



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE COMMUNAUTE

L'an deux mille dix sept, le vingt sept février

Les membres du Conseil de Communauté, légalement convoqués, se sont réunis au lieu ordinaire de ses séances, à 20 h 30, sous la présidence de Jacques OBERTI.

Date de convocation : le 21 février 2017

Etaient présents :

Jacques OBERTI - Gérard BOLET - Arnaud LAFON - Christophe LUBAC - Michèle GARRIGUES - Pierre LATTARD - Alain SERIEYS - Bernard DUQUESNOY - Jean-françois ROUSSEL - Georges SALEIL - Françoise EMERY - Laurent FOREST - Laurent CHERUBIN - Claudia FAIVRE - Béatrix HEBRARD DE VEYRINAS - Bernadette SANMARTIN - Karine ROVIRA - Pablo ARCE - Henri AREVALO - Béatrice BERTHELOT - Didier BELAIR - Patrice BROT - Roselyne BROUSSAL - Bruno CAUBET - Jacques CHARRIE - Jean CHEVALIER - Marie-Pierre DOSTE - Roselyne FEYT - Christine MARTINEZ - Jean-Pierre HARDY - Michel INTRAND - Michel LEGOURD - Divine NSIMBA LUMPUNI - Denis LOUBET - Jean-Daniel MARTY - Véronique MAUMY - Joël MIELLET - Pierre MULLER - Patrick PARIS - Georges RAVOIRE - Patrick LEMARIE - Pierre-Yves SCHANEN - Xavier DE BOISSEZON - Claudette SICHY - Danielle SUBIELA - Marc TONDRIAUX - François-Régis VALETTE - Mireille ARNOULT - Sylvère VIE

Absents excusés :

Christine GALVANI - Laurent CLABE NAVARRE - Eric BORRA - André FOURNIE - Christian HUGUES - Dominique SANGAY - Frédéric LEGAY - Patrice ROBERT

Pouvoirs :

Bruno MOGICATO a donné pouvoir à Georges SALEIL - Mireille GARCIA a donné pouvoir à Arnaud LAFON - Catherine GAVEN a donné pouvoir à Karine ROVIRA - François AUMONIER a donné pouvoir à Jean-Daniel MARTY - Irène BACLE a donné pouvoir à Patrick PARIS - René BAUDOUIN a donné pouvoir à Denis LOUBET - Sylvie BORIES a donné pouvoir à Marc TONDRIAUX - Maryse CABAU a donné pouvoir à Patrice BROT - Claude DUCERT a donné pouvoir à Laurent CHERUBIN - Marie-Thérèse MAURO a donné pouvoir à Béatrix HEBRARD DE VEYRINAS - Marie-Ange SCANO a donné pouvoir à Marie-Pierre DOSTE

Secrétaires de séance : Claudette SICHY

N° S201702018

Nombre de membres : En Exercice : 68 Présents : 49 Votants : 60

Refus de vote : 8 Contre : 2 Abstention : 4 Pour : 54

Objet : Avis du Sicoval dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées sur le Projet Mobilités 2020-2025-2030 porté par le SMTC Tisséo

Monsieur le Président expose à l'Assemblée :

Par délibération du 4 février 2015, Tisséo SMTC a initié le Projet Mobilités 2025 – 2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains approuvé le 17 octobre 2012.

Tisséo – SMTC a engagé une première phase de concertation publique qui s'est tenue entre le 7 septembre et le 2 octobre 2015. Le Sicoval a exprimé un avis par délibération du 28 septembre 2015. L'année 2016 a été consacrée à la rédaction du projet ainsi qu'à des phases de concertation diverses avec les différents partenaires (commissions thématiques et territoriales).

Le projet a été arrêté administrativement lors du Comité Syndical du SMTC du 19 octobre 2016. Les représentants du Sicoval auprès du SMTC se sont abstenus aux motifs d'un plan de financement restant à finaliser, notamment les participations des collectivités membres ainsi que la demande d'une desserte équilibrée du territoire du Sicoval particulièrement pour son secteur Sud.

Les prochaines étapes d'élaboration du Projet Mobilités sont les suivantes :

- septembre 2017 : enquête publique ;
- début 2018 : approbation et mise en œuvre.

Par ailleurs, un débat public s'est tenu entre le 12 septembre et le 17 décembre 2016 sur le projet de 3^{ème} ligne de métro (Toulouse Aerospace Express - TAE) organisé par la Commission Nationale du Débat Public. Les premières conclusions du débat ont été exprimées par son Président Jacques Archimbaud lors de la réunion de clôture du 17 décembre, le rapport définitif a été remis le 16 février 2017.

Le Projet Mobilités 2025-2030 a été présenté en commission conjointe Transports et Déplacements / Aménagement du Sicoval le 26 janvier 2017.

Le débat public sur TAE a constitué une étape majeure du débat sur les mobilités au sein de la grande agglomération toulousaine. Au-delà de la question de l'opportunité de la 3^{ème} ligne de métro, nos concitoyens regrettent le retard de notre agglomération dans la mise en œuvre de solutions capacitaires, innovantes et de mobilité active permettant d'améliorer leur qualité de vie. Le Sicoval a participé au débat par la production d'un cahier d'acteurs dont les éléments sont repris et complétés dans le présent avis.

1. Un accord de principe sur le Projet Mobilités, mais un financement à consolider et des priorités à confirmer.

Le projet de 3^{ème} ligne (TAE) et sa planification opérationnelle ont été le point de départ de la révision du Plan de Déplacements Urbains, dit « Projet Mobilités 2020-2025-2030 ».

Le Projet Mobilités, tel que voté le 19 octobre 2016, intègre les infrastructures métro attendues par le Sicoval pour la desserte de ses parcs d'activités Nord. Ces infrastructures prolongent le réseau structurant métropolitain et confortent le sud-est toulousain comme porte d'entrée de l'agglomération. Ces équipements ont fait l'objet d'intenses discussions entre exécutifs après l'abandon, par la majorité du SMTC, du projet initial de prolongement de la ligne B (PLB) défendu

N° S201702018

historiquement par le Sicoval.

Le Projet Mobilités intègre également d'autres projets de transports en commun ou de mobilité alternative répondant à la diversité des besoins de la métropole et du Sicoval.

a. La desserte de Labège-Innopole, parc d'activités d'intérêt régional, par TAE.

Dès les premières réflexions sur TAE, le Sicoval s'est montré ouvert et intéressé par ce projet ambitieux.

Le projet initial de PLB abandonné, le Sicoval souhaite malgré tout que TAE soit réalisée **sur l'itinéraire du tracé du PLB de l'INPT jusqu'au terminus de Labège La Cadène** en confirmant le principe d'une infrastructure franchissable par les divers usagers de l'Innopole, aujourd'hui Labège Enova Toulouse. Pourquoi ? En 2014, le Sicoval a élaboré un projet urbain en cohérence avec le PLB. Les principes d'aménagement et d'accueil des entreprises sont déjà mis en œuvre et concernent des implantations actuelles et futures. L'ensemble du schéma d'implantation répond à une desserte optimale en transports en commun pour les salariés actuels et à venir.

Le SMTTC propose une **solution variante : l'insertion en surface, parallèle à la voie ferrée. Cette solution ne répond ni aux attentes du Sicoval** ni aux objectifs d'augmentation de la part modale TC dans les mobilités : la nouvelle distribution des stations ne permet pas de desservir l'ensemble de Labège Enova Toulouse et bouleverse l'organisation prévue en séquences programmatiques reliées par TAE et « La Diagonale » - axe prioritairement modes actifs -, qui constitue la nouvelle identité du secteur.

Par ailleurs, il serait préjudiciable de ne pas conserver d'emprise pour permettre le passage à 4 voies de la ligne ferroviaire sud-est (Montaudran / Villefranche-de-Lauragais). N'oublions pas que ce projet a été « fléché » comme nécessaire dans le cadre de la future liaison ferroviaire grande vitesse Toulouse-Narbonne. La fusion des Régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon pourrait le réactiver.

Le Sicoval souhaite que TAE s'adapte et prenne en considération les études déjà réalisées, notamment en ce qui concerne la création de la halte de Labège - La Cadène par la Région et SNCF Réseau.

La synthèse du débat public sur la 3ème ligne :

Comme indiqué précédemment, le compte rendu final du débat public sur la 3ème ligne de métro a été remis le 16 février 2017. Ce débat a réuni près de 3 000 participants dans le cadre de 80 rencontres publiques. Les divers réseaux sociaux ont également permis une large diffusion et une interaction forte avec le grand public.

Le contexte du débat a été le suivant : peu d'interférences partisans, une maîtrise d'ouvrage très impliquée, une mobilisation importante des acteurs, un calendrier difficile à appréhender par le grand public du fait de la concomitance des différentes concertations (notamment relatives au Projet Mobilités).

Le diagnostic global a été partagé par les participants : une agglomération qui connaît une forte augmentation démographique, la réalité de l'étalement urbain, une situation de thrombose routière et une faible part des transports en commun dans les déplacements domicile – travail.

Il est rappelé que certaines collectivités et notamment le Sicoval, se sont fortement impliquées dans le débat en particulier pour mettre en discussion les clés de répartitions financières.

Les questionnaires renseignés par le grand public (près de 5 000) ont démontré la priorité donnée à la 3ème ligne en mode métro (vitesse commerciale et capacité importantes) pour améliorer la desserte des zones d'emplois. De plus, l'importance des extrémités Colomiers et Labège, est soulignée tout comme l'importance de la connexion avec le prolongement de la ligne B. (p 43, question 2 : 58% des répondants sont d'accord avec l'affirmation : « la 3ème ligne doit absolument desservir Labège », 54%

N° S201702018

sont d'accord avec l'affirmation : « La 3ème ligne doit absolument être connectée avec un prolongement de la ligne B ».

Si la solution métro est plébiscitée, le débat a mis en lumière des doutes sur les rabattements (cadencement des TER), sur l'efficacité du bouquet Linéo (pas de régularité en absence d'aménagements en sites propres), sur la capacité des parkings relais existants. Ainsi, certains participants privilégient une densification du maillage des transports à la création d'une 3ème ligne de métro.

La desserte des grands pôles a été interrogée : notamment la gare Matabiau et l'aéroport. Matabiau est un site d'interconnexion majeur (lien ferroviaire avec arrivée souhaitée de la LGV, accès au réseau urbain). La desserte de l'aéroport revêt une grande importance en particulier pour les milieux économiques. Les citoyens la conditionnent à une contribution du gestionnaire.

Par ailleurs, les collectivités et le grand public qui ne disposeraient pas d'une desserte directe, s'interrogent sur les rabattements, l'interconnexion des différents réseaux et souhaitent que soit privilégié un développement polycentrique de la métropole.

Différentes alternatives à la 3ème ligne de métro ont été proposées par divers collectifs / associations / partis politiques : poursuite du maillage tram - bus, amélioration de l'étoile ferroviaire assortie d'un maillage complémentaire, desserte des quartiers plus denses par la 3ème ligne (secteur nord-est).

Concernant la desserte de Toulouse, un débat en lien avec le projet urbain métropolitain s'est tenu : faut-il desservir les secteurs denses ou les secteurs à densifier ? Comment garantir les mixités fonctionnelles, sociales et la répartition homogène des équipements publics ?

Une expertise indépendante a confirmé les simulations de trafic de la 3ème ligne (200 000 voyageurs / jour) en précisant que les hypothèses de développement urbain ont été prudentes et en relevant la pertinence du modèle utilisé.

A ce stade des études, le coût du projet pourrait évoluer à la hausse ou à la baisse. Pour certains participants, le coût apparaît comme sous-estimé. Le risque principal mentionné est que ce projet engloutisse les financements dédiés au Projet Mobilités en cas de dérive des coûts ainsi que les conséquences éventuelles sur la tarification des transports en commun et sur la fiscalité. Il est souhaité que de nouveaux modes de financement soient étudiés et que des dispositifs législatifs spécifiques puissent être mis en œuvre (cf. Grand Paris express).

Certains participants au débat ont évoqué la possibilité d'un phasage en cas d'impasse financière, par exemple en commençant par le tracé Matabiau – Colomiers, en poursuivant par le prolongement de la ligne B puis en achevant la 3ème ligne au Sud. La traduction serait potentiellement un coût global plus important et la définition d'une tranche fonctionnelle constituant un projet en soi. Par ailleurs, le fait de commencer par une tranche pourrait compromettre l'alliance politique autour du tracé.

Les impacts sur l'environnement ont été peu débattus. Une attention particulière devra être apportée à la qualité de l'air, aux risques technologiques, aux sites et sols pollués, aux risques d'inondation, à la préservation de la biodiversité et des paysages. Les coupures urbaines (la 3ème ligne serait à 60% en souterrain et 40% en viaduc ou au sol) sont également pointées comme des impacts paysagers.

Le Sicoval approuve les recommandations émises par la Commission en particulier :

- un portage politique du projet à mieux partager, impliquant plus fortement les élus concernés sur l'ensemble du périmètre. Le Président du SMTC a annoncé lors du rendu du rapport que ce portage pourrait être assuré dans le cadre d'une conférence des exécutifs renforcée ;
- une meilleure articulation des diverses concertations pour une meilleure compréhension des processus administratifs par le grand public, la prochaine étape importante étant l'enquête publique sur le Projet Mobilités qui devrait se tenir en septembre 2017 ;

N° S201702018

- la poursuite de la dynamique de participation. La commission préconise en particulier l'instauration d'un panel test de citoyens, l'ouverture d'une Maison du projet, la mobilisation des 3 Codev jusqu'à l'enquête publique sur le PDU avec les moyens nécessaires. Par ailleurs, un garant post débat public pourrait être nommé avec l'accord du maître d'ouvrage. Son rôle serait de poursuivre le dialogue, demander des expertises complémentaires (son rapport serait joint au dossier d'enquête publique). Le Président du SMTC a annoncé en séance son accord pour la nomination d'un garant par la commission du débat public ;

- la création d'un Conseil Scientifique pour mieux donner accès aux données de mobilité et étudier les solutions alternatives énoncées lors du débat en lien avec les Codev ;

Suite à la remise de ce rapport, le SMTC a 3 mois pour décider de la poursuite du projet.

b. Interconnexion entre la ligne B et TAE, du terminus de la ligne B (Ramonville Saint Agne) à la future station INPT.

Cette interconnexion a pour objectif de desservir, par une infrastructure de transport lourde **sans rupture de charge**, le Parc Technologique du Canal (implanté sur Toulouse et Ramonville Saint Agne) et Labège Enova Toulouse, via le franchissement du Palays, fonctionnalité historique liée à l'attractivité du corridor de la ligne B (cf. enquêtes ménages). Cette interconnexion permettrait de proposer un maillage pertinent aux usagers du sud de l'agglomération toulousaine.

Des études sont prévues par le SMTC pour déterminer les caractéristiques de cet ouvrage et l'offre de transport associée.

L'Etat, les Conseils Régional et Départemental, déjà impliqués sur le PLB, ont reconduit leurs efforts de soutien financier pour réaliser cette interconnexion. Pour rappel, l'Etat s'est engagé à apporter 35 M€, les travaux devant démarrer avant la fin 2017. Si cette interconnexion n'est pas confirmée rapidement, ce financement sera perdu.

Ne pourrait-on pas également valider les autorisations et les démarches administratives menées dans le cadre du PLB ?

Indépendamment de l'arrivée de TAE, le Sicoval souhaite que la ligne B (pour laquelle 15 M€ ont déjà été engagés dans le cadre des études détaillées) soit prolongée jusqu'à la future station INPT, lieu d'interconnexion.

c. Les projets de transports principaux ou de mobilité alternative inscrits au Projet Mobilités et concernant plus précisément le territoire du Sicoval

Action 1 : Faire la 3^{ème} ligne de métro / p97

Action 2 : Doubler la capacité de la ligne A du métro / p 98

Action 3 : Interconnecter la ligne B à TAE / p 100

Action 5 : Faire la ceinture Sud / p 104

Action 7 : Développer le réseau Linéo

La mise en service de Linéo 6 (Ramonville métro – Castanet) est prévue en septembre 2017.

Le prolongement de Linéo 6 est prévu à l'horizon 2025 selon le développement du territoire et notamment la création du quartier durable La Maladie à Castanet.

N° S201702018**Action 8 : Hiérarchiser le réseau bus / p112**

Développement du réseau Optimo : ces lignes transversales sont connectées à des pôles d'échanges, desservent les secteurs économiques et peuvent bénéficier de facilité de circulation.

Une ligne Optimo entre Labège et Castanet est inscrite à l'horizon 2030 en lien avec la création du quartier durable La Maladie à Castanet.

Une ligne Optimo entre Escalquens et Labège est inscrite à l'horizon 2025.

Action 9 : Adapter le réseau bus aux territoires / p 115

A ce titre, le Sicoval souhaite que l'offre actuelle en transports en commun de la zone périurbaine puisse être améliorée en l'adaptant aux besoins de mobilité croissants des territoires dans une logique de service social aux habitants et de couverture territoriale. Des solutions de nouvelles mobilités (covoiturage instantané) pourraient être mises en œuvre en complément ou pour les secteurs non desservis.

Action 13 : Préparer l'avenir dans l'organisation des chaînes de mobilité / p 122

La commune de Labège et en particulier le parc d'activités Labège Enova Toulouse, est retenue par le SMTC pour l'expérimentation d'une navette autonome.

Action 14 : Mettre en œuvre d'un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste / p 126

Sur le volet services vélo, le SMTC s'est engagé par courrier auprès du Sicoval pour étudier la faisabilité technique et économique d'un service de location de vélos sur le ressort territorial du SMTC. Le Sicoval est particulièrement intéressé par ces services pour ses zones d'activités Nord en lien avec la mutation de la Maison de la Mobilité en Maison du Vélo évoquée plus avant. Le Sicoval va engager une étude plus locale, qui menée conjointement à celle du SMTC, pourrait définir les conditions de l'expérimentation d'un nouveau service de location de vélos sur Innopole et le Parc technologique du canal.

Action 21 : S'engager sur la cohérence urbanisme / mobilités / p 144**Action 22 : Mettre en œuvre des pactes urbains sur les territoires déjà desservies ou pour lesquels des projets de desserte en transports en commun sont programmés / p 146**

La démarche de pacte urbain devra être déclinée notamment pour le contrat d'axe signé n°9 relatif au Prolongement de la ligne B.

Un pacte urbain devra également être mis en œuvre pour le projet de Connexion ligne B, pour le projet de desserte Sud du territoire par une ligne express et pour Linéo 6.

Action 24 : Améliorer l'accessibilité et la desserte des zones économiques (amélioration de la ligne 79 par exemple) / p 150**Action 29 : Dynamiser l'usage de la voiture partagée / 162**

Le développement du covoiturage et des spots covoiturage (points de prise en charge sécurisés) est prévu. Figure en projet, sur le Sicoval, le développement des spots covoiturage sur les axes RD16 et RD813 (axe RD2 déjà réalisé).

Action 30 : Accompagner et favoriser l'essor de l'électromobilité / p 164**Action 34 : Accentuer le report modal en amont des zones de congestion / p 172**

Redonner la priorité aux usagers des transports dans les P+R, étendre l'offre existante.

Par ailleurs, le SMTC s'est engagé par courrier auprès du Sicoval à intégrer au projet Mobilités une action relative au déploiement d'une ligne express connectée au réseau urbain structurant. Pour rappel, le Sicoval souhaite que le sud de son territoire (Ayguesvives, Baziège, Montgiscard) soit desservi par une ligne express qui pourrait être mutualisée avec la ligne Hop 3 (Nailloux) exploitée par le Conseil Départemental.

d. Un plan de financement à consolider

Aujourd'hui, l'offre de déplacement sur le Sicoval est entièrement financée par des ressources issues de son territoire (Source SMTC). Les dépenses d'exploitation du réseau sont compensées par le « versement transport » des entreprises de la Communauté d'Agglomération (12,3 M€ en 2014), les recettes commerciales (1,8 M€) et la contribution du Sicoval (1,06 M€ en 2014).

Pour réaffirmer son volontarisme en matière de développement des transports collectifs, le Sicoval souhaite changer de paradigme en matière de financement en revoyant le mode de participation imaginé pour financer le PLB. Ce financement pourrait consister en une augmentation de la contribution du Sicoval en montant et dans la durée, conditionnée à la réalisation effective des infrastructures prioritaires par le Sicoval.

Notre Communauté d'Agglomération souhaite cependant que les contributions supplémentaires demandées :

- soient conformes à une approche solidaire des déplacements sur le territoire de Tisséo SMTC prenant en compte notamment la répartition des déplacements domicile-travail pour l'affectation du versement transport aux différents projets ;
- soient adaptées à la capacité contributive des collectivités membres.

L'absence de financement du SMTC sur les dessertes aux extrémités de TAE (Labège, Colomiers), ainsi qu'à l'interconnexion entre la ligne B et l'INPT serait une novation rompant l'égalité de traitement des territoires membres d'un même syndicat. Les fondements même du syndicat mixte ne seraient plus respectés : seules les collectivités qui pourront financer leurs projets seront desservies efficacement. Cette remise en cause de la mutualisation du financement pose la question centrale de la pérennité du syndicat et du ressort territorial. Si cette nouvelle doctrine devait être confirmée, le Sicoval souhaite pouvoir décider de l'affectation des ressources qu'il aura mobilisées selon le principe : « qui paye, décide ».

Dans l'attente du bouclage du plan de financement et de la confirmation des priorités du Projet Mobilités, les représentants du Sicoval auprès du SMTC-Tisséo se sont abstenus sur l'arrêt du projet lors du Comité Syndical du 19 octobre 2016.

Ci-dessous : comparaison des coûts (source SMTC) des projets TAE et PLB (Ramonville-Inpt) pour le territoire du Sicoval et répartition des financements des principaux partenaires.

N° S201702018

		Fourchette basse		Fourchette haute
PLB	180-220 M€	SMTC + SICOVAL	55	95
		CR	25	25
		CD	65	65
		Etat	35	35
		TOTAL	180	220
TAE	267 M€	SMTC + SICOVAL	140	
		CR	25	
		CD	67	
		Etat	35	
		TOTAL	267	
PLB + TAE	447 - 487 M€	TOTAL	447	487
		Sicoval + SMTC	195	235

(Sur la TAE, restent à confirmer les participations CR et Etat)

Pour rappel, le coût du prolongement de la ligne B s'élevait à 373,9 M€ (valeur 2011) – Source Dossier d'enquête publique.

2. L'urgence de proposer des solutions de déplacement pour les habitants et les salariés de notre agglomération.

Les réunions organisées dans le cadre du débat sur la 3^{ème} ligne l'ont bien montré : la perspective de réalisation de TAE, infrastructure majeure du Projet Mobilités, reste lointaine et hypothétique pour les participants. Les débats ont souvent été occultés par des sujets plus proches de leurs préoccupations actuelles : le développement des pistes cyclables et des services associés, la tarification... Le débat public a dépassé son objet initial, **un véritable débat sur les mobilités s'est tenu à l'échelle de l'agglomération.**

Au-delà des nécessaires solutions capacitaires de transports en commun, longues à mettre en œuvre, le **Sicoval propose que des solutions immédiates d'écomobilité (location de vélos, covoiturage et autopartage dans les zones d'activités, aires de covoiturage...) soient intégrées dans la feuille de route du SMTC et rapidement mises en œuvre.**

A ce stade du projet Mobilités, ces actions pourraient être facilement développées et trouver un écho favorable auprès des habitants. Les initiatives telles que le Pass Ecomobilité (abonnement intégrant toutes les solutions de déplacement) sont louables, mais restent trop confidentielles.

Par ailleurs, le Sicoval et le SMTC sont partenaires de la Maison de la Mobilité de Labège qui informe, depuis 10 ans, sur les modes alternatifs à la voiture solo : transports collectifs, covoiturage, vélo... **Le Sicoval souhaite que le SMTC étudie la mutation de cet équipement public en Maison du Vélo.** En effet, avec une desserte de Labège-Innopole par TAE repoussée à 2024, les problématiques de mobilité déjà dénoncées par les entreprises et les salariés sur le secteur ne vont pas diminuer. Cette Maison du Vélo pourrait être dupliquée sur d'autres stations de TAE, créant une véritable offre de vélos en location gérée par le SMTC. Cette action ne sera possible que si le SMTC se transforme véritablement en Autorité Organisatrice de la Mobilité.

3. Une nécessaire coordination approfondie des Autorités Organisatrices de la Mobilité

Le débat public sur TAE a montré concrètement **la nécessité de développer le travail des 3 autorités organisatrices de la mobilité de la grande agglomération (SMTC, Conseil Régional, Conseil Départemental) avec les collectivités concernées**. La mutualisation des offres, les points d'interconnexion, les financements croisés, la tarification... sont autant de sujets à traiter ensemble pour la réussite de TAE et du Projet Mobilités. L'ensemble des réseaux doivent être optimisés pour maîtriser les dépenses d'exploitation et d'investissement des autorités organisatrices. A cet égard, le SMTC s'est engagé à étudier la mise en place d'une ligne de bus express entre le Sud du Sicoval et le réseau structurant urbain. Par ailleurs, l'accent est mis sur l'intérêt d'une meilleure coordination des offres, projets et tarifications entre les réseaux ferroviaire et urbain pour proposer aux usagers du sud est toulousain une offre plus intégrée.

4. La mise en œuvre et le suivi du Projet Mobilités

Pour répondre à l'urgence et retrouver la confiance du grand public, les projets qui sont techniquement prêts doivent être engagés rapidement : l'interconnexion de la ligne B de Ramonville à l'INPT doit être lancée au plus tôt, quel que soit le calendrier de réalisation de la TAE.

Par ailleurs, le Sicoval souhaite que dans la mise en œuvre du Projet Mobilités, un suivi des actions soit assuré et disponible pour les collectivités membres du SMTC permettant notamment de connaître l'état d'avancement des actions ainsi que leurs échéances de mise en œuvre.

Le débat public sur TAE a montré une forte lassitude des habitants de l'agglomération face à la non-réalisation de projets pourtant inscrits dans les documents de planification.

De plus, étant données les perspectives annoncées de développement démographique de l'agglomération et des déplacements associées, une attention doit être portée à l'évolution des réseaux à des échéances plus lointaines que le Projet Mobilités (2040 2050).

Il est proposé :

- de donner un avis favorable sur le Projet Mobilités 2020 – 2025 – 2030 sous réserve de la prise en compte des remarques formulées dans la présente délibération et en particulier :

- la desserte du Nord du Sicoval par TAE et par la Connexion Ligne B ;

il est souhaité que TAE soit réalisée sur l'itinéraire historique du PLB de l'INPT jusqu'au terminus de Labège La Cadène en cohérence avec le projet urbain Labège Enova Toulouse, et que la ligne B soit prolongée, jusqu'à la station INPT, lieu d'interconnexion, sans rupture de charge en mode métro ;

- la mise en œuvre rapide des projets prêts à être engagés, en particulier le prolongement de la ligne B jusqu'à la station INPT quel que soit le calendrier de réalisation de TAE ;

- la desserte du Sud du Sicoval par une ligne express connectée au réseau urbain structurant ;

- la soutenabilité financière du Projet Mobilités pour les collectivités membres du SMTC, conforme à une approche solidaire des déplacements et équitable en matière de versement Transport,

- le prolongement de Linéo 6 à l'horizon 2025, selon le développement du territoire et notamment la création du quartier durable La Maladie à Castanet ;

- le développement du réseau Optimo entre Escalquens et Labège et entre Castanet et Labège ;

N° S201702018

- l'amélioration de la desserte périurbaine ;
- le développement des services de location de vélos dans les parcs d'activités en lien avec la mutation de la Maison de la Mobilité de Labège en Maison du Vélo ;
- la mise en œuvre des pactes urbains relatifs à la desserte Nord métro, la ligne express Sud et Linéo 6 ;
- la poursuite et l'amplification des actions d'Ecomobilité ;
- la coordination approfondie des Autorités Organisatrices de la Mobilité.
- de transmettre le présent avis à M. le Président du SMTC – Tisséo.

Le Conseil de Communauté décide à la majorité de ses membres présents d'adopter cette délibération.

Le Président,


Jacques OBERTI



AINSI FAIT ET DELIBERE LES, JOUR, MOIS, ET AN QUE DESSUS
AU REGISTRE SONT LES SIGNATURES
POUR COPIE CONFORME

Certifié exécutoire
Reçu en préfecture le
Publié ou notifié le 28/02/2017

Muret, le 10 Février 2017

AGGLO <i>tusset</i>	
COURRIER N°	
ARRIVÉ LE	
17 FEV. 2017	
POUR TRAITEMENT	CD
COPIE(S) POUR INFO	JME

M. le Président du SMTC
7, esplanade Compans-Caffarelli
BP 11120
31011 Toulouse CEDEX 6

Affaire suivie par : Denis BARRERE
Direction Transport / Mobilité
☎ 05 34 46 30 27

V/Réf : votre courrier du 28 novembre 2016
N/Réf. : AM/JFG/CT/DB/CG
2017-834

P.J.-Ann. : Délibération

Objet : Avis du Muretain sur le Projet Mobilités 2020-2025-2030-

Monsieur le Président,

Par courrier cité en référence vous avez sollicité l'avis du Muretain Agglo sur le Projet Mobilités 2020-2025-2030, au titre de la consultation des personnes publiques associées.

Je vous prie de trouver ci-joint la délibération du Bureau Communautaire du 7 février dernier.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments distingués

Le Président,



[Signature]
André MANDEMENT

N° 2017.005	Communauté d'Agglomération Le Muretain Agglo
Objet : Plan déplacement Urbain : 1^{er} avis sur le Plan Déplacement Urbain.	Département de la Haute Garonne
En exercice : 13 Présents : 12 Absent excusé : 1 Procurations : Ayant pris part au vote : 12	EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU BUREAU DE COMMUNAUTÉ

Date de la convocation : 31 janvier 2017

L'an deux mille dix sept, le 7 février à 14 heures 30,

Les membres du Bureau de Communauté, légalement convoqués, se sont réunis, à l'Hôtel Communautaire à Muret, sous la présidence de Monsieur André MANDEMENT,

Etaient présents : Madame SIMEON, Messieurs MANDEMENT, SUAUD, PACE, CHATONNAY, COLL, PEREZ, BERTRAND, ESPINOSA, CARLIER, LECLERCQ, RAYNAUD.

Etait absent : Monsieur DEUILHE.

Vu l'arrêté préfectoral du 24 novembre 2016 portant fusion au 1^{er} janvier 2017 de la Communauté d'Agglomération du Muretain, de la Communauté de Communes Axe Sud et de la Communauté de Communes Rurales des Coteaux du Savès et de l'Aussonnelle ;

Vu la délibération du Conseil Communautaire du 10 janvier 2017, n° 2017.009, donnant délégation de pouvoirs d'une partie de ses attributions au Président et aux Vice-Présidents en application des dispositions de l'article L 52-11-10 du CGCT ;

Exposé des motifs

Par délibération du 4 février 2015, le SMTC a initié le projet Mobilité 2020-2025-2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains approuvé le 17 octobre 2012.

Cette révision a été lancée afin d'intégrer le projet politique de la nouvelle gouvernance du SMTC, axé essentiellement autour de la création de la 3^{ème} ligne de métro, le projet TAE (Toulouse Aérospace Express), et la création de 10 lignes de bus Linéo.

Les lignes Linéo viennent se substituer aux anciens projets de bus en site propre, notamment les projets Plaisance / Toulouse, et Portet / Oncopole.

Au cours du dernier trimestre 2015, le SMTC a engagé différentes phases de concertation au travers de commissions thématiques et de commission territoriales, au cours desquelles les territoires ainsi que les citoyens ont pu faire remonter différentes observations permettant d'abonder et enrichir le projet.

Ce travail de concertation qui s'est poursuivi en 2016 et doit se poursuivre en 2017, a permis de faire évoluer la construction du projet, et a permis d'y intégrer des besoins spécifiques à chacun des territoires.

A ce titre le Muretain Agglo s'inscrit positivement dans la méthodologie employée.

Le projet a été arrêté par le SMTC lors du Conseil Syndical du 19 octobre 2016.

Les élus du Muretain se sont abstenus lors de ce vote, tout en précisant qu'il ne s'agissait pas d'une abstention d'opposition, mais plutôt d'une abstention constructive, plusieurs points importants restant à préciser ou à définir, notamment en ce qui concerne un développement

Délibération du Bureau Communautaire n° 2017.005 (suite 1).

équilibré des territoires en matière d'infrastructures performantes de transport, ainsi qu'en matière de capacité de financement d'un projet de PDU particulièrement ambitieux et coûteux.

Suite à l'arrêt officiel du projet, le SMTC a lancé la consultation des Personnes Publiques Associées, dont l'ensemble des communes.

Il est à noter que les EPCI sont également consultées pour avis alors même que le code des transports ne le prévoit pas expressément.

Les étapes à venir sont les suivantes :

- Mise à l'enquête publique du Projet Mobilité à partir de septembre 2017
- Approbation et mise en œuvre du projet mobilité à compter de 2018

Pour mémoire, le projet Mobilités s'articule autour de trois thématiques :

1) report modal : 20 actions

→ transport en commun et intermodalité : 13 actions

→ modes actifs et partage de l'espace public : 7 actions

2) cohérence urbanisme / mobilités : 8 actions

3) Organisations des réseaux routiers et stationnements : 11 actions

Au regard des évolutions démographiques prévues sur le périmètre de l'agglomération toulousaine et du nombre de déplacements supplémentaires attendus d'ici 10 ans (+ 500 000 déplacements / jour, tous modes confondus), le projet mobilités a pour principale finalité de créer une infrastructure de transport capacitaire susceptible d'accompagner un report modal vers les transports en commun afin d'éviter la thrombose de l'aire urbaine, et d'accompagner cette infrastructure lourde (en l'occurrence la 3^{ème} ligne de métro) par un réseau de bus performant, le développement des modes actifs (marche à pieds, vélo), ainsi que de l'écomobilité (auto partage, covoiturage ...).

Sur les motifs et les actions proposées le Muretain Agglo n'a pas de remarque particulière sur le constat effectué, son territoire étant grandement pénalisé lui-même par l'absence de transports urbains performants pour les liaisons avec Toulouse, notamment en heure de pointe du matin et du soir durant lesquelles les pendulaires domicile / travail et domicile / études, subissent au quotidien d'une part le manque d'offre en matière de transport en commun, et d'autre part la saturation des infrastructures routières existantes, support du réseau bus.

Sur proposition de son Président, et après en avoir délibéré,

Le Bureau Communautaire :

→ Valide les remarques suivantes :

→ **La nécessité impérieuse de renforcer la desserte du corridor « Muret / Roques / Portet / Toulouse », par le développement d'infrastructures routières performantes et adaptées permettant de garantir une desserte en transports en commun attractive et un temps de parcours garanti, notamment en rabattement sur réseau lourd de transport (ligne A et ligne B).** Les diverses instances de concertation mises en place lors de l'élaboration du projet ont permis de l'enrichir sur la nécessité de développer des lignes express, dont le fonctionnement est différent des lignes Linéo et des futures Optimo.

Elles ont vocation à permettre un rabattement rapide et performant vers les modes lourds de transport.

Le Muretain souligne que cette idée a bien été intégrée au projet mobilité, et demande que la **ligne Express Muret / Toulouse (Basso-Cambo) puisse être prioritairement mise en œuvre dès 2020**, à l'issue du déploiement des 10 premières lignes Linéo.

Une première étude d'opportunité à laquelle le Conseil Départemental et le SMTC sont associés est en cours. Le Muretain Agglo demande que le travail engagé soit repris et valorisé pour engager dès 2017 une étude de faisabilité, ainsi qu'un programme d'opération, intégrant la pertinence de créer des parcs relais le long de cet axe.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

Délibération du Bureau Communautaire n° 2017.005 (suite 2).

→ En matière de parcs relais à créer, à renforcer ou étendre, le Muretain demande un accompagnement fort du SMTC, en cohérence avec le développement du réseau bus.

→ S'agissant du déploiement des dix lignes Linéo, le Muretain Agglo considère que l'efficacité des transports en commun est directement liée au niveau de qualité des infrastructures routières, et demande que sur tous les projets de lignes structurantes, des espaces dédiés (couloirs bus ou sites propre) soient réalisés partout où cela est possible, et notamment sur les lignes radiales pénétrant dans Toulouse.

Le Muretain reste dans l'attente de la démonstration de l'efficacité en matière de temps de parcours des lignes Linéo, notamment celles sur voirie partagée avec le trafic automobile.

En ce qui concerne le Linéo 3 (Plaisance / Arènes), le Muretain a bien noté le projet de prolongement de la ligne, le terminus actuellement à Monestié devant être déplacé vers l'ouest sur la future zone de la Geyre.

Le Muretain milite pour un prolongement plus ambitieux et demande que les études à venir intègrent une desserte de cette ligne jusqu'au bassin de vie de Saint-Lys / Fonsorbes, bassin représentant déjà aujourd'hui plus de 20 000 habitants pour ces 2 communes (sans prendre en compte tout le secteur allant jusqu'au Gers qui a intégré le Muretain Agglo depuis le 1^{er} janvier 2017, et donc le ressort territorial du SMTC).

→ Sans attendre 2020, le Muretain Agglo demande que l'ensemble de son périmètre élargi soit intégralement pris en compte en matière de mobilité, et notamment les 6 communes de l'ex CCRSA, ainsi que la commune de Lamasquère.

Ces 7 communes intégrant le ressort territorial du SMTC devront être prises en compte dans le cadre du déploiement de services de transport adaptés aux besoins de leur population, en prenant en compte leur spécificité plus rurale : Le Muretain souhaite que soit étudié la mise en œuvre d'un TAD zonal (type TAD 106) qui puisse connecter ces territoires au réseau structurant, en complément des politiques de covoiturage à développer et renforcer sur les secteurs les moins denses, en complément de l'offre de transport.

→ Au cours des commissions thématiques et géographiques a émergé le besoin d'améliorer le rabattement du secteur Fonsorbes / Saint-Lys vers la gare de Colomiers, en cohérence avec la demande du SITPRT de prévoir une desserte performante de l'axe Val Tolosa / gare de Colomiers, tant au niveau des infrastructures que de l'offre de service.

Cette demande sera d'autant plus pertinente à l'horizon de la mise en service de la 3^{ème} ligne de métro, connectée à cette gare.

→ Le projet mobilités indique que le Téléphérique Urbain Sud pourrait être prolongé vers Basso-Cambo.

Cette hypothèse ne doit en aucun cas exclure un projet global d'aménagement du boulevard Eisenhower dans le cadre de la ceinture sud.

Le Muretain étant exclusivement tributaire du bus pour aller vers Basso-Cambo ou au-delà vers la zone aéronautique, un aménagement type « boulevard urbain multimodal » du boulevard Eisenhower renforcera la performance de la ligne express depuis Muret, et éviterait aux usagers une correspondance supplémentaire avec le TUS pour aller rapidement vers Basso-Cambo.

→ Le projet de ceinture sud qui fait partie intégrante des projets structurants du projet mobilités et est présenté comme le « pendant sud » du projet TAE. Il est certes indispensable, mais pas suffisamment avancé techniquement (notamment sur la nature et le type des aménagements à déployer sur le tronçon Eisenhower en particulier) pour que le Muretain puisse donner un avis en toute connaissance de cause sur ce projet.

Le Muretain Agglo demande donc que les éléments techniques et les principes d'aménagement soient précisés sur la ceinture sud.

→ S'agissant des lignes 57 et 5B, le Muretain demande que soit poursuivie la politique de résorption des points durs sur toute la longueur du circuit de ces lignes, dans l'esprit et la continuité des aménagements réalisés sur le RD 15 sur le secteur Cugnaux / Francsaz.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1A07-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception en préfecture : 11/04/2017

Délibération du Bureau Communautaire n° 2017.005 (suite 3 et fin).

→ Dans le cadre de l'amélioration des liaisons transversales vers le secteur ouest, le Muretain Agglo demande le prolongement de la Voie du Canal Saint-Martory vers le secteur de Plaisance du Touch.

→ Enfin, le Muretain Agglo s'interroge sur la capacité du SMTC à financer l'intégralité du projet mobilités, au regard du poids financier que va peser la 3^{ème} ligne de métro.

Les élus du territoire seront particulièrement vigilants à ce que des possibles arbitrages financiers ultérieurs ne se fassent pas au détriment des secteurs périphériques qui sont déjà les moins bien desservis.

Par ailleurs le Muretain Agglo souhaite rappeler les principes de solidarité entre les territoires d'une même entité urbaine, entre ceux qui accueillent de la richesse au travers des entreprises et des industries, et ceux qui accueillent une grande part de la population générant cette richesse sur le territoire de Toulouse Métropole.

Cette solidarité qui s'applique en matière de tarification et de fonctionnement général du réseau doit également prévaloir en matière d'investissement.

Le Muretain demande donc que des critères tels que la richesse des territoires, le poids démographique et le niveau de services des territoires soient pris en compte dans le calcul de l'évolution future de la contribution forfaitaire des EPCI, afin de ne pas aboutir à une insoutenabilité financière pour certains, qui remettrait en cause le déploiement du projet mobilité.

DECIDE d'émettre un avis réservé sur le projet mobilités 2020-2025-2030 ;

AUTORISE le Président, ou à défaut son représentant, à signer toutes les pièces et documents nécessaires à la mise en œuvre des présentes dispositions.

RENDRA compte de la présente délibération au Conseil Communautaire.

Adopté à l'unanimité.

Ainsi fait et délibéré les jours, mois et an ci-dessus.

Le Président

certifie sous sa responsabilité
le caractère exécutoire de la
présente délibération
compte tenu de la transmission
à la Sous-Préfecture le 11/04/2017
et de la publication le 11/04/2017

Le Président,



André MANDÉMENT

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

N°2017.01.07

DEPARTEMENT
de la
HAUTE GARONNE

Convocation du

5 décembre 2016

Nombre de
Membres
en exercice
34

Nombre de
Membres
titulaires présents
23

Nombre de
Membres
suppléants
présents
0

Nombre de
Membres
avant donné
pouvoir
0

EXTRAIT DU REGISTRE
DES
DELIBERATIONS
DU
SYNDICAT INTERCOMMUNAL
DES
TRANSPORTS PUBLICS
DE LA REGION TOULOUSAINNE

SEANCE DU Mardi 17 janvier 2017

OBJET : Position du SITPRT sur le PDU

Le mardi 17 janvier à 18h30, le Comité Syndical du Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire à Pechbonnieu, sous la Présidence de Monsieur Louis ESCOULA, Président en exercice.

Etaient présents : (Commune de CASTELMAUROY) - Mme SUDRIE - M LOUPIAC (Commune de LAPEYROUSE FOSSAT) - M PEZZOT - Mme FOLCHER - (Commune de LA SALVETAT ST GILLES) - M BERGOUGNIOU - Mme KIERANSINSKI - M BAROIS - M ARDERIU (Commune de MONTBERON) - M CATALA - M SAVIGNY (Commune de PECHBONNIEU) - M BACOU - M DAVY - M VERGNES - (Commune de PLAISANCE DU TOUCH) - M ESCOULA - M PALETTA - M GUYOT - M LACOMBE - Mme TORIBIO (Commune de ROUFFIAC TOLOSAN) - Mme LACARRIERE - (Commune de SAINT GENIES BELLEVUE) - M ANDREU - M DAVID - (Commune de ST LOUP CAMMAS) - M RUBIO - M RICARD

Secrétaire de Séance : Madame SUDRIE

Le SMTC a engagé, le 4 février 2015, la démarche de révision du PDU : projet mobilités 2020-2030.

Différentes réunions d'information et de concertation ont permis d'élaborer un état des lieux / diagnostic et les premières orientations pour la période 2020-2030.

Le SITPRT a délibéré à plusieurs reprises sur ce diagnostic ainsi que sur ces orientations et a fait parvenir un premier avis le 21 mars 2016.

Une première proposition de ce projet mobilités a été présentée, à l'occasion de « l'arrêt » du PDU, lors du Comité Syndical du 19 octobre 2016 : il intègre, pour partie, les remarques du SITPRT.

Toutefois, à ce stade de la démarche, et dans le cadre de la consultation des Personnes Publiques Associées, le SITPRT souhaite exprimer les remarques, réserves et observations suivantes :

Pour le secteur nord :

- Le maintien d'une ligne Linéo sur le Boulevard Urbain Nord multimodal (BUN) répond bien aux enjeux de déplacements de ce secteur du territoire mais l'objectif de ne réaliser le BUN qu'en 2030 ne peut satisfaire les besoins urgents des habitants du secteur si l'on veut mettre en œuvre, sur cet axe, une véritable ligne performante et attractive (régulée et rapide).

Le SITPRT propose d'anticiper cette opération dès 2020, indépendamment du rythme de réalisation de l'infrastructure routière : un phasage de ce type a été mis en œuvre pour la ligne multimodale sud est (LMSE) et pour la voie du Canal St Martin (VCSM).

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1A07-
DE
Date de réception : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

- Le projet prolonger la ligne Linéo 9 au-delà de L'Union jusqu'à Rouffiac (pôle d'échange) correspond bien aux demandes du SITPRT. L'objectif bien entendu, comme toutes les lignes Linéo, est de mettre en œuvre un site propre optimal afin de garantir l'attractivité de la ligne notamment, dans ce cas, la traversée de L'Union et de St Jean.

- Cette condition d'attractivité et d'efficacité est un préalable à tout rabattement éventuel des lignes 75 / 76 sur cette ligne Linéo. (Dans l'attente elles doivent, à ce stade, rester en connexion directe avec le métro Argoulet).

- Dans les secteurs à moindre densité il s'agit encore d'assurer et consolider un maillage transversal du secteur Nord (lignes secondaires, TAD zonal) et particulièrement en connexion avec le pôle de la Clinique de L'Union (prolongement de la ligne 113 ou nouvelle ligne).

- Enfin au niveau des pôles d'échanges (Pechbonnieu), la mise en œuvre de nouveaux services (vélos, covoiturage...) et d'une tarification intégrée (comme avec la Sncf à Colomiers) ou combinée (comme à Portet sur Garonne) permettrait d'optimiser l'utilisation des lignes départementales.

Le SITPRT souhaite la mise en œuvre rapide de propositions innovantes et performantes pour la desserte de ces secteurs qui doivent être pleinement intégrés dans la dynamique de développement et d'accès aux services de l'agglomération.

Pour le secteur sud-ouest :

- Si la ligne Linéo 5 en connexion avec la gare de Portet est bien confirmée, il est indispensable, pour aller plus loin avec un outil adapté aux besoins du secteur, de consolider la mise en place de la ligne express Muret Roques Portet Basso- Cambo sous forme de BRT (Bus Rapid Transit) qui reste à étudier de façon opérationnelle et mettre en œuvre, au plus tôt, à l'horizon 2020.

- Par ailleurs, le SITPRT rappelle qu'il est indispensable d'adapter à la fois l'offre et le maillage du réseau bus du secteur, notamment en rabattement sur les gares multimodales et les têtes de métro, au plus près des besoins des populations et des secteurs d'activités.

- Le SITPRT insiste sur la nécessité d'aménager les axes structurants indispensables pour améliorer la performance des bus (RD15, Boulevard Eisenhower...).

Pour le secteur ouest :

- L'objectif Initial de créer une ligne Linéo véritablement en site propre sur l'itinéraire maximal de manière à faciliter la circulation des bus entre Plaisance – Toulouse et préparer son prolongement vers La Geyre reste d'actualité : une première étape est en cours avec la Linéo 3.

- Il s'agit aussi, dans ce secteur, de continuer à améliorer les liaisons transversales sur l'ensemble des territoires périphériques notamment la ligne 55 dans la perspective du développement économique du plateau de La Ménude via La Salvetat en rabattement vers Colomiers.

- La ligne 48 pourrait être prolongée jusqu'à Plaisance (ou une alternative comme le rabattement de la ligne 67 sur Basso Cambo).

- Enfin le SITPRT souhaite réaffirmer la nécessité de mettre en œuvre, au plus tôt, le prolongement de la Voie du Canal St Martory (VCSM) de manière à désenclaver les zones en cours d'urbanisation à l'interface de Cugnaux et de Plaisance du Touch. Une ligne Optimo qui ne serait pas en site propre (au moins partiellement) ne pourrait répondre aux objectifs de desserte et de densification prescrits par le Scot.

Cette voie s'inscrit aussi dans le cadre des contrats d'axes (pactes urbains) comprenant l'axe RD924 (Colomiers- Portet) qui, dans le document de concertation, n'a fait l'objet d'aucune programmation de transport en commun à l'horizon de 2030.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7-
DE

Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

Délibération n°DEL-17-0014

Projet Mobilités 2020-2025-2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Grande Agglomération Toulousaine : Avis de Toulouse Métropole dans le cadre de la procédure de consultation des Personnes Publiques Associées (PPA)

L'an deux mille dix-sept le jeudi vingt-trois février à neuf heures, sous la présidence de Jean-Luc MOUDENC, Président, le Conseil s'est réuni à Espaces Vanel - Arche Marengo - Toulouse.

Participants

Afférents au Conseil :	134
Présents :	119
Procurations :	15
Date de convocation :	17 février 2017

Présents

Aucamville	Mme Roseline ARMENGAUD
Aussonne	Mme Lysiane MAUREL, M. Francis SANCHEZ
Balma	Mme Sophie LAMANT, M. Laurent MERIC, M. Vincent TERRAIL-NOVES
Beaupuy	M. Maurice GRENIER
Beauzelle	M. Patrice RODRIGUES
Blagnac	M. Joseph CARLES, Mme Monique COMBES, M. Bernard KELLER, M. Bernard LOUMAGNE, Mme Danielle PEREZ
Bruguières	M. Philippe PLANTADE
Castelginest	M. Grégoire CARNEIRO, Mme Béatrice URSULE
Colomiers	M. Michel ALVINERIE, M. Patrick JIMENA, M. Damien LABORDE, M. Guy LAURENT, Mme Elisabeth MAALEM, Mme Josiane MOURGUE, M. Arnaud SIMION, Mme Karine TRAVAIL-MICHELET
Cornebarrieu	Mme Dominique BOISSON, M. Daniel DEL COL
Cugnaux	M. Michel AUJOLAT, M. Philippe GUERIN
Drémil-Lafage	Mme Ida RUSSO
Fenouillet	M. Gilles BROQUERE
Flourens	Mme Corinne VIGNON ESTEBAN
Fonbeauzard	M. Robert GRIMAUD
Gagnac	M. Michel SIMON
Gratentour	M. Patrick DELPECH
Launaguet	Mme Aline FOLTRAN, M. Michel ROUGE
Lepinasse	M. Bernard SANCE
L'Union	Mme Nadine MAURIN, M. Marc PERE, Mme Nathalie SIMON-LABRIC
Mondonville	M. Edmond DESCLAUX
Mondouzil	M. Robert MEDINA
Mons	Mme Véronique DOITTAU
Montrabé	M. Jacques SEBI
Pibrac	Mme Anne BORRIELLO, M. Bruno COSTES
Pin-Balma	M. Jacques DIFFIS
Quint-Fonsegrives	M. Bernard SOLERA
Saint-Alban	M. Raymond-Roger STRAMARE
Saint-Jean	M. Michel FRANCE

	VEZIAN
Saint-Jory	M. Thierry FOURCASSIER
Saint-Orens	M. Marc DEL BORRELLO, Mme Dominique FAURE
Seilh	M. Guy LOZANO
Toulouse	M. Christophe ALVES, M. Olivier ARSAC, M. Jean-Marc BARES-CRESCENCE, Mme Sophia BELKACEM GONZALEZ DE CANALES, M. Franck BIASOTTO, Mme Catherine BLANC, Mme Michèle BLEUSE, Mme Charlotte BOUDARD PIERRON, M. Maxime BOYER, M. François BRIANCON, M. Sacha BRIAND, M. Joël CARREIRAS, Mme Marie-Pierre CHAUMETTE, M. François CHOLLET, M. Pierre COHEN, Mme Martine CROQUETTE, M. Romain CUIVIES, M. Jean-Claude DARDELET, M. Jean-Baptiste DE SCORRAILLE, Mme Ghislaine DELMOND, Mme Marie DEQUE, Mme Monique DURRIEU, Mme Christine ESCOULAN, Mme Julie ESCUDIER, M. Emilion ESNAULT, M. Pierre ESPLUGAS-LABATUT, Mme Marie-Jeanne FOUQUE, M. Régis GODEC, M. Francis GRASS, M. Samir HAJJE, M. Pierre LACAZE, Mme Florie LACROIX, M. Jean-Luc LAGLEIZE, Mme Annette LAIGNEAU, M. Jean-Michel LATTES, M. Laurent LESGOURGUES, Mme Marthe MARTI, M. Antoine MAURICE, Mme Marie-Hélène MAYEUX-BOUCHARD, Mme Nicole MIQUEL-BELAUD, M. Jean-Luc MOUDENC, Mme Dorothée NAON, Mme Evelyne NGBANDA OTTO, M. Romuald PAGNUCCO, Mme Cécile RAMOS, M. Jean-Louis REULAND, Mme Françoise RONCATO, M. Daniel ROUGE, Mme Sylvie ROUILLON VALDIGUIE, M. Bertrand SERP, Mme Martine SUSSET, Mme Elisabeth TOUTUT-PICARD, M. Pierre TRAUTMANN, Mme Gisèle VERNIOL, Mme Jacqueline WINNEPENNINCKX-KIESER, M. Aviv ZONABEND
Tournefeuille	Mme Mireille ABBAL, M. Patrick BEISSEL, Mme Danielle BUYS, M. Daniel FOURMY, M. Claude RAYNAL, M. Jacques TOMASI
Villeneuve-Tolosane	Mme Martine BERGES, M. Dominique COQUART

Conseillers ayant donné pouvoir

	Pouvoir à
Mme Brigitte CALVET	Marie-Dominique VEZIAN
M. Gérard ANDRE	Michel ROUGE
M. François LEPINEUX	Bernard SANCE
Mme Pascale LABORDE	Damien LABORDE
Mme Laurence ARRIBAGE	François CHOLLET
M. Jean-Jacques BOLZAN	Sylvie ROUILLON VALDIGUIE
M. Frédéric BRASILES	Francis GRASS
Mme Hélène COSTES-DANDURAND	Philippe PLANTADE
Mme Vincentella DE COMARMOND	Pierre COHEN
M. Henri DE LAGOUTINE	Michel AUJOLAT
Mme Isabelle HARDY	Gisèle VERNIOL
Mme Laurence KATZENMAYER	Christophe ALVES
M. Djillali LAHIANI	Maxime BOYER
Mme Brigitte MICOULEAU	Aviv ZONABEND
Mme Claude TOUCHEFEU	Joël CARREIRAS

Délibération n° DEL-17-0014

Projet Mobilités 2020-2025-2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Grande Agglomération Toulousaine : Avis de Toulouse Métropole dans le cadre de la procédure de consultation des Personnes Publiques Associées (PPA)

Exposé

Par délibération du 4 février 2015, le Comité Syndical du SMTC-Tisséo a décidé d'engager l'élaboration du Projet Mobilités 2020/2025/2030, valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la Grande Agglomération Toulousaine et son adaptation au nouveau contexte métropolitain, avec pour objectifs :

- des réponses aux enjeux de croissance démographique de structuration du territoire (+ 500 000 déplacements quotidiens à l'horizon 10 ans), à travers une stratégie globale de mobilités intégrant notamment la mise en œuvre d'un réseau structurant de transports en commun (solutions capacitaires, meilleure articulation avec le réseau ferroviaire, potentialités du réseau bus...), l'organisation des réseaux routiers et la promotion des modes actifs ;
- la prise en compte du contexte économique et la desserte des zones d'emploi, dont les accès routiers sont saturés ;
- une meilleure déclinaison par territoire afin de réunir maillage, capacité et inter connexion, dans une logique de cohérence et d'articulation urbanisme / mobilité.

Axé autour des enjeux de mobilités, d'attractivité et d'accessibilité, le Projet Mobilités s'articule prioritairement autour de trois leviers d'actions :

- Le report modal : améliorer les performances du réseau bus (Linéo, Optimo...), créer des capacités de transport supplémentaires (Toulouse Aerospace Express, mise à 52m des quais de la ligne A du métro, ...), développer la couverture et le maillage du réseau structurant (ceinture Sud,...), favoriser l'articulation du réseau ferroviaire et valoriser ce mode en cohérence avec le développement périurbain, poursuivre le développement des modes actifs, développer l'intermodalité, déployer et optimiser les « services » en complément des réseaux (politique de stationnement, offre et usage des parcs relais, covoiturage et télétravail, électromobilité, promotion des modes alternatifs).
- La cohérence Urbanisme / Mobilité : pacte urbain (densité selon le niveau de desserte par le réseau de transport public), polariser le périurbain autour des centralités urbaines et des pôles multimodaux de transport, renforcer la mixité emplois/habitat/services dans les différents types de territoires (périurbain, périphérie proche, Toulouse).
- L'optimisation des réseaux : de transports en commun, cyclables, routiers (plan de stationnement, gestion des flux de périphérie à périphérie, hiérarchisation du réseau routier, logistique urbaine).

Il s'inscrit également au cœur de la démarche Smart City de Toulouse Métropole, sous l'angle de la mobilité, de l'innovation et des systèmes (plateforme de données et de services, déploiement de la 4G dans le métro, transition énergétique).

L'arrêt du Projet Mobilités 2020/2025/2030, par délibération du Comité Syndical du SMTC-Tisséo le 19 octobre 2016, constitue une étape clé du processus de concertation, en vue de son approbation fin 2017-début 2018.

Du point de vue de Toulouse Métropole, l'attractivité de la métropole toulousaine est la source d'un développement économique et démographique exceptionnel. Cet essor retentit sur les besoins et les pratiques de mobilité. Il interroge également sur la qualité de vie de ses habitants et impacte de manière durable l'organisation des services de transports et des infrastructures.

Toulouse Métropole a participé activement à la construction du Projet Mobilités. Agissant en tant que personne publique associée et après examen, Toulouse Métropole se déclare donc favorable au Projet Mobilités 2020/2025/2030 tel que défini.

Pour autant, la collectivité entend attirer l'attention du SMTC-Tisséo, en sa qualité de maître d'ouvrage, sur les points suivants :

- Le report modal : l'accessibilité de la métropole conditionne, pour partie, son attractivité en termes d'économie et d'emploi. Dans un contexte de forte croissance démographique et de mobilité, Toulouse Métropole sera attentive au déploiement de hubs multimodaux pour améliorer les connexions et la complémentarité entre les modes, et particulièrement dans la perspective de la 3ème ligne de métro.
- La cohérence Urbanisme / Mobilité : une politique urbaine « renouvelée » autour d'un urbanisme raisonné, où le développement de l'agglomération est privilégié dans des territoires urbains mixtes et densifiés, doit être recherchée. Dans cet objectif, Toulouse Métropole est favorable à l'adoption de pactes urbains pour traiter de la question des mobilités en lien, notamment, avec le Projet Local d'Urbanisme intercommunal et Habitat (PLUi-H) de Toulouse Métropole, pour développer la ville à proximité des transports en commun. En ce sens, le Projet Mobilités déclinera la mise en œuvre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et sera en compatibilité avec le PLUi-H. Cette mise en cohérence sera facilitée par les calendriers des deux projets qui ont été rendus similaires.
- L'optimisation des réseaux : en regard du niveau de saturation des infrastructures (en particulier du périphérique), du déficit de liaisons entre bassins de mobilités et des besoins nouveaux de déplacements, l'opportunité de réalisation de nouvelles infrastructures viaires dimensionnantes doivent trouver sens dans le Projet de Mobilités.

Considérant le coût prévisionnel du Projet Mobilités, évalué à 3,8 Milliards d'euros d'ici 2030 et le montant des participations attendus, la programmation des investissements à la charge de Toulouse Métropole fera l'objet d'une traduction en terme de Programmation Pluriannuelle d'Investissements, au regard des capacités budgétaires de Toulouse Métropole.

Décision

Le Conseil de la Métropole,

Vu l'avis de la Commission Déplacements et Transports spécifique du 20 février 2017,

Entendu l'exposé de Monsieur le Président, après en avoir délibéré,

Décide :

Article 1

De donner un avis favorable au Projet Mobilités 2020/2025/2030, arrêté par délibération du Comité Syndical du SMTC-Tisséo le 19 octobre 2016, sous réserve de prise en considération des éléments évoqués ci-dessus.

Article 2

D'autoriser Monsieur le Président à engager tous les actes et démarches nécessaires à la mise en œuvre aux effets ci-dessus.

Résultat du vote :

Pour	88
Contre	8 (Mmes HARDY, BLEUSE, DE COMARMOND, VERNIOL, MM. JIMENA, COHEN, MAURICE, GODEC.)
Abstentions	38 (Mmes CALVET, ARMENGAUD, MAUREL, PEREZ, FOLTRAN, CROQUETTE, SIMON-LABRIC, DURRIEU, RAMOS, TOUCHEFEU, VEZIAN, ABBAL, BUYS, BERGES, MM. LOZANO, BRIANCON, ANDRE, SANCHEZ, CARREIRAS, GUERIN, ROUGE, LEPINEUX, LACAZE, RODRIGUES, PERE, CUJIVES, GRIMAUD, SIMON, DELPECH, SANCE, SEBI, FRANCES, BARES-CRESCENCE, FOURMY, RAYNAL, TOMASI, COQUART, MERIC.)
Non participation au vote	0

Publiée par affichage le

06 MARS 2017

Reçue à la Préfecture le

06 MARS 2017

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,
Au registre sont les signatures,
Pour extrait conforme,
Le Président,

Jean-Luc MOUDENC



Extrait du registre des délibérations
Communauté de Communes de la Save au Touch
 Département de la Haute-Garonne

SEANCE DU 18 JANVIER 2017

Le Dix-huit du mois de Janvier 2017 à 19 heures, le Conseil Communautaire régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi à la Mairie de Léguevin, salle du Conseil sous la Présidence de Mr Louis ESCOULA.

Etaient présents : TAUZIN Christian, COUTTENIER Sylviane, ALEGRE Raymond, SERNIGUET Hervé, SIMEON Jean-Jacques, BAROIS Joël, TERKI Zaina, DAUVEL Philippe, FALIERES Monique, ROLS Michel, LAMOUREUX Franck, FRAGONAS Karine, DUPOUY Jean, COUDERC Robert, ROBIN Laurène, ESCOULA Louis, TORIBIO Simone, FISCHER Chantal, PELLEGRINO Joseph, LAVAYSSIERES Michèle, MARTIN Yannick, PERREU Anita, COMAS Martin, BARTHES Julien, CEROVECKI Agnès, LEGAY Hervé.

Pouvoirs :

Mme TORRES Isabelle à Mme TORIBIO Simone
 Mr RANEA Pierre-Guy à Mr PELLEGRINO Joseph

Mr BARBIER Pascal à Mme CEROVECKI Agnès
 Mme BELAMARI Sophie à Mr LEGAY Hervé

Etaient excusés : GONCALVES Martine, ARDERIU François, ANDRAU Eliane, ABDELAOUI Rachid, DIAZ Yvette, MIRC Stéphane, RESCANIERES Lysiane, BRASSEUR Séverine, GUYOT Philippe, TORRES Isabelle, RANEA Pierre-Guy, ACOLAS Monia, VIE Christine, BARBIER Pascal, BELAMARI Sophie.

Secrétaire de séance : Mme COUTTENIER Sylviane

Date de convocation : 12 Janvier 2017

Délégués en exercice : 41

Membres Présents : 26

<u>Vote</u>	
Nombre de votants	: 30
Pour	: 30
Abstention	: 00
Contre	: 00
Non participation au vote	: 00

OBJET : Avis de la CCST sur le Plan de Déplacement Urbain

Le Président expose à l'assemblée que le SMTC-TISSEO (Syndicat Mixte des Transports en Commun-TISSEO) a engagé, le 4 février 2015, la démarche de révision du Plan de Déplacement Urbain (PDU) : Projet Mobilités 2020-2030.

Différentes réunions d'information et de concertation ont permis d'élaborer un état des lieux / diagnostic et les premières orientations pour la période 2020-2030.

Dans ce cadre, lors de la concertation de l'actuel PDU, l'association Plaisance Environnement, en tant qu'acteur local environnemental, a été consultée et a élaboré un cahier de contribution. Cette participation a fait évoluer positivement le document. La Communauté de Communes de la Save au Touch (CCST) est donc étonnée que cette association n'ait pas reçu, à ce jour, d'invitation à donner son avis.

Une première proposition de ce Projet Mobilités a été présentée, à l'occasion de « l'arrêt » du PDU, lors du Comité Syndical du 19 octobre 2016, intégrant, pour partie, des remarques suite à ces diverses réunions d'information et de concertation.

Toutefois, à ce stade de la démarche, et dans le cadre de la consultation des Personnes Publiques Associées, la Communauté de Communes de la Save au Touch souhaite exprimer les remarques, réserves et observations suivantes :

Pour le secteur Ouest :

1. L'objectif initial de créer une ligne Linéo véritablement en site propre sur l'itinéraire maximal de manière à faciliter la circulation des bus entre Plaisance du Touch – Toulouse et préparer son prolongement vers La Geyre reste d'actualité : une première étape est en cours avec la Linéo 3.

2. Il s'agit aussi, dans ce secteur, de continuer à améliorer les liaisons transversales sur l'ensemble des territoires périphériques notamment la ligne 55 dans la perspective du développement économique du plateau de La Ménude via La Salvétat Saint Gilles en rabattement vers Colomiers et la ligne 48 prolongée jusqu'à Plaisance du Touch (ou une alternative comme le rabattement de la ligne 67 sur Basso Cambo).

Pour la ligne 67, un aménagement spécifique aux bus sur la commune de Tournefeuille (la route départementale RD 50), précisément sur le chemin du Marquisat, permettrait également une amélioration certaine de cette ligne.

3. La CCST souhaite également réaffirmer la nécessité de mettre en œuvre, au plus tôt, le prolongement de la Vole du Canal St Martory (VCSM) de manière à désenclaver les zones en cours d'urbanisation à l'interface de Cugnaux et de Plaisance du Touch.

Une ligne Optimo qui ne serait pas en site propre (au moins partiellement) ne pourrait répondre aux objectifs de desserte et de densification prescrits par le Scot.

Cette vole s'inscrit aussi dans le cadre des contrats d'axes (pactes urbains) comprenant l'axe RD924 (Colomiers-Portet sur Garonne) qui, dans le document proposé, ne fait l'objet d'aucune programmation de transport en commun à l'horizon de 2030.

Enfin, concernant la partie du territoire de la CCST qui comprend Lèguevin et les 5 communes de la Vallée de la Save (Lévigac, Lasserre, Mérenvielle, Pradère les Bourguets et Sainte Livrade), les moyens de déplacements collectifs sont très insuffisants pour un territoire qui regroupe près de 11 000 habitants. Il paraît nécessaire que le PDU puisse envisager une augmentation des fréquences ou des lignes de transports en commun, notamment en matière de rabattement sur les gares ferroviaires de Colomiers ou de Mérenvielle, ou vers les arrêts de Tram à Blagnac ou Cornebarrieu. Enfin une attention toute particulière devrait être portée pour la création de Transport à la Demande (TAD) bien adapté à ce secteur.

Concernant la 3^{ème} ligne TAE, la CCST, réaffirme aussi « la nécessité d'assurer des connexions en rabattement sur les principaux pôles d'échanges notamment au niveau de la Vache pour le secteur Nord et à Colomiers pour l'Ouest Toulousain.

Le tracé de cette 3^{ème} ligne doit permettre d'envisager, dans une deuxième étape, un prolongement vers l'Ouest et/ou d'assurer des liaisons en rabattement via la vole ferrée désaffectée d'En Jacca à Colomiers, et le plateau de la Ménude (réserves foncières) puis Basso Cambo par la 924 et la VCSM ; et depuis Franczal (ancienne vole ferrée) jusqu'à Portet sur Garonne ».

Précisément, la réalisation d'un parking pour développer le covoiturage sur l'échangeur de Leguevin/La Salvétat - Saint Gilles permettrait aux habitants du Gers et des communes limitrophes de cette échangeur de bénéficier d'un équipement afin de diminuer la saturation de la RN124.

Un autre parking de covoiturage pourrait aussi être réalisé au droit de l'échangeur du Pyroutet (RN 124/D37) car divers délaissés de l'Etat sont déjà utilisés à cette fin par les usagers de cette voirie routière nationale.

De plus, la collectivité insiste sur le nécessaire renforcement de la ligne 55. Ainsi la réalisation d'un parking relais sur le plateau de la Ménude (la commune de Plaisance est propriétaire des parcelles nécessaires) permettrait de développer pour les habitants du Gers comme des communes de l'ouest de l'agglomération, la ligne en site propre jusqu'à la gare ferroviaire de Colomiers puis le futur métro. Les collectivités (Communes de Plaisance et de Colomiers) sont propriétaires de la quasi-totalité des emprises d'un futur tracé.

Ce projet de révision du PDU fait appel à de nouveaux financements : la nécessité de revoir la contribution des collectivités qui composent le SMTC doit être étudiée en fonction de la richesse des territoires, du niveau des investissements envisagés mais aussi à partir des investissements déjà réalisés sur ces territoires.

La Communauté de Communes de la Save au Touch propose donc de rediscuter ces contributions sur la base de critères objectifs de desserte de population (niveau de service rendu, investissements réalisés), de poids démographiques et de richesse des territoires desservis (potentiel financier et fiscal).

Vu la délibération du SMTC du 17 octobre 2002 approuvant le PDU de la Grande Agglomération Toulousaine,

Vu la délibération du SMTC du 4 février 2015 prescrivant la deuxième révision du PDU,

Le Conseil entendu les explications de son Président et après en avoir délibéré :

- Décide de demander au SMTC-Tisséo la prise en compte de ces remarques dans le futur Plan de Déplacements Urbains.

La présente délibération a été approuvée à l'unanimité

Ainsi fait et délibéré, le jour, le mois et an que dessus.
Au registre sont les signatures. Pour extrait conforme,

Le Président,
L'ESCOULA

Affichée le 30/01/2017



Monsieur Jean-Michel LATTES
Président
Syndicat Mixte des Transports en Commun
7 esplanade Compans-Caffarelli
BP 11120
31011 TOULOUSE CEDEX 6

Nos réf. : LG/PP/2017-1T-6

Dossier suivi par Lydie Guérineau
Lydie.guerineau@scot-nt.fr

Objet : Consultation des personnes publiques associées
Projet Mobilités 2020-2025-2030

Villeneuve-lès-Bouloc, le 28 février 2017

Monsieur le Président,

Par courrier reçu en date du 1^{er} décembre 2016, vous avez sollicité le Syndicat Mixte du SCoT du Nord Toulousain pour avis sur le Projet Mobilités 2020-2025-2030, je vous remercie de nous avoir consultés au-delà des exigences réglementaires.

Le territoire du SCoT du Nord Toulousain et sa population contribuent de fait au dynamisme et à l'attractivité de l'agglomération toulousaine, de par sa couronne verte, ses activités logistiques, son territoire agricole et viticole... Nous sommes à la fois bassin de main d'œuvre pour la métropole et bassin d'emploi pour de nombreux toulousains et la mobilité pendulaire est une part non négligeable de la thématique déplacement du SCoT. Il est donc logique que tous, résidents, usagers ou entreprises, impactés par l'effet centralisateur de la métropole, puissent eux aussi accéder à ses équipements structurants ou venir sur notre territoire par des modes de déplacements optimisés visant les objectifs de développement durable.

L'étude du projet mobilité 2020 2025 2030 produit par SMTC Tisséo amène le Syndicat Mixte du SCoT du Nord Toulousain aux réflexions suivantes :

3 leviers sont identifiés dans le projet pour relever le défi de la mobilité, celui de l'organisation des réseaux routiers et des stationnements : « Concernant le stationnement, la stratégie consiste d'une part à favoriser le rabattement des usagers vers les principaux parcs-relais du territoire (en lien avec le réseau TC existant et projeté) et d'autre part à favoriser les nouvelles pratiques telles que l'usage de la voiture partagée (spots de covoiturage) » (p71) devrait avoir une influence notable sur notre territoire.

Les questions du rabattement et du covoiturage sont particulièrement importantes dans le cadre des déplacements domicile-travail et domicile-services des habitants hors de la grande agglomération toulousaine qui se rendent quotidiennement sur les centres d'intérêt de l'agglomération.

Syndicat Mixte du SCoT du Nord Toulousain

Notons particulièrement l'orientation 16 « favoriser et valoriser les nouveaux usages partagés de la voiture », et l'orientation 19 « organiser les stationnements en ouvrage, sur domaine public et dans les parcs-relais, en intégrant les projets de développement des réseaux de transports en commun ».

Ces orientations déclinées dans les actions suivantes :

« Action 29 (détail p162):

DYNAMISER l'usage de la voiture partagée :

- Renforcer les partenariats et développer les services de covoiturage et d'autopartage.
- Mettre en œuvre un schéma directeur d'aménagement des aires et des spots covoiturage. »

« Action 34 (détail p172):

ACCENTUER le 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. »

(A noter que l'objectif d'inciter les automobilistes à se reporter au plus tôt sur les réseaux de transports en commun concerne également les pôles d'échanges associés au réseau ferroviaire)

correspondent bien aux préoccupations de la population du SCoT du Nord Toulousain qui hésite à se rendre en automobile jusqu'aux parcs-relais afin d'y prendre les transports en commun ; le risque du parc-relais affichant « complet » étant très élevé.

Ainsi, face à des problématiques partagées, nous regrettons que le projet semble trop souvent s'arrêter aux limites administratives de l'agglomération toulousaine. Il aurait été souhaitable d'étendre systématiquement le diagnostic et la portée des actions à mettre en œuvre sur le territoire vécu, défini par ses bassins de vie et d'emplois et leurs isochrones attachés aux points d'intermodalité automobiles-TC.

L'association pour la mise en œuvre de certaines actions, de la Région, du Conseil Départemental ainsi que des entreprises directement concernées par les notions de bassin d'emploi mettent bien en évidence la nécessité d'une approche de la mobilité à l'horizon 2030 au-delà du seul périmètre de la grande agglomération toulousaine. C'est pourquoi elle devrait s'accompagner d'une étude plus élargie et mieux partagée.

Le Syndicat souhaite que la structuration des points d'interconnexion (Colomiers, Blagnac aéroport, futur parc des expos, Fenouillet, Balma-Gramont, Borderouge, etc) permettant stationnement, accès navettes, rabattement, desserte par réseaux urbains et interurbains de bus, desserte covoiturage et rézo pousse bien en compte les évolutions internes et externes à l'agglomération (pour exemple le « franchissement Nord de Garonne et liaison RD2-RD820-A62 (Eurocentre)-pont sur la Garonne entre Merville et St-Jory » (cité p35) impacte 2 périmètres de SCOT)

Les thèmes développés dans l'axe 1 portant sur le développement de transports capacitaires (amélioration de la multimodalité dans les pôles d'échanges, service aux usagers, tarification, maillage, adaptation au territoire, etc) retiennent également toute notre attention. Une identification concertée des besoins, de sites propres potentiels, etc, propices à développer un PDU « extra muros » est souhaitable. L'étude d'extensions supplémentaires des réseaux de TC, comme « desserte intégrée banlieue proche » vers les communautés de communes du SCoT du Nord Toulousain (à l'instar de la desserte de Lapeyrouse-Fossat par Tisséo) aurait également un intérêt.

D'autre part, dans le document Observatoire du PDU, les références et les indicateurs relatifs aux territoires extérieurs sont trop rares.

Il mentionne en introduction :

« Pour permettre de suivre la mise en œuvre des actions du Projet Mobilités 2020-2025-2030 et d'évaluer leurs impacts sur les mobilités et l'organisation des territoires, l'Observatoire existant du PDU sera reconfiguré et adapté au nouveau plan d'actions organisé selon les trois leviers de la stratégie mobilité actualisée.

...

Afin de renseigner des indicateurs majeurs de déplacements (les parts modales et motifs de déplacements), des grandes enquêtes devront être actualisées, vers 2020/2022 :

- L'enquête ménages Déplacements
- L'enquête Cordon Routière
- Les enquêtes Origine - Destination sur les réseaux TC.

Les résultats en enseignements de l'évaluation seront partagés à l'échelle des territoires et contribueront à l'adaptation du plan d'actions en tant que de besoin. »

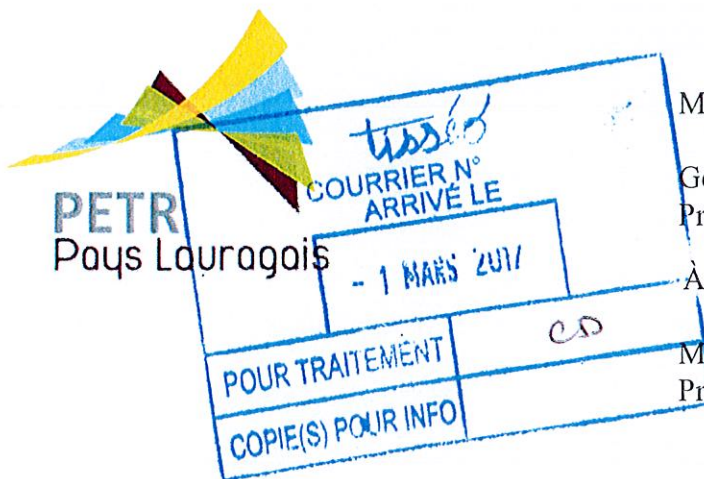
Nous insistons pour que les limites administratives de ces enquêtes soient dépassées et les points d'interconnexion périphériques et externes largement renseignés. Nous souhaitons bien sûr être associés à la mise en œuvre du Projet Mobilités et à son suivi, notamment à la définition des aspects quantitatifs, comme le dimensionnement des parcs-relais, rattachés aux orientations et actions qui nous impactent.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes salutations distinguées.



Philippe PETIT
Président

Syndicat Mixte du SCOT du Nord Toulousain



Montferrand, le 28 février 2017

Georges MERIC
Président du P.E.T.R. du Pays Lauragais

À
Monsieur Jean-Michel LATTES
Président du SMTC-Tisséo

Objet : Avis sur l'élaboration du Projet Mobilités 2020-2025-2030.

Monsieur le Président,

Vous avez souhaité solliciter le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural du Pays Lauragais pour émettre un avis sur le Projet Mobilités 2020-2025-2030 arrêté le 19 octobre 2016, valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine, et je vous en remercie.

Dans le cadre de la révision du SCOT du Pays Lauragais, le PETR prévoit 139 000 habitants à l'horizon 2030 sur son territoire. Malgré des orientations stratégiques pour conforter l'autonomie économique de son territoire, les flux de déplacements depuis le Pays Lauragais vers l'agglomération toulousaine ne vont cesser et continueront à accentuer le phénomène de congestion urbaine. Dans ce contexte, les élus sont attentifs aux interconnexions entre le territoire du Lauragais et le réseau de transports en commun de l'agglomération toulousaine.

D'une manière générale, les axes de développement du Projet Mobilités 2020-2025-2030 prévoient une meilleure desserte des territoires de la périphérie toulousaine, notamment le secteur EST via le réseau de bus (Linéo et Optimo), ainsi que par la création de la ligne TAE et l'interconnexion avec la ligne B.

Toutefois, les élus du PETR du Pays Lauragais regrettent que le réseau de bus ne soit pas entièrement un réseau de site propre et qu'il n'échappe donc pas au trafic en heure de pointe ; de plus, le cadencement est jugé insuffisant.

Aussi, le PETR du Pays Lauragais émet un avis favorable sous recommandation de prendre en considération les éléments suivants :

- Le PETR est particulièrement attaché à ce que la réalisation de l'interconnexion entre la ligne B depuis Ramonville et la ligne TAE soit effectivement réalisée dans les meilleurs délais.

Pôle d'Equilibre Territorial et Rural du Pays Lauragais

Siège social : Mairie d'Avignonet Lauragais - Siège administratif : 3 chemin de l'obélisque - 11320 Montferrand
Tél : 04 68 60 56 54 / Fax : 04 68 94 34 13 pays.lauragais@orange.fr / www.payslauragais.com

GAL des Terroirs du Lauragais 04 68 60 56 58 / 06 87 66 82 83 bglain.gal.lauragais@gmail.com

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

- Les lignes Linéo soient les plus distales possibles, par exemple :
 - L'extension du réseau de bus Linéo n°6 prévu au-delà de Castanet-T desserve le territoire du Lauragais via le Sicoval dans un objectif de connexion intermodale (Baziège, Montgiscard, Aygüevives).
 - La réalisation effective de l'extension de la ligne de bus Linéo n°7 jusqu'à Saint Orens afin de favoriser l'accessibilité du secteur Lanta-Caraman et celui de Revel ;
- La confirmation de la mise en place de la ligne de bus Optimo jusqu'à Escalquens ;

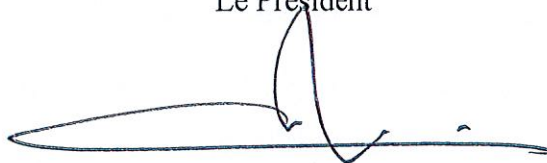
Globalement, il est demandé la mise en place d'un réseau de transports en commun intermodal performant jusqu'aux portes du Lauragais : bus en sites propres, réseau linéo, stationnements calibrés à des points stratégiques, aires de covoiturage,... qui rabattent vers les lignes ferroviaires et métro de Labège et Ramonville ;

Enfin, une attention est également portée quant à la réalisation concrète des projets desservant la périphérie toulousaine au même titre que les projets interurbains.

L'équipe technique du PETR du Pays Lauragais se tient à votre disposition pour tout complément d'information.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président



Georges MERIC



**Chambres de Métiers
et de l'Artisanat**

Haute-Garonne

SMTC TISSEO
Monsieur Jean-Michel LATTES
Président
7, esplanade Compans-Caffarelli
BP 11120
31011 TOULOUSE CEDEX 6

tisseo COURRIER N° ARRIVÉ LE	
27 FEV. 2017	
POUR TRAITEMENT	CD
COPIE(S) POUR INFO	

Toulouse le,
22 février 2017

Nos réf. : GC/VA/SDE/NS0217 18
Objet : Projet mobilité 2020-2025-2030 / consultation des PPA

Monsieur Le Président,

Votre courrier date du 28 novembre 2016, engageant la phase de consultation des personnes publiques associées sur le projet mobilité, a retenu toute mon attention.

Aussi, j'ai le plaisir de vous remettre ci-joint, l'avis de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat de la Haute-Garonne.

Vous en souhaitant bonne réception,

Je vous prie de croire, **Monsieur Le Président**, en l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président


V. AGUILERA


École Supérieure des Métiers
Chemin de la Pyramide
BP 25
31601 MURET Cedex 1
Courriel : esm@cm-toulouse.fr
Téléphone : 05 62 11 60 60
Télécopie : 05 61 51 69 59

Siège Social
18 bis, boulevard Lascrosses
BP 91030 - 31010 TOULOUSE Cedex 6
Internet : www.cm-toulouse.fr
Courriel : contact@cm-toulouse.fr
Téléphone : 05 61 10 47 47
Télécopie : 05 61 10 47 48

Bureau Permanent
Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1A07-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception : 11/04/2017
31800 SAINT-GAUDENS
Téléphone : 05 61 89 17 57
Télécopie : 05 61 89 37 04

**ELEMENTS DE CONTEXTE DES DOCUMENTS TRANSMIS PAR LE SMTC TISSEO
EN DATE 28 NOVEMBRE 2016**

Lors de sa séance du 19 octobre 2016, le SMTC TISSEO a pris la décision d'engager l'élaboration du « Projet Mobilités 2020.2025.2030 » valant révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Grande Agglomération Toulousaine.

La délibération engageant l'élaboration du « projet mobilités » indiquait les éléments d'enjeux suivants :

« Le territoire de 115 communes accueille plus d'un million d'habitants et connaît une forte croissance urbaine et démographique. Cette croissance se répercutera sur la mobilité. Ainsi, à l'horizon de 10 ans, soit en 2025, on estime que le nombre de déplacements quotidiens tous modes confondus sur la grande agglomération toulousaine sera de 4,5 millions, soit 500 000 de plus qu'à ce jour, l'équivalent de l'usage actuel du réseau Tisseo ou du périphérique (...). La saturation des réseaux de déplacements et l'absence de desserte performante des principaux grands sites d'activités posent l'enjeu de l'attractivité du territoire métropolitain et, à terme de sa compétitivité ».

Pour répondre à ces enjeux d'attractivité et de compétitivité, le SMTC apporte donc une réponse globale de mobilité pour :

- Doter le territoire de solutions de mobilité pour accueillir 500 000 nouveaux déplacements tous les 10 ans ;
- Renforcer l'accès et maintenir l'attractivité des zones d'activités et d'emplois ;
- Répondre à la demande de déplacement liée à la croissance démographique et au dynamisme économique

Trois grands axes stratégiques sont proposés dans le « projet Mobilités 2020.2025.2030 » :

- **Axe 1 : levier du report modal** ou comment faire fonctionner ensemble le train, le métro, le tramway, le bus, la marche à pied, le vélo, la voiture partagée
- **Axe 2 : Levier de la cohérence Urbanisme-Mobilités** ou comment développer la ville à proximité des transports en commun
- **Axe 3 : Levier de l'organisation des réseaux routiers et des stationnements** ou comment mieux développer et aménager les voiries et stationnement.

Afin de répondre à ces objectifs, le SMTC Tisseo a présenté un plan de 39 actions pour mettre en œuvre le projet mobilité. Ci-après, les principales mesures (liste non exhaustive) :

Concernant l'axe 1 :

- Faire la 3^{ème} ligne de métro
- Doubler la capacité de la ligne A du métro

AVIS
Projet mobilité 2020-2025-2030
SMTC TISSEO

- Développer le tramway vers le nouveau parc des expositions
- Construction du téléphérique urbain (Oncopole / Rangueil)

Concernant l'axe 2 :

- Améliorer l'accessibilité et la desserte des zones économiques
- Mettre en œuvre une charte livraisons sur l'agglomération
- Définir un schéma de localisation des espaces logistiques urbains

Concernant l'axe 3 :

- Dynamiser l'usage de la voiture partagée
- Accompagner l'essor de l'électromobilité
- Développer une stratégie globale de stationnement
- Accentuer le report en amont des zones de congestion

L'on peut donc résumer les apports du nouveau PDU par :

- Une meilleure accessibilité à l'emploi : de 35% à 70% des emplois desservis
- Une mise en réseau des différents territoires pour maximiser les possibilités de déplacement
- Une optimisation des connexions, une complémentarité entre l'aéroport, le réseau ferroviaire, le réseau interurbain et le réseau urbain
- Des apports sur la qualité de vie et l'environnement
- La prise en compte des personnes à mobilité réduite dans toute la chaîne des déplacements

AVIS DE LA CHAMBRE DE METIERS ET DE L'ARTISANAT DE LA HAUTE-GARONNE

L'artisanat de l'agglomération toulousaine est largement concerné par l'organisation des déplacements à l'intérieur du territoire.

S'il est générateur de déplacements, il est aussi amené à s'adapter aux flux de circulation et aux nouveaux modes de transport de la clientèle qui peuvent impacter ses activités.

 La représentation de l'artisanat dans le périmètre du PDU

Au 01/01/2016, on dénombrait sur le périmètre concerné 17 911 établissements artisanaux employant près de 28 122 salariés et répartis comme suit :

- 2 328 entreprises employant 5 061 salariés dans l'Alimentaire
- 6 089 entreprises employant 8 798 salariés dans les Services
- 6 985 entreprises employant 9 280 salariés dans le Bâtiment
- 4 780 entreprises employant 2 388 salariés dans la Production



**Chambres de Métiers
et de l'Artisanat**

Haute-Garonne

AVIS

Projet mobilité 2020-2025-2030

SMTC TISSEO

Si l'alimentaire et une partie des services, relèvent d'une logique de proximité, les secteurs de la production et du bâtiment interviennent sur des zones d'attractivité plus éloignées avec des logiques d'implantation très différentes.

Trajets domicile / travail des salariés

Ce sont les secteurs de la production et du bâtiment que l'on retrouve essentiellement dans les parcs d'activité de l'agglomération où sont implantées 11 765 entreprises artisanales qui emploient 11 668 salariés soit 41,49 % des effectifs salariés de l'artisanat local.

Compte tenu de la taille de ces entreprises, un plan de déplacement à leur niveau n'est pas concevable.

Toutefois, une organisation globale à l'échelle des zones d'activité doit être envisagée en recherchant des réponses multimodales et en améliorant leur desserte par les transports en commun.

Déplacement des entreprises chez leurs clients et leurs fournisseurs

Une majorité d'activités artisanales travaillent pour une clientèle de particuliers et leur implantation est directement liée à celle des populations et de leurs bassins de vie.

Leur présence permet d'assurer un service de proximité et contribue ainsi à fixer cette population et donc à limiter ses déplacements.

La question des transports et des déplacements se pose donc à double titre :

- d'une part, en termes d'accessibilité du local artisanal aux clients
- d'autre part, en ce qui concerne les livraisons : prestations et livraison des artisans chez les clients et approvisionnement auprès des fournisseurs

L'accessibilité des artisans

La limitation de la circulation automobile en ville doit être accompagnée afin de limiter les effets parfois préjudiciables à l'activité artisanale de vitrine (alimentaire, services à la personne) dont la clientèle peut être incitée à effectuer ses achats en périphérie.

La construction de parkings relais périphériques et la densification des lignes et des rythmes de transports en communs doivent faire partie des mesures à envisager.

L'organisation d'une forte rotation de stationnement doit apparaître comme une des solutions pour préserver l'activité économique tout en limitant l'engorgement.

Les artisans doivent aussi être réactifs et innovants face aux changements de fonctionnement : ainsi, les livraisons à domicile peuvent être une solution proposée aux clients pour pallier les difficultés liées à la limitation de la circulation.

AVIS

Projet mobilité 2020-2025-2030

SMTC TISSEO

✚ La question des livraisons

▪ Les approvisionnements

Les artisans ont souvent des espaces réduits de stockage et dans l'alimentaire ils sont amenés à gérer des produits frais : aussi, doivent-ils se faire livrer très régulièrement (ou se fournir eux-mêmes) pour répondre à la demande de leur clientèle.

Il est donc important de doter le centre-ville d'aires de livraison en nombre suffisant, bien réparties, avec un dimensionnement adéquat pour des véhicules utilitaires adaptés.
La proposition d'action liée à la logistique est une des réponses à cette problématique.

▪ Les prestations de service à domicile et les dépannages chez les clients

Les services à domicile (soin à la personne comme la coiffure) sont amenés à se développer notamment dans le cadre d'une politique de maintien des personnes âgées à leur domicile.
De même, les activités de dépannage qui interviennent dans l'urgence (plombiers, électriciens ...) permettent d'apporter un service aux résidents.

Pour ces activités qui ont besoin d'un accès temporaire de courte durée mais impossible à planifier à l'avance, la question du déplacement et du stationnement d'un véhicule nécessaire à l'acheminement du matériel doit être particulièrement prise en compte et des aménagements doivent être proposés comme par exemple :

- tarifications spécifiques sur les emplacements payants
- création d'aires de manutentions réservées aux professionnels et destinées au déchargement des matériels, marchandises et matériaux.

Ces aires pourraient venir en complément des aires de livraison qui ont un usage plus généraliste : professionnels du transport, fournisseurs, clients effectuant le retrait de leurs achats, artisans et commerçants.

Conclusion : avis favorable

Le PDU prend en compte l'approche globale des déplacements, par la place faite au développement des transports collectifs et des modes doux de déplacements, et en prenant en compte la problématique de la logistique urbaine intéressant particulièrement les artisans.

Compte tenu des éléments de synthèse sus-mentionnés, la Chambre de Métiers et de l'Artisanat de la Haute-Garonne émet un avis favorable sur le projet de PDU 2020.2025.2030 assorti des recommandations suivantes :

- ✚ Les besoins capacitaires (extension ligne B) ne sont pas encore validés sur le long terme alors qu'une extension de la ligne B vers Labège est une évidence ;



**Chambres de Métiers
et de l'Artisanat**

Haute-Garonne

AVIS
Projet mobilité 2020-2025-2030
SMTC TISSEO

- ✚ Les places de stationnement en parking relais doivent être augmentées (saturation actuelle des parkings) ;
- ✚ La validation de la desserte nécessaire de l'aéroport par la nouvelle ligne Toulouse Aerospace Express ;
- ✚ L'inter modalité avec le mode ferroviaire et les défis de l'arrivée du TGV à Matabiau sont peu pris en compte notamment avec l'extension de la gare Matabiau pour augmenter le potentiel de circulation des trains et d'accueil et l'amélioration des accès urbains à la gare ;
- ✚ La valorisation du TER comme outil de desserte urbaine pour faciliter les déplacements des flux migratoires domicile-travail n'est pas assez mis en avant ;
- ✚ La décongestion du périphérique passera par une troisième rocade, non mentionnée dans le projet.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

Monsieur Jean-Michel LATTES
Président du SMTC TISSEO
Vice-président de Toulouse Métropole
1^{er} adjoint au Maire de Toulouse

Toulouse, le 13 mars 2017

Nos réf. : 0917/VP/CD

Objet : Consultation « Projet Mobilités 2020-2025-2030 »

Monsieur le Président,

C'est avec beaucoup d'intérêt que le MEDEF Haute-Garonne et le MEDEF Occitanie suivent le « Projet Mobilités 2020-2025-2030 ». En effet, l'accessibilité et les axes de communication vers les pôles économiques et les zones d'emploi revêtent une importance majeure dans notre métropole.

Comme nous avons pu le faire à travers le cahier d'acteur en décembre 2016 au cours du débat public sur la 3^{ème} ligne de métro, nous vous renouvelons notre soutien sur la révision du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la grande agglomération toulousaine.

Néanmoins, nous souhaitons attirer votre attention sur deux points très importants.

- D'une part, il est indispensable que la 3^{ème} ligne de métro desserve sans rupture de charge et donc sans bretelle particulière, l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Cela permettra notamment de relier à terme la gare Matabiau et la Ligne Grande Vitesse en moins de 20 minutes.
- D'autre part, nous considérons que la configuration actuelle de la ligne de bus « Lineo 3 » met en péril la pérennité des commerces du centre de Tournefeuille, en contournant la ville, en direction du nouveau centre commercial de Plaisance-du-Touch. Et ce, alors même que le centre commercial des « Portes de Gascogne » se trouve à proximité.

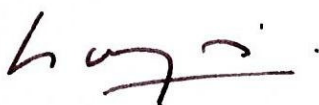
Ainsi, au regard de l'incidence des enjeux associés, ces deux points nous paraissent devoir appeler toute votre attention afin de permettre qu'ils évoluent favorablement.

Veuillez croire, Monsieur le Président, en l'assurance de notre sincère considération.

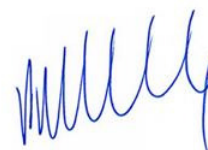
Laurent BOISSONADE
Co-président
MEDEF Occitanie



Pierre-Marie HANQUIEZ
Président
MEDEF Haute-Garonne



Philippe ROBARDEY
Co-président
MEDEF Occitanie



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 3ème 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 3ème 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 3ème ligne de métro a été actée au cours de ce Débat Public;
 - Considèrent que le projet de 3ème 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 3ème 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 venons 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 Tisséo / 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

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7-
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 41/04/2017

	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 <u>d'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	<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> <i>Le projet mobilités devra être explicite concernant le PLB.</i> <i>S'il est abandonné : justifier, techniquement et financièrement, mesurer les effets sur les autres mobilités pendant plusieurs années.</i> <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>
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 / Tisséo, 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 SMTc / 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>

Accusé de réception en préfecture
 104-70329-2-1An7-
 DE
 Date de télétransmission : 11/04/2017
 Date de réception préfecture : 11/04/2017

commentaire	<i>aggravation), localisation, nombre de personnes exposées</i>
A 2	Résorber les zones d'insécurité routière
Bilan N + 2 SMTTC / 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	<i>Manque bilan de l'avancement de la mise en œuvre du Schéma Directeur</i>
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>

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7-
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 31/04/2017

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	<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> <i>Compléter les diagnostics, plus localisés, pour visualiser le report modal de la voiture vers les modes actifs (centre-ville de Toulouse réaménagé).</i> <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> <i>Réaffirmer <u>les enjeux de maîtrise de l'usage de la voiture</u>, 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>

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 <u>REGION</u> 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 Fondéyre 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.</i> Développement d'un système « en réseau » de gares multimodales

Synthèse des 3 CODEV	<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> <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> <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> <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>
---------------------------------	---

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 Rangueil
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	Démarche partenariale à engager d'urgence, sur tout le territoire, en cohérence avec l'échelle régionale.
Synthèse des 3 CODEV	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).
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	Action à poursuivre et dynamiser. Manque bilan de l'observatoire en terme de résultats concrets (coûts, report modal, publics concernés, etc. ...)
H 39	Labelliser les Plans de Déplacements d'Entreprise
Bilan N + 2	Labellisation « Trophée Ecomobilité SMTc-Tisséo » depuis 2012
CODEV	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).
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	A poursuivre et dynamiser. Manque de retour sur les résultats des études.
Synthèse des 3 CODEV	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.

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 SMTCT/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

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

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 "pompiier 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. À 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 SMTTC, 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 SMTTC/ 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^e ligne de métro.

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20170411-20170329-2-1An7- DE Date de télétransmission : 11/04/2017 Date de réception préfecture : 11/04/2017
--

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'AUTAT, 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/ Maîtriser 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 pertes 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 l'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

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

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'UGENCE 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 « reconnexion ».

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
1	⚠	⚠	PPRE en cours par le département de la Haute-Garonne sur le réseau routier national PPE en cours sur Toulouse Métropole, étendu aux 37 communes.	Action non lancée par les autres gestionnaires de voiries	34	Etude CETE Sud-Ouest, 2011 : 110000 personnes exposées autour des voiries communales de Toulouse, 45% au-delà du seuil de 68 dB, 20% au-delà de 68 dB. 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 68 dB(A), dont 50000, autour des voies de communication. - Pas de bilan de l'évolution des nuisances sonores.	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 P, réduction du trafic et des vitesses, protections à la source, protections de façades). Il ne pas oublier que les populations impactées par les nuisances, subissent la "double peine" (les nuisances sonores et la pollution de l'air). Mettre en œuvre des critères d'évaluation et de suivi, en y associant les riverains.
2	⚠	⚠	Observation de l'accidentologie : Toulouse Métropole, SGDD, DOT31, Observatoire de l'accidentologie du PDU et sur les thématiques TC et passages à niveau	Non réalisé Programme de sécurisation des passages à niveau : en cours	35	- 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 concernée des deux roues motorisés, pour 2% des déplacements/101 incidents et accidents aux passages à niveau entre 2009 et 2013, dont 39 en 2013. CODEV : - 3 observatoires existants (T.M., DOT31, SGDD) - Pas d'observatoire unique à visée opérationnelle. - 24 passages à niveau accidentogènes, supervisés par le Plan-nail. - 8 passages à niveau accidentogènes, supervisés par le PDU. - 8 passages à niveau accidentogènes, supervisés par le programme de sécurisation nationale, 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.	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.
3	⚠	⚠	Etablir un plan de modération des vitesses sur les voiries	Action non réalisée	16 - 34 & 37	- Non Réalisé.	Pas de stratégie partagée, pas de plan d'action Evaluer le coût humain, écologique et financier de l'inaction. Viser un accord, rapide, entre tous les partenaires et gestionnaires de voiries.
4	⚠	⚠	Moderniser le parc de bus avec des énergies diversifiées et renouvelables	Action lancée et objectifs partiellement atteints		CODEV : - 2009-2011 : -100 bus gazole, +120 GNV - 2012-2014 : +45 bus gazole, 0 GNV - Objectifs du PDU, non atteints.	Fort contribution des bus à la pollution / santé et émissions de GES (voir PPA), en particulier aux abords des stations urbaines de longue durée. A revoir (les objectifs actuels de renouvellement du SMTC, sont inférieurs aux objectifs de 2012).
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.							
Première Synthèse des CODEV: Réunion du 06/09/2016							
5	⚠	⚠	S'assurer de la cohérence des projets urbains et de la desserte des transports en commun	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	8 - 20 & 22	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.	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 5 ^e ligne et l'organisation du débat par la CNDP, peut offrir l'opportunité d'avancer dans les 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 « l'axe », pour chacune de lignes TC, structurante.
6	⚠	⚠	Articulation sur les axes supports de développement des pôles d'échanges	Action en cours avec 6 contrats d'axe signés, 2 étudiés, 19 non lancés	9 & 21	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.	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 7). 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 LINC et Téléporté. Il doit être décliné dans le SCOT et les PLU.
7	⚠	⚠	Articulation sur les axes supports de développement des pôles d'échanges	Action non commencée	20 & 22	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 90000 habitants !	Chartier prioritaire. Redéfinir les enjeux partagés autour de chaque axe de TCSP. Charte de la 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 doit être un véritable outil de planification et d'accompagnement des 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.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

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	23	CODEV : - Rien d'engagé.	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 de la 4ème Métropole de France (étalement urbain et "thrombose circulatoire"). Réaffirmer cet enjeu comme PRIORITE 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 voiture, de la voirie, de la reliance 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, 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 moitié des infrastructures programmées pour 2015 en service conformément à la programmation ; Deux projets ont obtenu leur DUP 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 Augmentation de la vitesse commerciale du réseau bus de +1.4 km/h, après une 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). Réflexions à engager pour répondre aux besoins de maillage, de liaisons transverses, par bassin de mobilités. Se poser la question centrale : Le projet mobilités est-il suffisant pour sortir, à court terme, 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		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	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 CNOP 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 CNOP.
12	Constituer un réseau de lignes de bus structurantes à haut niveau de service	⊕		Action débudétée, avec la labellisation « Linéo » 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 Linéo 16, après un an : mitigé.	Aborder les impacts des travaux sur la ligne A, en particulier sur la desserte de la gare, avec l'arrivée, dès 2017, de TGV à 4h de PARIS. Ne pas oublier les centres de maintenance.
13	Renforcer le réseau interurbain et renforcer son intermodalité	⊕	Offre améliorée, avec la mise en service des lignes express « Hop 1 » Tarification combinée et billettique interopérable avec le réseau Tisséo (titre Combi J31)	Action en cours	5	Offre en hausse : +27% entre 2009 et 2013, grâce CODEV/mnt 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.	Pour asseoir la pertinence des 10 lignes LINEO, un suivi des performances des premières réalisations est à engager, sur la base de critères d'évaluation partagés (coûts d'investissements, coûts d'exploitation, services rendus, vitesse commerciale, hausse de la fréquentation, report modal).
Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20170411- DE Date de télétransmission : 20170411 Date de récépissé : 20170411							
Manque d'une harmonisation plus poussée entre AOT. Enjeux majeur pour l'avenir. 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.							
Redéfinir le rôle des TER dans les mobilités quotidiennes, à l'échelle du PDU / +modalités de déplacements. L'offre ferroviaire doit être pensée en cohérence avec le projet de territoire 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.							

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7
DE
Date de transmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

Actions PDU 2012		Niveau de Satisfaction	Indicateurs des actions	Etat de l'Action	Indicateurs des effets Projet Mobilités 2025-2030	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 52% 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 : Produire un schéma d'organisation des centres de maintenance des matériels roulants	⊕		Action lancée, projet en cours de redéfinition	4	CODEV: - Action lancée sur des bases ambicieuses.	Mieux préciser les objectifs (report modal, fréquentation, intermodalité) et établir des critères d'évaluation, en y associant les usagers et les riverains.
17		⊕		Action non commencée			Le schéma reste à faire. A élargir aux aires de stationnement des bus (ex: Cours Dillon ?).
Première Synthèse des CODEV: Réunion du 06/09/2016 Accompagner les usagers des TC dans leurs déplacements Appliquer les principes des Schémas directeurs d'accessibilité							
18		⊕		Action en cours et bien avancée, en accord avec le calendrier de mise en œuvre	14	1450000 déplacements PMR en 2012 : +11% depuis 2008 Service Mobibus : 50 véhicules en 2013, 4798 inscrits et près de 144000 voyages (+46% entre 2009 et 2013) Satisfaction globale du réseau métro, bus et TAD. CODEV : - Bien avancé sur les 8 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	Equiper de l'ensemble des arrêts de la ligne T1 - 1ère étape de bus. - 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 œuvre 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 TAD : +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 associer les 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.
	Mettre en place une billetterie et tarification différenciée	⊕		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.
Première Synthèse des CODEV: Réunion du 06/09/2016 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.							
Accompagner les usagers des TC dans leurs déplacements Appliquer les principes des Schémas directeurs d'accessibilité							
		⊕		Action en cours sur Toulouse Métropole, Muret 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 / services Accidentologie 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 œuvre 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.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7
DE
Date de transmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

Actions PDU 2012			Niveau de Satisfaction	Indicateurs des actions	Etat de l'Action/contribution	Projet Mobilités 2025-2030	Indicateurs des effets	Lecture des CODEV Premiers Enseignements Réunion du 06/09/2016
23	Poursuivre le développement des systèmes de location vélo humanisés ou automatisés	⊕	⊕	Cohabitation 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 Maison du Vélo : 34% en location hebdomadaire, 63% 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, entreprises et opérateurs spécialisés.
24	Produire et diffuser des chartes sur les modes doux	⊕	⊕		Action non commencée			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				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	⊕	⊕		Action non débutée	14 ??	- 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		14	CODEV: - Seulement 25 PAVE approuvés sur 68 ... - 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.
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, ...)								
L. Maîtriser l'usage de la voiture								
28	Soutenir le développement de l'autopartage et du covoiturage	⊕	⊕		Action en cours et bien avancée			Cette action mérite d'être dynamisée pour sortir de la marginalité. Lancer des appels à projet pour favoriser les initiatives locales. Lancer des expérimentations. Engager une politique globale de développement du "COURT-VOITURAGE" (co-voiturage de proximité, au quotidien) et de tous les modes combinés, de "porte à porte". Il y a-là, 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	28 & 29	CODEV: - 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. 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 Augmentation 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'aggllo, 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 (SNTC / EPCI / communes/ entreprises / usagers / citoyens / autres AOT) SNTC en relation avec AUAT (SCOT-PLUH), chef de file et force de proposition pour une 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 la maîtrise de l'usage des voies	⊕	⊕	Constante augmentation du linéaire de zones 30 sur Toulouse métropole, mais concentré sur Toulouse		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 critères. - 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	Stabiliser la hiérarchie directrice d'usage des voiries	⊕	⊕	Hiérarchisation adaptée des voiries départementales sur Toulouse Métropole Pas de conférence globale des schémas directeurs à l'échelle du PDU	Action réalisée sur Toulouse Métropole et le département	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. Designer un chef de file, pour mise en cohérence sur tout le périmètre PDU.
32	Poursuivre la constitution du réseau secondaire	⊕	⊕		Action 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 bio) et d'une réflexion partagée sur le rapport coût d'investissement / service réel rendu / effets "contre-produits". Réinterroger la pertinence des projets non réalisés en fonction des objectifs du PDU. Privilégier l'amélioration des déplacements en V, partagés, partout ou la mise en place d'une alternative TC ou modes actifs est impossible ou d'un coût trop élevé.

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20170411-20170322-DE Date de télétransmission : 11/04/2017 Date de réception en préfecture : 11/04/2017

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

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
33	+		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 Borderouge), 3 inscrits au PDM (échangeurs Pontaine Lumineuse et Riquet, élargissement de la rocade entre Laspinet et Riquet).	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 et ambitieuse de développement de "court-voltage". Agir d'urgence sur le stationnement, à destination, pour favoriser le report modal. Consensus politique nécessaire. Conférence 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)			
			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, ...)			
			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.			
			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. ...)			
9 Prendre en compte la logistique urbaine						
			Mettre en place un atelier Transport de marchandises		Travaux universitaires, partage d'expériences, ... Suivi des déplacements de marchandises : 70000 mouvements / jour sur Toulouse Métropole - 1000000 de marchandises - 45% 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 accreditations, soit environ 200 véhicules CODEV: - Réalisé - Accrédité 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. Mais, elle n'est pas intégrée, mais lui insuffler une dynamique, autour des enjeux "poids lourds aux heures de pointe". Analyser ce qui peut réduire leur impact sur l'ensemble des infrastructures et des mobilités.
34	+					
35	+		Action en cours à l'échelle de Toulouse métropole	25	CODEV: - Réflexions 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.
36	+		Action en cours, mais pas de réalisation concrète	26	CODEV: - Aucune réalisation concrète. - Un seul projet à la Carrouxierie.	
37	+		Action réalisée pour les itinéraires de convois exceptionnels	36	CODEV: - 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.
Première Synthèse des CODEV: Réunion du 06/09/2016						
			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).			
10 Prendre en compte les enjeux des déplacements liés au travail						
			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. ...)
			Action réalisée	18	CODEV: - Labellisation « Trophée Ecomobilité SMTC-Tisséo » depuis 2012	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- Energie Territorial).
			Action engagée sur deux territoires identifiés	18	Axe RD620 : étude réalisée, plan d'actions en 5 grands axes. CODEV: - Sur les 5 secteurs identifiés, seulement 2 engagés.	A poursuivre et dynamiser. Manque de retour sur les résultats des études.

Accusé de réception en préfecture
031-2016-100986-20170411-20170329-2-1An7
DE
Date de transmission : 11/04/2017
Date de réception en préfecture : 11/04/2017

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 Cbrz, arrêts et places de covoiturage)	Action en cours	17	Baisse de la part d'usage d'un mode seul sur le réseau Tisséo : 69% à 66% entre 2006 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, constitue 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 "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				

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

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 ^e 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 3 ^e 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 3 ^e ligne sur Labège-Innopolis: 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 : - 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: 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 / Castelnau, 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)

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7-DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

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.	Améliorer la vitesse d'exploitation des bus en : - Complétant le réseau des couloirs de bus par le franchissement des carrefours. - Créant des couloirs de bus sur des itinéraires saturé (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. 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. Voir, aussi, l'annexe 6 Pages 7 & 8 (Linéo, Bus)
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.	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).
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.	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).

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: • 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 : • 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'agglo, 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: • 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'électro mobilité 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 « chaine 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/Tisséo 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)

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7-DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

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.	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. 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. Voir, aussi, l'annexe 6 Page 5 (Optimisation des voiries)
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.	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". 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. 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. Voir, aussi, l'annexe 6, Page 5 (Stationnement à destination)
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.	Dynamiser le report modal, en amont des zones de congestion. Pour redonner la priorité aux usagers des TC. 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. 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. 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
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.	Mettre en place des outils d'évaluation et de suivi, en accord avec tous les acteurs concernés.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7-DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

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: • 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^e 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 -

**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^{ème} position et en 6^{ème} 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)

- 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.

**Trains du
quotidien**

- 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 fret 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 achevées, voir non engagées 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 SMTTC, intégrant des dépenses à réaliser par d'autre MOA ou AOT que le SMTTC)
- 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 3é 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 SMTCT-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

CODEV

Conseil de développement
TOULOUSE MÉTROPOLE



Le Conseil de
Développement
du Sud-Est Toulousain

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).

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

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

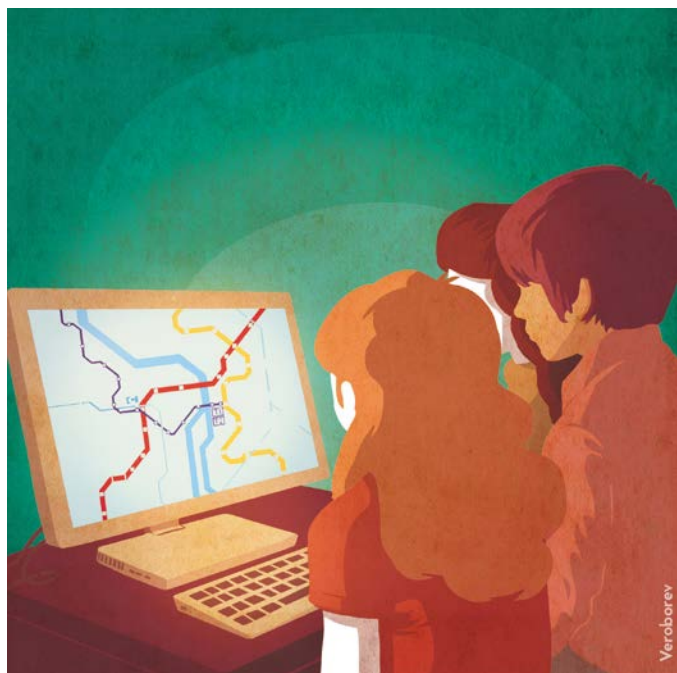
Le débat public a permis l'expression de nombreuses propositions d'optimisation du projet TAE ou de projets alternatifs, au moins partiels.

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 »

cndp

Commission nationale
du débat public

DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro
10 place Occitane • 31000 • Toulouse T. 05 67 77 80 21
m3t@debatpublic.fr metroligne3toulouse.debatpublic.fr

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

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.

Comblant 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 (aménagements 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" circulatorie** 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 immédiat 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 le l'avenue de Lyon, ne vont-ils pas créer un point noir circulatoire, 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

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20170411-20170329-2-1An7- DE Date de télétransmission : 11/04/2017 Date de réception préfecture : 11/04/2017
--



**Avis du CESER sur le projet Mobilités 2020-2025-2030
valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande
agglomération toulousaine**

Conseil Economique, Social et Environnemental Régional
Occitanie / Pyrénées-Méditerranée

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017

Par courrier du 28 novembre dernier, Jean Michel Lattes, Président du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération toulousaine a invité le CESER Occitanie à donner son avis sur le Projet Mobilités 2020-2025-2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine. Ce projet, que le comité syndical du SMTC-Tisséo a arrêté le 19 octobre est en effet soumis à la consultation des personnes publiques associées à son élaboration, parmi lesquelles figure le CESER Occitanie.

Le présent avis répond à cette invitation.

Le contexte

L'élaboration du Projet Mobilités 2020-2025-2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine a été décidé par le SMTC-Tisséo le 4 février 2015. La grande agglomération dispose en effet d'un PDU depuis 2001 qui a été révisé une première fois en 2012.

Cette nouvelle révision vise à relever les enjeux liés :

- à la poursuite du développement démographique et urbain de l'aire métropolitaine toulousaine ;
- au maintien du dynamisme économique ;
- aux nouvelles formes de mobilités partagées et collaboratives rendues possibles par les nouveaux outils d'information et de communication ;
- à un cadre législatif en forte évolution et permettant la libéralisation des transports ;
- à la nécessité de mener à bien de nouveaux projets de transports en commun structurants et capacitaires répondant à l'augmentation de la demande de déplacements ;
- à la prise en compte de la lutte contre le réchauffement climatique et de ses conséquences en matière de santé publique.

Le Projet Mobilités 2020-2025-2030 est organisé selon 3 objectifs premiers :

1. Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires ;
2. Maîtriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun ;
3. Mettre en œuvre un plan de circulation-stationnement en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant.

Ces 3 objectifs, déclinés en 20 orientations, donnent lieu à un total de 39 actions.

Globalement, le Projet Mobilités 2020-2025-2030 est caractérisé par l'élément déterminant à maints égards que constitue en son sein le projet de troisième ligne de métro dénommée Toulouse Aerospace Express (TAE).

A échéance de 2030, le Projet Mobilités 2020-2025-2030 nécessiterait un investissement de l'ordre de 3,8 milliards d'euros dont 2,1 milliards d'euros, soit un peu plus de la moitié, seraient consacrés à la réalisation du projet de 3^{ème} ligne de métro¹.

Acquis et limites du Projet Mobilités 2020-2025-2030

Le CESER, qui a déjà eu l'occasion d'aborder le Projet Mobilités 2020-2025-2030 dans le cadre de sa récente contribution au Débat Public sur le projet de 3^{ème} ligne de métro de la grande agglomération toulousaine, prend tout d'abord acte d'un projet qui marque une certaine rupture avec l'actuel PDU, notamment en matière de stratégie de développement du réseau de transports collectifs. Au risque d'une caricature, il est en effet question de passer d'une logique de maillage de surface du territoire à une stratégie de renforcement d'un réseau capacitaire de rabattement au cœur de l'agglomération dont le projet de 3^{ème} ligne de métro est l'élément premier.

Cela étant, le CESER considère que le Projet Mobilités 2020-2025-2030 est porteur d'un certain nombre de qualités qu'il convient de relever :

- **Le bien-fondé de l'approche intégrée des mobilités** qui fonde le projet et la cohérence des actions envisagées ;
- **la place faite au report modal** qu'il s'agisse du développement des transports en commun et de l'intermodalité ou bien de la promotion des modes actifs et du partage de l'espace public ;
- **la pertinence du projet de 3^{ème} ligne de métro** tant en termes d'offre de service et d'interconnexions que d'initiation d'un premier maillage des principaux vecteurs de trafic que sont les lignes de métro ;
- **la prise en compte de la problématique de la logistique urbaine** trop longtemps négligée malgré les enjeux économiques mais aussi sociaux et écologiques tout à fait considérables qui lui sont liés.

¹ Ces chiffres ne comprennent pas les investissements nécessaires à l'éventuelle réalisation de la « Branche aéroport » de la 3^{ème} ligne, estimés à 110 millions d'euros.

Pour autant, le CESER estime que le Projet Mobilités 2020-2025-2030 pourrait être encore significativement amélioré sur les différents points suivants :

Le renforcement de la cohérence des politiques d'urbanisme et de transport

De fait, si le Projet Mobilités 2020-2025-2030 affirme à juste titre le souci d'une meilleure conjugaison du PDU et du SCOT de la grande agglomération toulousaine et, au-delà, de la mise en synergie des politiques d'urbanisme et de transport dans le cadre de « Pactes Urbains », le CESER s'inquiète que cette ambition déjà affichée dans l'actuel PDU via les « Contrats d'axes » n'ait pas connu jusqu'alors de concrétisation plus significative. A l'évidence, les Pactes Urbains envisagés ne pourront être réellement pertinents qu'en fonction de la redéfinition à venir du SCOT de la grande agglomération et donc de l'identification d'un projet de territoire dont il est d'ailleurs étonnant qu'il n'ait pas été préalable à la révision du PDU.

La réalisation d'une liaison directe par le métro entre la gare Matabiau et l'aéroport de Blagnac

S'agissant du développement de l'intermodalité, le CESER qui soutient de longue date la nécessité d'une liaison directe par transport collectif entre la gare Matabiau et l'aéroport, s'étonne que le projet de 3^{ème} ligne de métro ne prévoit pour l'heure la desserte directe de l'aéroport que de manière optionnelle. Il constate en effet que les possibilités existantes, inscrites dans une logique de desserte urbaine ou conditionnées par l'état incertain de la circulation automobile, n'offrent pas le service souhaitable, notamment pour les personnes extérieures à l'agglomération toulousaine. Le CESER considère ainsi qu'il est indispensable que la 3^{ème} ligne de métro desserve directement l'aéroport. Il invite donc le maître d'ouvrage à rechercher avec le gestionnaire de l'aéroport toute solution utile pour réunir le financement nécessaire à la réalisation de cette desserte.

L'amélioration du confort et de l'accessibilité des transports en commun

Pour que la redéfinition de l'offre de transport soit pleinement attractive, le CESER rappelle par ailleurs la nécessité d'être particulièrement attentif aux questions de confort et d'accessibilité non seulement en ce qui concerne le matériel roulant mais également les stations, les arrêts et les cheminements d'accès. En matière d'accessibilité, il est en particulier indispensable que les équipements déterminants comme par exemple les ascenseurs soient systématiquement doublés afin d'assurer la continuité du service en cas de panne ou d'entretien. Ces équipements doivent par ailleurs être de grande capacité pour répondre à l'augmentation des personnes à mobilité réduite et permettre l'accès des vélos, comme cela se fait dans certains métros et dans les TER.

Le développement du réseau cyclable

Le CESER approuve l'ambition affichée de « mettre en œuvre un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste ». Il souhaite néanmoins souligner la nécessité d'accélérer le développement effectif d'un réseau cyclable parfaitement sécurisé (parcours et stationnement), y compris vis à vis des piétons, assurant le maillage de l'agglomération et de régler au plus tôt les problèmes de discontinuités existants. La cohérence des politiques d'urbanisme à grande échelle est là encore questionnée

L'aménagement de parcs-relais au centre et en périphérie de l'agglomération

Dans une perspective de report modal, le CESER relève l'importance des enjeux liés à l'existence, au fonctionnement et à la capacité d'accueil des parcs de stationnement associés aux réseaux de transports en commun. Il appelle donc à une ambition accrue du PDU à cet égard qui pourrait notamment se traduire par la conception et l'aménagement de parcs-relais de grande capacité à l'arrivée en zone dense des principaux axes routiers desservant le cœur de l'agglomération. Le CESER souligne d'ailleurs que l'usage des parcs-relais doit être encouragé par une tarification incitative.

Le renforcement du maillage territorial des transports en commun

S'agissant enfin de l'offre de transports en commun elle-même, le CESER considère que si le défi capacitaire auquel va être confronté le système de transport de la grande agglomération toulousaine en raison de sa remarquable croissance démographique a bien été pris en compte par l'intermédiaire du projet de 3ème ligne de métro, le défi territorial, celui de la construction d'une offre performante de report modal hors du cœur de l'agglomération reste quant à lui à relever. Nombreux sont en effet les territoires, notamment en périphérie, pour lesquels le Projet Mobilités 2020-2025-2030 n'est pas en l'état porteur d'amélioration significative de l'offre de transports non plus que des conditions de mobilité.

Ainsi qu'il l'a déjà exprimé, le CESER avance donc, la nécessité de conforter significativement le maillage territorial du réseau de transport collectif de la grande agglomération toulousaine et l'offre de desserte des territoires péri-urbains. Dans ce sens, il propose donc :

- de développer le réseau LINEO et d'en améliorer les performances (cadencement, régularité, vitesse) en tendant vers le site propre intégral ;
- de compléter le Projet Mobilités 2020-2025-2030 par l'achèvement de certaines actions programmées dans le cadre de l'actuel PDU mais qui resteraient à réaliser en 2020, par exemple la réalisation des lignes programmées en BHNS ;
- d'accélérer la complète réalisation de la ceinture Sud et de veiller à la parfaite connexion du Téléphérique Urbain Sud au réseau de transport en commun dès sa mise en service ;
- d'engager de nouvelles actions pour promouvoir l'intermodalité avec le mode ferroviaire et valoriser le TER comme outil de desserte urbaine (restructuration de la plate-forme ferroviaire de Toulouse, réalisation d'un contournement ferroviaire, aménagements de pôles d'échanges, valorisation des gares et points d'arrêt...). Il souligne d'ailleurs la pertinence du concept de gares-amont et invite à la mise en œuvre de tels pôles d'échanges entre TER et transports urbains.

Cela étant, le CESER s'étonne de la timidité du Projet Mobilités 2020-2025-2030 en ce qui concerne l'apport et l'évolution des transports ferroviaires. Le CESER craint que l'apparente faiblesse des projets ferroviaires soit symptomatique des problèmes de gouvernance du système de transport de l'agglomération.

De fait, les limites actuelles du Projet Mobilités 2020-2025-2030 amènent à un questionnement plus global sur les modes de gouvernance et de financement des transports publics à l'échelle de la grande agglomération.

Constatant en effet les limites de l'actuel **système de gouvernance** du PDU tant pour l'intégration des différents réseaux de transports collectifs, notamment en matière de tarification, que pour le développement de l'intermodalité, le CESER souligne à nouveau l'intérêt de la création d'un syndicat mixte selon les dispositions de la loi SRU ou, pour le moins, d'une association regroupant les Autorités Organisatrices de Transports concernées (SMTC-Tisseo, Région) et assurant le secrétariat d'une conférence permanente des AOT de l'agglomération. Le CESER relève en tout cas le besoin d'un chef de file qui, en l'occurrence devrait être le SMTC. Il indique en outre que la gouvernance du système de transport de la grande agglomération toulousaine devra également faire place à l'expression des acteurs économiques et sociaux. La commission partenariale de suivi constitue dans ce sens un espace de travail à conforter.

Par souci de réalisme financier, la **question du financement** d'un Projet Mobilités 2020-2025-2030 « amélioré » doit aussi être reposée. De fait, SMTC-Tisseo avance que le financement du Projet Mobilités 2020-2025-2030 arrêté le 19 octobre est assuré à 90%. Cela représente évidemment une certaine garantie de bonne fin. Il reste encore cependant à financer de l'ordre de 380 millions d'euros hors branche aéroport du TAE², ce qui n'est certainement pas une mince affaire compte tenu des efforts déjà prévus sur ce projet. Il serait d'ailleurs nécessaire de mobiliser un financement encore plus élevé en raison d'un projet répondant pleinement aux attentes du CESER exprimées ci-dessus.

Pour cette recherche de financements, qui doit tenir compte du fait que les transports collectifs doivent rester accessibles à tous, le CESER a déjà eu l'occasion d'indiquer qu'en l'état l'emprunt est la formule qui offre les meilleures perspectives d'autant que les possibilités de financement actuellement offertes sont particulièrement intéressantes, la durée d'emprunt constituant la variable d'ajustement. Pour de tels investissements inscrits dans le très long terme, un emprunt à 40 ou 50 ans paraît effectivement tout à fait envisageable.

Mais peut-être sera-t-il prochainement possible que, moyennant une autorisation législative, des solutions du type de celles utilisées pour le financement du Grand Paris Express soient transposées à Toulouse, permettant, à partir de ressources nouvelles, d'investir durablement pour les infrastructures, le matériel, les aménagements des stations et des gares... Le CESER qui a déjà eu l'occasion de plaider dans ce sens, se félicite que le Pacte Etat-Métropole, signé le 13 janvier dernier, en envisage la possibilité.

² Estimée à 110 millions d'euros

CESER Occitanie / Pyrénées - Méditerranée

Siège

18, Allées Frédéric Mistral
31077 Toulouse Cedex 4
Tél. 05 62 26 94 94
Fax 05 61 55 51 10
ceser@ceser-mip.fr
www.ceser-mip.fr

Site de Montpellier

201, Av. de la Pompignane
34064 Montpellier Cedex 2
Tél. 04 67 22 93 42
Fax 04 67 22 93 94
ceser@laregion.fr
www.languedocroussillon.fr



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20170411-20170329-2-1An7-
DE
Date de télétransmission : 11/04/2017
Date de réception préfecture : 11/04/2017