



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

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



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

Le présent avis répond à cette invitation.

Le contexte

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

Cette nouvelle révision vise à relever les enjeux liés :

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

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

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

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

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

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

Acquis et limites du Projet Mobilités 2020-2025-2030

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le développement du réseau cyclable

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

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

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

Le renforcement du maillage territorial des transports en commun

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

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

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

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

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

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

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

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

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

² Estimée à 110 millions d'euros

CESER Occitanie / Pyrénées - Méditerranée

Siège

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

Site de Montpellier

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

