

Projet Mobilités 2025-2030

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

1/ CADRAGE DE NOTRE CONTRIBUTION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2/ LES ENJEUX PRIORITAIRES POUR LES 3 CODEV

1° UN ENJEU TRANSVERSAL

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

2° DES ENJEUX DE REPORT MODAL

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

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

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

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

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

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

4° ENJEUX D'OPTIMISATION DES RESEAUX.

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

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

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

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

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

Cette prise de décision nous paraît urgente.

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

3/ COMMENTAIRES SUR LE BILAN N+2

Retour sur les commissions thématiques des 4 et 5 novembre 2015

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

I – TC et multimodalité

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

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

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

commentaire	aggravation), localisation, nombre de personnes exposées
A 2	Résorber les zones d'insécurité routière
Bilan N + 2 SMTC / AUAT	3 observatoires existants (T.M., DDT31, SGGD) – Pas d'observatoire unique à visée opérationnelle
CODEV	Manque bilan de l'évolution de la sécurité routière (localisation – victimes, causes ...)
A 3	Établir des plans de modération des vitesses sur voirie
Bilan N + 2	NON REALISÉ
CODEV	Pas de stratégie partagée, pas de plan d'action – Évaluer le coût humain, écologique et financier de l'inaction
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	Forte contribution des bus à la pollution / santé et émissions de GES (voir PPA)
Synthèse des 3 CODEV	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.
E – Favoriser la pratique de la marche et de l'usage des vélos	
E 22	Conforter et mettre en œuvre un Schéma Directeur cyclable d'agglomération
Bilan N + 2	REALISÉ sur les 3 intercommunalités. Pas sur le reste de l'agglomération. État d'avancement de la mise en œuvre de ce schéma directeur, reste à diagnostiquer.
CODEV	Manque bilan de l'avancement de la mise en œuvre du Schéma Directeur
E 23	Poursuivre le développement des systèmes de location de vélos humanisés et automatisés
Bilan N + 2	En accompagnement de Vélo'Toulouse, 3 services « humanisés » Rien en dehors du centre de Toulouse
CODEV	Manque bilan de l'usage (quantitatif, report modal, ...) + vélos électriques
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	Manque diagnostic, localisé, de l'évolution des mobilités actives

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

III – Cohérence urbanisme / mobilité

Interface entre projets urbains et projets de transports en commun

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

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

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

IV – Optimisation des réseaux

Usage des réseaux routiers et des stationnements, logistique urbaine

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

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

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

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

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

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