l'usage quotidien de l'automobile, à l'échelle de la grande agglomération.

- Mettre en œuvre, d'urgence, des schémas directeurs cyclables et piétons d'agglomération, volontariste, et une charte "aménagement modes actifs", unique, pour toute l'agglomération, en liaison avec les associations d'usagers.

⁵ Pour la part modale du vélo, dans les mobilités quotidiennes, notre agglomération se situe au 7^e rang sur les 20 villes européennes comparables.

Avec 22%, elle se situe au 12^e rang pour les déplacements à pied (Déplacements qui représentent 48% de la part modale à Bilbao et 40% à Nice.) – (Source Maxime Lafage)

- Mettre en œuvre un "plan mobilités actives" autour des stations et gares pour améliorer l'attractivité TC pour les piétons et les deux-roues. (Aménagements de surface, parkings dimensionnés et sécurisés, aménagements PMR, signalétique performante avec temps de parcours...)
- Intégrer la dimension "développement des mobilités actives" dans les plans de déplacement d'entreprises (obligatoire en Janvier 2018, pour toutes les entreprises de plus de 100 salariés). Dynamiser la "prime vélo", comme levier d'un changement des pratiques....
- Aménager un "réseau express vélo", structurant et connecté avec les voies vertes (schéma directeur départemental), dont les lignes, formant un réseau radial et concentrique, seront connectées aux pôles multimodaux des transports collectifs.
- Développer le système de vélos partagés sur la première couronne et en mettant en place une aide au développement des vélos électriques pour les déplacements domicile/travail-éducation.
- Améliorer le partage de la voirie en faveur des modes actifs, en multipliant les "zones de rencontre", les "zones 30" et les aménagements de sécurité en faveur des modes actifs.
- Développer les services favorisant les modes actifs et en mettant en place une politique globale de communication pour accélérer la montée en puissance des modes actifs.

Tels sont les 3 objectifs de ce PLAN d'URGENCE, lequel qui intègre:

- Des actions déjà intégrées, pour l'horizon 2020, dans le Projet Mobilité 2020/2030 en cours d'élaboration par le SMTC, comme par exemple:
 - Le doublement capacitaire de la ligne A du métro.
 - Les 10 lignes Linéo. (mais avec des aménagements complémentaires pour améliorer leurs performances et attractivités).
 - Le téléphérique urbain sud.
- Des actions programmées dans le cadre du PDU en vigueur 2012/2020, mais qui resteraient non engagées ou non réalisées à l'horizon 2020 (sur la base du "projet mobilité", arrêté par le SMTC, au 19/10/2016), comme par exemple:
 - Un boulevard urbain nord avec un TC performant pour desservir des secteurs déjà urbanisés et désengorger les communes du Nord-Est en attendant la réalisation des aménagements ferroviaires du nord de Toulouse (AFNT) avec des trains cadencés au ¼ d'heure et de nouvelles gares.
 - Une ligne Linéo sur la RD 820.
 - Une ligne Linéo entre Portet et Muret, par RD 120/RD 817, en prolongement de la Linéo 5, dont le terminus est prévu à Portet, dans le Projet Mobilité arrêté par le SMTC.

- Des actions complémentaires, ou nouvelles, proposées par le groupe de travail des CODEV, comme par exemple:
 - Le doublement capacitaire de la ligne B du métro.
 - L'amélioration des performances des lignes de tramway.
 - La réalisation d'un réseau express vélo.
 - La réalisation d'autres Linéo, leur prolongement (RD 917) et leur amélioration en termes d'offre de service. (Augmentation de la vitesse d'exploitation par la mise en place de couloir dédié et de priorité aux feux sur l'ensemble du parcours.)
 - Le développement des "trains du quotidien", partout où cela est possible à court terme.
- La proposition d'un outil de suivi et d'évaluation, collaboratif pour mieux associer les milieux économiques, les usagers des transports, les riverains des infrastructures et les citoyens aux résultats concrets des politiques de mobilités.

3. FAIRE CONFIANCE au DEBAT pour CO-CONSTRUIRE le PROJET, ou comment s'appuyer sur l'intelligence collective pour tisser une toile robuste et durable...

Sans être opposés au principe d'une 3^{ème} ligne de métro, nous regrettons que le dossier du maître d'ouvrage, ne propose pas de comparaison du projet de 3^{ème} ligne, avec un ou des projets alternatifs.

- Le débat public en cours a déjà permis l'expression de nombreuses questions et propositions desquelles peuvent se dégager des pistes d'améliorations, d'optimisation du projet et/ou des projets alternatifs, au moins partiels.
- Le groupe de travail des CODEV ne cherche pas à proposer un projet alternatif, mais à jeter des "coups de projecteurs" sur des aspects du projet qui posent questions :
 - A l'horizon de la mise en service de la 3^{ème} ligne, les évolutions technologiques (voitures autonomes, véhicules électriques, véhicules communicants, "piétons augmentés"⁶) et les évolutions sociétales (organisations des déplacements individuels en "porte à porte", combinant les modes, grâce aux nouvelles technologies de communications, aux objets connectés, etc,...) ne vont-elles pas réinterroger le choix d'investissements lourds pour des infrastructures nouvelles?
 - Le projet de 3^{ème} ligne qui se développe essentiellement dans la ville intense, échappera-t-il à l'échec des politiques de "contrats d'axes" (aujourd'hui "pactes urbains") du PDU 2012/2020?

⁶ Le "piéton augmenté" est celui qui utilise, pour se déplacer, des formes évoluées de systèmes existants: Tapis roulants, patinettes, skate-board, gyro, vélos, tricycles, scooters, motos, voiturettes et autres à inventer, tous électriques.

- Les CODEV proposent (dans le cadre de leur contribution au Projet Mobilité 2020/2030, en phase de concertation) pour toutes les infrastructures de transports collectifs structurantes, existantes et futures, la mise en œuvre de "pactes urbains" aussi solides et engageants que les "pactes d'actionnaires", dans le monde de l'entreprise. Pactes signés entre le SMTC, les collectivités et les acteurs concernés. Un "parlement" autour de chaque ligne, associant usagers et riverains, serait l'instance du débat, du suivi et de l'évaluation de la mise en œuvre du "pacte urbain".
- Le projet de 3^{ème} ligne s'inscrira-t-il, aussi, dans une démarche d'articulation urbanisme/transports concertée, dans laquelle le transport collectif polarise le développement urbain et le développement économique. Un projet vertueux qui participe à l'amélioration de la qualité de vie dans le tissu urbain traversé?
- Sur cette question du "tissu urbain traversé", le projet, dans son état actuel, a fait le choix (probablement pour réduire le coût global) de ne réaliser que 60% de la ligne en tunnel (délimités à l'Ouest par la Garonne et à l'Est par la voie ferrée Toulouse/Castelnaudary).

Ce choix pose questions, aux deux extrémités du projet:

- Entre Colomiers Gare et le passage de la Garonne (environ 6 km), un métro au niveau du sol constituerait une coupure urbaine infranchissable pour les voitures et les deux roues et franchissable par les piétons uniquement au niveau des stations. Une telle situation ne paraît pas acceptable du point de vue du fonctionnement urbain, ni du point de vue de la qualité de vie de la population des riverains.
- Entre la voie ferrée Toulouse/Castelnaudary et le terminus de la ligne à Labège-La Cadène gare (environ 5 km), les conséquences pour le tissu urbain, ceux qui y travaillent et/ou ceux qui y habitent, seraient à peu près les mêmes, avec une difficulté particulière dans la traversée, sur toute sa longueur, de Labège-Innopole. (Dans les projets antérieurs, le prolongement de la ligne B, en viaduc, a été préféré à un tramway ou un bus en site propre, en partie pour cette raison de coupure urbaine)

Reste alors, si le passage au niveau du sol est jugé irrecevable, à envisager un passage en viaduc ou en tranchée couverte. (Faisabilité?)

Le coût global du projet ne serait, dans ce cas, plus du tout le même.

De la même manière, la mise à l'étude d'une liaison monovoie pour assurer la liaison entre le terminus actuel la ligne B et la 3^{ème} ligne (pour des raisons économiques) ne mériterait elle pas une approche prospective, pour ne pas se retrouver, quelques années plus tard, dans l'obligation d'investir très lourdement afin de permettre le doublement de la ligne. (Expérience de la ligne A)?

Nous souhaitons, également, que le Projet Mobilité 2020/2025/2030, dont la 3^{ème} ligne constitue le "projet phare", l'action n°1, PRENNE en COMPTE les enseignements du Débat Public et les recommandations de la CNDP, dans la version qui sera soumise aux Personnes Publiques Associées et à la Concertation Publique Réglementaire.

4. LE COÛT des MOBILITÉS et leur FINANCEMENT, ou comment "se payer" une toile, à la hauteur des besoins, pour le court, le moyen et le long terme:

Plusieurs contributions abordent la question du financement du projet de 3^{ème} ligne sous plusieurs aspects: coûts globaux d'investissement abordé également ci-dessus, modes de financement, coûts d'exploitation, recettes, sources de financement mobilisables, etc.

Le groupe de travail des CODEV souhaite apporter sa contribution, comme sur le point précédent, en proposant un "coup de projecteur" sur plusieurs aspects non abordés (au moment de la rédaction de cette contribution) dans le cadre du débat public:

- Le travail d'analyse que nous avons effectué sur le bilan de la mise en œuvre du PDU 2012/2020, fait remonter le fait que près de la moitié des actions programmées dans ce PDU, ne seront pas engagées en 2020, soit une dépense "non réalisée" de 1.5 Md€. (estimation à confirmer par le SMTC, intégrant des dépenses à réaliser par d'autre MOA ou AOT que le SMTC)
- Le dossier du Maître d'ouvrage fait apparaître (page 72) un programme d'investissement (hors branche aéroport) de 3.821 Md€, dont un peu plus de la moitié pour la 3^{ème} ligne. Il est difficile de savoir exactement ce qui est inclus dans chacune des lignes budgétaires. Les actions du PDU 2012, non engagés, le seront-elles avant 2020/2030?
Si oui, quand seront-elles effectivement engagées et à quelle hauteur se situe leur financement?
- Les actions préconisées par notre groupe de travail pour relever les défis du court terme (4 à 5 ans) sont incluses, pour partie, dans le tableau de la page 72 du dossier du Maître d'ouvrage. Certaines sont à réaliser beaucoup plus rapidement que ce qu'il est prévu dans le dossier de la maîtrise d'ouvrage (page 72), qui prévoit de les étaler sur 15 ans, (horizon 2030?), soit 100M€ par an, en moyenne. Notre estimation (à confirmer par des investigations plus précises) des actions complémentaires proposées par notre groupe de travail pour réussir ce PLAN d'URGENCE est de 800M€, environ, à engager. sur les 4 ou 5 prochaines années – horizon 2020/2021 et donc à intégrer dans le budget du Projet Mobilité 2020/2030}

Nous souhaitons élargir le débat public sur les questions financières, par les "coups de projecteurs" ci-dessous:

- Quel coût d'investissement global faut-il envisager pour:
 - Améliorer très sensiblement, très vite et durablement le point noir majeur des mobilités (la "thrombose" aux heures de pointe et l'engorgement des transports publics)?
 - Disposer, à terme, d'un réseau structurant en capacité de répondre aux besoins croissants liés à la dynamique et à l'évolution de la mobilité des métropolitains?

- Quel effort financier annuel et sur combien d'années? Quelles dépenses de fonctionnement annuelles?

- La seule approche par l'investissement ne suffit plus.
Il nous paraît indispensable d'avoir connaissance, dès maintenant, d'un échéancier sur 30 ans (selon durée des emprunts) des dépenses et des recettes prévisionnelles, faisant apparaître, notamment:
 - Les recettes de tarifications.
 - Celles du versement transports.
 - Les investissements et les subventions/participations.
 - L'encours de la dette et les annuités.
 - Les contributions à l'équilibre des collectivités locales.

- Faut-il partir des moyens financiers mobilisables (niveau d'investissement supportable et équilibre d'exploitation), globalement, année après année (niveau d'emprunt acceptable, engagement des différents financeurs,...) pour bâtir un plan d'investissement pluriannuel sur les 15 prochaines années (horizon 2030 et au-delà), ou faut-il rechercher des recettes et des sources de financement supplémentaires et innovantes [Captation des plus-values foncières et immobilières⁷, allongement de la durée de la dette, augmentation de la cotisation transport des employés, Financement privé d'une partie des infrastructures (aéroport?)...] pour investir plus?

⁷ Voir note n°129 de Mars 2009 du centre d'analyse stratégique:

La captation des plus-values foncières et immobilières – "Une nouvelle source de financement des infrastructures des transports publics?"

Nous portons collectivement, cette contribution au débat public. Nous souhaitons qu'elle participe, avec d'autres, à l'élargissement et l'approfondissement des réflexions préalables aux choix à opérer par les élus du SMTC, tant pour le projet 3^e ligne, que pour l'ensemble du Projet Mobilité 2020/2030.

Les propositions que nous faisons autour d'un PLAN d'URGENCE pour que les mobilités répondent, à court terme aux attentes des acteurs économiques et des habitants de la grande agglomération toulousaine, appellent une prise de position du SMTC et des élus concernés.

L'appel que nous lançons pour faire confiance au débat, en prenant le temps de permettre une co-construction du Projet Mobilité ne peut pas ne pas être entendu.

Les questions que nous posons, autour du coût des mobilités et de leur financement, appellent des réponses précises de la part de l'ensemble des financeurs potentiels et, en dernier ressort, de la part des élus du SMTC.

L'avenir des mobilités ne peut se concevoir qu'autour d'un consensus politique et dans le cadre d'une coopération renforcée entre l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (SMTC) et l'ensemble des autres AOT et Collectivités concernées.

C'est la seule voie possible pour répondre durablement aux enjeux de développement harmonieux, d'attractivité et de qualité de vie des habitants de la grande agglomération toulousaine, sans remise en cause à chaque échéance électorale.

ANNEXE 7

**Débat Public 3^{ème} ligne de métro
Décembre 2016**

**Cahier d'Acteur des 3 CODEV(s) au Débat Public sur le Projet
de 3^{ème} ligne de métro.**

DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR DES CODEV

TISSER LA TOILE DES MOBILITÉS pour le court, le moyen et le long terme

INTRODUCTION

En réponse à leur saisine par le SMT-C Tisséo dans le cadre de la révision du PDU, les 3 Codev ont engagé une réflexion commune sur les mobilités dans la grande agglomération toulousaine. Adossés à des collectivités territoriales différentes – la Métropole de Toulouse, la communauté d'agglomération du Sicoval et la communauté d'agglomération du Muretain – qui ne sont pas concernées de la même manière par la double question de la pertinence et du tracé de la 3^{ème} ligne de métro, ils ont fait le choix de ne pas se prononcer sur celle-ci, mais de centrer leurs travaux sur ce qu'ils pouvaient partager :

- la conviction que l'amélioration des mobilités à l'échelle de la grande agglomération métropolitaine ne saurait se réduire à la réalisation d'une 3^{ème} ligne de métro, quel que soit par ailleurs son effet structurant ;
- la nécessité d'inscrire cette 3^{ème} ligne dans un projet global articulant les différents modes de déplacement (rail, métro, bus, modes doux, voiture) au profit de l'ensemble des territoires ;
- la volonté d'attirer l'attention sur le fait que la focalisation d'une partie conséquente des moyens financiers sur cette seule infrastructure ne permette pas, dans le même temps, de réaliser les autres investissements nécessaires à l'amélioration de tous les déplacements.

Les 3 Codev partagent également une interrogation commune sur le risque que fait courir l'inversion dans l'ordre des procédures : le débat sur la 3^{ème} ligne de métro est intervenu avant que l'on ne dispose d'un projet organisant l'ensemble des mobilités.

Mais surtout, alors que cette 3^{ème} ligne aura un effet conséquent sur l'urbanisation, ce débat intervient sans que l'on ne dispose d'un projet de développement concerté de la grande métropole (le SCoT va être mis en révision) et du PLUiH en cours d'élaboration. Les 3 Codev militent pour une articulation entre déplacement et urbanisme, entre politique des mobilités et choix des modes d'urbanisation.

Codev Muretain

Le Conseil de développement de la CAM

CO DEV

Conseil de développement
TOULOUSE MÉTROPOLE



QU'EST-CE QU'UN CODEV ?

Un conseil de développement (Codev) est une assemblée consultative qui réunit des représentants du monde de l'entreprise, des organisations syndicales et professionnelles, des organismes publics et parapublics et du milieu associatif. Il comporte également un collège de personnalités qualifiées.

Les Codev des trois principales intercommunalités de l'agglomération toulousaine – Toulouse Métropole, Sicoval et Muretain – ont souhaité rédiger ensemble cette contribution sur le projet Toulouse Aerospace Express (TAE).

1. TISSER UNE TOILE DES MOBILITÉS ROBUSTE ET DURABLE

Un réseau encore incomplet

Dans notre agglomération, une des plus dynamiques de France, avec une urbanisation très étalée, la toile des mobilités n'arrive plus à fonctionner: son maillage est incomplet, ses articulations sont trop rares et fragiles, ses « tuyaux » se bouchent de plus en plus souvent. Cette saturation s'aggrave d'année en année (thrombose circulatoire, saturation du métro aux heures de pointe), malgré d'énormes investissements réalisés depuis une vingtaine d'années dans les transports collectifs.

Les trois Codev partagent l'idée, développée dans le dossier du maître d'ouvrage, qu'en l'absence d'une politique volontariste, le spectre d'un « scénario noir » se dessine.

La troisième ligne de métro, permettra, à moyen terme, de tisser un fil concentrique majeur et de contribuer au maillage de l'agglomération toulousaine par des transports collectifs performants.

Mais ce projet ne peut répondre aux attentes du court terme, notamment pour les déplacements domicile-travail, c'est pourquoi les Codev proposent d'engager sans tarder un « plan d'urgence » permettant de consolider la toile des mobilités.

2. ENGAGER UN PLAN D'URGENCE POUR LES MOBILITÉS, OU COMMENT AGIR, À COURT TERME, SUR UNE TOILE DONT LES FILS SONT ENGORGÉS ET PEU CONNECTÉS

Sans attendre la réalisation d'une troisième ligne de métro, qui ne pourra en aucun cas être opérationnelle avant 2024 au mieux, ce plan d'urgence constitue un véritable défi collectif à relever à l'horizon 2020. Il s'agit de répondre rapidement aux attentes des entreprises, des usagers et

des habitants pour améliorer la qualité de leur vie quotidienne. Il s'agit aussi d'optimiser les investissements lourds engagés depuis une vingtaine d'années, en se fixant trois objectifs, ambitieux, mais réalisables :

Objectif 1

Résorber, en grande partie, la « thrombose circulatoire », en réduisant d'environ 15 %, en six ans, le nombre de « voitures solos » circulant en même temps aux heures de pointe sur le réseau routier.

Covoiturage et auto partagée

Considérer le covoiturage comme un outil majeur et favoriser son développement rapide et massif, en particulier pour les déplacements domicile/travail, en soutenant les innovations technologiques et sociétales et les initiatives citoyennes.

Optimisation des voiries

Hiérarchiser et organiser l'usage des réseaux routiers par la mise en place d'un plan de circulation optimisant les capacités résiduelles et maîtrisant la distribution des flux aux heures de pointe.

Mise en place de « boucles » afin de dissuader le transit dans le cœur de la métropole.

Organiser la multimodalité

Favoriser la multimodalité entre transports collectifs et automobiles par une augmentation très forte de l'offre de stationnement dans les parcs-relais et en désengorgeant les accès automobiles.

Maîtrise du stationnement

Réduire l'offre de stationnement à destination, sur l'espace public comme sur l'espace privé par une politique volontariste et coordonnée.

Extension du stationnement résident et gestion des contraventions au service du report modal, de la voiture vers les modes alternatifs.

Livraisons et logistique urbaine

Mise en place d'une Charte de livraison et d'un projet de logistique urbaine, en favorisant les modes alternatifs à la voiture.

Objectif 2

Augmenter la capacité et l'attractivité des transports collectifs en faisant passer de 8 à 10 %, en cinq ans, la part des transports collectifs dans les déplacements domicile/travail.

Ce plan d'urgence prend en compte :

- les actions déjà intégrées, pour l'horizon 2020, dans le Projet Mobilités en cours d'élaboration par le SMTC (doublement capacitaire de la ligne A, mise en place de lignes de bus Linéo et téléphérique urbain sud).
- des actions programmées dans le cadre du PDU en vigueur 2012/2020, mais qui resteraient non réalisées à l'horizon 2020.
- des actions complémentaires proposées par les Codev :

Métro

Doubler la longueur des rames de la ligne B et prolonger cette ligne jusqu'à l'INPT (correspondance avec la future 3^{ème} ligne).

Tramway

Augmenter la capacité et le cadencement du tramway et optimiser les temps de parcours pour améliorer son attractivité pour les déplacements domicile/travail.

Lignes de bus Linéo

- Optimiser les temps de parcours des bus Linéo : priorité aux feux, sites propres... Ces lignes Linéo doivent pouvoir, à terme, évoluer en lignes de tramway.
- Réaliser des lignes Linéo sur les itinéraires programmés en BHNS (bus à haut niveau de service) dans le PDU 2012, toujours en vigueur : BUN (boulevard urbain nord), RD820, RD120/RD817 de Portet jusqu'à Muret.

Trains du Quotidien

Engager avec la Région et la SNCF un programme d'amélioration du cadencement sur les lignes TER de banlieue, partout où cela est possible, en attendant un véritable plan-rail des trains du quotidien.

Connexions et pôles d'échanges multimodaux

Améliorer la connectivité (train, métro, tramway, Linéo, bus, voitures et modes actifs) et l'attractivité des pôles d'échanges par leur aménagement en véritables « places publiques ».

Urbanisme et mobilités

Mettre en place, autour de chaque ligne structurante, quel que soit le mode de déplacement, des « pactes urbains » et des « contrats de pôles multimodaux », pour engager une véritable polarisation urbaine autour des transports collectifs.

Objectif 3

Passer de 24 à 28 % la part des mobilités actives (à pied et à vélo) dans les déplacements (horizon 2020) :

La moitié des déplacements quotidiens font moins de trois kilomètres... Les marges de manœuvre sont importantes au profit des mobilités « douces » ou actives, sur l'ensemble du territoire :

- Aménager dans l'agglomération un « réseau express vélo » connecté aux pôles d'échanges
- Développer le système de vélos partagés en première couronne.

3. FAIRE CONFIANCE AU DÉBAT POUR CO-CONSTRUIRE LE PROJET TAE

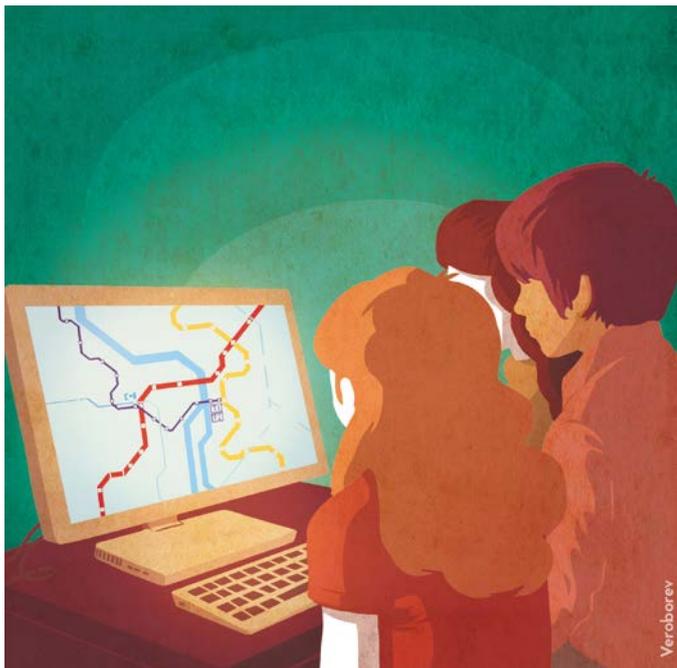
Le débat public a permis l'expression de nombreuses propositions d'optimisation du projet TAE ou de projets alternatifs, au moins partiels.

Les Codev ne proposent pas de projet alternatif mais souhaitent que le projet TAE s'inscrive dans une vision globale au service des mobilités à l'échelle de la Grande Agglomération.

Le Projet Mobilités 2020/2025/2030 va être soumis pour consultation aux Personnes Publiques Associées.

Dans la mesure où la 3^{ème} ligne de métro constitue l'élément majeur et structurant de ce Projet Mobilités, les Codev souhaitent que les recommandations de la CPDP soient intégrées dans le projet qui leur sera soumis.

4. FINANCEMENT : L'HEURE DES CHOIX



Agir tout de suite en préparant le long terme

À court terme, quel coût d'investissement global faut-il envisager pour résorber rapidement la « thrombose » circulaire et l'engorgement des transports publics aux heures de pointe?

À moyen et long terme, quel coût pour disposer d'un réseau structurant en capacité de répondre aux besoins croissants de mobilité liés à la dynamique de la métropole toulousaine?

Près de la moitié des actions programmées dans le PDU 2012 ne seront pas engagées en 2020, soit une dépense « non réalisée » de 1,5 Md€ (estimation intégrant des dépenses à réaliser par d'autres maîtres d'ouvrage que le SMTC).

Le programme d'investissement proposé par le SMTC est de 3,821 Md€, dont un peu plus de la moitié pour la

3^{ème} ligne (hors branche aéroport). Les actions du PDU 2012, non engagées, le seront-elles avant 2020/2030, et si oui lesquelles?

Les Codev estiment l'investissement pour réaliser leur plan d'urgence à 800 M€ sur les cinq prochaines années (à confirmer par le SMTC).

Investir davantage

Les élus de la Grande agglomération toulousaine devront alors opérer des choix :

- bâtir un plan d'investissement sur les quinze prochaines années en se basant sur les seuls moyens financiers mobilisables, année après année (niveau d'emprunt acceptable, engagement des différents financeurs...)
- ou « mettre la barre plus haut » et investir davantage pour répondre à l'urgence, en recherchant des recettes et des sources de financement supplémentaires et innovantes : captation des plus-values foncières et immobilières (sur le modèle du Grand Paris), allongement de la durée de la dette, augmentation de la cotisation transport, financement privé d'une partie des infrastructures (aéroport?).

L'avenir des mobilités ne peut se concevoir qu'autour d'un consensus politique et dans le cadre d'une coopération renforcée entre l'Autorité organisatrice de la mobilité de la Grande agglomération toulousaine (SMTC) et l'ensemble des autres autorités organisatrices des transports et collectivités concernées.

C'est la seule voie possible pour répondre durablement aux enjeux de développement harmonieux, d'attractivité et de qualité de vie de la grande agglomération toulousaine, sans remise en cause des projets à chaque échéance électorale.

Les propositions citées dans ce Cahier d'acteur sont extraites d'une contribution plus complète, disponible sur le site du débat public : Point de vue n° 14 / 05/11/2016 « Contribution du groupe inter CODEV, Muretain, Sicoval, Toulouse Métropole : Tisser la toile des mobilités pour le court, le moyen et le long terme »

ANNEXE 8

**Projet Toulouse Euro Sud Ouest
Juin 2016**

Contribution du CODEV TM au Plan Guide du Projet Urbain.

Voir Action 16 – Annexe 5.

Contribution sur le Plan guide urbain du projet Toulouse EuroSudOuest

1. FAIRE MÉTROPOLE À MATABIAU

Faire Métropole, tel est le titre de la première contribution du Codev Toulouse Métropole (février 2014).

Par sa nature et son impact régional, son ambition européenne à terme, le projet Toulouse EuroSud-Ouest (TESO) est de toute évidence un projet métropolitain. Le projet urbain qui l'accompagne devra participer à son tour du "récit métropolitain".

Ce projet va constituer le lieu majeur de l'intermodalité. Son aménagement peut représenter une opportunité pour contribuer à une prise de conscience, par tous les usagers du quotidien, de la réalité d'une société métropolitaine. Ils devront trouver là des "fonctionnalités positives", services et informations valorisant et facilitant la vie métropolitaine.

→ **Le Codev souhaite que ce lieu de "frottement métropolitain" au quotidien ne se limite pas à la gestion des flux, mais devienne une place métropolitaine majeure.**

La lecture attentive du dossier de concertation n'apporte pas encore de certitudes sur la réponse donnée par le projet à cette ambition urbaine.

2. L'AMBITION DU PROJET

Le Codev partage l'idée que TESO constitue le plus grand et le plus ambitieux projet urbain de la métropole toulousaine, déjà identifié comme "Porte de l'Europe" dans le SCoT de la grande agglomération toulousaine

Il doit intégrer la valorisation des quartiers riverains, sur un périmètre large, en les inscrivant progressivement dans une extension réussie du cœur de Toulouse.

Il va porter l'image de la quatrième ville de France et doit contribuer à son rayonnement. Les Toulousains veulent être "fiers de leur gare" ; une gare totalement intégrée dans la réussite du projet urbain.

Il doit devenir le lieu majeur de la multimodalité pour les courtes et longues distances, à la croisée des déplacements quotidiens des habitants de la grande agglomération toulousaine et de la nouvelle région.

Il doit être un projet évolutif, capable d'intégrer les avancées technologiques et sociétales de demain.

Le projet TESO, tel qu'il se dessine sous la houlette de Joan Busquets, a l'ambition de proposer à la métropole d'entrer de plain-pied dans le XXIème siècle et d'anticiper ce que seront les mobilités :

- Une métropole où, pour les déplacements intra-urbains à moyenne ou longue distance, il sera alors préférable de prendre le train ou de pratiquer le covoiturage (complémentarité des modes et des opérateurs).
- Une métropole où, pour les déplacements urbains, ceux de la vie quotidienne, il sera préférable de prendre les transports collectifs, et les modes actifs (vélo, marche à pieds, roulettes...), que de prendre seul sa voiture.
- Une métropole où, changement climatique oblige, la qualité des constructions, des espaces publics, la présence de l'eau et de la nature en ville, contribueront à rendre le projet urbain plus sobre et résilient vis-à-vis du réchauffement climatique.
- Une métropole où, la mixité habitat/travail/culture/loisirs permettra à chacun de s'approprier l'espace public afin d'en faire un véritable lieu d'échanges, de déambulations, de rencontres, de plaisirs, comme l'est déjà l'hyper centre de Toulouse.

→ Le CODEV souhaite que le projet urbain TESO traduise cette ambition et devienne, dès les premières réalisations, la fierté des toulousains et une « porte d'entrée » valorisante dans la nouvelle région.

Comblent le retard de la métropole toulousaine en matière de transport en commun

Les retards de la métropole, en la matière, ne se rattraperont pas en un jour ! Mais la signature de la DUP (Déclaration d'Utilité Publique) pour la LGV Toulouse-Bordeaux et pour la mise à quatre voies de Matabiau à Saint-Jory (aménagement ferroviaires au Nord de Toulouse), de même que l'augmentation capacitaire de la ligne A du métro et le projet d'une troisième ligne (Toulouse Aerospace Express), témoignent de l'effort entrepris par les collectivités.

→ Le Codev est conscient que la métropole toulousaine et la région, malgré des efforts importants, ont accumulé des retards en matière d'offre de transport collectif, ainsi que dans le développement de l'usage des modes alternatifs à la voiture.

Le dossier de concertation donne à voir et à comprendre une démarche allant dans la bonne direction, mais dont la concrétisation dépendra de la capacité des autorités organisatrices des transports à agir ensemble, en dépassant les blocages financiers et institutionnels actuels.

Mener de front projet multimodal et projet urbain

Le projet TESO se caractérise par son étendue dans l'espace et dans le temps et par la multiplicité de ses objectifs. Deux éléments majeurs le caractérisent : le pôle d'échanges multimodal (aspect transports) et la volonté de réaliser une extension de l'hypercentre de Toulouse (projet urbain).

On peut constater, dans les faits, que la plupart des aménagements et équipements sont étudiés et conçus séparément par chaque maître d'ouvrage.

La gare ne sera pas seulement l'interface entre différents modes de transport en commun, elle sera aussi l'interface entre les quartiers existants, entre les faubourgs proches et le centre-ville.

Au plan de la centralité urbaine, on perçoit aussi des démarches séparées : aménagement de voirie, construction de bureaux, de parking, de logements. Mais quel sera le lien qui assurera une réelle continuité urbaine centrale depuis les boulevards par exemple ? Qu'est-ce qui fera que cette extension de l'hypercentre sera un lieu de vie central et pas uniquement un lieu de transit ?

→ Le Codev est conscient que le travail en équipe de différents services (notamment ceux de l'État, de la Métropole, de la SNCF, mais aussi de la Région et du Département) est un exercice difficile. Mais c'est une des conditions essentielles de la réussite de ce projet.

C'est pourquoi le CODEV souhaite que le projet ferroviaire – modernisation de la gare Matabiau – et le projet urbain – extension du centre ville de Toulouse – soient menés de front, dans un dialogue permanent.

A ce stade, de nombreuses questions restent sans réponse. « L'esprit d'équipe » entre les partenaires associés au sein d'Europolia, donne des signes d'essoufflement. La gigantesque coupure urbaine de l'emprise ferroviaire reste entière...

Seule la poursuite d'une concertation permanente par de nouveaux ateliers de dialogue entre partenaires institutionnels, acteurs de la société civile et riverains, offre certaines garanties pour la cohésion et la qualité du projet.

Le projet TESO pourrait, utilement, servir de support à des démarches intellectuelles innovantes, à des travaux de recherche-action, à des expérimentations...

3. LE REGARD DU CODEV SUR LE PLAN GUIDE URBAIN

Le Codev porte un regard globalement positif sur le Plan guide urbain, mais constate à ce stade, l'absence d'un réel projet ferroviaire et d'aménagement de la gare.

- **Les "fondamentaux" du projet urbain**, avec les principes de revalorisation des quartiers existants, par une réorganisation et une répartition des flux, des stationnements et une requalification des espaces publics, des espaces verts, méritent encore d'être précisés. Les inquiétudes de certaines associations nécessitent une poursuite du dialogue. Ces "fondamentaux " nous paraissent cependant aller globalement dans le bon sens pour permettre, dans cette partie de la ville de demain, le "mieux-vivre" et un minimum de mixité sociale.

Le programme, qu'il s'agisse de bureaux, de commerces, de services, d'équipements publics, de logements demeure cependant trop flou mis, à part les principes de mixité que nous approuvons, pour que le Codev puisse se prononcer à ce stade.

- **Les "fondamentaux" de la multimodalité** répondent globalement aux attentes du Codev, avec les quatre parvis, faisant de la gare un pôle attractif et vivant, de centre-ville, auquel on accède essentiellement en modes doux et en transports

collectifs avec un pôle de mixité urbaine et fonctionnelle, qui réduit la coupure entre les quartiers Est et le centre-ville, pour les piétons et les cyclistes.

- **Les "fondamentaux" et le programme** de réorganisation des fonctionnalités, équipements et bâtiments propres à la SNCF, ceux de l'aménagement de la gare proprement dite (qui font intégralement partie du Projet Urbain), n'ont pas encore été présentés. Le CODEV ne peut donc se forger une opinion à ce stade.

→ **Le Codev approuve la démarche et les fondamentaux du projet mais souhaite sortir, le plus vite possible, du flou qui entoure encore des éléments majeurs du projet global.**

→ **Le Codev souhaite que les "fondamentaux" du projet intègrent dès maintenant toutes les avancées technologiques et sociétales pour que la gare et le projet urbain soient encore, à la fin du XXI^e siècle, des œuvres "de leur temps".**

→ **Certains principes d'aménagement (place de la voiture, hiérarchie des rues, place du vélo, mutualisation des stationnements...) méritent d'être encore précisés. Pour ce qui en a été explicité au cours des ateliers, le CODEV estime qu'ils méritent de "faire école" et devront donc trouver leur traduction dans le PDU en cours de révision et dans le PLUi-H en cours d'élaboration.**

→ **Le Codev attire également l'attention d'Europolia et de l'équipe de conception de Joan Busquets sur quelques "évidences", dans l'attente des habitants, des riverains, des usagers, des citoyens de la métropole, vis à vis de ce projet majeur.**

- **La première de ces "évidences"**, c'est que la fréquentation de cette gare ne doit **pas aggraver la "thrombose" circulatoire** toulousaine, principal fléau de la métropole, qui freine sa dynamique de développement et dégrade sa qualité de vie. C'est la crainte majeure des associations des quartiers riverains vis-à-vis, en particulier, des espaces autour de l'avenue de Lyon. Tout ce qui sera mis en place pour éviter l'afflux de voitures et le report modal contribuera à la réussite du projet. C'est pourquoi il convient de limiter l'offre de stationnement, avec une attention particulière pour le stationnement des riverains autour de la gare tout en privilégiant l'accès aux services de taxi et d'autopartage. Le défi à relever est de taille et nécessite de "faire bouger les lignes" de la multimodalité dans un périmètre très large.

De ce point de vue, l'absence d'un plan de circulation et d'accessibilité aux quatre parvis, pour tous les modes, est préjudiciable. De même l'offre globale de stationnement (2 000 places contre 800 places aujourd'hui) nous paraît en contradiction avec la philosophie urbaine du projet.

En effet, si la future gare TGV de Montauban-Bressols mise fortement sur son accessibilité en voiture, celle de Toulouse devra au contraire se singulariser par une accessibilité essentiellement axée sur les modes actifs (à pied, à vélo, à roulettes), les transports urbains et les TER. Les dispositions envisagées par le projet pour améliorer la cyclabilité des

rues, le stationnement payant, le stationnement gratuit et les autres services (location, réparation, etc.) sur les différents parvis méritent d'être précisées.

De ce point de vue, la place du vélo, de son stationnement et des services aux usagers pour l'ensemble des modes actifs nous paraissent très largement sous estimés.

- **La seconde de ces "évidences"**, c'est que **l'offre ferroviaire** (qui renvoie au PDU et aux schémas de transports nationaux et régionaux) **et l'ensemble des moyens de déplacement** pour se rendre à la gare doivent **"donner envie"** de fréquenter cette gare, d'y prendre le train, de venir en transports urbains, à vélo ou à pied. Les usagers actuels des trains expriment suffisamment les difficultés qu'ils rencontrent sans qu'il soit besoin de les rappeler ici. Mais demain, l'attractivité de la gare et du train dépendront de la qualité urbaine, de la qualité de l'offre de transports et de services, de la capacité du projet et des opérateurs qui lui assureront le fonctionnement quotidien à "prendre soin" des usagers des transports et de tous ceux qui fréquenteront le "pôle Matabiau - Raynal" pour leur travail, leurs achats, leurs démarches de la vie quotidienne, leurs loisirs ... ou pour s'y promener, s'y cultiver...

Le plan guide urbain semble apporter des premières réponses positives, à confirmer dans les projets de détail.

- **La troisième de ces "évidences"**, c'est que pour les habitants des quartiers proches de la gare, le cadre et **les conditions de vie soient meilleurs après qu'avant**. Ces habitants aspirent à des conditions de stationnement riverain améliorées (dans l'espace public ou dans des lieux mutualisés), aisément accessibles aux populations les plus fragiles économiquement. Ils aspirent à des rues moins encombrées et plus arborées, à une meilleure cyclabilité et une meilleure desserte en transports collectifs, à des centralités de quartier attractives, à des équipements et services de proximité qui n'existent pas encore, à des espaces "de nature", végétaux et non minéralisés, des espaces piétons, de tranquillité, de repos, de jeux. Un des défis à relever pour TESO sera de réussir un pôle multimodal attractif pour de nouvelles activités, des bureaux de "grands comptes", de nouveaux logements, sans pour autant entraîner une "gentrification" ou un conformisme froid dans les quartiers proches, en préservant leur identité et le caractère populaire de certains d'entre eux. En particulier, l'avenue de Lyon assure aujourd'hui une continuité fragile mais efficace du tissu urbain toulousain entre le centre-ville et le faubourg Bonnefoy. Remplacer intégralement cette architecture traditionnelle par des réalisations contemporaines, ce serait prendre le risque de briser ce lien précieux. Enfin, certains publics facilement considérés comme indésirables vivent actuellement autour de la gare: le projet devra veiller à intégrer leur présence dans une optique d'hospitalité et de main tendue plutôt que de rejet.

De ce point de vue, le plan guide amorce des propositions positives qui devront être confirmées dans les projets de détail et faire l'objet d'une concertation approfondie avec les usagers et les riverains concernés.

→ Le Codev souhaite que le projet intègre ces "fondamentaux citoyens" et qu'il y apporte des réponses explicites et argumentées, dans la continuité d'une "pédagogie du projet" qui a marqué les ateliers participatifs.

4. CERTITUDES ET INCERTITUDES AUTOUR DU PROJET TESO

Le Codev pense utile de rappeler les CERTITUDES (ce qui va contribuer, de façon quasi certaine, à orienter les fondamentaux du projet) et, surtout, les INCERTITUDES (ce que nous ne pouvons pas être certains de voir se réaliser ou dont les échéances de réalisation, sont encore trop incertaines, aujourd'hui), sur ce projet.

- **Du côté des certitudes,**
 - La mise en service de la ligne nouvelle à grande vitesse Tours–Bordeaux en 2017, qui diminuera d'une heure le trajet moyen entre Toulouse et Paris.

 - L'augmentation de la capacité de la ligne A du métro en 2019.

- **Du côté des certitudes, encore**
 - La revalorisation de la rue Bayard et du Parvis Canal, deux réalisations stratégiques pour amorcer "l'ancrage" de la gare au centre-ville et pour la mise en valeur de la Métropole.

 - l'aménagement, au moins partiel, du "Parvis Nord".

 - L'aménagement en "ramblas" des allées Jean-Jaurès et la réalisation d'un nouveau stationnement souterrain côté canal.

 - Le projet urbain qui sera composé d'un pôle tertiaire, de logements et de commerces.

 - Un réaménagement du système de circulation, la création d'une nouvelle voie drainant une circulation venant de l'échangeur de Borderouge ou des Sept-Deniers, la création de parkings supplémentaires (Raynal, Lyon, Jaurès, Marengo).

 - L'accès à la gare Matabiau par quatre points d'entrée, le Parvis Canal, le Parvis Marengo, le Parvis Périole, le Parvis Nord, auxquels s'ajoute une passerelle assurant une liaison inter-quartiers tout en desservant les quais. Cette passerelle est simplement dessinée dans le Plan guide mais n'est pas décrite, alors qu'elle constitue un élément-clé du projet TESO.

→Le CODEV sera attentif à la pertinence et à la qualité des premières réalisations en particulier du point de vue des usagers, des riverains, des acteurs associés au projet ou qui devront l'être...

- **Du côté des incertitudes:**
 - Quelle est l'échéance de réalisation de la LGV entre Toulouse et Bordeaux, et la restructuration des dessertes ferroviaires entre Toulouse et Montpellier, ouvrant les portes vers Barcelone, Marseille, Lyon ?
 - Quelle est l'échéance de réalisation de la quatrième voie ferroviaire, au nord de Toulouse, entre Matabiau et Saint-Jory, qui permettrait d'enviager la réalisation d'un RER Nord Toulousain ?
 - La desserte annoncée à l'horizon 2025 du projet TESO par la ligne de métro Toulouse Aerospace Express : cette ligne sera-t-elle en service lors de la montée en puissance du trafic ferroviaire TER et TGV ?
 - Quel sera, en 2017 (Toulouse à 4h15 de Paris) l'état d'avancement de l'amélioration des fonctionnalités de la gare: engorgement des quais, escaliers, confort, sécurité... ?
 - Comment les habitants de la métropole et ceux qui viendront de plus loin, pourront-ils accéder au TGV à Matabiau (dès 2017), sans un bond qualitatif et quantitatif spectaculaire de l'offre de TC et d'aménagement pour les modes actifs (PDU-SMTC) ?
 - Quel est l'avenir du "modèle SNCF" (rapport de la cour des comptes, rapport Duron, réforme ferroviaire, relance du fret ferroviaire, ouverture à la concurrence...). Ces incertitudes sont telles qu'il est bien difficile, aujourd'hui, de prédire ce que sera l'offre ferroviaire de demain.
 - Quelle est l'échéance de réalisation de la passerelle assurant aussi bien une liaison inter-quartier (la seule nouvelle liaison) et celle de la desserte des quais ? Quels seront les aménagements plus précis ? Ce sont des éléments-clé du projet TESO qui joueront de plus un rôle primordial dans la mixité usagers/habitants.

→ Le Codev rappelle que la passerelle enjambant les voies ferrées au niveau de la gare matabiau, véritable lien entre les quartiers, est un des éléments majeurs du projet, d'où la nécessité de la réaliser très rapidement. Nous souhaitons qu'elle devienne un espace public majeur de liaison entre quartiers, ouvert 24h/24, accessible et confortable pour les modes actifs et les personnes à mobilité réduite. Elle pourrait être le support de services et de commerces participants à son attractivité.

➤ **Dans le cadre du Plan de déplacements urbains :**

- Le projet d'aménagement de TESO ne doit pas faire oublier que l'objet principal est un réaménagement de la gare Matabiau qui par définition a une vocation ferroviaire. Cet aménagement doit donc prendre en compte les fonctionnalités ferroviaires de la gare et notamment des fonctionnalités nouvelles dues à l'évolution de l'offre ferroviaire.
- À partir de 2017, Toulouse sera à un peu plus de 4 heures de Paris (temps exact à vérifier) et à partir de 2024, avec l'achèvement de la LGV Bordeaux Toulouse, à 3h10 de Paris. Ces raccourcissements des temps de parcours auront une incidence sur le trafic ferroviaire. La gare Matabiau doit devenir un hub permettant aux habitants des villes autour de Toulouse, desservies par l'étoile toulousaine d'utiliser le TGV de la meilleure façon. Il faut pour cela un plan de trafic adéquat avec l'ensemble des trains en provenance de Tarbes, Pamiers, Albi, Auch, etc... environ 10 minutes avant l'arrêt du TGV à Matabiau et repartant environ 10 minutes après. L'ensemble de ces trains doivent donc être à quai quasiment en même temps.
- D'autre part, l'arrivée de rames Duplex telle que prévue par la SNCF, verra débarquer et embarquer jusqu'à 800 passagers, certains ayant des correspondances (cf. ci-dessus). A ce jour, la largeur des quais est difficilement compatible avec un tel flux de passagers avec bagages. L'accessibilité des quais pour les personnes à mobilité réduite, mais également pour les familles avec enfants, poussettes, est des plus mauvaises.
- Il est absolument nécessaire que ces paramètres soient pris en compte dès maintenant faute de quoi tous les aménagements autour de la gare n'auront aucun sens.

→ Rappel : Le croisement des boulevards du canal du Midi avec d'une part l'axe Bonnefoy et d'autre part l'axe Pompidou représente un point de congestion important devant la gare Matabiau

- Quel plan de circulation sera mis en place ?
- Comment les quartiers riverains seront-ils protégés du stationnement sauvage aux abords immédiats du pôle multimodal.
- Quelle échéance pour le déménagement de la gare routière ?
- Pourquoi la révision du PDU n'intègre-t-elle pas la nouvelle répartition des flux avec la réalisation de la troisième ligne de métro et l'évolution du réseau TER ?
- Le stationnement sera-t-il devenu payant dans l'ensemble des quartiers alentour ?
- La création de la nouvelle voie, les accès aux nouveaux parkings autour de l'avenue de Lyon, ne vont-ils pas créer un point noir circulaire, pénaliser la circulation dans ce secteur et avoir un impact négatif sur la réussite de ce projet ?

➤ **Dans le cadre du Projet urbain :**

- Le rôle fondamental du pôle d'échanges multimodal de Matabiau dans les relations inter-quartiers est-il réellement pris en compte par tous les acteurs ?
- Concernant les déplacements des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées : quelle prise en compte de leurs repères dans l'espace public ?
- Quel traitement pour les espaces verts ? Valorisation de l'existant, extension ? Espace publics "minéralisés" ou réellement végétalisés ?
- La culture, les loisirs et les services ne sont pas réellement traités dans ce Plan guide. Or, la réussite d'un centre-ville agrandi passe obligatoirement par ces activités.
- La couverture même très partielle des voies ferrées au niveau de la tranchée Guilheméry n'est plus évoquée. Dans l'optique des *ramblas*, il semblerait logique que le pont Pompidou soit "élargi" d'autant au sud pour assurer la continuité des allées Jean-Jaurès vers la Médiathèque.
- Le choix de la répartition entre bureaux/logements/commerces est-il judicieux ? Dans un contexte de densification modérée de la ville, le Plan guide montre une surface de bureaux nettement supérieure à celle des logements. Combien d'habitants nouveaux, de salariés des nouveaux bureaux, de clients des nouveaux commerces, à chaque tranche de réalisation de projet ?
- La réussite du pôle tertiaire (centre d'affaires) n'est-elle pas liée à la concurrence des autres pôles similaires dans l'agglomération, et notamment ceux de Labège Innopole (développé par le Sicoval) et de la zone aéroportuaire de Blagnac ?
- Le maintien d'une certaine diversité sociale nécessite une anticipation par la puissance publique de la revalorisation foncière par des acquisitions nombreuses. Celles-ci ont commencé dans le cadre du droit de préemption, mais est-ce suffisant ? Comment est prévue l'intervention des bailleurs sociaux et du partenariat public-privé pour maintenir un parc de logement avec des loyers abordables ? Quelle est la programmation du projet dans ce domaine ?
- Logements, services, bureaux doivent avoir des accès communs afin d'éviter la création d'espaces publics vides et sans vie, alors que l'essence même du projet porte sur la mixité.
- Les commerces apparaissent concentrés le long du canal, relativement éloignés des transports en commun.

➤ **Du côté des incertitudes, encore : le CEAT Jolimont**

Le projet de reconversion du site du CEAT-Jolimont, intégré initialement au périmètre d'étude, accueillera des logements, commerces et services. Situé sur des axes d'accès et de transports du Projet Urbain, comment viendra-t-il s'imbriquer dans l'organisation des transports ?

→ Le Codev la poursuite des ateliers de concertation pour aborder, en particulier, les réponses à apporter à toutes ces questions, à toutes les incertitudes qui entourent encore le projet TESO. Il regrette que le projet d'aménagement du secteur CEAT-Jolimont soit conçu dorénavant de manière indépendante, alors qu'il était initialement intégré à la zone d'étude du Projet urbain TESO.

5. LA CONCERTATION AUTOUR DU PROJET

Le Codev souhaite que le processus d'élaboration du projet, de sa mise au point et de sa réalisation, s'inscrive dans la durée, en creusant, encore, le sillon de la concertation tracé par Europolia. Cela passe notamment par la mise en place, à chaque étape, d'espaces de dialogue entre institutions, élus de la Métropole, élus de quartiers, techniciens, habitants et usagers...

Le Codev, prendra toute sa part dans la poursuite de cette concertation. Au-delà du contenu de cette contribution, le Codev propose les pistes de progrès suivantes:

- La mise au point du projet ne pourra pas se faire sans les usagers – actuels et futurs – de la gare, ceux des transports collectifs et les acteurs de la vie quotidienne des quartiers proches. Tous ces acteurs doivent être "autour de la table". Des formes spécifiques de concertation sont à inventer, car, à ce jour, les représentants des acteurs de la vie locale et des professionnels de l'aménagement, associés à ces ateliers, à quelques exceptions près, ont été peu "contributifs" pour l'élaboration du projet TESO.
- Il serait sans doute utile qu'un « lieu » soit clairement identifié comme la Maison du projet, avec affichage des plans, organisation de rencontres, enquêtes spécifiques... Des permanences pourraient être organisées par des professionnels et des représentants des différentes institutions. Concernées.
- D'autres acteurs devront, à terme, être associés plus étroitement à la mise au point du projet, et notamment Voies navigables de France (VNF), gestionnaire du canal du Midi, dont la revalorisation, dans le secteur de la gare, constitue l'un des défis du projet.
- D'autres acteurs encore, comme les autocaristes, les taxis, les loueurs de voitures, les transporteurs de marchandises, les opérateurs de covoiturage et d'autopartage, les services aux usagers, aux salariés des activités économiques futures, les acteurs de la vie associative

locale, les acteurs de la vie sociale et culturelle, etc., devront, progressivement, être associés à la mise au point du projet.

- L'organisation concrète de la multimodalité, sous toutes ses formes, devra s'appuyer sur le travail partenarial engagé par SMTC - TISSEO pour la préparation du projet Mobilités 2025 / 2030.

→ Le Codev, conscient des difficultés de financement, appelle à un élargissement du partenariat autour du projet, à une mise à disposition à faible coût du foncier de l'État et des collectivités, à un recours à des montages financiers innovants pour "accélérer" la mise en œuvre des premiers aménagements de la gare et de ses abords pour être à l'heure des premiers TGV à 4 heures 12 de Paris...Il invite à la poursuite des ateliers de concertation, élargis aux partenaires potentiels du projet.

→ Pour le Codev, l'ensemble des incertitudes qui entourent le projet vont devoir être gérées avec beaucoup de pragmatisme, par phases successives. Le "Plan-guide" va devoir prendre en compte le caractère forcément évolutif du projet de gare, mais aussi du projet urbain. Il est sans doute nécessaire d'explicitier, étape par étape, comment on préserve son caractère qualitatif en termes de fonctionnalités, d'usages et de transformations des quartiers, en l'adaptant en permanence, en fonction de la levée ou non des incertitudes... Le défi est énorme.

Conseil de développement Toulouse Métropole

Arche Marengo / 05 31 22 92 13

codev@toulouse-metropole.fr

www.codev-toulouse.org

Rappel des autres contributions du CODEV sur le ferroviaire dans la métropole :

Ensemencements

AFNT