

DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR DES CODEV

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

INTRODUCTION

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

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

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

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

Codev Muretain

Le Conseil de développement de la CAM

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).

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

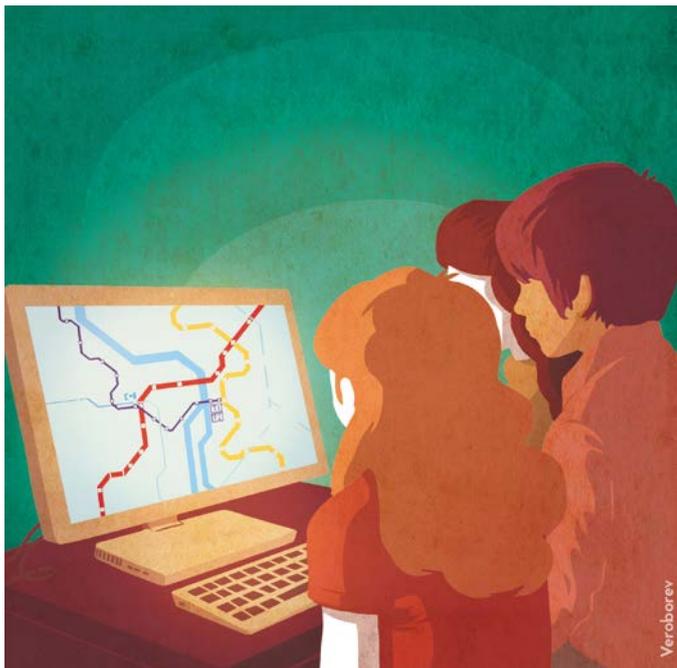
Le débat public a permis l'expression de nombreuses propositions d'optimisation du projet TAE ou de projets alternatifs, au moins partiels.

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 »