

CONTRIBUTION PROPOSEE PAR UN GROUPE DE TRAVAIL DES TROIS CODEV

QU'EST CE QU'UN CODEV?

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

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

QUI SONT LES MEMBRES DES CODEV?

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

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

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

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

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

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

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

Elle comporte quatre chapitres, développés dans le document joint:

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

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

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

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

1. TISSER une TOILE des MOBILITES ROBUSTE et DURABLE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'attractivité de notre agglomération en est fortement contrariée.

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

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

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

Elle ne répond pas aux attentes du court terme.

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

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

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

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

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

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

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

➤ Objectif 1

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

Covoiturage Auto partagée

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

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

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

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

Optimisation des voiries

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

Multimodalité VL/TC

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

Télétravail Co-travail Tiers-lieu

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

Stationnement à destination

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

Charte de livraison

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

Logistique Urbaine

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

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

Voitures autonomes non polluantes

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

PMR

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

➤ Objectif 2

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

Connexion entre modes, PEM

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

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

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

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

Métro

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

Tramway

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

Linéo Bus

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

**Trains du
quotidien**

- Ces lignes Linéo doivent pouvoir, le jour où elles seront insuffisantes pour répondre à la demande, être transformées en lignes de tramway, plus capacitaires, plus rapides, et plus fiables en terme de temps de parcours.
- Les questions spécifiques liées à la sous-utilisation de l'étoile ferroviaire toulousaine et au rôle que pourrait jouer le "train du quotidien", dans l'amélioration des mobilités à l'échelle de la grande agglomération, doivent être intégrées, dès maintenant, dans le Projet Mobilité 2020/2025/2030.
 - En engageant, d'urgence, avec la Région et la SNCF, un programme d'amélioration du cadencement, partout où cela est possible, en priorité sur les lignes dotées de "marges de manœuvre" techniques ne nécessitant que des investissements limités (en attendant de faire mieux).
 - En engageant avec la Région et la SNCF, un programme d'amélioration de la fiabilité des dessertes et des services rendus aux usagers.
 - En anticipant la mise en service, programmée pour 2024, des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT), dans les documents d'urbanisme (SCoT/PLUiH) et dans l'organisation de la multimodalité.
 - En inscrivant le projet de contournement ferroviaire de Toulouse pour le 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 achevés, voir non engagés qui seront nécessairement en concurrence avec les tissus dits mutables au Nord (Projet 3é ligne). La mutabilité des tissus traversés par la ligne de métro est fragile, une forte intervention publique (ZAC, expropriations,...) sera nécessaire, mais son opérabilité dans le temps demeurera incertaine en raison des multiples projets en cours.

➤ **Objectif 3**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ce choix pose questions, aux deux extrémités du projet:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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