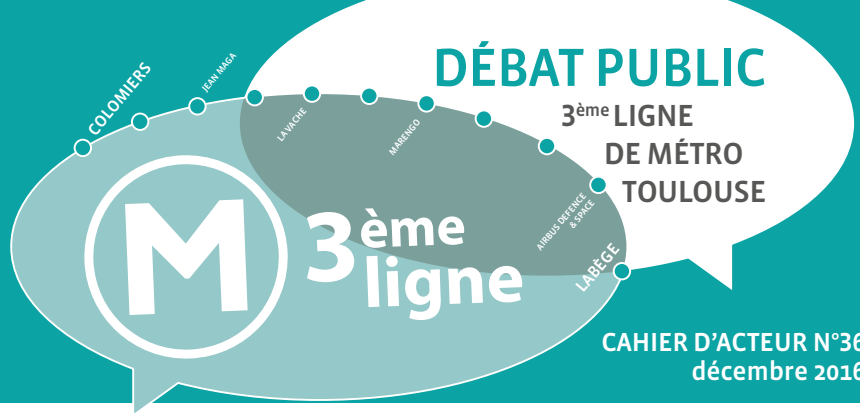


DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016

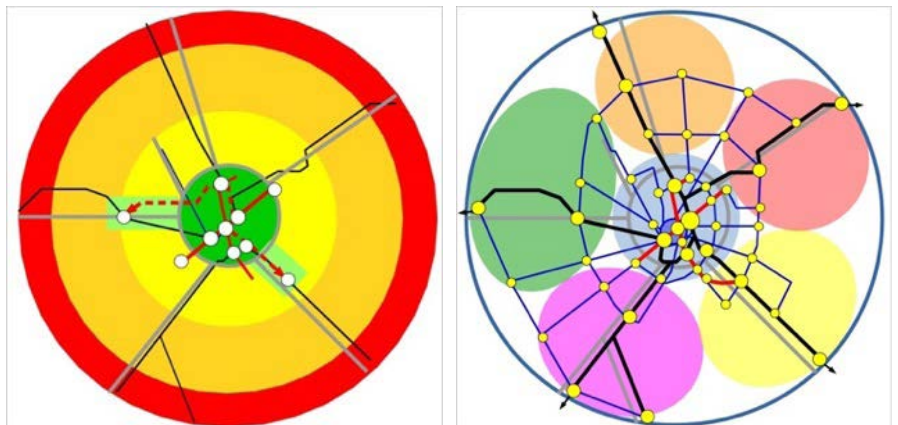


CAHIER D'ACTEUR DE L'APUMP

Quels transports publics pour quelle urbanité?

I. UN PROJET DE MÉTRO... OU UN PROJET DE MÉTROPOLE?

L'APUMP souhaite élargir la réflexion sur la dimension territoriale du projet de 3^{ème} ligne de métro.



Un projet de métro ambitieux pour le cœur de la métropole?... ou... une toile métropolitaine qui articule urbanisme et déplacements?

(Source : illustration APUMP)

II. DES SCÉNARIOS POUR UN VRAI DÉBAT LES ENJEUX...

Les enjeux de la Grande Agglomération toulousaine à l'horizon 2025 :

- 500 000 déplacements supplémentaires par jour, en transports publics;
- une hypothèse de 15 000 habitants supplémentaires par an, dont 70 % en périphérie;
- 420 000 emplois localisés dans l'agglomération peu ou mal desservis notam-

L'Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées regroupe depuis 1996 des urbanistes des secteurs privé, public, parapublic témoignant de la diversité des approches en région Occitanie (zone Midi-Pyrénées). Lieu permanent de débat sur l'urbanisme, la ville, l'aménagement de l'espace et du territoire, elle a développé des compétences reconnues dans l'organisation de rencontres professionnelles : groupes d'échanges sur les pratiques en urbanisme, Conversations Urbaines, pilotage de programmes d'actions régionaux (BIMBY), interrégionaux (rencontres des Échanges Urbains tous les deux ans), nationaux (PREDAT), voire européens (URBDISP et NATURBA – programmes InterregSudoe).

L'APUMP contribue aux débats de société sur des projets d'envergure dans la région : les projets du grand contournement, le tracé de la Ligne LGV, le projet urbain Toulouse Euro-Sud-Ouest (TESO)...

Contacts :

Christophe Sonnendrucker

Président

Constance Colas

Déléguée Générale

Contact@apump.org

www.apump.fr

05 34 39 23 23

ment 70000 emplois liés à l'industrie de l'aéronautique et ses sièges sociaux;

• un territoire marqué par l'étalement urbain.

(source: dossier maître d'ouvrage du débat public)

ET UN SEUL SCÉNARIO SOUMIS AU DÉBAT...

Aujourd'hui, un scénario est soumis au débat. L'absence de proposition alternative et de projet urbain métropolitain fort légitimant la solution envisagée aux problèmes de congestion contient des risques.

- Cette ligne devra résoudre des problèmes de transports mais sera fragilisée par sa longueur (28 km) et les répercussions inévitables des incidents d'exploitation (blocage de toute la ligne en cas de problème).
- Un moindre traitement des autres déplacements (Lignes Linéo), et une ceinture Sud encore à définir.
- L'articulation des réseaux Tisséo et TER est peu explorée, à long terme, l'étoile ferroviaire pourrait être optimisée pour permettre des dessertes urbaines.
- L'itinéraire selon un axe Est-Ouest laissera inévitablement de côté certains quartiers, notamment Sud.

D'AUTRES SCÉNARIOS EN RUPTURE OU EN CONTINUITÉ AVEC LE PROJET DE TERRITOIRE NÉGOCIÉ DANS LE SCOT SONT POSSIBLES

Un projet de territoire, un système de transport ont été négociés entre les collectivités composant le SMEAT, lors de l'élaboration du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, d'autres scénarios pouvaient alors être présentés. Le Scot propose de maîtriser, polariser le développement urbain, renforcer les transports et l'intermodalité au sein de bassins de mobilité en quadrants, conforter les « portes d'agglomération » lieux d'interconnexion modale privilégiés.

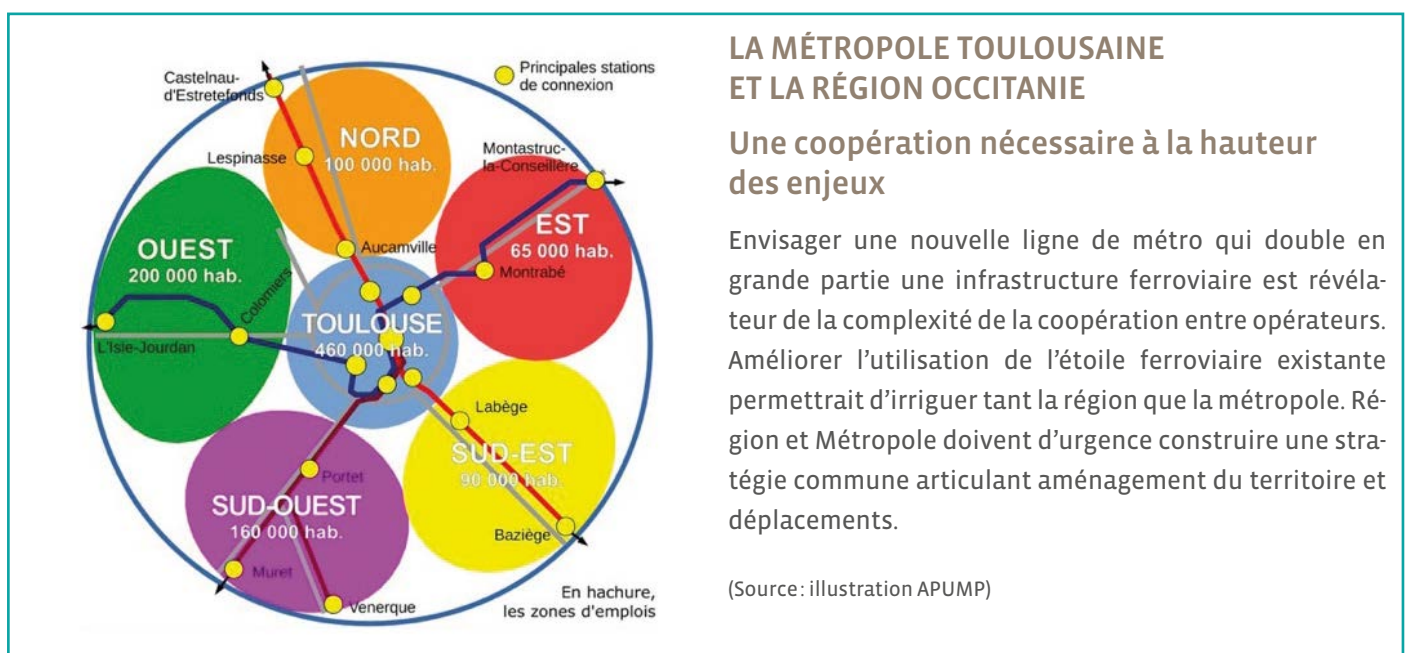
La ligne de métro proposée répond en partie à ces objectifs mais qu'en est-il du prolongement de l'effet métro par des transports en site dédié vers les périphéries?

Ne se satisfait-on pas trop rapidement de lignes Linéo peu structurantes en comparaison avec le tramway aux itinéraires modes doux vers les interconnexions et ses réaménagements d'espaces publics?

Certains flux de déplacements à identifier ne pourraient-ils pas bénéficier d'un transport public de périphérie à périphérie? Ne pourrait-on pas promouvoir une utilisation partagée de la voiture ou encore généraliser le Transport à la Demande (TAD)?

Pourquoi ne pas avoir proposé au débat public de réinterroger ces orientations?

Avec le métro, d'autres scénarios urbains privilégiant les



lieux d'interconnexion pour accueillir la densité et l'intensité urbaine revisiteront la répartition de la croissance urbaine du SCoT.

L'AMBITION MÉTROPOLITAINE, UNE NOUVELLE PERSPECTIVE MAIS...

Cette ligne prévoit de relier les grands équipements métropolitains, cependant elle dessert en priorité des zones d'emploi limitrophes de Toulouse sans anticiper d'autres polarités comme Colomiers-centre, Saint-Orens, la ZAC de Malepère.

DES MOBILITÉS EN DEVENIR, D'AUTRES SCÉNARIOS À EXPLORER

Jean-Pierre Orfeuill (2) met en garde les collectivités quant aux solutions de type réseaux rapides. Elles favorisent, si on ne les maîtrise pas, concentration de « bureaux », étalement des zones résidentielles et « l'entre soi ».

Il plaide pour une bonne appréciation des besoins en rendant performant le réseau actuel, le réseau de voirie avec de nouvelles mobilités selon le « slow, light, collaboratif ».

UN EMBOÎTEMENT DES DÉCISIONS CONFUS

L'emboîtement des procédures est confus: la TAE est intégrée au projet de PDU arrêté le 19 octobre 2016 et est soumise au débat public jusqu'à décembre 2016; mais l'enquête publique sur le PDU sera postérieure...

Le PDU qui organise la mobilité métropolitaine, devrait être présenté, discuté avant le projet métro.

L'ambition métropolitaine est affichée avec la TAE, mais la révision du SCoT qui devrait la valider n'interviendra qu'en 2017. Cette étape de construction du projet de territoire de la grande agglomération est indispensable pour mutualiser les capacités financières du système de déplacement métropolitain.

(1) Cf SDAT SMEAT www.scot-toulouse.org

(2) JP Orfeuill « Grand Paris: Sortir des illusions, approfondir les ambitions »

III. UN MÉTRO, C'EST AUSSI UN PROJET URBAIN

Nous attirons l'attention des collectivités sur l'importance de la qualité urbaine inhérente à un tel projet.

SE DONNER LES MOYENS DE MAÎTRISER L'URBANISATION

Le métro renforce l'attractivité des territoires desservis et suscite des dynamiques de renouvellement que la puissance publique doit maîtriser et accompagner afin que la spéculation foncière ne pénalise pas les projets publics dans les quartiers desservis.

Il importe que Toulouse Métropole, son EPFL (établissement public foncier local) usent d'outils forts de maîtrise foncière: DUP (Déclaration d'utilité publique) fixées sur les emprises des stations et opportunément les outils ZAD (Zone d'Aménagement Différé), DPU (Droit de préemption urbain) pour anticiper les mutations foncières et maîtriser les coûts dans une logique de projet.

L'OPPORTUNITÉ DE LA RÉVISION DU PLUI-H

La révision du PLUI-H permet de définir un zonage, des schémas d'implantation (Orientation d'Aménagement et de Programmation) sur les centralités en devenir, des emplacements réservés pour les équipements, les liaisons vers les stations...

LE BEAU A LE DROIT DE CÔTOYER L'EFFICACE!

Une station de métro ou un pôle d'échange multimodal sont des nouvelles centralités à ne pas traiter uniquement comme des espaces techniques et fonctionnels. L'enjeu est d'en faire des espaces publics urbains agréables, confortables, conviviaux à partir « de détails qui font la différence ». Sachons tirer les leçons des erreurs passées: les stations Faculté de Pharmacie (sur la pauvreté de son esplanade) et Université Paul Sabatier (sur l'absence de centralité)...



Esplanade de la station de métro Faculté de Pharmacie

(Source: photo APUMP)



Cependant des efforts sont faits à l'instar du square Charles de Gaulle

Square Charles de Gaulle de la station de métro Capitole
(Image extraite du blog publié le 21 mai 2013 par Christine. K dans: #Centre ville)

L'enthousiasme de beaucoup d'acteurs pour Le « grand projet » ne cache-t-il pas une difficulté à faire la ville du quotidien, à tenter un faisceau de solutions moins ambitieuses dont l'effet de levier est certain si elles sont réalisées avec soin?

Pour favoriser les changements de comportements modaux, il est déterminant de réaliser des projets plus mo-

destes où systématiquement les aménagements de transports seraient associés à un traitement soigné de l'espace public.

Cela passe par d'autres modes d'organisation des services, par une réelle coopération entre acteurs du transport et acteurs de l'urbanisme et la mobilisation de vraies missions de maîtrise d'œuvre en urbanisme.

CONCLUSION

L'APUMP interroge le projet global de la Métropole et l'absence d'autres scénarios, donne son appréciation sur le système global, les lignes Linéo, le potentiel de l'étoile ferroviaire (TER), argumente enfin sur l'itinéraire, les points de connexions, les extrémités de la TAE, constate un emboîtement confus des décisions (TAE, PDU révisé, révision du SCoT) nuisible au déroulement du débat public.

Les urbanistes alertent les collectivités sur l'urgence d'investir en réflexion et moyens financiers sur l'aménagement de l'espace public, condition des changements de comportements modaux.

Arriver à faire des réseaux structurants de transport en commun le nouveau vecteur du retissage de la ville ne se fera pas rapidement. Au gré des opportunités et des gestes tant politiques qu'administratifs, les collectivités locales, leurs partenaires ont ici la capacité de transformer le visage de la métropole Toulousaine.

Dans cette perspective, l'APUMP salue la démarche d'ouverture et de concertation engagée et plaide pour que soient pérennisés ces échanges.

Abréviations utilisées

SMEAT: Syndicat mixte d'études de l'agglomération toulousaine

SCoT: Schéma de Cohérence Territorial

EPFL: Établissement Public Foncier Local

ZAD: Zone d'Aménagement Différé

DPU: Droit de Prémption Urbain

PLUi-H: Plan Local d'Urbanisme intercommunal - Habitat

OAP: Orientations d'Aménagement et de Programmation