

# Contribution au rapport d'expertise sur les enjeux d'aménagement - Approche qualitative

Jean Frébault - 30 novembre 2016

## A propos de l'histoire du projet et des enjeux de gouvernance

Les auditions du 23 novembre à Toulouse ont mis en évidence ce qui peut apparaître, suite aux changements d'orientations politiques, comme une insuffisante anticipation des acteurs publics des besoins de développement du réseau de transports, et de son inscription dans une vision de l'aménagement d'une agglomération en forte croissance. Le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro n'est en effet apparu qu'au moment des élections municipales de 2014, sans études préalables étayant sa pertinence.

Depuis cette date, les équipes techniques ont semble-t-il mis les « bouchées doubles », et constitué une « équipe intégrée » (*SMTC, services de la métropole, agence d'urbanisme...*), en capacité de traiter à la fois les questions de transports, d'aménagement et d'urbanisme.

Nous avons eu lors de ces auditions des informations ne figurant pas ou figurant de manière succincte dans le dossier du maître d'ouvrage : sur les données quantitatives et qualitatives en matière de développement urbain, les perspectives de densification, sur le lien avec le SCOT, sur l'avancement des études urbaines dans les quartiers traversés, sur l'approfondissement des propositions de tracé ayant permis de faire évoluer les propositions initiales de 2014, sur les actions d'accompagnement ...

Ces informations ont été dans l'ensemble plutôt rassurantes sur la démonstration de la cohérence du projet.

Ce point est d'autant plus sensible que la réussite et la crédibilité du projet repose pour une part significative sur des flux de trafic générés par les nouveaux habitants (accroissement potentiel de 60 % de la population dans le corridor desservi par la ligne) et futurs emplois des secteurs traversés, et donc sur des politiques d'aménagement favorables à ces hypothèses, tant au niveau conceptuel qu'opérationnel.

Dans une agglomération en forte croissance<sup>1</sup>, une des plus fortes parmi les aires urbaines françaises, et qui affiche des ambitions métropolitaines, la cohérence entre développement urbain et politique de déplacements, entre transports et urbanisme, est un enjeu majeur. Il faut souhaiter que cette vision prospective et cette démarche intégrée émanant des acteurs techniques soit également portée au niveau politique et s'installe dans la durée. Cela implique à notre sens une organisation du pilotage politique et technique qui soit à la hauteur de ces enjeux, s'appuie sur la mise en convergence des différents acteurs et assure les transversalités nécessaires, au-delà des découpages institutionnels.

---

<sup>1</sup>+ 15.000 hb /an, 250.000 habitants nouveaux attendus à l'échelle du SCOT entre 2013 et 2030, dans une agglomération dont la population est de l'ordre de 950.000hab (SCOT et SMTC réunissant la métropole de Toulouse, le Sicoval et la communauté du Muretain)

## **Remarques sur le futur réseau de transports et de déplacements**

La présentation qui a été faite des composantes du futur réseau de TC dont la 3ème ligne de métro n'est qu'un des éléments et plus généralement du « projet de mobilité » intégré au PDU, donne une idée de ce que pourrait être cette vision globale au moins sur les grands principes.

Il est important qu'elle puisse être inscrite dans les différents documents de planification, particulièrement le PDU, le PLUiH et le SCOT

Nous avons noté avec nos interlocuteurs quelques points faibles ou à renforcer, justifiant des approfondissements, et sans doute une plus grande ambition dans les projets :

- La place du ferroviaire, peu visible dans les documents présentés (notamment dans le Nord de l'agglomération, en lien avec l'arrivée de la LGV), et questionnant l'implication de la SNCF et de la Région dans ce plan global de déplacements
- La frilosité à Toulouse vis-à-vis d'une plus grande limitation la place de la voiture dans l'espace public, ce qui rend difficile notamment le développement de lignes de bus attractives bénéficiant de couloirs réservés (type BHNS ou autres).
- le développement de l'usage du vélo, bien faible dans une agglomération à la topographie pourtant favorable
- les interconnexions, et l'importance d'une politique ambitieuse de parcs d'échange P+R en périphérie, dans une agglomération où le péri-urbain peu dense est important (lotissements...), avec un usage prédominant de la voiture

## **Stratégie urbaine et outils opérationnels d'aménagement**

On ne peut qu'adhérer à la vision affichée par l'agence d'urbanisme et le SCOT privilégiant le renouvellement urbain et la densification des territoires urbanisés, avec l'idée que le « cœur de l'agglomération » et le territoire de la « ville intense » devront accueillir à l'avenir 80 % des habitants nouveaux, ou logements futurs.

L'objectif affiché de porter l'accueil de population nouvelle sur Toulouse de 30 % (scénario de référence) à 40 % (scénario projet), traduit bien cette vision, de même que la répartition entre zone dense et territoire en développement mesuré, ainsi que la répartition entre zones en extension et zones de densification.

La mise en œuvre d'une telle prescription ne va pour autant pas de soi : chacun sait que les opérations de renouvellement urbain sont plus complexes, leur réalisation souvent moins rapide que des opérations d'extension ou en site vierge, et elles sont parfois plus difficiles à faire accepter ;

L'encadrement par la planification est nécessaire mais ne suffit pas.

Nous insistons sur l'importance de mettre en place des outils opérationnels pour accompagner la transformation de la zone urbaine là où sa mutation est possible et souhaitée, et promouvoir des projets urbains de qualité, avec une fonction de maîtrise d'ouvrage urbaine forte assurée par la métropole.

- mobilisation d'aménageurs publics, inscription des projets immobiliers privés dans des projets d'ensemble de qualité
- études urbaines et élaboration de projets urbains attractifs dans les territoires à densifier (des premières initiatives sont déjà engagées en ce sens le long de la ligne)
- outils de maîtrise du foncier, de régulation des prix fonciers, possibilités de récupération des plus-values...
- fiscalité et outils financiers permettant de produire des logements abordables pour les différentes catégories de population

Il conviendrait notamment de faire le maximum (mesures d'anticipation) pour éviter la montée continue des prix fonciers autour de la future ligne de métro, contrairement à ce qui a pu être constaté dans certaines villes où l'absence d'anticipation a pu renforcer la ségrégation sociale

Ces actions d'accompagnement foncier et opérationnel sont nécessaires pour rendre la ville « désirable » et « abordable », préserver la mixité sociale, donner envie aux nouveaux habitants d'y résider, et les dissuader autant que faire se peut d'aller loin en périphérie.

Nous avons senti nos interlocuteurs sensibles à ces préoccupations et déjà en partie engagés dans cette voie, notamment dans les territoires traversés par la nouvelle ligne (orientations du PLUiH, premières études urbaines, désignation d'opérateurs...). La recommandation est d'aller jusqu'au bout dans le passage à l'acte, il conditionne une part importante de l'efficacité de l'investissement public consenti pour la future ligne de métro.

La question a été aussi posée d'un risque de report de l'étalement urbain à l'extérieur de l'agglomération et du périmètre du SCOT. La réponse à apporter est double : d'une part dans la capacité de l'agglomération d'être attractive et d'accueillir en son sein le rythme de logements prévus (voir ci-dessus), d'autre part d'assurer une bonne coordination au sein du chantier Inter-SCOT, dans la répartition territoriale des nouveaux logements et activités à accueillir

Si la capacité de la métropole d'accueillir à terme les nouveaux logements prévus semble avérée, le choix de ne prendre en compte qu'une partie de ce potentiel pour le calcul du futur trafic de la ligne nous est apparu prudent et raisonnable (30 % du potentiel mobilisable dans l'aire d'influence de la ligne, voir ci-après)

### **A propos de l'optimisation du tracé de la 3ème ligne de métro, en regard des enjeux d'aménagement**

L'examen des différentes séquences de la ligne a apporté des éclairages utiles et plus complets que ce qui figure dans le dossier initial.

La ligne dessert quelques pôles incontournables à l'échelle métropolitaine,

- l'aéroport et la zone d'activité aéroportuaire,
- la gare Matabiau autour de laquelle est engagé un projet métropolitain ambitieux dénommé TESO (Toulouse Euro Sud-Ouest) avec un programme de 300.000 m2 de bureaux, 3.000 logements + équipements et commerces.
- A l'est le pôle de Montaudran et le secteur de Labège

En complément des lignes A et B, cette ligne nouvelle tangente le centre au Nord-Est, elle peut contribuer à le conforter comme espace central de la métropole. Elle peut contribuer à favoriser l'accueil dans le cœur de l'agglomération d'une part significative des nouveaux habitants attendus.

Selon les chiffres annoncés, le corridor comprend 200.000 emplois, 250.000 habitants, et est susceptible d'accueillir à terme 150.000 hb supplémentaires par densification. Chiffre important, étayé par les travaux des services de la métropole et de l'agence d'urbanisme à partir de l'analyse des capacités de mutations foncières (friches, densification...).

De ce point de vue le tracé du scénario « faubourgs » nous est effectivement apparu, parmi les 4 scénarios étudiés, comme le plus argumenté pour mobiliser ces potentialités urbaines, même si des variantes de locales de tracé ne sont pas pour autant à exclure

Quelques points particuliers

#### Secteur de l'aéroport

Toulouse a la chance d'avoir un aéroport parmi les plus proches du centre-ville, et pourtant c'est un des plus mal desservis : tramway au long temps de parcours et desservant mal le centre, navette bus plus directe mais subissant les embouteillages en heure de pointe.

Nous nous sommes inquiétés de la proposition d'une desserte en « fourche » dissociant celle de l'aéroport et de la zone d'activité, et faisant courir le risque que la desserte spécifique de l'aéroport soit reportée dans le temps.

Il nous a été répondu qu'au contraire, la proposition d'un tronçon spécifique ouvrait la possibilité d'obtenir un financement particulier, et de mettre un œuvre une tarification spécifique aéroport. Augurons de la faisabilité de ces perspectives....

#### Secteurs à forte potentialités.

Le choix de desservir le pôle de La Vache en connexion avec la station de la ligne B et la gare ferroviaire, et non pas un passage plus proche du canal du midi, est justifié par l'existence de fortes possibilités de densification tout autour, étayées par les analyses des services de la métropole et de l'agence et les études urbaines en cours.

La mise en œuvre du projet ferroviaire lié à l'arrivée de la LGV permettant une desserte cadencée performante du réseau TER renforce son attractivité

Sur ce secteur, il nous paraît particulièrement important d'élaborer un projet urbain d'ensemble et de mobiliser un aménageur et des outils opérationnels et fonciers à la mesure de l'ambition poursuivie.

Ces réflexions valent également pour les secteurs Jean Maga, Montaudran, et Labège, à fortes potentialités et marqués aussi par le voisinage d'infrastructures qui accroissent la complexité des projets. Les perspectives d'interconnexion avec le réseau SNCF

Concernant enfin le secteur de la Côte Pavée, le tracé proposé est justifié par la faiblesse de la desserte actuelle par TC de surface en raison des caractéristiques géographiques et topographiques. Les études de trafic montrent une fréquentation potentielle largement supérieure à la moyenne des autres stations.