



Contribution du Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) de l'agglomération grenobloise aux Assises de la Mobilité

La région grenobloise est un territoire pluriel, composé d'espaces urbains, périurbains, ruraux et de montagne, structuré par les vallées et un habitat étiré parfois éloigné des urbanités dans lesquelles se concentre l'activité. Même si elle bénéficie de la proximité de grands nœuds et corridors de transports européens (aéroports de Lyon Saint-Exupéry et de Genève), son accessibilité est pénalisée par les faiblesses du réseau ferroviaire. Peu concernée par les flux de transit, elle entretient de fortes relations avec ses territoires voisins, le bassin de déplacements dépassant largement le ressort territorial de l'Autorité Organisatrice des Mobilités.

En 2010, les habitants de la Métropole réalisaient 1,8 millions de déplacements par jour, dont 50% en voiture (source : Enquête ménages déplacements 2010). Les déplacements d'échanges entre le cœur métropolitain et le reste de la grande région grenobloise représentent 20% des déplacements en volume, mais 60 % des km et des émissions de gaz à effet de serre : ces déplacements quotidiens, plus longs, contribuent de façon majeure aux émissions de polluants atmosphérique et de GES, en raison d'un usage élevé de la voiture. Globalement, l'usage de la voiture est en baisse dans la Métropole, comme dans toutes les grandes agglomérations, mais la voiture reste très utilisée sur certains territoires et pour certains motifs, et la qualité de l'air reste dégradée dans les secteurs les plus densément peuplés. En effet, le cœur métropolitain et les zones situées aux abords des grandes infrastructures de voirie subissent des dépassements récurrents des seuils de référence de qualité de l'air, dont les effets sur la santé sont avérés.

Le SMTC mène, depuis plus de 40 ans, une politique ambitieuse de développement des infrastructures et des services de transport collectif, en articulation avec le développement urbain du territoire métropolitain. Cette ambition forte se heurte aujourd'hui à des contraintes financières, un contexte fiscal et des limites réglementaires inadaptés à la révolution des mobilités à laquelle les Assises de la Mobilité nous invitent, particulièrement pour réussir la transition énergétique des déplacements et faire de la révolution numérique une véritable opportunité, aussi bien pour les modes actifs que pour favoriser les usages partagés des voitures de demain.

La présente contribution du SMTC vise à identifier les évolutions qui permettraient de faciliter et accélérer la transition, d'être plus en phase avec les usages de déplacements actuels et de demain, pour alimenter les débats du GART, de TransCité et des Assises elles-mêmes auxquelles le SMTC est invité à participer.

1. Libérer l'investissement en levant les contraintes financières qui pèsent sur les autorités organisatrices de mobilité

Les contraintes budgétaires pesant sur les autorités organisatrices de mobilité sont de plus en plus fortes, dans un contexte où paradoxalement les besoins de mobilité sont de plus en plus importants. Il est nécessaire de revoir le modèle financier et fiscal des transports publics et services de mobilité afin de permettre aux territoires de poursuivre les investissements structurants en transport en commun et réussir la transition énergétique des déplacements.

Pour le SMTC les priorités sont les suivantes :

- Augmenter le taux de participation de l'Etat aux grands projets d'investissement en matière de mobilité et relancer un appel à projet TCSP, ouvert aux projets BHNS, de transports par câbles, de transition énergétique du parc roulant.
- Diminuer le taux de TVA applicable aux transports de voyageurs et services de mobilité à 5,5%.
- Retrouver une marge de manœuvre fiscale en donnant aux Autorités Organisatrices de Mobilité la possibilité d'augmenter le taux du versement transport, comme cela a été autorisé pour l'autorité de mobilité francilienne

2. Investir sur le ferroviaire et les transports urbains

La géographie particulière de la région grenobloise, avec ses vallées qui canalisent les grands flux de déplacements, est particulièrement propice au développement de l'usage des TER qui pourraient avoir un rôle structurant dans l'organisation des mobilités. Cependant, l'offre ferroviaire est insuffisante par rapport aux besoins actuels et futurs, et souffre d'un manque de fiabilité très pénalisant pour les usagers, en particulier sur la ligne Grenoble-Lyon. Concernant les TER, Rhône-Alpes est identifiée en 2016 comme l'une des deux régions les plus préoccupantes par l'Autorité de la Qualité de Service dans les Transports, avec une spécificité : ce sont les infrastructures qui, dans notre région, sont les principales causes des retards. Effectivement, les défauts de capacité et la dégradation des infrastructures sont problématiques pour l'étoile ferroviaire grenobloise. Les infrastructures sont particulièrement dégradées sur la ligne Grenoble-Veynes.

Le réseau ferroviaire grenoblois a donc besoin que **la priorité des investissements soit portée sur les transports du quotidien**, afin non seulement de garantir la pérennité des dessertes pour les personnes et les marchandises, mais aussi et surtout à améliorer la qualité du service proposé aux usagers et, ainsi, créer une véritable dynamique de développement bénéfique pour l'ensemble des territoires traversés et de garantir l'accessibilité des territoires et la solidarité territoriale du bassin de déplacements.

L'enjeu est immense, et son urgence d'autant plus avérée que les besoins continuent de croître à un rythme régulier qui ne pourra qu'être renforcé au regard de l'impérieuse nécessité que représente la transition énergétique s'accompagnant d'objectifs ambitieux de report modal, tout particulièrement de la route vers le rail. La situation déjà observable de saturation des dessertes ferroviaires de la région grenobloise risque donc de s'amplifier rapidement.

Dans le même temps, la desserte ferroviaire de l'aire métropolitaine grenobloise ne répond plus aux enjeux d'attractivité et de rayonnement d'une Métropole qui est notamment le deuxième pôle français de recherche scientifique.

Et pourtant, face à ces enjeux, le comité de pilotage de l'étoile ferroviaire grenobloise ne s'est pas réuni depuis plus de 4 ans, et les projets inscrits au Contrat de Plan État-Région 2015-2020 ne se concrétisent pas. **Le SMTC appelle donc à la réunion sans attendre d'un comité de pilotage de l'étoile ferroviaire, associant les Autorités Organisatrices des Mobilités du bassin pour prendre les décisions qui s'imposent** pour améliorer la mobilité quotidienne au sein de la grande région grenobloise, constituée de 750 000 habitants et pas moins de 320 000 emplois.

Les priorités d'investissement sur le réseau ferroviaire sont les suivantes :

- Fiabiliser et améliorer la régularité et la ponctualité de la desserte quotidienne entre les centres de Lyon et de Grenoble, avec notamment l'aménagement des 3ème et 4ème voies entre Grenoble et Moirans ;
- Pérenniser et renforcer la capacité de la liaison ferroviaire Grenoble-Gap pour garantir l'accessibilité au Sud du territoire ;
- Fiabiliser et améliorer la desserte périurbaine de l'étoile ferroviaire, avec notamment : le déplacement de la halte de Pont-de-Claix à Flottibulle, la mise en service du terminus périurbain de Brignoud, le confortement de la halte Echirolles, la création de la halte de Domène & la perspective d'un véritable « RER » à la grenobloise voire d'autres haltes.
- Diminuer le temps de parcours entre Grenoble et Lyon et Grenoble et Lyon Saint-Exupéry / Paris.

Par ailleurs, **le SMTC souligne la nécessité de faire évoluer la réglementation et la gouvernance ferroviaire autour de cinq points principaux :**

- **Requestionner la réglementation concernant les passages à niveau** afin de permettre une amélioration de la sécurité des franchissements avec des investissements sobres et adaptés aux usages,
- **Faciliter la réglementation pour l'exploitation plurielle d'une même infrastructure** à un coût supportable pour les AOM (« tram-train », fret ferroviaire, etc.)
- **Ajuster la réglementation d'exploitation** (interdistances, priorités de faisceaux, etc..) **pour optimiser l'exploitation des infrastructures existantes.**
- **Etudier les évolutions de nature à permettre le déploiement de services régionaux à grandes vitesses** (type TER-GV)
- **Garantir l'association des territoires aux études et choix d'investissement concernant les infrastructures ferroviaires les desservant et revoir les modalités de financement des projets ferroviaires** de plus en plus à la charge des collectivités locales, sans ressources nouvelles pour le faire.

Concernant le développement du réseau de transports urbains, les enjeux de transition énergétique du parc de véhicules et de forte augmentation de la fréquentation du réseau du SMTC nécessitent des investissements conséquents : bus GNV et électrique, adaptation voire création de centre de remisage et de maintenance des véhicules, acquisition de bus et de tramway de grande capacité...Dans un contexte de contraction des dotations des collectivités, la réalisation de ces

nouveaux investissements nécessite de retrouver une marge de manœuvre fiscale en donnant la **possibilité aux Autorités Organisatrices de Mobilité d'augmenter le taux actuel du versement transport**, comme cela a été autorisé pour **l'autorité de mobilité francilienne**, et en diminuant le **taux de TVA applicable aux transports de voyageurs et services de mobilité à 5,5%**.

3. Développer l'usage des modes actifs

54% des déplacements réalisés par les habitants de la métropole grenobloise font moins de 3km (source : Enquête ménages déplacements de 2010). Avec le vélo à assistance électrique (VAE), le rayon d'action du vélo s'étend considérablement, jusqu'à 10 à 20km, et les contraintes liées aux reliefs s'atténuent. De plus, la marche et le vélo contribuent aussi à renforcer l'attractivité des transports collectifs –et à les désaturer-, dès lors que les cheminements vers les stations sont confortables et qu'il existe des possibilités de stationnement sécurisé pour les vélos.

Tenant compte des attentes exprimées par les usagers lors de nombreuses démarches de concertation (comme le « panel citoyen » du PDU en avril 2017), le SMTC privilégie le déploiement d'un bouquet de services de mobilité et d'une combinaison de modes de déplacements durables et alternatifs à l'usage individuel de la voiture. La Métropole a engagé, depuis 10 ans, un déploiement important des services à destination des cyclistes, avec une augmentation et une diversification importante de la flotte de vélos de location « Métrovélo », et des investissements pour créer un réseau « Chronovélo » à haut niveau de confort et pour améliorer les continuités sur l'ensemble des aménagements cyclables.

Le succès rencontré par **la prime nationale à l'achat d'un VAE** a permis l'émergence de ces nouvelles mobilités et participe de la création d'une filière économique de vélocistes dans les territoires. Le SMTC estime que la suppression de cette prime, prévue dans le projet de loi de finances pour 2018, est particulièrement dommageable et susceptible de remettre en cause la croissance du VAE, et demande donc expressément son maintien ou son évolution, à l'instar des aides aux véhicules motorisés électriques, vers des aides progressives en fonction des revenus. Si le **crédit d'impôt à l'achat d'un VAE** était prolongé dans le temps, le SMTC estime qu'il serait nécessaire de modifier le décret n°2017-196 du 16 février 2017 en supprimant la clause d'exclusivité de cette aide. La suppression de cette clause permettrait aux futurs acquéreurs de VAE de compléter une partie du « reste à payer » par un dispositif de subvention/d'aide à l'acquisition qui pourrait être mis en place par des collectivités publiques volontaristes et ainsi démocratiser l'acquisition des VAE.

Créé en 2004, le service de location longue durée Métrovélo propose désormais une flotte de près de 7000 vélos avec une gamme diversifiée (vélo enfant, vélos cargo, vélo pliables,...). Complètement maîtrisé par la collectivité, le service public Métrovélo est à bien des égards exemplaire : coûts de fonctionnement très réduits par rapport à un service de location libre-service, un accueil et un entretien humanisés, une communauté et un réseau social vivant autour des valeurs du « Vélo Jaune ».

Afin de faciliter la gestion administrative et financière du marché Métrovélo, il serait nécessaire **d'élargir les services pouvant être adossés à une convention de mandat** et non une régie de recettes dont le fonctionnement est lourd et qui ne permet pas d'avoir une action commerciale vis-à-vis des usagers. Le décret n° 2015-1670 du 14 décembre 2015 portant dispositions relatives aux

mandats confiés par les collectivités territoriales et leurs établissements publics en application des articles L. 1611-7 et L. 1611-7-1 du code général des collectivités territoriales n'intègre en effet pas de référence au produit du service de location de vélos, ni à l'ensemble des services de mobilité (autopartage, covoiturage, transports publics, attribution de badges d'autorisations de circulation en zones à trafic limité ...)

Enfin, il nous paraît important pour développer l'usage du vélo pour aller au travail et de **rendre obligatoire l'indemnité kilométrique vélo** pour tous les employeurs, au même titre que la prime transport.

4. Faciliter la généralisation de la ville à 30km/h et concevoir une ville accessible et sûre pour les piétons, cyclistes et personnes porteuses de handicaps

Au 1^{er} octobre 2017, 43 des 49 communes de la Métropole sont passées en zone 30, en inversant la règle et en matérialisant uniquement les axes qui restent, par défaut, à 50 km/h. Neuf d'entre elles sont intégralement à 30 km/h ou moins, avec de plus en plus de zones de rencontres dans les centres bourgs ou les voies de dessertes en milieu dense.

Une des clefs du succès de la démarche « Métropole apaisée » repose à la fois sur de forts aspects pédagogiques (importante campagne d'information autour du code de la rue notamment) mais aussi sur des évolutions réglementaires, afin d'améliorer la sécurité des modes actifs et conforter le partage de la chaussée, principal vecteur d'apaisement des flux motorisés. Ainsi le SMTC propose **dans la continuité de la 1^{ère} phase du PAMA, d'autres avancées techniques et réglementaires :**

- Créer et renommer le code de la route en code de la rue, spécifique au milieu urbain ou zone agglomérée.
- Etudier, au niveau national, les clés pour assurer la sécurité des déplacements des usagers qui ont le plus besoin de repères, notamment les usagers déficients visuels : guidage visuel et sonore, principes d'aménagements des zones de rencontres mixtes, itinéraires cycles/piétons sur trottoir, carrefours sans feux...
- En zone 30 :
 - Réécrire un article du code de la rue, en affirmant plus clairement la priorité du piéton, qui doit être plus forte qu'en zone 50 (visibilité et distance de freinage)
 - Donner la priorité au cycliste dans le cadre d'une traversée de chaussée contigüe à un passage piéton.
 - Donner un caractère chevauchable par les PL et bus aux bandes cyclables standards matérialisées par le T35U, afin d'avoir des bandes plus confortables au détriment d'une chaussée souvent trop large pour des VL à 30 km/h.
 - Donner la possibilité de transformer les STOP en cédez-le-passage pour les cyclistes.
 - Décentraliser aux communes la possibilité de contrôle automatisé des vitesses et des refus de priorité piétonne sur des traversées ciblées

- Officialiser le marquage 50 au sol, en alternative possible au panneau dans le cas de la zone 30 généralisée.
- Examiner le domaine d'emploi de la bande cyclable renforcée ou piste cyclable avec séparateur sans relief, afin de corriger la faible perception de sécurité générée par le T35U sur des chaussées larges, sans stationnement latérales.
- Généraliser les double-sens cyclables sur les axes à 50 km/h requalifiés
- Réviser la proportionnalité et l'effectivité des peines pour les infractions des cyclistes
- Créer un panneau pour la chaussée à voie centrale banalisée
- Créer un panneau pour la rue à priorité vélo ou « vélorue »
- Définir enfin le trottoir comme un espace réservé aux piétons
- Définir un statut aux engins de déplacements personnels (assistés ou non) et leurs conditions de circulation sur la chaussée
- Interdire le stationnement à moins de 5m d'une traversée piétonne sur une rue requalifiée.
- Réviser les règles trop strictes du domaine d'emploi des feux tricolores le long des lignes de tramways, parfois contradictoire avec les usages et donc générateurs de conflits, voire d'accidents.
- Systématiser l'information de l'automobiliste sur le tableau de bord des limitations de vitesse en vigueur et étudier le bridage des véhicules commercialisés

5. Faciliter la mise en place de zones à faibles émissions et l'expérimentation de nouveaux moyens de contrôle

En janvier 2015, le SMTC (Syndicat Mixte de Transport en Commun) et une quinzaine de partenaires ont signé un Plan d'actions pour une logistique durable à l'issue d'un large processus de concertation avec les acteurs publics et privés. La mise en place d'une réglementation favorisant l'usage des véhicules de livraison moins polluants fait partie de ce plan d'actions et a été confirmée par la signature avec l'Etat fin 2016 d'une convention « Métropole respirable ».

Un comité de concertation logistique urbaine a été créé à l'initiative du SMTC et de Grenoble Alpes Métropole pour suivre l'état d'avancement du plan d'actions partenarial et pérenniser un espace de dialogue avec l'ensemble des acteurs de la logistique urbaine. Près d'une centaine d'acteurs de secteurs diversifiés sont représentés.

Ce comité de concertation donne de la visibilité sur l'action de la collectivité à moyen terme, et répond ainsi à une demande forte des acteurs du monde économique, à savoir de pouvoir anticiper et se préparer aux évolutions réglementaires. C'est également un lieu permettant de partager des témoignages d'acteurs de la logistique et de présenter des expérimentations en cours dans la Métropole grenobloise.

La démarche de Zone à Faibles Emissions – ou Zone à Circulation Restreinte-, a été annoncée et partagée dès décembre 2015 en comité de concertation logistique urbaine.

La mise en œuvre début 2017 de la préfiguration d'une ZCR logistique urbaine sur le centre-ville élargi de Grenoble a fait l'objet d'une information très large début 2017 (Diffusion de 10 000 flyers, articles de presse, informations sur le site web de la Métropole), relayée par les Chambres consulaires et les fédérations de transporteurs.

Dans la perspective de création d'une Zone à Faibles Emissions sur un périmètre élargi, des ateliers de travail ont été organisés fin janvier 2017 en regroupant les acteurs économiques par secteurs d'activités (artisans du BTP, commerçants et artisans sédentaires, transporteurs, grossistes et industriels). Ces ateliers ont permis de partager les enjeux et les objectifs du projet et ont également fait émerger de nombreuses pistes de travail à poursuivre tant par les acteurs publics que privés pour développer des mesures d'accompagnement efficaces. Afin d'accompagner la démarche de Zone à Faibles Emissions, le SMTC souhaite **l'évolution des réglementations pour permettre le contrôle automatisé des Zones à Circulation Restreinte, et plus généralement des Zones à Trafic limité, des voies de covoiturage voire des aires piétonnes** (évolution de l'article R421-7 du décret n°2016-1955 du 28 décembre 2016), par lecture de plaques d'immatriculation et détection de l'occupation multiple et l'utilisation d'un traitement automatique des données pour réaliser de la verbalisation sans atteindre à la vie privée.

6. Accélérer la transition énergétique du parc de véhicules

Afin d'accélérer la transition énergétique des véhicules tant pour les parcs privés que publics, le SMTC souhaite que les outils fiscaux et aides soient critérisés de façon à rendre soutenable économiquement les investissements dans la transition des véhicules :

- **Maintien du dispositif de sur-amortissement pour l'achat d'un véhicule GNV** 3.5 tonnes dans le Projet de Loi de Finances 2018 ;
- Fléchage des recettes générées par l'augmentation de la fiscalité de la diesel vers un « **fonds transports** » pour les particuliers, les entreprises et les collectivités investissant dans les véhicules plus responsables ;
- Accélération du rattrapage **TVA** lors de l'achat de véhicules non diesel par les entreprises ;
- **Création d'un fonds de sur-investissement local** pour l'achat de véhicules responsables par les AOM et les collectivités allant au-delà des obligations légales.
- Faire évoluer progressivement le barème kilométrique de remboursement des frais en voiture en visant le rapprochement avec les vignettes Crit'air et non la puissance fiscale des véhicules.

Par ailleurs il s'agit de soutenir le développement d'un réseau d'infrastructures de recharge pour les véhicules à motorisation GNV et électrique, avec :

- **le soutien financier au déploiement d'infrastructures de recharge GNV**
- **la poursuite de l'accompagnement des collectivités pour l'installation d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques** tant que le parc de véhicules électriques est insuffisant à l'équilibre économique des bornes
- l'obligation des commerces et des employeurs à équiper les parkings pour leurs clients et leurs salariés en infrastructures de recharge de véhicules électriques
- la standardisation par l'Etat de l'interopérabilité de la recharge, en remplacement de GIREVE
- l'évolution de la réglementation de sécurité civile sur le territoire national afin de faciliter l'implantation des bornes et l'adaptation des dépôts et IRP à cette transition énergétique.

7. Faciliter la réalisation de transports par câble

Le SMTC porte un projet de transport par câble en milieu urbain dans le secteur Nord-Ouest de la Métropole reliant Fontaine, Sassenage, Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux. Ce mode de déplacement innovant est particulièrement adapté à l'environnement de ce secteur très contraint par les franchissements de deux rivières, des voies ferrées, de l'A480, de la RN481 et des lignes à haute tension, et constitue un maillon efficace du réseau de transports collectifs.

Pour faciliter la réalisation de projet de transport par câble en milieu urbain, le SMTC souhaite que les projets de **transport par câble soient éligibles au prochain « appel à projet TCSP »**. Par ailleurs, le SMTC a relevé deux sujets qui mériteraient d'être examinés par l'État :

- En cas d'incident, la récupération intégrée permet de récupérer les cabines en station pour évacuer les passagers. Ce dispositif est agréé pour certaines technologies, mais pas encore pour la technologie monocâble. Il serait nécessaire de consolider cette possibilité pour élargir les réponses que les constructeurs pourront apporter lors des consultations et optimiser les systèmes d'évacuation.
- Les conditions de survol de voies ferroviaires et autoroutières sont peu cadrées. Il en ressort des incertitudes de la part des gestionnaires de réseau, qui ont tendance à appliquer le principe de protection maximaliste, ce qui aboutit à des augmentations du coût des opérations.

8. Lutter contre la pollution

Le SMTC a signé en décembre 2016 avec la Préfecture de l'Isère, Grenoble Alpes Métropole, la ville de Grenoble et la communauté d'agglomération du Grésivaudan et un ensemble de partenaires un protocole d'accord pour réduire la durée et l'intensité des pics de pollution sur le bassin d'air grenoblois.

Cette démarche partenariale entre les collectivités et la Préfecture de l'Isère a permis de mettre en œuvre dès décembre 2016, et pour la première fois en France, la circulation différenciée.

L'arrêté interministériel du 7 avril 2016 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant prévoit que le représentant de l'Etat dans le département puisse demander aux Présidents des Autorités Organisatrices de la Mobilité concernés par l'épisode de pollution la mise en œuvre de toute mesure destinée à limiter les émissions du transport, dont notamment des mesures incitatives pour l'usage des transports les moins polluants.

Conformément à l'arrêté, en cas de persistance d'un pic de pollution et activation du niveau Alerte par la Préfecture de l'Isère, le SMTC, comme ses partenaires, met systématiquement en place des mesures tarifaires allant de l'extension de la validation du titre unitaire à l'ensemble de la journée à la gratuité totale sur le réseau de transports en commun en cas de persistance du pic de pollution au-delà de 6 jours.

L'effort financier porté par le SMTC s'établit à 656 000 € de compensation des pertes de recettes commerciales de vente de titres de transport pour les mesures tarifaires appliquées en accompagnement de la circulation différenciée mise en œuvre lors des pics de pollution intervenus entre l'automne 2016 et l'été 2017.

Cette charge étant difficilement supportable par les seules Autorités Organisatrices de la Mobilité, **il est souhaitable que l'Etat participe à cet effort financier en compensant les pertes de recettes voyageurs liées à ces mesures tarifaires d'accompagnement**, considérant qu'il revient aux AOM d'agir également en mettant en place et en finançant des renforts d'offre de transports en commun pour absorber la fréquentation supplémentaire lors des pics de pollution.

9. Favoriser le management de la mobilité, accompagner le changement de comportements

Le SMTC a développé depuis 2012 une agence de mobilité, qui a pour vocation d'inciter au changement de comportement en matière de mobilité, à travers des animations, des évènements auprès de différents publics, des outils de communication et des offres d'essai de services de mobilité. Il s'agit de promouvoir l'ensemble des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, en communiquant sur l'offre de service multimodale et la complémentarité entre les modes. Ce bouquet de services de mobilité est identifié sous la dénomination « Métromobilité », marque déclinée dans les agences commerciales et sur le site internet, les applications d'information multimodale et les réseaux sociaux.

L'Autorité Organisatrice des Mobilités a intensifié son action en 2016 en mettant en place la démarche « M Pro » pour favoriser l'engagement des entreprises dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de mobilité entreprise labellisé, accompagnant ainsi l'obligation inscrite dans la loi de transition énergétique pour les entreprises de plus de 100 salariés à compter de janvier 2018.

En 2017, le SMTC a lancé une opération de marketing individualisé « Plaque ta caisse », cofinancée par l'ADEME, accompagnant les propriétaires de véhicules concernés par les limitations de circulation en cas de pic de pollution (certificat de qualité de l'air 4 ou 5, sans CQA). Il s'agit d'une nouvelle étape pour l'agence de mobilité avec un accompagnement individualisé et de longue durée au changement de comportement.

Afin de poursuivre cette dynamique, les mesures suivantes ont été identifiées pour lever des freins identifiés dans les démarches déjà engagées :

- **Favoriser l'émergence des PMIE, avec un dispositif fiscal incitatif**, voire un portage salarial facilité, pour les entreprises qui mette en commun des moyens notamment humains pour développer un PMIE. En effet, le développement de PMIE est aujourd'hui freiné par manque de référent représentant les entreprises des zones d'activité. Il a été constaté que lorsque ce référent existe la dynamique PDIE s'engage effectivement (exemple du PDIE Grenoble - Presqu'île scientifique).
- **Garantir par la loi la propriété des données** des exploitants de services de mobilités au bénéfice des Autorités Organisatrices de Mobilité, pendant le contrat et à l'issue du contrat, afin de permettre l'accompagnement des publics à partir de leurs usages.

10. Développer le partage des véhicules motorisés & les nouveaux services de mobilité

Le taux de remplissage des véhicules est faible dans la région grenobloise, avec 1,06 personne par voiture en moyenne dans les déplacements domicile-travail. Mais aujourd'hui, la possession d'une voiture n'est plus le « graal », notamment pour les jeunes générations. Les usages partagés

de la voiture se développent, en lien avec l'essor du numérique, de l'économie collaborative et l'ouverture des données qui permettent l'émergence de nouveaux services de mobilité. Un nouveau modèle économique doit voir le jour pour que la voiture partagée devienne une réelle alternative à la possession d'une voiture.

Le SMTC et la Métropole ont lancé en 2017 des expérimentations en matière de nouveaux services à la mobilité, visant à développer l'usage de la voiture partagée : co-voiturage intégré à une ligne de transport à la demande « Tag&Car », auto-stop organisé, bus-taxi, transport à la demande zonal. Ces expérimentations ont vocation à développer sur le ressort territorial du SMTC - et notamment ses zones peu denses- des usages partagés de la voiture, en complément des transports en commun, afin d'offrir plus de services de mobilité alternatifs à la voiture individuelle et ainsi diminuer le trafic routier.

Dans cette phase de démarrage des services visant à l'usage partagé de la voiture, la mise œuvre des expérimentations sur le territoire de la Métropole met en évidence les conditions de réussite pour le covoiturage de courte distance. A cet effet des dispositions règlementaires et incitatives permettraient notamment de développer des centrales de covoiturage :

- **Favoriser l'émergence de moteurs de recherche** permettant de consulter l'offre de différents opérateurs de mise en relation (standardisation de la passerelle et obligation d'interface) et l'émergence d'un intermédiaire financier entre les passagers et les opérateurs pour éviter des inscriptions aux multiples applications et gérer les échanges monétaires
- **Créer une prime au covoiturage** pour les salariés, obligatoire pour l'employeur et défiscalisée, au même titre que la prime transport
- Développer une base de données centralisant les preuves de covoiturage produites par les opérateurs de mise en relation
- Faire évoluer le régime fiscal pour ne pas dissuader les pratiques alternatives à la voiture, même occasionnelles (en particulier pour que les personnes qui sont aux frais réels n'hésitent plus à covoiturer)
- **Donner aux Autorités Organisatrices de Mobilités et aux collectivités territoriales la capacité de régulation des services et initiatives privées de mobilité** (redevance d'occupation du domaine public, autorisation d'occupation du domaine public ou permis de stationnement pour les vélos ou voitures en « free floating », redevance des gares routières, part de contribution par redevance sur l'échange monétaire territorialisé, avis favorable nécessaire des AOM sur les zones, lignes desservies ou tarifs pratiqués par les services privés de transports de personnes et de marchandises) afin de leur permettre de faire des initiatives privées des compléments utiles et non des concurrents de l'offre publique
- **Conditionner l'expérimentation et le déploiement de véhicules autonomes** à études préalables et agrément par l'Autorité Organisatrice de Mobilités.

11. Permettre l'aménagement multimodal des grandes voiries d'accès au territoire de la métropole grenobloise, et en particulier des autoroutes

La mise en place de voies réservées pour les transports collectifs ou le covoiturage apparaît comme un puissant outil d'incitation à des pratiques de déplacements limitant l'autosolisme. Il ressort des expériences à l'étranger que dans les secteurs congestionnés, le gain de temps offert par une voie réservée est un facteur important de succès.

Voies dédiées aux transports collectifs

Depuis 10 ans, une expérimentation est en cours sur l'A48 à l'entrée de Grenoble avec la mise en place d'une voie spécialisée partagée (VSP). Il s'agit d'un usage dérogatoire de la bande d'arrêt d'urgence, permettant de l'ouvrir à certaines catégories d'utilisateurs (les transports collectifs habilités) en cas de congestion. Par définition, cet outil « VSP » ne peut être mis en place que sur autoroute ou voie rapide, car elle nécessite la présence d'une bande d'arrêt d'urgence. L'expérimentation sur l'A48 est un succès, avec une augmentation de l'usage des bus empruntant cet itinéraire, grâce au gain de temps mais surtout à la fiabilisation du temps de trajets pour les usagers. **La pérennisation de la VSP sur A48 en faveur des transports collectifs, pour la sortir du mode « expérimental », et sa généralisation sur les autres entrées autoroutières de la métropole (A41 dans la vallée du Grésivaudan, A480 au sud de l'échangeur du Rondeau) sont des objectifs prioritaires pour le SMTC.**

Par ailleurs, le SMTC souhaite développer des aménagements innovants de priorités pour les transports collectifs, sur d'autres types d'infrastructures routières ne disposant pas de bande d'arrêt d'urgence. Sur la RN85 au sud de Grenoble, entre Champagnier et Vizille, au regard de l'importance des flux quotidiens et des contraintes spatiales, il est proposé d'étudier un projet de voie bus « réversible » (sens de circulation inversé en fonction des heures de pointe). Le SMTC souhaite que la DREAL intègre ce projet au sein de la réflexion globale actuellement en cours sur la modernisation de la RN85 entre Grenoble et Gap.

Voies dédiées au covoiturage

L'Établissement public du SCOT a impulsé une démarche de coordination des réflexions à l'échelle de la grande région grenobloise, aboutissant à une charte partenariale traduisant la volonté des signataires à s'engager dans la mise en cohérence de leurs visions et de leurs actions concernant le covoiturage, les parkings-relais et l'auto stop organisé. Celle-ci a été validée par délibération du SMTC fin 2016. Cette charte indique le souhait partagé par l'ensemble des collectivités partenaires, que soient expérimentées et créées des voies réservées au covoiturage, qui peuvent être activées sur certains créneaux horaires, avec des tarifs autoroutiers préférentiels...

Dans le cadre du projet A480, à la demande des collectivités, et notamment du SMTC, Area a annoncé le lancement d'une étude pour une voie réservée au covoiturage sur la section A48 Voreppe/Saint-Égrève d'ici fin 2017, avec une demande d'expérimentation auprès du Ministère, début 2018 en fonction des résultats de cette étude. **Le SMTC soutient fortement cette demande d'expérimentation.**

Plus largement, le SMTC souhaite que l'Etat permette une évolution de la réglementation pour favoriser le co-voiturage :

- Faciliter la réalisation de voies réservées pour les pratiques vertueuses (covoiturage...)

- **Permettre et systématiser une modulation des tarifs de péage autoroutier et de parking en ouvrage** selon le nombre d'occupant des véhicules.
- **Autoriser le dépose-minute sur bretelle d'autoroute** et sur BAU au droit des échangeurs, et créer une autorisation et signalétique spécifique pour **permettre la dépose de covoiturage sur certains arrêts** de transports en commun (notamment en zone peu dense)

Intégration urbaine des voies rapides

Après le réaménagement de l'échangeur du Rondeau et de la section centrale de l'autoroute A480, qui fait l'objet d'un protocole partenarial, le SMTC souhaite engager avec l'État une étude d'aménagement visant à faire transformer la rocade sud en une artère urbaine à 70 km/h avec chaussées séparées et carrefours dénivelés, permettant à la fois de garantir un niveau de service satisfaisant, de ne pas augmenter les volumes de trafic pour protéger les populations exposées aux nuisances, d'améliorer l'intégration urbaine de l'infrastructure et d'atténuer les effets de coupure. La régulation d'accès mise en place par les services de l'État en mars 2017 est un outil intéressant pour retarder l'apparition des congestions, mais ne suffira pas au regard des enjeux exposés précédemment.

Le SMTC demande l'élaboration d'un référentiel technique adapté aux autoroutes et voies rapides urbaines. Le référentiel VSA90 n'est pas adapté à tous les contextes urbains et ne prévoit pas suffisamment les enjeux multimodaux. Une nouvelle loi d'orientation sur les mobilités doit prendre en compte les enjeux d'adaptation des voies rapides urbaines qui relèvent du domaine de l'Etat, notamment pour anticiper les mobilités innovantes (aménagements multimodaux, aménagements dédiés aux véhicules à forte occupation, et véhicules autonomes), et restaure une urbanité à ces infrastructures majeures.

12. Mieux prendre en compte tous les enjeux de mobilité dans les plans de protection des risques technologiques

Le ressort territorial du SMTC est exposé à de nombreux risques naturels et technologiques. Les collectivités sont confrontées à une situation paradoxale, avec :

- des contraintes fortes sur le développement des transports collectifs au regard des risques industriels ;
- une croissance de la demande de mobilité liée au développement urbain, qui nécessite un renforcement des capacités de transports ;
- la pertinence d'une réponse en transports collectifs plutôt qu'en voiture individuelle, au regard des enjeux environnementaux et de santé publique ;
- si aucune réponse n'est apportée en transports collectifs, ce sont de nouveaux automobilistes qui prendront la route et viendront aggraver la congestion, générant de fait un sur-risque, y compris en terme de sécurité civile, puisque qu'ils se trouveraient coincés dans la congestion au moment où surviendrait un incident.

Face à cette situation paradoxale, le SMTC souhaite que l'État approfondisse **l'analyse des risques en tenant compte de tous les modes de déplacements et de tous les enjeux de mobilité**, afin que des solutions pragmatiques permettant le renforcement de l'offre de transports en commun et services

de mobilité puissent être trouvées localement dans les zones soumises à des risques importants. C'est le cas, en particulier, dans le territoire « Grand Sud » de la Métropole, dans les zones couvertes par les PPRT de Jarrie et de Pont-de-Claix.

13. Donner les outils législatifs pour une meilleure intégration de la politique de stationnement

Le SMTC établit le PDU, qui fixe le cadre de la politique du stationnement, et exploite les parcs-relais en lien avec le réseau TC.

La stratégie de la politique de stationnement proposée dans le cadre du PDU cherche à :

- Organiser le stationnement pour renforcer l'attractivité des centralités, favoriser le report modal, accompagner l'évolution des espaces publics et prendre en compte le niveau d'équipement et les usages actuels et futurs de l'automobile
- Améliorer la lisibilité de l'organisation du stationnement public avec trois niveaux d'offre
- Optimiser l'usage des capacités de stationnement publiques disponibles dans les secteurs où la demande est forte, au travers des réglementations et mesures ambitieuses
- Prendre en compte les besoins des résidents qui habitent des logements non dotés d'un garage ou d'un parking privatif dans l'organisation et la réglementation du stationnement public
- Réaliser des places de stationnement privatives définies en fonction du niveau d'équipement automobile des ménages, de ses perspectives de réduction et des obligations réglementaires pour les constructions futures de logements
- Réaliser des places de stationnement privatives incitant au report modal dans les espaces les mieux desservis par les transports collectifs et le réseau chrono-vélo pour les constructions futures de bureaux et d'activités tertiaires
- Réaliser des aires de stationnement qui facilitent le développement des petits et moyens commerces dans les centralités urbaines et tissus urbains mixtes pour les constructions futures de commerces
- Organiser l'offre de stationnement publique dans les secteurs de projet urbain et leurs abords immédiats
- Accompagner les projets d'espaces publics et les projets d'aménagements cyclables ou TC
- Favoriser la mutualisation de l'usage des capacités de stationnement existantes ou futures
- Faciliter la réduction du niveau d'équipement automobile et de l'usage de la voiture par des mesures d'accompagnement des ménages et des entreprises

Face à cette organisation et à ces objectifs, **le SMTC souhaite que l'État fasse évoluer la réglementation du stationnement à l'issue de la dépenalisation qui entre en œuvre au 1^{er} janvier 2018 :**

- En permettant la création d'une **tarification sociale du stationnement, en complément de la tarification environnementale déjà permise**
- En ouvrant la possibilité aux autorités locales de créer une redevance sur les surfaces dédiées au stationnement, notamment à proximité des TCSP ;
- En revoyant à la hausse la norme du Code de la Construction et de l'Habitation (CCH) pour le stationnement des vélos au domicile, qui correspond à un taux de possession vélo en deçà de la réalité et en laissant plus de marge dans le cadre des PLUI pour inscrire des obligations de réalisation conforme à la part modale actuelle et projetée pour les modes doux.

14. Renforcer la sécurité des déplacements et faire évoluer les méthodes d'observation et d'évaluation

Il a été mis en place localement il y a 10 ans un « Observatoire de la sécurité des déplacements », en partenariat avec les services de l'État et le Conseil Départemental de l'Isère. Cet observatoire a été reconnu au niveau national par le CEREMA comme une démarche exemplaire. Cette politique menée, en termes de sécurité des déplacements, contribue à lever un des verrous les plus souvent cités par les habitants comme frein au changement modal vers les modes actifs. En 10 ans (période 2006 – 2015), sur le territoire de la Métropole, 2698 accidents ont été recensés, avec 3529 victimes, dont 164 morts. Le nombre d'accidents par habitant est plus faible que dans les métropoles de même taille (unités urbaines de plus de 360 000 habitants). Entre 2006 et 2015, le nombre total de victime a baissé de 61 %, mais cette baisse globale ne doit pas masquer une stagnation de la gravité des accidents pour les piétons et les cyclistes sur la même période. 85% de ces accidents sont liés à des conflits impliquant la voiture, qui reste le mode de déplacement enregistrant le plus de victimes.

La constante amélioration de cet observatoire est un enjeu fort pour l'ensemble des acteurs et en particulier pour l'Etat qui est particulièrement vigilant sur la sécurité des déplacements. Pour cela, **le SMTC souhaite la généralisation sur le territoire national d'observatoires dont la gouvernance serait partagé entre l'Etat local et l'AOM concernée et la transformation des CLSTC en CLSM** afin d'y traiter concomitamment tous les modes de déplacements.

Par ailleurs, il est souhaité :

- un accès facilité aux données de trafic sur les domaines routiers nationaux et concédés (normalisation, données ouvertes...)
- un accès facilité aux données du SIV (système d'immatriculation des véhicules) pour les collectivités
- un accès facilité et en temps réel aux procès-verbaux d'accidents (anonymes) en zones police et gendarmerie ;
- la mise en place localement (comme c'est expérimenté actuellement par l'État dans le Rhône), d'un registre des victimes d'accident de la circulation, pour améliorer les diagnostics et mieux identifier les facteurs de risque.
- un encadrement permettant de faciliter la diffusion des données issues des véhicules connectés (accès global au big data des véhicules connectés : OD, temps de parcours, vitesses, alertes ... afin de pouvoir analyser en temps réel et en temps différé des données anonymisées et répondre aux besoins spécifiques des collectivités)
- une adaptation des méthodes d'évaluation des projets, et notamment le calcul du taux de rentabilité interne (TRI), peu adapté pour les projets type maillage du réseau TC...
- un maintien des financements et de l'appui méthodologique de l'État sur les enquêtes : enquête ménages déplacements, enquêtes cordons routières, outils modélisation et adaptation des méthodes d'enquête pour intégrer plus finement les modes « émergents » tels que le covoiturage

Enfin, pour faire face à la baisse de passage du permis de conduire, comme à l'évolution des règles, il est souhaité le lancement d'une réflexion nationale sur les lieux, les modalités et les opérateurs permettant de développer un « apprentissage tout au long de la vie », du plus jeune âge au plus sage, des règles du code de la rue et des accompagnements à l'apprentissage ou la réassurance de la conduite de véhicules motorisés, non motorisés et de la marche.

toulouse
métropole



ASSISES NATIONALES DE
LA MOBILITÉ

Contribution de la Grande Agglomération Toulousaine

L'Autorité Organisatrice des Mobilités

7, esplanade Compans-Caffarelli • BP 11120 • 31011 Toulouse CEDEX 6 •

Tél : 05 67 77 80 80 • Fax : 05 67 77 80 01

Mail : dgs@tisseo.fr

13 Décembre 2017

Les Assises Nationales de la Mobilité lancées le 19 septembre 2017 sous l'égide du Premier Ministre, Monsieur Édouard Philippe, constituent une large consultation à destination de tous les acteurs du territoire avec une attention particulière portée aux transports de la vie quotidienne. Cette démarche doit aboutir à un projet de Loi d'Orientation des Mobilités Intérieures avec une programmation associée au premier semestre 2018.

Toulouse Métropole et Tisséo Collectivités sont particulièrement attachés à formuler des propositions sur les thèmes des six ateliers proposés par l'État pour des mobilités durables, solidaires et innovantes.

Au cœur des enjeux des Assises, le Projet Mobilités 2020.2025.2030 (valant révision du PDU) et la 3^{ème} ligne de métro sont des atouts majeurs pour l'avenir des habitants et l'attractivité économique globale de nos territoires.

L'ambition affichée autour des questions de mobilité à Toulouse constitue un véritable défi pour répondre à une situation exceptionnelle, corollaire de l'attractivité démographique et de la vitalité de nos territoires.

Nos initiatives ont été multiples, à la mesure du caractère transversal et en pleine mutation des questions de mobilité, mais également dans le souci des adaptations nécessaires au contexte financier de la sphère publique. Citons entre autres : une prospective financière intégrée, une stratégie d'innovation placée au cœur de la démarche, une réflexion prospective multimodale à l'échelle de l'aire urbaine (en lien avec le pacte État-Métropole), une large consultation des acteurs locaux (institutionnels, économiques et grand public).

La contribution de la grande agglomération toulousaine aux Assises Nationales de la Mobilité s'inscrit dans une approche responsable et ambitieuse, à la mesure de territoires qui portent des projets d'envergure nationale. Elle a pour objectif de poser le cadre des principaux enjeux de mobilité tout à fait exceptionnels pour l'avenir et matérialise particulièrement la perspective d'un partenariat renouvelé et innovant avec l'Etat.



Jean-Luc MOUDENC
Président de Toulouse Métropole
Maire de Toulouse



Jean-Michel LATTES
Président de Tisséo Collectivités
Vice-Président Transports et Déplacements de
Toulouse Métropole

SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS

UNE SITUATION EXCEPTIONNELLE, UNE ATTRACTIVITÉ A PRÉSERVER

- + 15 000 habitants par an
- + 7000 emplois par an
- En 2025, 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires, soit l'équivalent de l'usage actuel du réseau de transport en commun ou du périphérique
- Toulouse, un des berceaux de l'industrie aéronautique européenne
- Un pôle mondial de compétitivité (Airbus Group, ATR, Daher-Socata)
- Près de 70 000 emplois salariés privés non desservis par des transports en commun structurants

UNE STRATÉGIE MOBILITÉS AMBITIEUSE POUR TOUS LES TERRITOIRES

- Les politiques de mobilité : une nécessaire gouvernance intercommunale élargie
- Un périmètre très large de près de 1 200 km² et de plus d'1 million d'habitants
- Un Projet Mobilités ambitieux : trois axes de développement majeurs
- Plus de deux ans de concertation en continu avec une Conférence des Exécutifs réunissant les acteurs institutionnels du territoire pour débattre des sujets majeurs
- De 3 à 6 habitants sur 10 desservis par le réseau de transport en commun structurant à l'horizon 2030
- De 3 à 7 emplois sur 10 desservis par le réseau de transport en commun structurant à l'horizon 2030
- 5 nouvelles connexions au réseau ferroviaire
- Une liaison spécifique « navette express » desservant l'aéroport

DES LEVIERS ENGAGÉS POUR CONFORTER LA STRATÉGIE MOBILITÉS

- Une prospective financière partagée et construite autour du Projet Mobilités
- Un Appel à Manifestation d'Intérêt Innovation : 105 contributeurs, 270 projets présentés
- Des objectifs pour Toulouse : vers une filière mobilité terrestre, vers un MaaS (Mobility as a Service)
- Un Pacte Etat Métropole qui a pour objectif d'établir des partenariats durables de réciprocité entre territoires
- Un projet en faveur de l'environnement : diminution de la circulation automobile, limitation des GES et de la consommation d'énergie, amélioration de la qualité de l'air
- Une anticipation d'un scénario +2°C sur le territoire

DES PROPOSITIONS DANS LE CADRE DES ASSISES DE LA MOBILITÉ

Proposition 1/ Soutenir le financement des grands projets d'infrastructures métropolitaines et garantir le développement soutenable des territoires

- Soutenir et accompagner le financement de la 3^{ème} ligne de métro de la métropole toulousaine
- Rechercher des leviers financiers spécifiques pour des projets d'infrastructures identifiés et de grande ampleur (3^{ème} ligne de métro = 2.3 Mds €)
- Préserver voire dynamiser la ressource du Versement Transport
- Soutenir la capacité d'investissement des Métropoles en direction de grands projets identifiés
- Intégrer la métropole toulousaine à un des 9 corridors européens RTE-T
- Organiser et mieux coordonner les compétences en termes de sécurité et sûreté

Proposition 2/ Favoriser et mieux organiser les mobilités urbaines durables

- Mettre en œuvre le principe de cohérence urbanisme-mobilités par des pactes urbains renforcés
- Proposer une coordination renforcée des Autorités Organisatrices des Mobilités à l'échelle des métropoles et notamment coproduire la mise au point des SRADDET
- Renforcer la pratique cyclable et la place du vélo dans les systèmes de mobilité
- Accompagner la transition énergétique

Proposition 3/ Faciliter l'innovation et les partenariats

- Vers un MaaS (Mobility as a Service) « métropolitain »
- Assouplir la réglementation en « zones innovation » notamment concernant les véhicules autonomes
- Soutenir et multiplier les démarches de management de la mobilité
- Faciliter les montages domaniaux public-privé complexes
- Simplifier les procédures relatives à la réalisation de grands projets d'infrastructures

UNE SITUATION EXCEPTIONNELLE, UNE ATTRACTIVITÉ À PRÉSERVER



La grande agglomération toulousaine au carrefour du Sud-Ouest européen

Les Assises Nationales de la Mobilité lancées à Paris le 19 septembre dernier par le Premier Ministre représentent une formidable occasion pour les territoires d'exprimer leurs priorités en matière de mobilité du quotidien pour les prochaines années.

La grande agglomération toulousaine s'inscrit parfaitement dans cette nouvelle ère de la mobilité.

Au cœur d'une « Euro-Région », la métropole toulousaine est caractérisée par une croissance démographique des plus dynamiques d'Europe, en réseau avec les agglomérations de Montpellier et Bordeaux en France, Bilbao, Saragosse et Barcelone en Espagne.

L'aire urbaine toulousaine, la quatrième de France, constitue aujourd'hui un vaste ensemble de plus de 450 communes, dont la population dépasse 1,3 million d'habitants.

Cette aire urbaine toulousaine entretient par ailleurs des relations quotidiennes avec des agglomérations de taille moyenne proches (Montauban, Albi, Carcassonne, Auch...), formant ainsi un système directement à l'origine de nombreux déplacements, notamment domicile-travail.

Au sein de cette aire urbaine, le ressort territorial de l'Autorité Organisatrice des Mobilités, « Tisséo Collectivités », regroupement de 115 communes, accueille en 2016 plus d'1 million d'habitants et connaît une forte croissance démographique et urbaine qui la place parmi les plus dynamiques de France.

Cette croissance a des conséquences sur la mobilité quotidienne et impose d'anticiper l'avenir. Ainsi, à l'horizon 2025, on estime que le nombre de déplacements quotidiens tous modes confondus sera de 4,5 millions (3,8 millions actuellement).

+ 15 000 habitants par an

+ 7000 emplois par an

En 2025, 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires, soit l'équivalent de l'usage actuel du réseau de transport en commun ou du périphérique

Sur le plan économique, la grande agglomération toulousaine totalise plus de 500 000 emplois. Elle constitue l'un des berceaux de l'industrie aéronautique européenne, abrite aujourd'hui les sièges mondiaux de trois avionneurs (Airbus Group, ATR, Daher-Socata), des établissements majeurs nombreux (Latécoère, Safran...) et des pôles publics de 1^{er} rang.

Cette situation exceptionnelle s'accompagne de réseaux routiers qui sont aujourd'hui saturés et d'un système de transports en commun qui attire insuffisamment les populations en déplacement domicile-travail.

Aujourd'hui, ce sont près de 70 000 emplois salariés privés qui restent non desservis par les modes lourds de transport en commun, notamment dans une diagonale nord-ouest sud-est qui intègre les principaux sites du pôle mondial de compétitivité Aerospace Valley.

Toulouse, un des berceaux de l'industrie aéronautique européenne

Un pôle mondial de compétitivité (Airbus Group, ATR, Daher-Socata)

Près de 70 000 emplois salariés privés non desservis par des transports en commun structurants

Conscients des risques qui pèsent sur l'attractivité et la performance économique du territoire, les acteurs publics et économiques se sont résolument engagés dans un projet ambitieux apte à répondre aux défis des mobilités quotidiennes d'aujourd'hui et de demain.

UNE STRATÉGIE MOBILITÉS AMBITIEUSE POUR TOUS LES TERRITOIRES

Toulouse : une gouvernance adaptée aux enjeux de mobilités

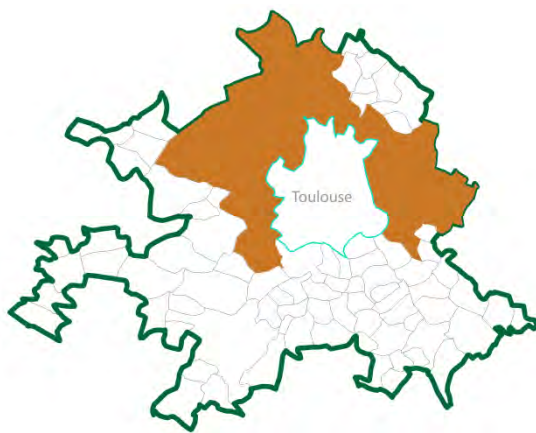
Créé en 1972, le syndicat mixte des transports en commun « Tisséo Collectivités » constitue l'autorité organisatrice des mobilités pour un large territoire de 115 communes.

Le périmètre du syndicat mixte intègre 4 intercommunalités : Toulouse Métropole, le Sicoval, le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine (SITPRT) et le Muretain Agglo.

Les politiques de mobilité : une nécessaire gouvernance intercommunale élargie

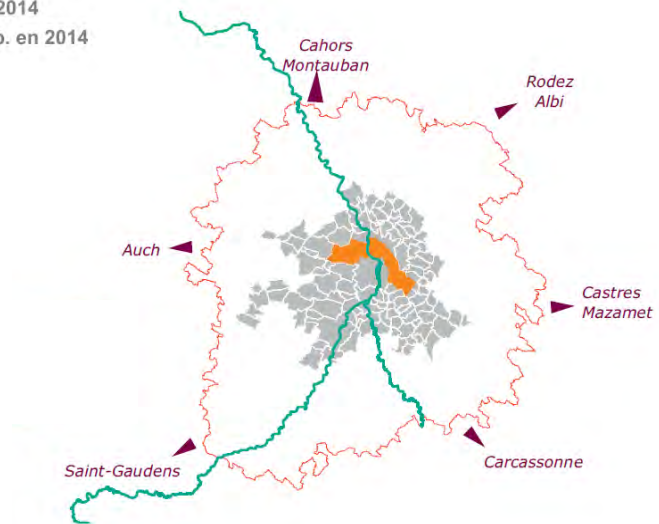
Un périmètre très large de près de 1 200 km² et de plus d'1 million d'habitants

Périmètre PDU et périmètre de compétence



Ville centre Toulouse - 118 km² - 474 246 hab. en 2014
Echelle PDU 115 communes - 1 191 km² - 1 016 591 hab. en 2014
1 Métropole + 3 intercos - 1 AOM

Le corridor de la 3^{ème} ligne de métro dans le périmètre des transports et de l'aire urbaine



Le syndicat mixte constitue de fait l'outil de gouvernance adapté pour une coopération intercommunale sur les questions de mobilité.

Toulouse, une situation particulière en France, un périmètre d'action qui s'étend au-delà de la métropole, à l'instar de Lyon et de Marseille.

Un Projet Mobilités 2020.2025.2030 ambitieux, au cœur des enjeux territoriaux

Le diagnostic a mis en évidence quatre enjeux majeurs:

- **des enjeux d'accessibilité** pour répondre à la demande de déplacement liée à la croissance démographique et économique ;
- **des enjeux d'attractivité** pour renforcer l'accès et maintenir l'attractivité des zones d'emploi ;
- **des enjeux urbains** pour organiser les conditions de la mobilité durable dans la perspective d'une croissance démographique soutenue ;
- **des enjeux d'innovation** pour anticiper la mobilité de demain afin que les usagers ne vivent plus leurs déplacements comme une contrainte mais comme une opportunité.

Trois grands axes identifiés pour agir :

- **mettre en œuvre une politique de transports en commun plus capacitaires, intensifier le report modal et promouvoir les modes actifs ;**
- **mieux coordonner urbanisme et mobilités** dans un contexte territorial marqué par l'étalement urbain ;
- **optimiser le réseau routier existant**, programmer les maillons et aménagements nécessaires à l'horizon 2030 tout en se mobilisant sur les plans de circulation et le stationnement.

Un projet résolument partenarial en direction de tous les acteurs

- **Le volet institutionnel** a vu la mise en place d'instances dédiées, notamment une « Conférence des Exécutifs » réunissant les 4 intercommunalités membres, le Conseil Départemental de la Haute-Garonne et le Conseil Régional Occitanie. Cette Conférence des Exécutifs a permis un consensus sur les enjeux et ambitions du Projet Mobilités 2020.2025.2030 et un partenariat financier concret ;
- **Le volet économique** a été essentiel via la mise en place du Comité d'Orientation des Transports Métropolitain (COTM) regroupant les principaux contributeurs du Versement Transport, mais aussi de réunions régulières avec les clubs d'entreprises, les acteurs économiques ...
- **Enfin, en direction du « Grand public »**, en allant au-delà des procédures de concertation classiques par un accompagnement des citoyens via des ateliers participatifs, des débats mobiles, un grand débat public autour de la 3^{ème} ligne et des consultations d'usagers ciblées (focus group ...).



Un Projet Mobilités conçu de manière très collective à partir des enjeux de performance économique du territoire mais aussi des questions de maillage et d'organisation des réseaux.

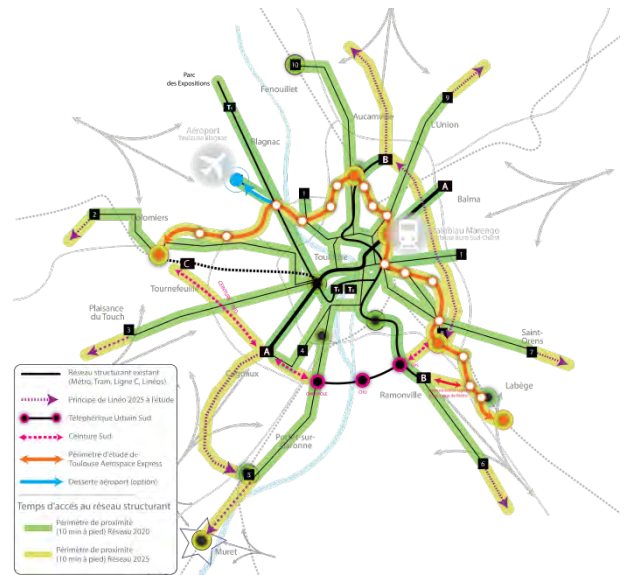
Des bénéfices pour les habitants...

En 2016, le réseau structurant de transports en commun dessert (à moins de 10mn des stations et des arrêts) environ 300 000 habitants, soit 31% de la grande agglomération toulousaine.

Pour 2025, le réseau structurant de transports en commun déployé (dont la 3ème ligne de métro) permettra de desservir directement 507 000 habitants, soit plus de la moitié des habitants de la grande agglomération toulousaine (52%).

A l'horizon 2030, plus de 560 000 habitants seraient desservis, soit 6 habitants sur 10.

De 3 à 6 habitants sur 10 desservis par le réseau de transport en commun structurant à l'horizon 2030



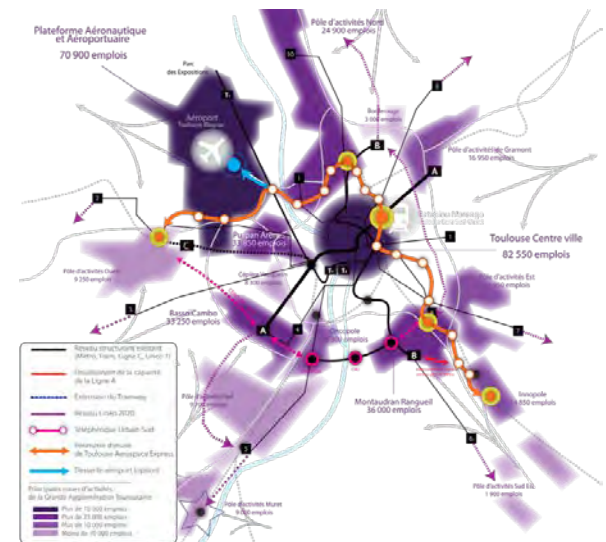
Des bénéfices pour les emplois...

En 2016, environ 183 000 emplois sont desservis par le réseau structurant, soit 35 % de l'ensemble de la grande agglomération toulousaine.

Pour 2025, le réseau structurant permettra de desservir environ 342 000 emplois, soit 65 % de l'ensemble de la grande agglomération toulousaine.

A l'horizon 2030, plus de 370 000 emplois seraient desservis, soit 7 emplois sur 10.

De 3 à 7 emplois sur 10 desservis par le réseau de transport en commun structurant à l'horizon 2030



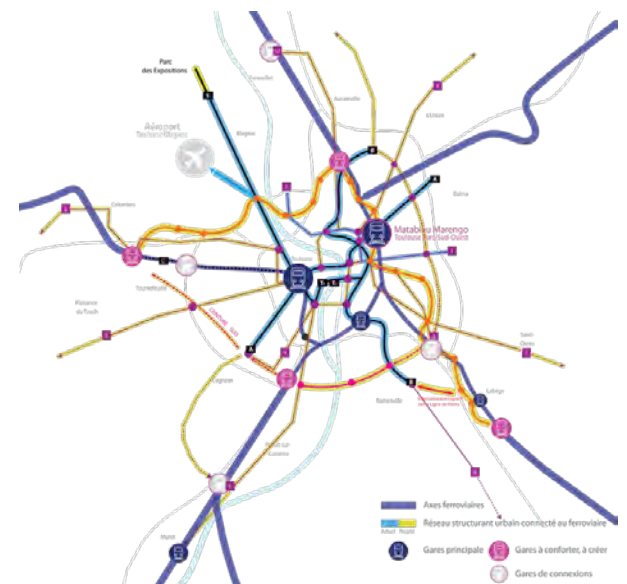
Une intermodalité renforcée pour tous les territoires

Le déploiement du Projet Mobilités permet des complémentarités entre l'aéroport, le réseau ferroviaire, le réseau interurbain et le réseau urbain...

5 nouvelles connexions au réseau ferroviaire

Une liaison spécifique « navette express » desservant l'aéroport

4 nouvelles connexions avec le réseau métro et tram actuel



DES LEVIERS ENGAGÉS POUR CONFORTER LA STRATÉGIE MOBILITÉS

Une prospective financière intégrée : une exigence partagée

L'ambition du Projet Mobilités 2020.2025.2030 et la nouvelle donne financière sur le secteur public ont conduit Tisséo Collectivités à mettre en place un exercice de prospective à horizon 2030 en collaboration avec ses intercommunalités membres. Cet exercice de prospective constitue un guide pour l'action. Il a été engagé dès 2015.

Cette prospective financière partagée, construite autour du Projet Mobilités a notamment débouché sur une mise à plat des contributions des partenaires, un engagement concret du Conseil départemental de la Haute-Garonne et du Conseil régional Occitanie, et un travail d'optimisation de la trajectoire de fonctionnement.

Le scénario prospectif 2030 a donné lieu à une délibération au Comité Syndical de Tisséo Collectivités le 4 octobre 2017 et à une présentation en Conférence des Exécutifs le 7 novembre 2017.

L'innovation au cœur de la démarche

Dans la continuité du Projet Mobilités et des innovations récentes (4G dans le métro), Tisséo Collectivités a lancé en mars 2017 un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) autour du thème de l'innovation et de l'expérience voyageurs. Une première communauté d'acteurs a ainsi été identifiée : 105 contributeurs ont répondu et 272 projets ont été présentés.

Grâce à ces innovateurs, Tisséo Collectivités sera en mesure de déployer 5 grands leviers d'actions :

- répondre à de futurs appels à projets régionaux, nationaux et européens ;
- lancer des appels à projets spécifiques dans des domaines tels que le covoiturage, les pôles d'échanges innovants, les applications multimodales...
- enrichir d'un volet innovation les futurs cahiers des charges de consultations à venir ;
- expérimenter « in situ » des solutions de mobilité innovantes, comme par exemple l'expérimentation de déploiement d'une solution d'achat et de validation de titres sur smartphone.
- organiser des événements de valorisation.



Un Appel à Manifestation d'Intérêt Innovation : 105 contributeurs, 270 projets présentés

Le développement de partenariats avec les acteurs privés au service du Projet Mobilités (exemple la 4G dans le métro)

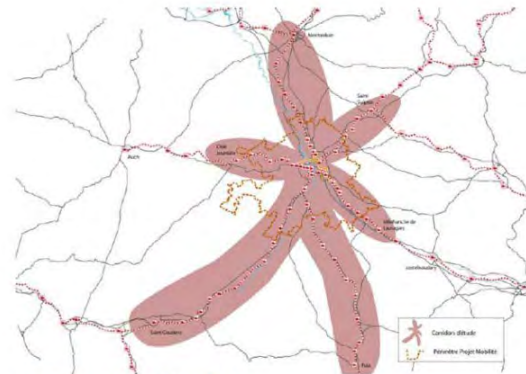
Des objectifs pour Toulouse : vers une filière mobilité terrestre, vers un MaaS

L'ensemble de ces actions initie les premiers jalons vers une filière mobilité terrestre à Toulouse voire, in fine, vers l'organisation d'un MaaS (Mobility as a Service) métropolitain.

Vers une alliance territoriale pour préserver l'attractivité de tous

Le Pacte Métropolitain d'Innovation, signé début 2017 entre l'Etat et Toulouse Métropole, intègre une réflexion prospective sur les apports du Projet Mobilités (notamment la 3^{ème} ligne de métro) sur l'aire urbaine toulousaine, plus particulièrement au niveau de 6 corridors ferroviaires.

Cette démarche initiée par Tisséo Collectivités et Toulouse Métropole vise à sensibiliser les différents territoires aux enjeux de développement urbain (logements, activités, services) et de mobilités (autour des corridors et plus particulièrement au droit des gares ferroviaires), et à proposer des solutions concrètes dans le cadre des coopérations entre les autorités organisatrices.



Les 6 corridors identifiés

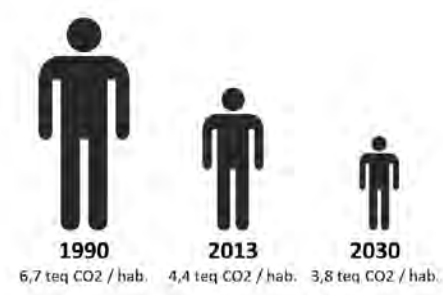
Le démarrage d'un travail prospectif avec le niveau régional sur les questions de mobilités périurbaines et rurales conditionne l'attractivité durable et l'amélioration, voire l'anticipation des dysfonctionnements en termes de flux entre territoires.

Un projet en faveur de l'environnement, première étape d'un horizon 2050 anticipé

Le Projet Mobilités est de nature à modifier les comportements des usagers dans la durée. Cet objectif de mobilité durable s'appuie sur un plus grand report modal vers les transports en commun et les modes actifs.

Plusieurs projets d'envergure contribueront à la réduction de l'empreinte carbone et à la diminution des Gaz à Effet de Serre (3^{ème} ligne de métro, réseau Linéo, Connexion Ligne B, Téléphérique Urbain...).

D'autres dispositifs ambitieux tels que l'aménagement d'un réseau express vélo, l'apaisement des centres-villes, le développement urbain au plus près des axes de transports en commun, l'augmentation de la capacité de stationnement des parcs-relais, le renouvellement de la flotte bus à très faible émission de polluants, structurent les programmes d'action du Projet.



Une diminution de la circulation automobile

Une limitation des émissions de GES et de la consommation d'énergie

Une amélioration de la qualité de l'air

Une anticipation d'un scénario +2°C

En lien avec la COP 21, Tisséo Collectivités s'est engagé dans une réflexion prospective au-delà de 2030 (horizon 2050) incluant un scénario normatif +2°C sur le territoire. Cette réflexion sera notamment utile dans la gestion patrimoniale des différentes infrastructures de transport existantes et dans les études de faisabilité des infrastructures projetées.

DES PROPOSITIONS DANS LE CADRE DES ASSISES DE LA MOBILITÉ

Tisséo Collectivités et Toulouse Métropole souhaitent soumettre des propositions dans le cadre des Assises Nationales de la Mobilité, en vue de la préparation de la future Loi d'Orientation des Mobilités et du travail du Conseil d'Orientations des Infrastructures.

Par ailleurs en référence aux travaux/propositions de France Stratégie : « *La politique traditionnelle d'aménagement du territoire a longtemps visé à redynamiser par l'investissement les territoires en déclin. Or, les évolutions économiques récentes amènent à repenser cette orientation. Dans une perspective de recherche d'efficacité de l'investissement public, l'existence d'effets positifs de la densité sur la création de richesse inciterait en effet à investir davantage de ressources publiques dans les grandes métropoles ou à leur pourtour, pour développer les infrastructures, la recherche et l'innovation, tout en luttant contre les effets de congestion. A ce titre, investir dans la décongestion des métropoles présente le double avantage d'en améliorer la productivité et d'en favoriser l'accès.* »

Proposition 1/ Soutenir le financement des grands projets d'infrastructures métropolitaines et garantir le développement soutenable des territoires

Dans le contexte exceptionnel de la grande agglomération toulousaine, un plan d'urgence pour les mobilités relève d'un enjeu national, voire européen. Les propositions qui concernent cette partie peuvent aussi être élargies à des situations métropolitaines analogues et s'inspirent également de dispositions existantes ou permises par ailleurs.

1.1 - SOUTENIR ET ACCOMPAGNER le financement de la 3^{ème} ligne de métro de la métropole toulousaine

La 3^{ème} ligne de métro* Toulouse Aerospace Express va bien au-delà d'une simple infrastructure de transport : connexion avec le réseau ferroviaire, desserte des secteurs d'emplois, capacité à recentrer l'urbanisation, rôle d'entraînement pour les porteurs de projets innovants sur les questions de mobilité ...

* Pour mémoire, l'Etat a apporté son soutien aux deux premières lignes de métro de l'agglomération toulousaine (Ligne A : 106,2 millions d'€ sur 938 millions d'€, Ligne B : 135,5 millions d'€ sur 1 226 millions d'€), soit un niveau global de participation de 11% pour ces projets.

Tisséo Collectivités souhaite que l'État soutienne financièrement la 3^{ème} ligne de métro Toulouse Aerospace Express en inscrivant cette opération dans le volet programmation de la future Loi d'Orientation des Mobilités.

1.2 - RECHERCHER DES LEVIERS FINANCIERS SPÉCIFIQUES pour des projets d'infrastructures identifiés et de grande ampleur (3^{ème} ligne de métro = 2.3 Mds d'€)

Tisséo Collectivités soutient la proposition visant à faciliter le déploiement pour les Métropoles de montages similaires à celui du Grand Paris Express, et notamment la possibilité de bénéficier de ressources spécifiques pour financer les grands projets d'infrastructures de transports en commun, comme la taxe sur les bureaux, celle sur les plus-values immobilières, les produits de redevance ou taxes éventuellement créées ou affectées par la loi.

Toulouse Métropole et Tisséo Collectivités souhaitent la mise en place de leviers financiers spécifiques aux grands projets d'infrastructures, sur le modèle de sociétés dédiées de financement ou de maîtrise d'ouvrage, ou sur la mise en place de taxes spécifiques sur les bureaux, les plus-values immobilières..., à l'instar de ce qui existe sur le Grand Paris.

1.3 – PRÉSERVER voire DYNAMISER la ressource du Versement Transport

Les recettes du Versement Transport, significatives sur le territoire toulousain, sont essentielles au financement du Projet Mobilités. A la base d'un exercice de prospective certifié, cette ressource doit être sécurisée et éventuellement renforcée.

Il est proposé la sécurisation du Versement Transport (voire la possibilité de rehausser le taux selon les spécificités des territoires en lien avec les grands projets identifiés), dans un souci de cohérence et de clarification. Cette disposition pourrait s'accompagner d'un lien à définir avec la feuille de route du PDU, et d'une collaboration étroite avec les acteurs économiques en direction de la conquête des domicile-travail (+ Plans de Déplacements Inter-Entreprises...). Pour rappel une disposition analogue vient d'être retenue pour la Région Ile-de-France.

1.4 - SOUTENIR LA CAPACITÉ D'INVESTISSEMENT des Métropoles en direction de grands projets identifiés

Dans le cadre du Projet de Loi Finances 2018, l'État a retenu le principe d'une contractualisation avec les grandes collectivités autour d'une équation dotations-dépenses de fonctionnement et endettement.

Dans ce contexte, il apparaît utile de recenser des situations particulières où une politique de grand projet d'infrastructure d'intérêt stratégique pourrait donner lieu à un travail et une contractualisation spécifique via un outil dédié (type Tisséo Collectivités à Toulouse).

1.5 - INTÉGRER LA METROPOLE TOULOUSAINNE à un des 9 corridors européens RTE-T

La mobilité du quotidien s'inscrit dans un contexte plus global où le niveau européen joue un rôle clé dans la définition des orientations de la politique de transport de demain.

Les RTE-T (Réseaux TransEuropéens de Transport), instruments européens conçus pour contribuer à la croissance du marché intérieur, de l'emploi (tout en poursuivant des objectifs de protection de l'environnement et de développement durable), traduisent en cela l'impact à long terme que l'Europe peut avoir sur les territoires en matière de mobilité et de transport.

La révision à venir des RTE-T constitue une opportunité d'actualiser la réglementation européenne en cours. Les premières orientations posées dès 1996 et les révisions successives de 2004 et 2013 ne couvrent que trop partiellement le territoire français au regard du maillage RTE-T d'autres Etats-Membres européens.

Ainsi, la métropole toulousaine, 4^{ème} agglomération de France se retrouve exclue du dispositif de corridor européen. Cette situation prive notamment le territoire d'un accès facilité à des financements communautaires pour les travaux liés aux projets d'infrastructures de transport, structurants pour le grand territoire. **La métropole toulousaine, dont le dynamisme territorial et l'attractivité économique se confirment chaque jour doit être intégrée à un corridor RTE-T.**

Deux options d'évolution semblent naturellement émerger compte tenu du tracé actuel des neufs corridors :

- **rattacher la section Bordeaux – Toulouse au Corridor Atlantique.** Cette section fait déjà partie du réseau central et Toulouse est définie comme « nœud urbain ». L'inscription de cette section approfondirait l'intégration du Corridor Atlantique,
- **relier les Corridors Atlantique et Méditerranéen entre eux** (Bordeaux – Toulouse – Narbonne). Les Corridors du Nord et de l'Ouest européens sont fortement connectés, alors que les Corridors Atlantique et Méditerranéen ne se rejoignent qu'en Espagne.

Tisséo Collectivités et Toulouse Métropole demandent que l'État, dans le cadre de la révision du tracé des RTE-T, formule la demande de rattachement et d'intégration de la métropole toulousaine à un des neufs corridors pour que le territoire puisse bénéficier des opportunités économiques et sociales que représenterait cette évolution du cadre réglementaire européen.

1.6 – ORGANISER ET MIEUX COORDONNER les compétences en termes de sécurité et sûreté

Les questions de sécurité et de sûreté sont une préoccupation centrale pour les Autorités Organisatrices des Mobilités métropolitaines, particulièrement celles qui sont dotées d'un outil métro. Ainsi, l'arrivée de la Loi de Programmation Militaire et le statut d'Opérateur d'Importance Vitale (OIV) assigné en 2016 à Tisséo Collectivités nécessite de rester maître de ses infrastructures et de ses systèmes sensibles.

Il apparaît donc nécessaire de conforter et d'améliorer les dispositifs de mise en sécurité technologique et l'accompagnement humain sur ces questions.

Pour autant, de nombreuses innovations sont en cours sur ces questions et méritent d'être testées « in situ ».

L'Appel à Projets lancé par les services de l'État (REALO) dans le cadre du Pacte Métropolitain d'Innovation a notamment permis d'affiner le cahier des charges, les prérequis d'intégration des projets/expérimentations à toutes les étapes de mise en œuvre.

Ce travail en mode « projet » entre les services de l'Etat et les autorités locales compétentes mérite d'être pérennisé et déployé.

Concrètement, il s'agit de poursuivre le financement et l'accompagnement des moyens technologiques de surveillance. Le réseau toulousain bénéficiant désormais de la 4G devra veiller à la coordination et la mobilisation des moyens adéquats par les différentes autorités compétentes.

Tisséo Collectivités soutient un partenariat étroit et des dispositifs de pilotage « Sécurité Sûreté Innovation » optimisés, en lien avec les grands projets d'infrastructure identifiés.

Tisséo Collectivités et Toulouse Métropole soutiennent également la perspective de penser une gouvernance des données de mobilités à l'échelle du territoire (cf. rapport du député Belot).

Proposition 2/ Favoriser et mieux organiser les mobilités urbaines durables

La dynamique de croissance des territoires métropolitains impose tout à la fois une optimisation des réseaux (routiers, transports en commun, etc.), un renforcement de l'articulation entre urbanisme et mobilités dans la ville constituée ou en projet, le développement d'une offre diversifiée facilitant le report modal, une réponse aux enjeux climatiques... tout en assurant une coopération entre les Autorités Organisatrices des Mobilités.

2.1 – METTRE EN ŒUVRE le principe de cohérence urbanisme-mobilités par des pactes urbains renforcés

L'usage et les fonctionnements des réseaux de transports en commun sont à optimiser en favorisant la cohérence urbanisme/déplacements et une approche multimodale privilégiant le mode de transport le plus pertinent en fonction du contexte.

Toulouse Métropole et Tisséo Collectivités proposent une traduction opérationnelle de l'outil « pacte urbain » entre :

- l'Autorité Organisatrice des Mobilités qui s'engage sur le projet de transport, les niveaux de desserte, autour desquels une valorisation urbaine peut être attendue ;
- les communes et/ou les intercommunalités qui s'engagent sur les conditions pour favoriser l'urbanisation et soigner l'accessibilité vers les transports en commun.

Les enjeux d'articulation urbanisme-mobilités conditionnent le développement harmonieux des territoires. Des pactes urbains plus efficaces pourraient être proposés avec un objectif de programmation. Ces pactes pourraient s'accompagner de dispositifs de coordination adaptés. Enfin la notion de pacte urbain doit pouvoir se répliquer selon les situations territoriales diverses (nœuds ferroviaires urbains, périurbains...).

Dans ce contexte, l'État pourrait apporter un soutien actif au travers d'expérimentations.

2.2 – PROPOSER UNE COORDINATION RENFORCÉE des Autorités Organisatrices des Mobilités à l'échelle des métropoles et notamment co-produire la mise au point des SRADDET

La Conférence des Exécutifs organisée par Tisséo Collectivités et Toulouse Métropole a permis notamment un consensus sur les enjeux et ambitions du Projet Mobilités 2020.2025.2030 et un partenariat financier concret. Ce cadre commun de coordination souple entre autorités organisatrices dans une logique de projet de développement territorial est une réelle opportunité de dialogue et d'anticipation sur des sujets majeurs, en particulier le lien entre réseau urbain, interurbain et ferroviaire.

À titre d'exemple, Tisséo Collectivités, Toulouse Métropole et la Région Occitanie ont élaboré ensemble une stratégie de desserte de la grande agglomération toulousaine qui s'appuie sur :

- la définition de gares amont, pivots autour desquels s'organisent des fonctions de desserte en train et en transports en commun, et des fonctions urbaines,
- une conception partenariale des pôles d'échanges pour favoriser le parcours du voyageur,
- une politique de rabattement sur les gares situées hors de l'agglomération.

Afin d'accompagner ces évolutions, le tandem « Région Métropoles » pourrait être conforté :

- **pour une meilleure coordination et définition des compétences entre Autorités Organisatrices des Mobilités au niveau régional afin de consolider des solutions d'intermodalité ferroviaire / urbain adaptées aux mobilités du quotidien ;**
- **via l'expérimentation de principes de « contrats mobilités exemplaires Région-Métropoles » pour mettre en évidence le fait métropolitain en France et le rôle clef des Régions dans cette mise en dynamique ;**
- **au travers la coproduction des SRADDET pour une planification régionale de l'intermodalité.**

2.3 – RENFORCER la pratique cyclable et la place du vélo dans les systèmes de mobilité

Tenant compte des attentes exprimées par les usagers lors de l'enquête publique du Projet Mobilités, Tisséo Collectivités et ses intercommunalités membres privilégient le déploiement d'un bouquet de services de mobilité et d'une combinaison de modes de déplacements durables où **le vélo pourra tenir une place primordiale.**

Cet objectif de déploiement plus large de la place du vélo dans les systèmes de déplacements et l'organisation du territoire métropolitain doit s'accompagner de plans d'actions très complets qui recourent les questions d'aménagements, de services, de moyens, et d'usage.

Trois sujets concrets accompagnent la réflexion toulousaine : le soutien aux nouveaux outils des mobilités urbaines, le soutien à l'usage des particuliers, et l'amélioration des règles.

Toulouse Métropole et Tisséo Collectivités proposent :

- **que la prime nationale à l'achat d'un VAE soit maintenue, ou tout autre dispositif de soutien aux mobilités urbaines, à l'instar des aides aux véhicules motorisés électriques ;**
- **de concrétiser l'indemnité kilométrique vélo pour tous les employeurs afin de développer l'usage du vélo pour aller au travail (au même titre que la prime transport) ;**
- **d'améliorer les dispositions du Code de la Route et d'en adapter certaines à l'usage du vélo (démarrage au feu...).**

2.4 - ACCOMPAGNER la transition énergétique

Tisséo Collectivités mène une stratégie énergétique de gestion de son parc depuis 2013 avec pour objectif de ne plus commander de bus 100% diesel avant même l'obligation réglementaire. Chaque année, des investissements importants en renouvellement de bus sont portés dans cette perspective.

Pour autant, les conditions d'application de l'article 37 de la loi dite « TECV » pour Tisséo Collectivités prévoit qu'à partir de 2020, 50% des bus renouvelés du parc devront être à faible émission, et 100% à partir de 2025.

L'Etat pourrait accompagner ce lourd investissement pour les Autorités Organisatrices des Mobilités comme cela est fait par exemple par l'État allemand, avec pour objectif d'appuyer les acteurs vertueux.

Ainsi, l'éligibilité d'un Grenelle IV pourrait être élargie au matériel, au-delà des projets d'infrastructures. Afin de baisser le coût des véhicules peu émissifs, le déploiement d'un marché européen « bus propre » doit être, par ailleurs, activement soutenu en continuité des initiatives européennes en la matière.

PROPOSITION 3/ Faciliter l'innovation et les partenariats

Les modes de vies ne cessent d'évoluer, notamment avec l'utilisation des outils de l'information et de la communication, et l'essor de l'économie du partage et de la connaissance. La société civile, le monde de la recherche et les acteurs économiques se positionnent fortement sur le champ des mobilités innovantes en réinterrogeant de fait le périmètre d'action de la sphère publique.

3.1 - VERS UN MAAS (MOBILITY AS A SERVICE) « métropolitain »

Le MaaS ambitionne de fluidifier une chaîne de déplacements actuellement contrariée et de faciliter la vie des usagers en portant à leur connaissance toute l'offre de mobilité - publique comme privée, individuelle comme partagée - en leur offrant un accès aux services de mobilité simple et unifié.

Sur Toulouse et sa région un véritable écosystème de rang européen sur les nouvelles mobilités est en cours de construction / consolidation (EasyMile avec son véhicule autonome, siège mondial de Siemens Automotive, Actia, Centre de recherche européen de Renault sur le véhicule du futur via rachat centre R&D d'Intel, nouveau centre européen R&D du véhicule connectée de Continental, cluster « automotive », convergence forte avec l'aéronautique via pole Aerospace Valley, centre ESA sur la géolocalisation/Galileo...).

Les principes de MaaS pourraient être explicitement inscrits dans la future Loi afin d'accélérer les processus de mutualisation des offres publiques et privées. Ces principes pourraient prendre appui sur les travaux réalisés à l'échelle européenne dans le cadre du réseau POLIS, dont Tisséo Collectivités est membre, et susciter des sites d'expérimentation.

Ainsi un travail spécifique pourrait s'engager sur des sites précurseurs comme Toulouse afin d'identifier précisément les conditions et les risques de cette évolution qui interrogent les périmètres de l'action publique. À ce titre, des aides financières directes pourraient soutenir des initiatives de type Appel à Manifestation d'Intérêt et soutien aux porteurs de projets.

Le principe d'aide financière directe aux startups et entreprises innovantes pourrait être élargi aux Autorités Organisatrices des Transports et Autorités Organisatrices des Mobilités*.

** A minima, un système déclaratif et préalable mis en place par les Autorités Organisatrices vers les autorités compétentes en matière économique permettrait de favoriser l'émergence d'entreprises innovantes dans le domaine des transports.*

3.2 - ASSOULIR la réglementation en « zones innovation » notamment concernant les véhicules autonomes

Tisséo Collectivités et ses intercommunalités membres suivent attentivement les initiatives liées aux véhicules autonomes. La réglementation en la matière semble actuellement trop rigide pour permettre l'évolution rapide de ce nouveau mode de transport. Par exemple, les expérimentations réalisées sur des navettes autonomes de transport en commun doivent impérativement être accompagnées par du personnel spécifique, détenteur d'un permis D.

Pour autant, avec la maturité technologique des systèmes, il apparaît essentiel de bien préparer l'intégration de ces outils dans les réseaux de transport et plus largement au sein des territoires.

Le projet de loi, dans son volet innovation, pourrait assouplir les réglementations et instaurer des dérogations exceptionnelles sur des sites dédiés « zones d'innovation ».

3.3 - SOUTENIR ET MULTIPLIER les démarches de management de la mobilité

Tisséo Collectivités est engagé depuis plus de dix ans dans une démarche de management de la mobilité qui est une composante centrale d'une stratégie tournée vers la conquête des déplacements domicile-travail.

Depuis 2012, Tisséo Collectivités organise les « Trophées de l'Ecomobilité » qui récompensent toute entreprise privée ou administration de l'aire métropolitaine toulousaine ayant lancé une démarche de Plan de Mobilité.

Dans le même sens, aux côtés de Toulouse Métropole et d'Airbus, Tisséo Collectivités est engagé dans l'initiative locale DEMETER et le projet européen COMMUTE qui vise la mise en place d'une démarche innovante de système collaboratif de management de la mobilité. L'enjeu du projet est de proposer des solutions de mobilité facilitant l'accès à un bassin d'emplois ou une zone d'activités comme la zone aéroportuaire toulousaine et ce dans une agglomération en forte croissance démographique et économique.

Les obligations légales de la loi TECV pourraient s'appliquer à l'Autorité Organisatrice des Mobilités dans une logique de « co-responsabilité » avec un accompagnement de l'ingénierie nécessaire auprès des établissements demandeurs.

L'État pourrait accompagner ces démarches dans le cadre d'aides ciblées (sous réserve de la formalisation d'un plan de mobilité) pour des actions écoresponsables (ex : bonus majoré sur le renouvellement du parc voitures ou vélos électrique).

3.4 - FACILITER LES MONTAGES domaniaux public-privé complexes

Des évolutions réglementaires trop nombreuses modifient souvent le contexte administratif et la capacité à disposer d'outils juridiques pour les montages innovants facilitant notamment les partenariats entre le public et le privé (exemple : parkings relais).

La réforme du droit des marchés publics de 2016 a redéfini les marchés de travaux, faisant désormais entrer dans le champ de la commande publique les montages public-privé « aller-retour ».

Les Autorités Organisatrices de Transport sont donc freinées par des procédures contraignantes lorsqu'elles souhaitent réaliser des opérations de valorisation foncière s'appuyant sur un partenariat avec le privé.

La future Loi devrait faciliter le recours aux montages domaniaux complexes en les sortant du champ de la commande publique.

3.5 - SIMPLIFIER LES PROCÉDURES relatives à la réalisation de grands projets d'infrastructures

Le niveau d'exigence et de détail des procédures n'a cessé de croître au fil des ans. Tisséo Collectivités et Toulouse Métropole regrettent l'accumulation des règles et dispositions et réitèrent la nécessité de rechercher des dispositifs de simplification des procédures et de meilleures coordinations dans un souci d'optimisation des calendriers.

A Toulouse, la mise en place d'un Comité de pilotage « Procédures » spécifique pour la 3^{ème} ligne de métro a conduit à un partenariat entre l'État et Tisséo Collectivités particulièrement productif. Cette initiative locale doit permettre d'optimiser et de sécuriser davantage les délais de réalisation des opérations complexes. Elle doit être encouragée et pérennisée dans la durée dans un objectif de co-responsabilité.

Tisséo Collectivités soutient un partenariat étroit et des dispositifs de pilotage « procédures » optimisés en lien avec les grands projets d'infrastructures identifiés. Cet effort doit s'accompagner d'un exercice de simplification et de coordination des dispositifs (ex. faible opérationnalité du dispositif PIM dans le cadre de la loi ALUR).



ASSISES NATIONALES DE
LA MOBILITÉ

toulouse
métropole



Optimiser les achats publics et favoriser le développement des innovations dans les réseaux de transport public

La Centrale d'Achat du Transport Public (CATP)

La Centrale d'Achat du Transport Public (CATP) a été créée en 2011 par des collectivités locales et des entreprises publiques locales pour permettre aux acheteurs publics d'effectuer des achats optimisés en matière de transport public et notamment de véhicules.

En 2017, la CATP est devenue une référence pour les acheteurs des collectivités locales avec :

- Près de 200 adhérents, tous acheteurs publics pour les réseaux de transport public
- 9 des 10 plus grands réseaux français qui ont rejoint la CATP
- Plus de 1 800 véhicules vendus, dans tous les gabarits et toutes les motorisations disponibles sur le marché français
- Un catalogue étoffé de systèmes et équipements nécessaires au fonctionnement des réseaux de transport.

Les atouts d'une centrale d'achat spécialisée

La Centrale d'achat a fait ses preuves auprès des collectivités locales en présentant de nombreux avantages par rapport à l'achat direct ou aux autres offres de centrales :

- Une expertise métier sur les nombreux besoins des réseaux de transport
- Des prix très compétitifs, notamment grâce aux volumes d'achat cumulés
- Un strict respect de la législation en matière de marchés publics
- La faculté de standardiser pour optimiser les matériels et leur maintenance.

Un outil pour la transition écologique

La Centrale d'achat constitue un outil idéal pour la transition écologique par :

- Une expertise indépendante de toutes les filières énergétiques et de tous les constructeurs
- Une analyse objective des besoins des collectivités et des retours d'expérience pour définir des matériels roulants adaptés

- Une connaissance très fine des produits disponibles et de l'état de développement des filières industrielles
- Une meilleure efficacité à travers une standardisation et une approche des coûts complets de possession des matériels

Un atout pour le développement des achats technologiques

La CATP participe à la diffusion des nouvelles technologies dans les réseaux de transport public en référenciant dans son catalogue les outils et systèmes qui participent à l'optimisation du transport public :

- Systèmes d'Aide à l'exploitation et l'information voyageurs
- Outil de développement de l'information digitale : application mobile d'information et d'achat de titres, sites Internet, outils d'information multimodale
- Systèmes de billettique classiques ou légers, intégrant notamment les technologies mobiles
- Systèmes d'information visuels et sonore : écrans, bornes, etc.
- Logiciel de graphichage et habillage de l'offre de transport public.

La CATP aide les acheteurs publics à réaliser ces achats en opérant une veille technologique sur tous les outils utiles aux réseaux de transport et en apportant une expertise opérationnelle dans la rédaction des cahiers des charges.

La CATP promeut la standardisation des systèmes afin de favoriser l'interopérabilité des systèmes qui bénéficie à l'utilisateur du transport. La standardisation permet également l'achat « sur étagère », permettant de réaliser des économies substantielles.

Une offre complète pour tous les acheteurs

La Centrale d'Achat du Transport Public propose une offre spécialisée très compétitive qui répond aux besoins des collectivités territoriales et pourrait parfaitement répondre aux besoins des différents services de l'Etat notamment pour la fourniture de véhicules.

Propositions :

- Confier à la CATP le référencement des innovations
- Abonder le volume d'achat de la CATP avec des achats de l'Etat pour améliorer encore ses performances au service des collectivités et de l'Etat.

LIMOGES, le 7 septembre 2017

Monsieur Edouard PHILIPPE
Premier Ministre
Hôtel Matignon
57 rue de Varenne

75700 PARIS SP 07

Monsieur le Premier Ministre,

Vous avez récemment pris connaissance des conclusions du rapport réalisé par Michel DELEBARRE, relatif au désenclavement du Limousin et des territoires limitrophes. Celles-ci doivent désormais faire l'objet d'un examen approfondi de la part du Gouvernement et être discutées avec les élus du territoire.

Nous ne nourrissons toutefois guère d'illusion : les préconisations très insuffisantes de ce document ne sauraient constituer une réponse sérieuse aux attentes des citoyens, des élus et des acteurs socio-économiques de notre territoire, notamment en ce qui concerne le ferroviaire.

Ainsi, loin d'apporter des solutions innovantes et ambitieuses, le rapport se borne à justifier les arguments qui conduiraient à écarter durablement le Limousin de la grande vitesse ferroviaire et à avancer des propositions déjà étudiées par le passé et récusées pour leur irréalisme financier.

Ceci est bien évidemment irrecevable pour tous les élus qui dans leur grande diversité politique se battent depuis des décennies pour l'attractivité et l'accessibilité de leur territoire. C'est l'avenir de notre aire urbaine, de notre département et bien au-delà d'un bassin de vie de 3 millions d'habitants et 900 000 emplois qui est aujourd'hui en jeu.

Limoges et son agglomération ont su se doter de pôles de compétitivité dynamiques et reconnus au plan national (Elopsys/Alpha Route des Lasers, Pôle Européen de la Céramique), d'un pôle universitaire de plein exercice et d'un CHU de premier plan, d'une technopole, ESTER, en pleine expansion. Nous avons réussi à conserver, malgré une concurrence forte entre territoires, le siège de sociétés emblématiques telles que LEGRAND. Ce sont des décennies d'efforts qui pourraient aujourd'hui être ainsi remises en cause faute d'infrastructures de transport modernes.

Pour sortir de cette impasse, c'est dans un état d'esprit constructif, mais résolu, que nous tenons à vous faire part de nos propositions et de nos ambitions pour assurer rapidement le désenclavement et le développement de notre agglomération, et au-delà de notre département, contribuant ainsi à l'équilibre régional.

.../...

Ces propositions n'entament pas notre détermination à doter notre territoire d'une desserte ferroviaire à grande vitesse, qui doit évidemment demeurer, même si ce devait être à plus long terme, la priorité.

Nous tenons d'ailleurs à rappeler que nos collectivités ont financé de coûteuses études préalables à la DUP de la LGV Poitiers-Limoges, ainsi que les études APD et ont contribué au financement de la ligne Tours-Bordeaux.

Au regard des enjeux vitaux d'aménagement du territoire, (mais également environnementaux qui y sont liés), nous attendons de l'Etat l'implication financière qui s'impose. Une prise en compte par les collectivités territoriales des différentes propositions du rapport Delebarre serait en effet totalement hors de portée de leurs capacités financières actuelles.

Vous le voyez, nous n'avons pas l'intention de céder au fatalisme et à l'abandon définitif de la Grande Vitesse ferroviaire, mais bien de faire preuve d'un pragmatisme lucide.

Cela nous conduit aujourd'hui à distinguer plusieurs rangs de priorités: certaines concernent directement l'accessibilité et le désenclavement de notre territoire, d'autres constituent des enjeux majeurs de mobilité interne au sein du territoire métropolitain, en ce qu'elles touchent à l'intermodalité et aux trajets domicile-travail. Mais toutes s'inscrivent totalement dans la thématique des « transports du quotidien », retenue pour les assises de la mobilité.

Cette prise en compte du déplacement des personnes, de l'accessibilité physique ne doit pas par ailleurs occulter la nécessaire amélioration de la circulation des idées, donc le déploiement complet des infrastructures numériques sur notre territoire, compte tenu notamment des déclarations très ambitieuses du gouvernement dans ce domaine.

Les deux priorités qui à nos yeux doivent faire l'objet d'avancées significatives à court terme sont les suivantes :

⇒ **La mise en 2x2 voies de la RN 147**, qui constitue à ce jour une Arlésienne fatale (axe routier classé comme le 3ème plus dangereux de France).

Toutes les solutions innovantes, y compris une concession autoroutière, doivent être étudiées pour faire aboutir ce dossier dans les meilleurs délais. Limoges Métropole et les collectivités, notamment La Région et le Département de la Haute-Vienne, ont déjà fait savoir qu'elles étaient prêtes à participer au financement des travaux. Mais l'Etat doit aussi, enfin, assumer toutes ses responsabilités dans l'aménagement de cette route nationale essentielle à la liaison Limoges-Poitiers et à la desserte Nord-Ouest de notre grande région Nouvelle-Aquitaine.

⇒ **La restauration d'une véritable liaison aérienne de qualité entre Limoges et les aéroports parisiens**, dans le cadre d'une OSP garantie par l'Etat, avec un appareil plus capacitaire et plus confortable (comme le souligne le rapport DELEBARRE, l'appareil de 19 places, dépourvu de toilettes, qui effectue aujourd'hui la liaison avec la capitale n'est pas digne du deuxième pôle urbain de la région Nouvelle Aquitaine).

.../...

Le renforcement de la coopération entre aéroports voisins doit également permettre une liaison quotidienne avec la plateforme internationale que constitue l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle.

Par ailleurs, l'ensemble des signataires de ce courrier est attaché aux réalisations suivantes, vitales également pour le développement de notre territoire à moyen terme :

⇒ **Une réelle optimisation de la ligne POLT**, avec la mise en place d'un aller-retour quotidien supplémentaire et direct entre Limoges et Paris Austerlitz.

De même, conformément aux engagements pris par l'Etat dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région, le renouvellement du matériel roulant sur cette ligne doit se faire dans les plus brefs délais.

Par ailleurs et en complémentarité avec les travaux d'urgence à réaliser sur la ligne Limoges-Angoulême, il importe que l'Etat et le gestionnaire d'infrastructures assurent définitivement la pérennité et le maintien des capacités de la ligne ferroviaire classique Limoges-Poitiers. En effet, même si cette liaison ne peut en aucun cas, techniquement et économiquement, constituer une alternative de desserte ferroviaire attractive et à grande vitesse de Limoges et du territoire limousin, les travaux dont elle a déjà fait l'objet au cours des CPER précédents restent encore insuffisants (l'absence d'électrification notamment) pour permettre d'assurer son rôle de relation efficace entre les deux ex-capitales régionales.

⇒ **Enfin, dans le domaine complémentaire des mobilités internes**, l'aide au financement de lignes de Bus à Haut Niveau de Service sur l'agglomération de Limoges.

Ce projet majeur porté par la Communauté d'agglomération, en étroite concertation avec l'ensemble des acteurs locaux, s'inscrit en effet pleinement dans les objectifs d'accroissement de l'attractivité et de développement de la mobilité douce, répondant par ailleurs aux impératifs de renouvellement urbain que nous défendons.

A l'occasion des débats qui s'engageront dans quelques jours dans le cadre des Assises de la Mobilité, nous attendons aujourd'hui des engagements fermes de l'Etat sur ces projets prêts à démarrer, en les inscrivant dans le prochain Projet de Loi de programmation sur la Mobilité.

C'est parce que nous ne doutons pas de votre volonté de trouver des solutions à l'accessibilité de notre territoire et à la mobilité de ses habitants que nous avons souhaité vous adresser cette requête, formulée avec le plus profond respect, mais n'en doutez pas, avec la plus grande détermination.

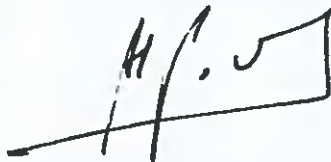
Aussi, même si nous n'ignorons pas que votre agenda est extrêmement chargé, nous sollicitons un rendez-vous dans les meilleurs délais afin de pouvoir échanger avec vous sur ce dossier qui nous tient particulièrement à cœur.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de notre haute considération.

Gérard VANDENBROUCKE
Président de la Communauté
d'agglomération Limoges Métropole



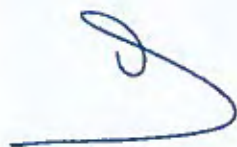
Alain ROUSSET
Président de la Région
Nouvelle Aquitaine



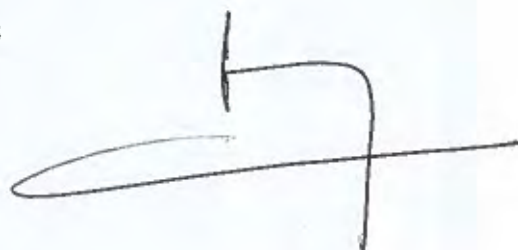
Jean-Claude LEBLOIS
Président du Conseil Départemental
de la Haute-Vienne




Marie-Françoise PEROL-DUMONT
Sénatrice de la Haute-Vienne
Présidente du conseil de
surveillance du CHU de Limoges



Jean-Marc GABOUTY
Sénateur de la Haute-Vienne



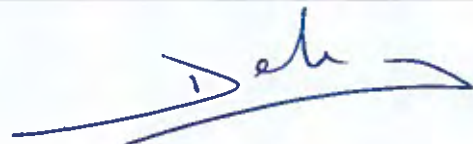
Jean-Paul DENANOT
Député Européen



Pierre MASSY
Président de la CCI de la Haute-
Vienne



Jean-Marie DELAGE
Président de la Chambre
d'agriculture de la Haute-Vienne



Jean-Pierre GROS
Président de la Chambre
Régionale de Métiers et de
l'Artisanat



Alain CELERIER
Président de l'Université de
Limoges

