



LE PROJET MOBILITES 2020/2025/2030

Valant révision du Plan de Déplacements Urbains
de la grande agglomération toulousaine



Projet soumis au Comité Syndical du SMTC en date du 19 octobre 2016

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A2-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

Projet

Accusé de réception en préfecture²
031-253100986-20161021-20161019-1-1A2-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

En France, toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants doivent disposer d'un Plan de Déplacements Urbains dont les principes régissent l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement.

A l'origine rendu obligatoire par la loi sur l'air de 1996, le Plan de Déplacements Urbains est un des outils, aux côtés des schémas Santé Environnement, Climat Air Energie, Plan de Protection de l'Atmosphère, qui doit contribuer, dans ses attendus spécifiques, à l'amélioration de la qualité de l'air de façon à ce que chacun puisse respirer un air de qualité.

La grande agglomération toulousaine, forte à ce jour de plus d'1 million d'habitants, dispose d'un PDU depuis 2001, révisé une première fois en 2012. Ces précédents plans ont notamment permis la réalisation des grandes infrastructures de déplacements :

- Métro ligne B et prolongement de la ligne A, réseau tramway T1 et T2, axe bus en site propre, Ligne C...
- Mise à 3 voies du périphérique, liaison multimodale Sud-Est, échangeur de Borderouge, aménagement du Palays ...

Il a également permis l'engagement d'autres actions ou le renforcement de certaines politiques publiques :

- Mise en œuvre d'une meilleure cohérence entre la programmation des nouveaux quartiers et leur desserte en transport en commun.
- Desserte des quartiers prioritaires de la ville par le réseau structurant,
- Incitation auprès des entreprises pour élaborer des plans de mobilité.
- Déploiement de services vélo et d'une complémentarité d'usage Transports en Commun (TC) / vélo.

- Renforcement de l'accessibilité vers les transports en commun pour les personnes à mobilité réduite.
- Développement des nouvelles mobilités : covoiturage, vélo en libre-service, autopartage.
- Développement de nouveaux services aux usagers : matériels roulants 100% accessibles, bornes d'information voyageurs, application mobile Tisséo, tarifs « jeunes » et « Activéo » pour les salariés.
- Gestion du stationnement dans les centres-villes : Plan local de stationnement pour Toulouse, zones bleues dans les autres communes,
- Elaboration d'une charte livraisons partagée avec les entreprises de logistique urbaine.
- Amélioration de la qualité du cadre de vie, en ce qui concerne la qualité de l'air, le bruit.

POURQUOI une nouvelle révision ?

Pour répondre aux enjeux de demain, avec :

- La poursuite attendue du développement démographique et urbain de l'aire métropolitaine toulousaine.
- Le maintien du dynamisme économique.
- Les nouvelles formes de mobilités partagées et collaboratives rendues possibles par les nouveaux outils d'information et de communication.
- Un cadre législatif en forte évolution et permettant la libéralisation des transports.
- La nécessité de mener à bien de nouveaux projets de transports en commun structurants et capacitaires répondant à l'augmentation de la demande de déplacements, avec plus particulièrement le projet de 3^{ème} ligne de métro et la poursuite

du maillage du réseau structurant (interconnexion ligne B – 3^{ème} ligne de métro, extension tramway, téléphérique urbain Sud, réseau Linéo...).

- La prise en compte de la lutte contre le réchauffement climatique et des conséquences en matière de santé publique.

Il apparaît ainsi nécessaire d'adapter la stratégie mobilité et de faire évoluer le PDU en vigueur sur la grande agglomération toulousaine.

COMMENT ?

Le Projet Mobilités 2020/2025/2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains se met ainsi en situation de répondre à ces enjeux et d'accompagner les dynamiques qui voient le jour.

Le projet phare de 3^{ème} ligne de métro, en articulation avec le réseau ferroviaire, le réseau métro existant, le réseau tramway et Linéo, viendra améliorer le cadre de vie en répondant aux besoins de mobilités des habitants et en apportant une nouvelle solution d'accessibilité et de desserte des grandes zones économiques qui font la richesse et l'attractivité de l'aire métropolitaine toulousaine.

Mais le Projet Mobilités 2020/2025/2030 porte aussi d'autres ambitions, avec notamment :

- Une plus grande cohérence du développement urbain au regard de l'organisation des réseaux de transport en commun existants et futurs.
- Une incitation à l'usage des modes actifs, bon pour la santé.
- Un soutien plus dynamique aux développements des modes partagés.
- Un plus grand partage des espaces publics en ville.
- Une gestion adaptée des réseaux routiers.

- Un management de la mobilité auprès des entreprises pour les déplacements liés au travail.
- La valorisation des innovations technologiques dans les domaines de l'écomobilité, des transports, de la communication et de l'information pour mieux aider aux déplacements et aux besoins des habitants et usagers.

Le SMTC et ses partenaires se mobilisent d'ores et déjà sur la mise en œuvre des actions répondant aux besoins quotidiens de mobilité des habitants de la grande agglomération toulousaine :

- **Etudes de faisabilité des nouveaux projets de transports en commun structurants enclenchés : 3^{ème} ligne, ceinture Sud, téléphérique urbain Sud.**
- **Programmation du passage à 52 m de la ligne A du métro (les travaux auront lieu en 2017, 2018 et 2019), du réseau Linéo (les 10 lignes seront déployées d'ici 2020), de l'extension des P+R.**
- **Poursuite des aménagements cyclables (+ 140 kms d'itinéraires cyclables programmés par Toulouse Métropole).**
- **Poursuite de la mise en accessibilité des réseaux (programmes d'investissements actés de la Région, du Département et du SMTC).**
- **Déploiement des services de covoiturage et de l'accompagnement aux entreprises des plans de mobilité.**
- **Réflexion sur l'élaboration des premiers pactes urbains.**
- **Démarrage d'études multimodales routières pour améliorer les conditions de circulation.**
- **Travaux et échanges en cours avec des partenariats SMTC /public-privé pour expérimenter des pistes d'innovation.**

SOMMAIRE GENERAL

1/ Le territoire de la grande agglomération toulousaine p.7

- 1- Une métropole européenne en forte croissance. p.9
- 2- Une demande de déplacements en forte évolution. p.16
- 3- De nombreux projets renforçant l'attractivité du territoire. p.29
- 4- Des évolutions sociétales facilitées par les offres numériques. p.36

Les points essentiels à retenir p.38

2/ Enjeux et objectifs du Projet Mobilités 2020/2025/2030 p.39

- 1- Les enjeux majeurs du Projet Mobilités. p.41
- 2- Les enjeux par domaine. p.43
- 3- Les grands objectifs du Projet Mobilités p.46
- 4- Les objectifs du Projet Mobilités dans le domaine de l'accessibilité. p.48
- 5- Les objectifs du Projet Mobilités dans le domaine de l'environnement. p.50
- 6- Les réponses au Code des Transports. p.53
- 7- Les synergies du Projet Mobilités avec les autres plans et programmes. p.55

Les points essentiels à retenir p.65

3/ La nouvelle stratégie mobilité p.67

- 1- Trois leviers pour répondre aux défis des mobilités. p.69
- 2- Principes d'organisation des différents réseaux. p.72
- 3- L'accessibilité au centre-ville de la métropole. p.78

Les points essentiels à retenir p.82

4/ Le plan d'actions

- 1- Le levier du report modal / transports en commun et intermodalité. p.83 p.94
- 2- Le levier du report modal / modes actifs et partage de l'espace public. p.124
- 3- Le levier de la cohérence urbanisme / mobilités. p.142
- 4- Le levier de l'organisation des réseaux routiers et des stationnements. p.160

Les points essentiels à retenir p.184

5/ Les apports du Projet Mobilités p.185

- 1- Sur le développement du réseau structurant. p.187
- 2- Pour la desserte au plus près des usagers. p.189
- 3- Sur l'accès à l'emploi. p.191
- 4- Sur la desserte des territoires. p.193
- 5- En termes d'intermodalité. p.196
- 6- Sur la qualité de vie et l'environnement. p.197
- 7- En termes de concertation et de communication. p.201

Les points essentiels à retenir p.201

6/ La mise en œuvre du Projet Mobilités p.205

- 1- Les principes de déclinaison du Projet Mobilités dans les politiques publiques, notamment celles liées à l'aménagement des territoires et à l'organisation des mobilités. p.207
- 2- Le pilotage et le suivi de la mise en œuvre du Projet Mobilités. p.210
- 3- La mise en œuvre du plan d'actions. p.215
- 4- L'étude de financement du Projet Mobilités. p.218
- 5- L'évolution des financements des politiques publiques de mobilités. p.231

Les points essentiels à retenir p.233

Projet

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A2-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

Projet

1

**LE TERRITOIRE DE LA
GRANDE
AGGLOMERATION
TOULOUSAINE**

Projet

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A2-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

1.1/ Une métropole européenne en forte croissance

A. Un positionnement stratégique au cœur du Sud-Ouest européen

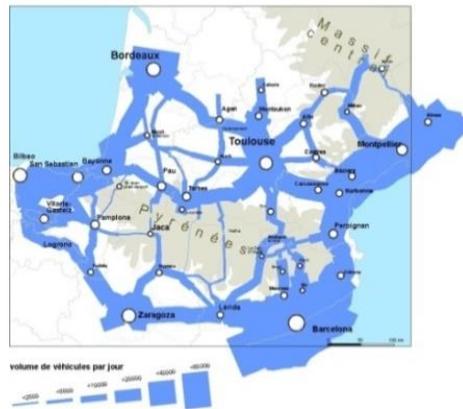
L'agglomération toulousaine s'inscrit au cœur d'une « Euro-Région » caractérisée par une croissance démographique des plus dynamiques d'Europe, pouvant être délimitée par les agglomérations de Bordeaux, Toulouse et Montpellier en France, Bilbao, Saragosse et Barcelone en Espagne.

En matière de mobilité, ce territoire est marqué par :

- Une barrière physique structurante : les Pyrénées.
- Un retard en termes d'infrastructures qui se comble progressivement (LGV, sites logistiques...).
- Une organisation des flux marquée par deux grands axes de transit transfrontaliers de part et d'autre des Pyrénées.
- Des flux en étoile autour de Toulouse.

Ce territoire est aujourd'hui doté d'un maillage routier et aéroportuaire de bonne qualité. Les liaisons aériennes nombreuses permettent notamment un accès aux principales métropoles européennes. La ligne Toulouse – Paris est la liaison aérienne la plus fréquentée d'Europe.

De nouvelles infrastructures ferroviaires performantes vont compléter cette accessibilité en permettant une connexion au réseau grande vitesse



“ 23 millions d'habitants

Population du Sud-Ouest européen

”

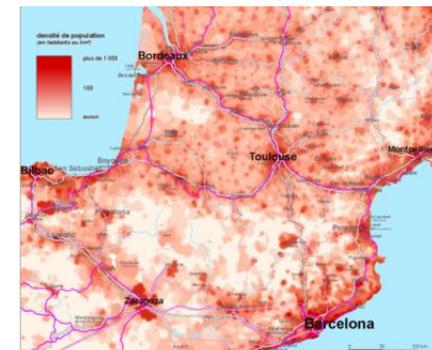
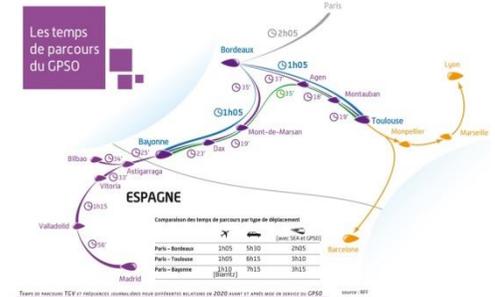
européen et une amélioration des liaisons entre agglomérations de cette euro-région. Ainsi, en France, le Grand Projet du Sud-Ouest (GPSO) est une partie du projet global LGV « Sud Europe Atlantique » (LGV SEA) défini par trois branches: Tours-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne. Il assurera la continuité du réseau ferroviaire avec le « Y » basque au Sud, Irun / Saint Sébastien/ Bilbao / Vitoria et plus généralement avec le futur réseau ferré espagnol . À l'Est, il assurera le lien avec la façade méditerranéenne par une liaison Toulouse-Narbonne qui devra

être améliorée. Ce projet redonnera des capacités sur le réseau classique pour les trafics voyageurs locaux et fret.

La mise en service de la LGV Bordeaux-Toulouse est annoncée pour 2024. Le projet mettra Toulouse à environ 3h de Paris, 1h de Bordeaux.

À l'échelle interrégionale, l'agglomération toulousaine est également caractérisée par son positionnement sur un axe Bordeaux-Montpellier qui connaît des croissances démographiques et économiques très importantes et qui présente aujourd'hui une continuité des aires urbaines de l'Atlantique à la Méditerranée.

Enfin, au départ de nombreuses régions françaises et européennes, Toulouse constitue une des portes principales au massif pyrénéen, que ce soit par la route, le rail ou l'aérien.

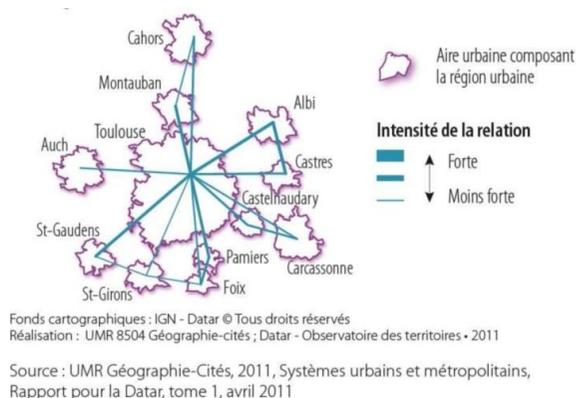


B. Un territoire qui fonctionne à différentes échelles

Un vaste territoire métropolitain

L'agglomération toulousaine entretient des relations quotidiennes avec des agglomérations moyennes proches (Montauban, Albi, Carcassonne, Auch...), formant un système urbain métropolitain à l'origine de nombreux déplacements, supportés par un réseau autoroutier en étoile et par des infrastructures ferroviaires progressivement modernisées. Ainsi, le territoire du Projet Mobilités connaît de l'ordre de 250.000 déplacements routiers quotidiens en échange avec les autres territoires métropolitains, plus particulièrement avec les agglomérations de Montauban et d'Albi (Enquête Cordon 2013). Les trafics de transit sont plus faibles (de l'ordre de 25.000 véhicules / jour).

La plupart de ces agglomérations et de leurs territoires interstitiels connaissent aujourd'hui une croissance démographique soutenue, notamment le long des principaux axes de transport.



“

18 000 habitants/an

Croissance de l'aire urbaine toulousaine entre 2008 et 2013

”

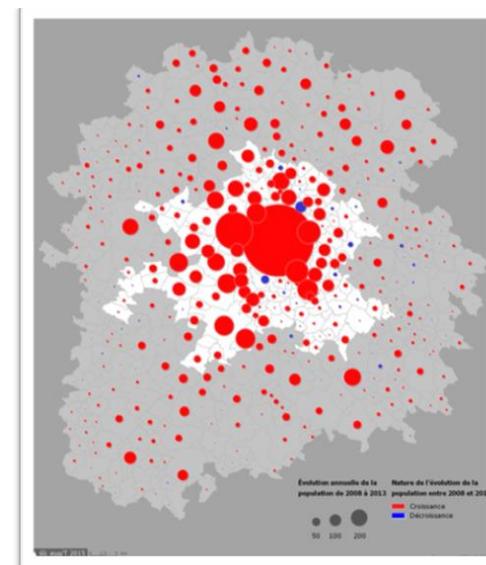
Une aire urbaine de plus en plus étendue

L'aire métropolitaine toulousaine, la quatrième de France, constitue un vaste territoire de plus de 450 communes, dont la population dépasse 1,2 million d'habitants. Elle connaît un rythme d'extension et de croissance très élevé.

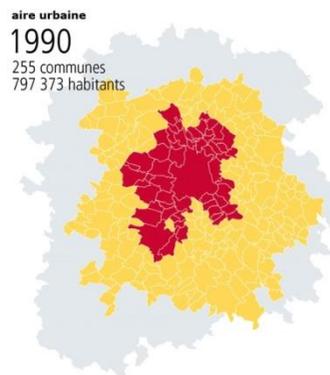
Ce territoire est caractérisé par un étalement urbain important, qui s'est accéléré depuis les années 2000, et que les politiques publiques d'aménagement doivent maîtriser et organiser.

Les territoires Nord et Ouest sont les plus attractifs, à la fois dans les communes urbaines (Toulouse, Colomiers, Blagnac, Tournefeuille, Muret...) et périurbaines. Ce développement est à mettre en lien avec un foncier disponible, peu de contraintes géographiques et le dynamisme économique de ces secteurs (zones d'activités aéronautiques notamment ...).

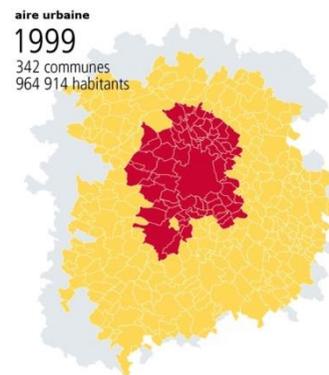
Evolution annuelle de la population entre 2008 et 2013 (Insee)



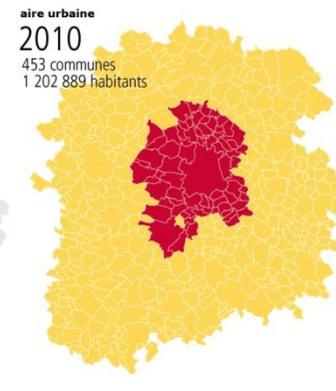
aire urbaine
1990
255 communes
797 373 habitants



aire urbaine
1999
342 communes
964 914 habitants



aire urbaine
2010
453 communes
1 202 889 habitants



Des territoires de compétences qui évoluent

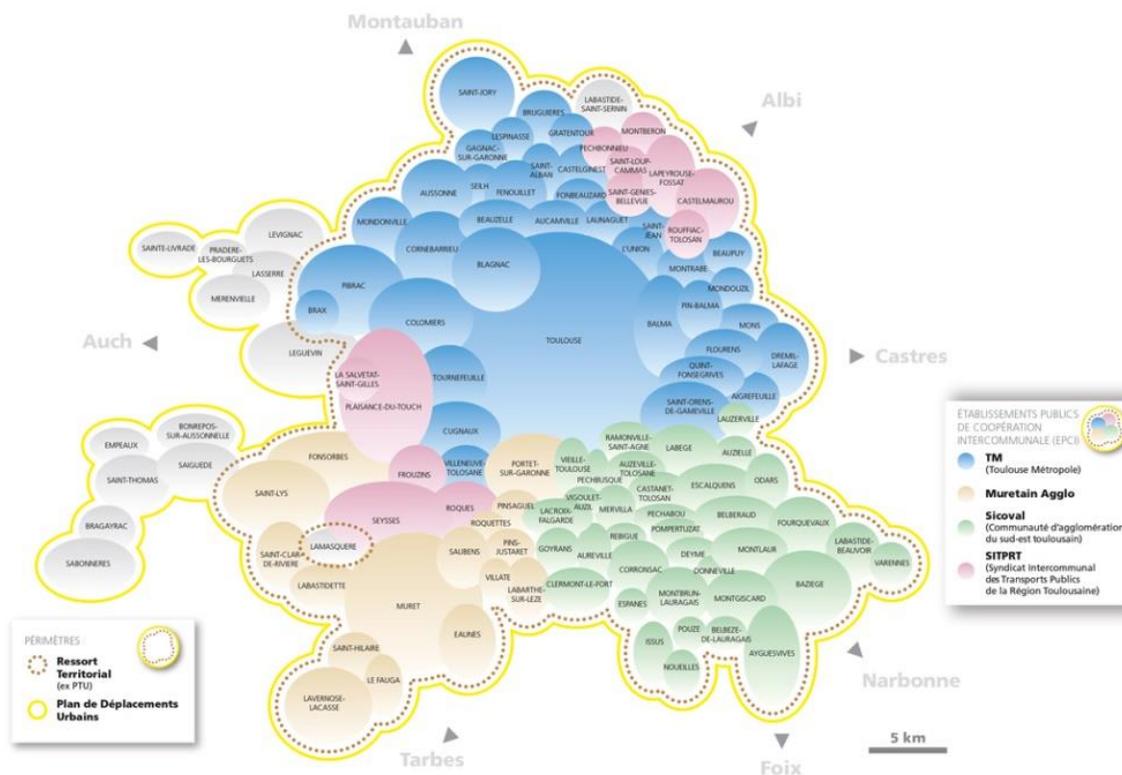
La loi sur la nouvelle organisation du territoire du 7 août 2015 a marqué un tournant dans la répartition de la compétence transports-mobilité entre les collectivités territoriales, notamment en confiant à la Région les compétences en matière d'intermodalité, de services de transports routiers interurbains et de transports scolaires.

A Toulouse, le SMTC-Tisséo exerce sa compétence en matière de mobilité durable urbaine sur un périmètre de ressort territorial de 101 communes et près d'1 million d'habitants sur lequel se déploie le réseau urbain Tisséo. Il s'agit d'un des plus grands périmètres de ressort territorial de France où s'exerce la compétence transport et constitue un élément de réponse à la croissance urbaine. Ce territoire révèle en conséquence des réalités très différentes entre communes urbaines denses, secteurs périurbains en forte évolution, secteurs ruraux, zones d'activités...

La compétence transport a été déléguée au SMTC par 4 intercommunalités : Toulouse Métropole, les Communautés d'agglomération du Sicoval et du Muretain Agglo, le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région de Toulouse (SITPRT). Ce territoire devrait encore connaître prochainement des évolutions de ses périmètres d'intercommunalité (notamment avec la fusion des communautés du Muretain Agglo, Axe Sud et Coteaux de Saves et Aussonnelle).

Le Plan de Déplacements Urbains est élaboré sur un périmètre de 115 communes préservant la cohérence avec le territoire du Schéma de Cohérence Territoriale de la grande agglomération toulousaine (SCoT).

Avec plus de 735.000 habitants en 2013 (dont plus de 450.000 habitants pour la ville de Toulouse), Toulouse Métropole concentre les 3/4 de la population du périmètre de ressort territorial du SMTC et possède des compétences étendues en matière de mobilité (voiries / espaces publics, stationnement, modes actifs, logistique...), renforcées par la loi NOTRe. Le Muretain Agglomération abrite de l'ordre de 90.000 habitants et le Sicoval plus de 70.000 habitants. Dans ces territoires, les compétences en matière de mobilité sont partagées entre communes et communautés. Le SITPRT abrite plus de 65.000 habitants.



Un territoire fortement impacté par sa croissance

Une croissance démographique parmi les plus fortes de l'hexagone

L'aire urbaine a gagné 18.000 habitants par an entre 2008 et 2013. Cette croissance place le territoire toulousain comme un des plus dynamiques de France. Elle résulte de soldes naturel et migratoire très élevés.

En conséquence, d'ici 2025, 500.000 déplacements tous modes supplémentaires devront être absorbés par les différents réseaux de transport de l'aire urbaine toulousaine.

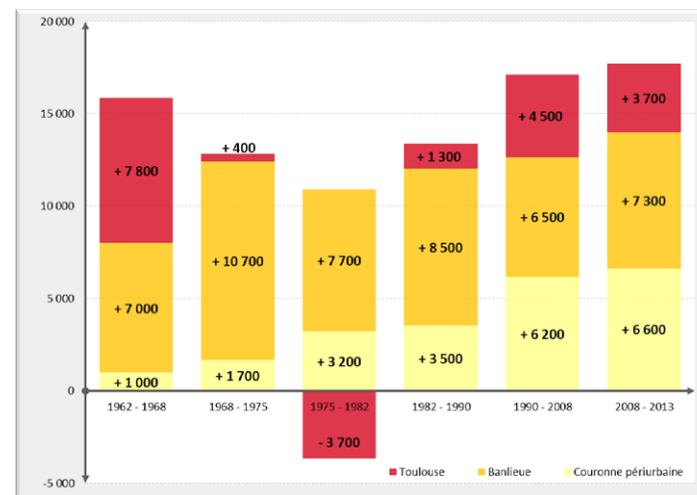
Si l'ensemble des territoires de l'aire urbaine est en croissance, ce sont les secteurs périphériques qui voient leurs populations augmenter le plus. Les territoires Ouest et Nord de l'aire métropolitaine sont ainsi ceux qui accueillent le plus de population.

L'aire urbaine toulousaine est marquée par un phénomène important d'étalement urbain, que les documents d'urbanisme cherchent à endiguer. Ainsi, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) prévoit une croissance démographique de plus de 250.000 habitants sur son périmètre entre 2013 et 2030 et cherche à la localiser préférentiellement dans la « Ville intense » (définie comme territoire privilégié d'accueil des populations), à proximité des services et équipements, dans le cadre d'une recherche de cohérence urbanisme/mobilité. Il fixe par ailleurs un objectif de 30 % minimum d'accueil de cette population dans la ville de Toulouse.

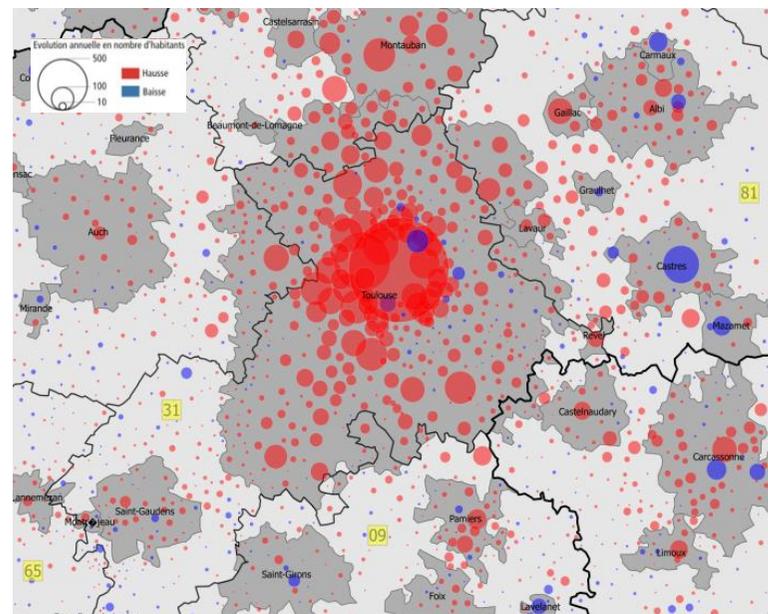
“
+ 500 000 déplacements/jour
Nombre de déplacements supplémentaires d'ici 2025

”

Nombre annuel d'habitants supplémentaires dans l'aire urbaine de Toulouse depuis 1962



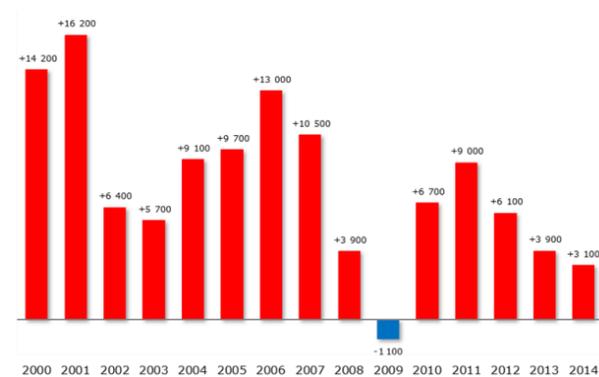
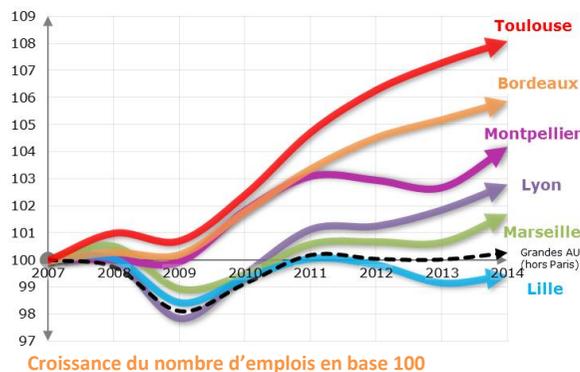
Croissance démographique annuelle par commune entre 2007 et 2012



Un territoire économique polarisé et attractif

L'aire urbaine toulousaine comporte plus de 420.000 emplois salariés privés. Près de la moitié est localisée dans la ville de Toulouse et plus des ¼ sur le territoire de Toulouse Métropole.

La croissance économique durant les 20 dernières années a été une des plus importantes de France. Elle est marquée par l'existence de cycles plus ou moins dynamiques. Malgré une crise économique sans précédent au niveau national depuis 2008, le territoire toulousain continue de créer des emplois.



Évolution annuelle de l'emploi salarié privé dans l'aire urbaine (Acos 2014)

La part des emplois « productifs » est plus importante que dans les autres grandes métropoles françaises. Cette tendance est notamment liée à la forte présence de l'industrie aéronautique organisée autour de grands groupes comme Airbus, Latécoère, ATR, Daher Socota, Safran...

La répartition des emplois sur le territoire est très polarisée. De grands pôles d'emplois périphériques se sont développés le long des voies majeures (rochades, autoroutes). Ils structurent l'aire métropolitaine en bassins de mobilité. Ils souffrent aujourd'hui d'une accessibilité qui se dégrade significativement avec la saturation des infrastructures. Le centre-ville, le pôle aéronautique Nord-Ouest, le secteur le long de la rocade Arc en Ciel au Sud-Ouest et les territoires du Sud-Est de Montaudran à Labège sont les pôles d'emplois les plus importants.



Répartition des emplois dans l'agglomération toulousaine

Un cadre de vie à préserver

L'organisation des politiques de déplacements a un impact fort sur l'environnement du territoire.

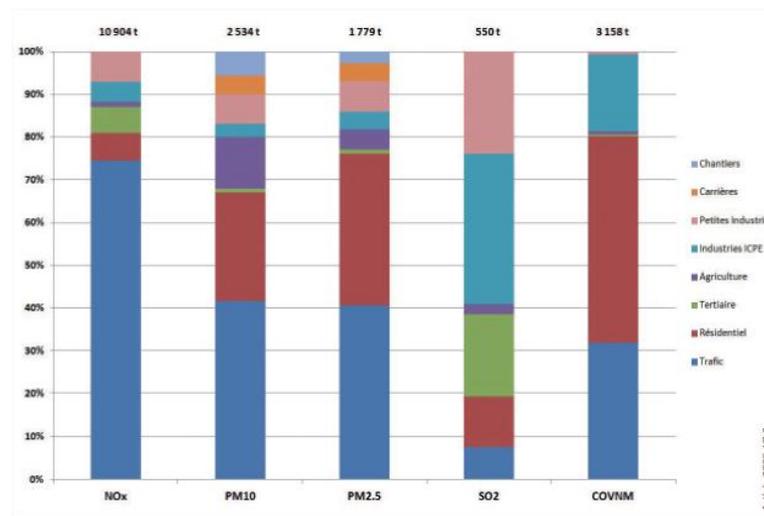
Sur la période 2007 – 2013, le territoire de l'agglomération toulousaine présente :

- De façon récurrente, à proximité des principaux axes de circulation, des dépassements des valeurs limites annuelles pour la protection de la santé humaine pour le dioxyde d'azote (NO2).
- Suivant les années, des dépassements, à proximité des principaux axes de circulation, des valeurs limites annuelles pour la protection de la santé humaine pour les particules les plus fines de type PM10.

Par ailleurs, la richesse naturelle de l'agglomération s'appuie à la fois sur la diversité des milieux naturels et sur des espaces agricoles encore dynamiques, qui bénéficient dans les vallées d'une forte valeur agronomique. On assiste cependant aujourd'hui à une profonde mutation de ces paysages, inhérente à un développement urbain qui s'opère le plus souvent sous forme pavillonnaire, avec pour conséquences une forte consommation d'espace et une insertion dans le site en rupture avec l'architecture traditionnelle. Vouloir répondre aux besoins actuels et à ceux des générations futures nécessite une réelle maîtrise des consommations et une utilisation rationnelle des ressources. La question de la santé et de la sécurité des populations, la prise en compte du changement climatique constituent de véritables enjeux de prévention locale. Il s'agit de faire face à une pollution des ressources (air, eau) liée à l'activité quotidienne des habitants et à une exposition aux nuisances (sonores notamment) concentrée sur le cœur d'agglomération qui laisse peu de zones « calmes » à disposition.

“
+ d'1/3 des gaz à effet de serre émis par les transports en ex-Région Midi-Pyrénées
48 000 décès en France liés à la pollution de l'air, dont plus de 200 pour l'agglomération toulousaine

”



Répartition des émissions des principaux polluants par secteur d'activité sur la zone du Plan de Protection de l'Atmosphère toulousain en 2008
 (Source : PPA 2016-2020)



La mobilité motorisée occupe une place importante dans les émissions de polluants à l'échelle de Midi-Pyrénées : plus de la moitié des émissions de CO₂, plus d'un tiers des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES). Elle est en partie responsable des dépassements du seuil d'information aux PM₁₀ dans l'agglomération toulousaine. A l'échelle de Toulouse Métropole 27% des émissions de GES sont liés aux transports de personnes et 19% aux transports de marchandises (source PCET Toulouse Métropole 2012). Deux types de flux de personnes sont fortement émetteurs de GES (source EMD 2013) :

- Entre secteurs périphériques et Toulouse : 17% des déplacements, 27% des GES.
- Les flux d'échange de/vers l'extérieur de l'agglomération : 3% des déplacements, 20% des GES (dont déplacements longue distance).

La dégradation de la qualité de vie en lien avec les pratiques de déplacements renvoie également aux questions de bruit, notamment à proximité des grands axes de circulation ou à proximité de l'aéroport, qui ont un impact sur la santé.

Enfin, l'utilisation exclusive de la voiture particulière a été à l'origine de l'étalement urbain caractéristique de l'agglomération toulousaine. La préservation du cadre de vie doit aussi passer par une cohérence urbanisme / mobilité à développer.

Les évolutions réglementaires récentes renforcent la nécessité de mieux prendre en compte les conséquences environnementales des politiques de mobilité et précisent des objectifs. La loi sur la Transition énergétique fixe notamment un objectif de réduction de 30% de la consommation énergétique entre 2012 et 2030.

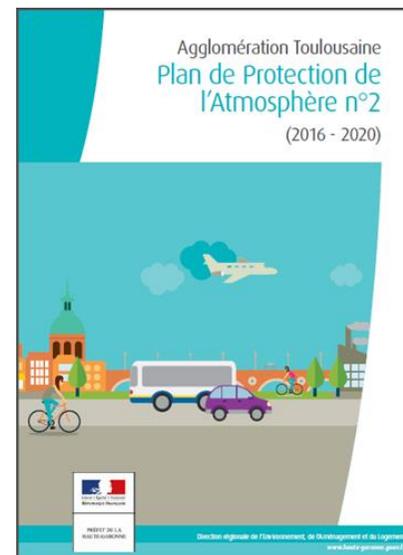
Le territoire toulousain est aujourd'hui doté d'un Plan de Protection de l'Atmosphère portant sur la période 2016-2020 et vis-à-vis duquel le Projet Mobilités 2020/2025/2030 doit être compatible.



→ **MESURES B :**
Sources mobiles de pollution atmosphérique

B1	Réduire les vitesses maximales autorisées dans la zone PPA (A62, travaux complémentaires nécessaires pour d'autres axes)
B2	Développer les nouveaux usages de la voiture partagée
B3	Promouvoir les plans de mobilité
B4	Développer l'usage du vélo
B5	Améliorer les performances environnementales des modalités de livraison
B6	Améliorer les performances environnementales du transport et du transit de matériaux de construction
B7	Développer les services autour de la billetterie unique
B8	Mettre en œuvre des mesures supplémentaires permettant de réduire les émissions liées au trafic routier sur l'agglomération toulousaine
B9	Connaître les émissions liées au transport aérien et aux activités aéroportuaires

Actions portant sur la mobilité retenues par le PPA 2016-2020
(Source : PPA 2016-2020)



1.2/ Une demande en déplacements en forte évolution

A. Des pratiques de mobilité qui se transforment

Les habitants de la grande agglomération toulousaine (179 communes, périmètre d'enquête) génèrent 3,8 millions de déplacements quotidiens (source Enquête ménages déplacements 2013).

La mobilité individuelle entre 2004 et 2013 est en baisse (-8% de déplacements/habitant) à l'instar des autres agglomérations françaises. Néanmoins, le nombre de déplacements progresse (+5% de déplacements tous modes) avec la croissance démographique (+14% d'habitants).

Cette période est marquée par une véritable inversion de tendance avec une part modale des déplacements automobiles en recul pour la première fois alors que la mobilité en transports collectifs est en nette croissance.

Il faut y voir à la fois :

- Une voiture individuelle de plus en plus vécue comme une contrainte (embouteillage, stationnement, pollution, insécurité, coût d'usage ...).
- Le résultat de politiques publiques visant à rendre les transports collectifs plus efficaces : développement des réseaux métro, tramway et bus, Plan Rail Régional, lignes départementales express (lignes Hop !), partage d'espaces publics ...

Cette tendance est très marquée pour les habitants de la ville de Toulouse (part Voiture Particulière de 40%). Cependant, les habitants des secteurs périphériques restent encore fortement ancrés à l'usage quotidien de l'automobile (part VP de 70 à 80%).

“

+ 100%

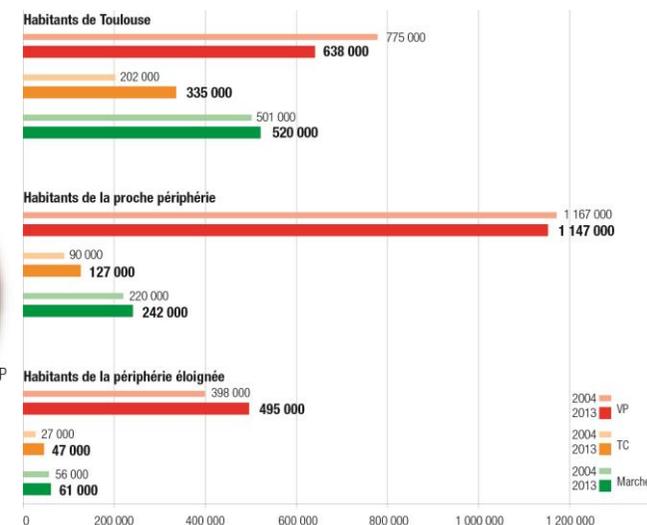
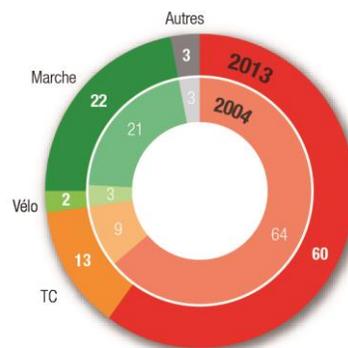
Augmentation de la fréquentation des transports collectifs dans l'agglomération toulousaine entre 2004 et 2013

”

La marche à pied est le deuxième mode de déplacement utilisé par les habitants de l'agglomération. Ce constat est lié à la forte proportion des déplacements quotidiens de proximité (moins de 1km) pour lesquels la marche à pied est souvent le mode le plus adapté à condition qu'elle puisse s'opérer dans de bonnes conditions.

Malgré tout, le taux toulousain de la marche à pied reste un des plus faibles des grandes agglomérations françaises en lien avec une forme urbaine très extensive et des politiques qualitatives d'espaces publics trop souvent réservées aux centres-villes.

Parts modales dans l'agglomération toulousaine (EMD 2004 et 2013)



B. Une organisation des déplacements en bassins de mobilité qui se renforce

Un bassin de mobilité est un territoire caractérisé par un ou plusieurs pôles d'attraction vers lesquels les habitants se déplacent pour leurs activités quotidiennes et par des déplacements internes au bassin plus importants que les déplacements en échange.

Ce constat identifié avec l'exploitation de l'Enquête Ménages Déplacements de 2004 s'est renforcé depuis. En effet, la dernière enquête continue de montrer une organisation du territoire avec :

- 4 grands bassins de mobilité.
- Le centre-ville de Toulouse comme pôle d'attraction majeur.
- Un territoire intermédiaire : les « faubourgs Ouest » toulousains.

Plusieurs constats peuvent être formulés :

- Les flux internes aux quatre bassins de mobilité ont un poids très important, puisqu'ils concernent 57% des déplacements de l'agglomération. Il s'agit le plus souvent de déplacements de proximité.
- Le centre-ville de Toulouse maintient son attractivité vis-à-vis des habitants de la grande agglomération (stabilité des flux, 16% des déplacements).
- Les polarités de périphérie (Colomiers/Blagnac, Balma, Labège, Saint-Orens, Muret) ont vu leur attractivité croître significativement aux dépens de



l'attractivité des faubourgs toulousains entraînant une augmentation des déplacements périphérie-périphérie.

- Le bassin Nord-Ouest a vu son périmètre s'étendre notamment vers les faubourgs Ouest de Toulouse, en lien avec le développement de ses zones économiques. Comme en 2004, le bassin de mobilité Nord-Est n'est pas structuré autour de polarités fortes malgré la montée en puissance du secteur Balma-Gramont/Argoulets. Le bassin Sud-Est est resté très stable, l'attractivité de Saint-Orens s'est accrue. Le bassin Sud-Ouest est de plus en plus organisé autour des polarités de Portet-sur-Garonne / Roques et Muret et fonctionne moins avec Toulouse que les autres bassins.
- Les déplacements entre bassins sont faibles (11% de l'ensemble des déplacements), notamment en lien avec des coupures urbaines à atténuer (Garonne, autoroutes, voies ferrées).
- La voiture particulière est hégémonique pour les bassins Nord-Ouest et Sud-Ouest (de l'ordre de 75% des déplacements). Son influence est moindre pour les deux autres bassins (60 à 65% des déplacements) qui intègrent une part importante des faubourgs toulousains et qui sont articulés avec une desserte métro.

	2004		2013	
	Superficie Population	Nombre de dépl./jour liés au bassin	Superficie Population	Nombre de dépl./jour liés au bassin
Bassin Nord-Ouest	445 km ² 160 000 hab.	762 000	770 km ² 259 000 hab.	1 154 000
Bassin Sud-Ouest	394 km ² 116 000 hab.	513 000	390 km ² 135 000 hab.	549 000
Bassin Sud-Est	384 km ² 115 000 hab.	600 000	400 km ² 188 000 hab.	856 000
Bassin Nord-Est	358 km ² 304 000 hab.	1 303 000	530 km ² 310 000 hab.	1 192 000

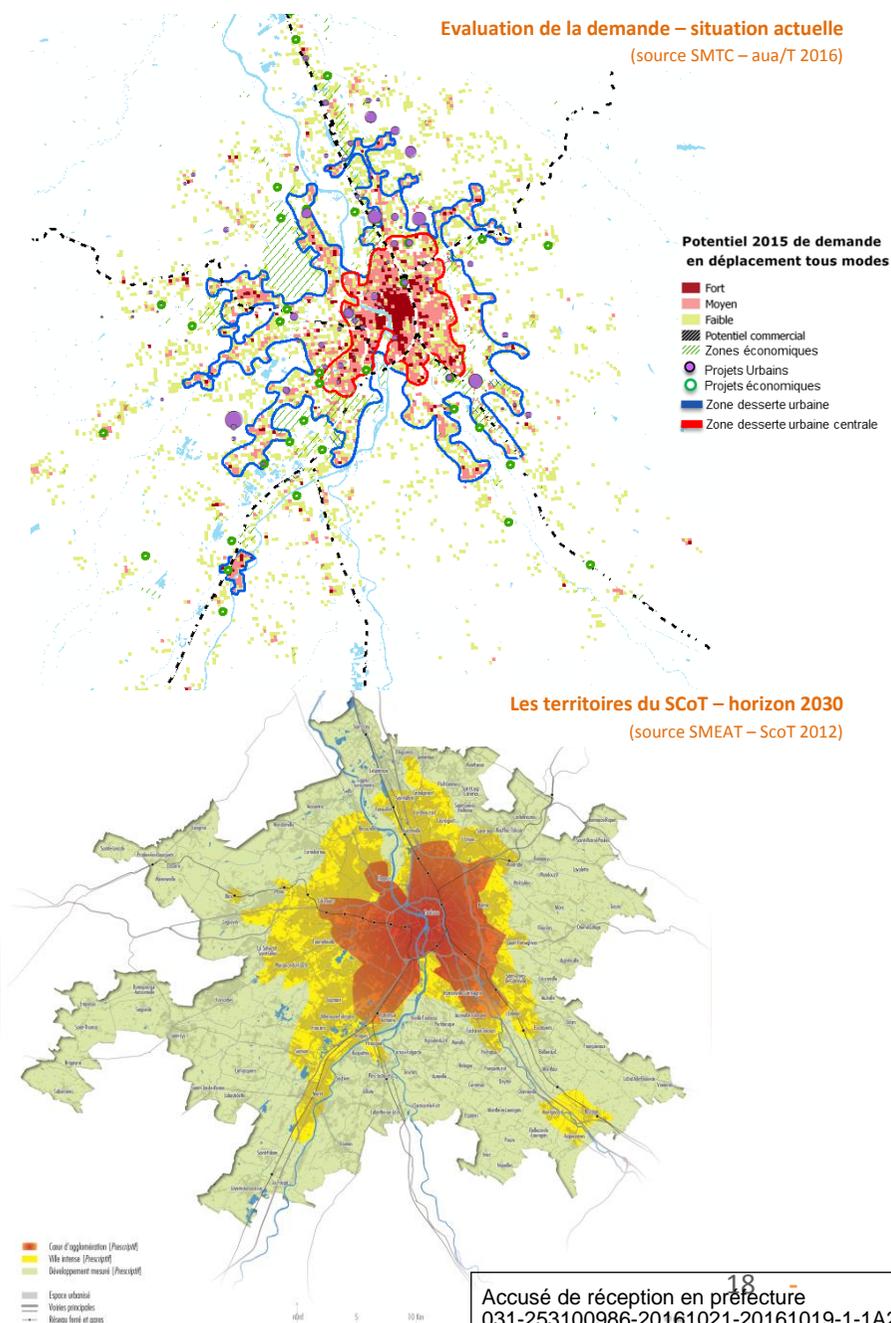
C. Une demande de transport hétérogène

La demande de transport est d'autant plus importante que l'intensité urbaine est forte : densités d'habitants, d'emplois, d'équipements, de services...

Dans l'agglomération, la demande est très forte à Toulouse puis diminue à partir de la proche périphérie. Elle suit un certain nombre d'axes structurants qui ont été supports d'urbanisation. Mise à part pour la commune de Muret qui constitue une véritable polarité, cette demande devient faible dans les secteurs de périphérie éloignés de Toulouse.

Le réseau actuel de transports collectifs dessert $\frac{1}{3}$ des habitants du territoire du Projet Mobilités. Le réseau structurant actuel (métro, tramway, Linéo 1 & 2) ne dessert « que » $\frac{1}{3}$ des habitants et 41% des emplois.

Le SCoT définit à l'horizon 2030 un territoire de « Cœur d'agglomération » qui concentre les principales densités et fonctionnalités urbaines, où l'offre de transport doit être maillée, et un territoire de « Ville intense » où l'accueil de population sera important à partir d'une cohérence entre projets urbains et projets de transport. La carte qui représente la localisation actuelle de la demande de transport permet de définir un périmètre de desserte urbaine dont les contours sont proches de ceux de la « Ville Intense » du SCoT, mais présentant également certaines différences liées au développement urbain à venir.

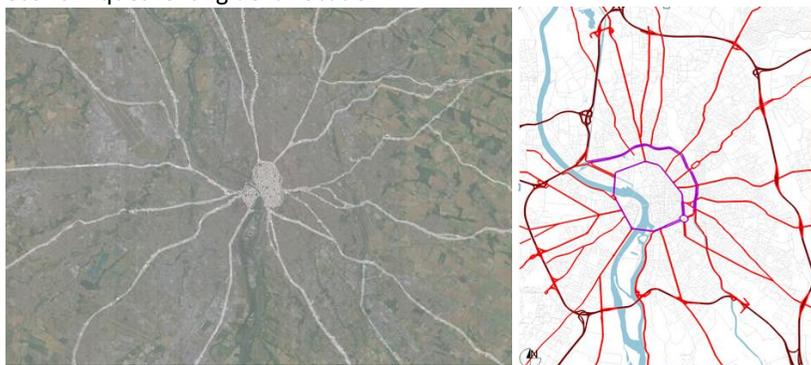


D. Une structure urbaine radioconcentrique

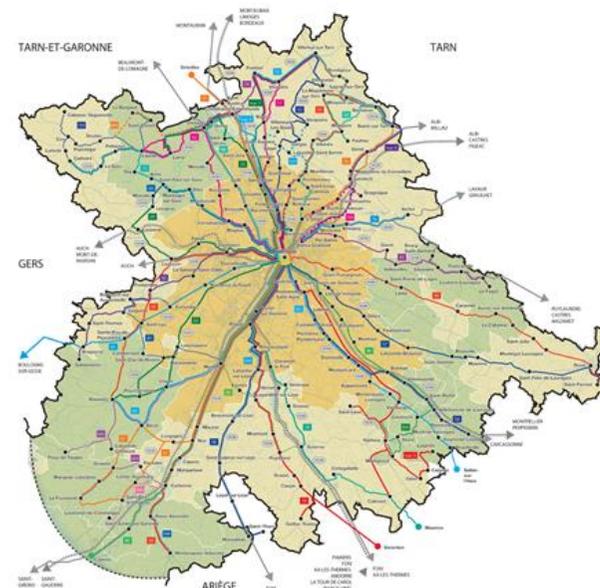
L'agglomération toulousaine est historiquement organisée à partir d'un certain nombre d'axes de transports radioconcentriques convergeant vers un cœur urbain implanté en bord de Garonne. Les routes départementales se sont peu à peu urbanisées pour constituer une urbanisation « en doigts de gant ».

Les réseaux de transports collectifs ont également suivi cette structure radioconcentrique, qu'il s'agisse des réseaux routiers (urbain et départemental), supportés par les voies principales, ou du réseau ferroviaire régional qui constitue une véritable étoile à partir de la gare Matabiau. Les 2 lignes de métro et les lignes de tramway sont également radiales ; elles proposent un maillage pour le centre-ville mais pas d'offre transversale à l'échelle de Toulouse ou de l'agglomération.

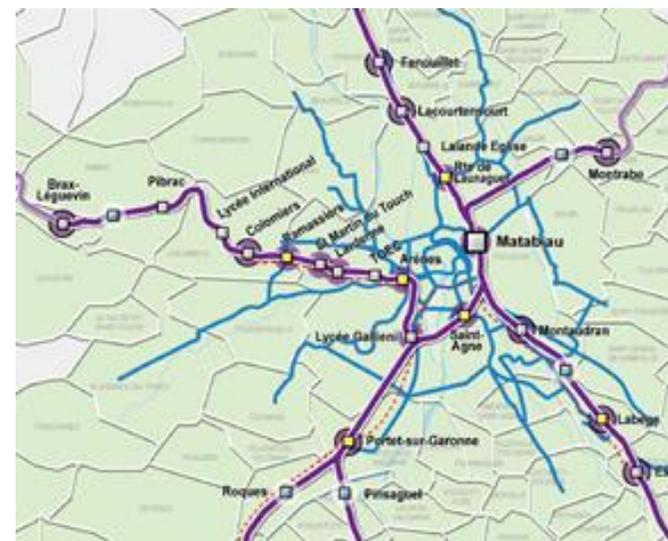
Le maillage routier est complété dans le centre par un anneau de boulevards et par les voies longeant le Canal du Midi, et autour de Toulouse par la rocade. Au-delà, le réseau de maillage est quasi inexistant. Ainsi, les déplacements de faubourg à faubourg ou de périphérie à périphérie, pourtant en fort développement avec l'extension de l'agglomération, ne trouvent le plus souvent pas d'autre réponse que l'utilisation de la rocade. Ces itinéraires de contournement (boulevard, canal et rocade) ont été, chacun à son époque, le siège d'une urbanisation importante. Ils sont aujourd'hui largement saturés aux dépens de l'accessibilité des territoires concernés, et notamment des territoires économiques le long de la rocade.



Accéder à Toulouse au XVIIIe siècle



Le réseau départemental Arc en Ciel



L'étoile ferroviaire toulousaine en 2016

E. Des réseaux structurants en voie de saturation

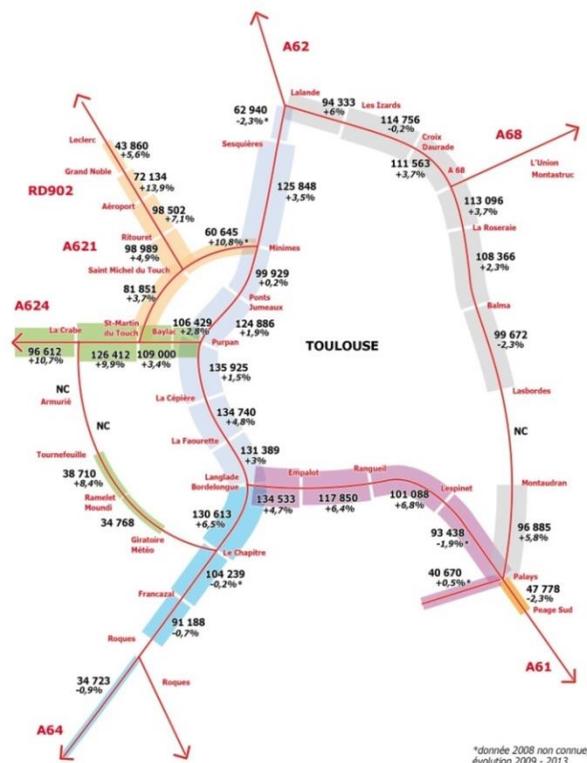
Les réseaux structurants de l'agglomération, routiers et transports en commun, sont aujourd'hui saturés, notamment en heures de pointe :

- La rocade est utilisée pour de nombreux types de trafic : transit, périphérie-périphérie, accès aux différents secteurs de Toulouse... Elle est ainsi de plus en plus saturée et voit son trafic se stabiliser depuis plusieurs années autour de 400.000 voitures/jour (soit de l'ordre de 500.000 déplacements). Les sections Ouest sont les plus empruntées. Les boulevards du centre-ville, le Canal du Midi et de nombreuses voies d'accès au réseau primaire sont également saturés.
- Les territoires d'entrées de ville, notamment les territoires économiques, subissent de plus en plus des contextes de congestion et souffrent d'une accessibilité qui se dégrade.
- La fréquentation de la ligne A du métro dépasse 200.000 voyageurs/jour. Les phénomènes de « reste à quai » se multiplient notamment pour les sections les plus chargées. Une mise à 52 mètres des rames est programmée. La ligne B du métro voit déjà sa fréquentation dépasser 180.000 voyageurs/jour avec un risque de saturation à long terme.
- Le réseau TER connaît également des phénomènes de saturation en période de pointe.

Ce constat est souvent à l'origine de fortes contraintes quotidiennes pour les automobilistes et usagers, notamment pour les déplacements domicile-travail.

A l'inverse, le réseau de bus et les modes actifs ont des capacités permettant de répondre encore à la demande de déplacements.

Les secteurs intra-rocade bénéficient à la fois d'un bon niveau de desserte en transports collectifs et de démarches progressives de partage des espaces publics. De nombreuses voiries ont ainsi vu leur trafic automobile diminuer significativement depuis plusieurs années.



Trafic de la rocade toulousaine et son évolution (Observatoire de la mobilité SGGD)

“ 135 000 véhicules/jour sur le tronçon le plus chargé de la rocade ”

F. Des déplacements liés au travail qui impactent l'agglomération

Le travail reste le principal motif de déplacement des habitants de l'agglomération : il concerne plus d'un quart des déplacements réalisés.

Ces déplacements produisent 50% des kilomètres parcourus dans l'agglomération et ont donc une responsabilité très importante en termes d'utilisation des réseaux. De plus, ils sont très concentrés dans le temps et contribuent fortement à la création des phénomènes de pointe de déplacement.

Si certains sites économiques bénéficient d'une desserte métro (centre-ville, Basso Cambo, Balma-Gramont) ou tramway (hôpital Purpan, Blagnac...), d'autres sites majeurs souffrent aujourd'hui d'un manque de desserte par des transports collectifs structurants, notamment les secteurs Nord-Ouest (zone aéroportuaire Ouest) et Sud-Est (Montaudran, Labège Innopole).

Cela se traduit notamment par un réseau routier très sollicité. Près des trois quarts des déplacements domicile – travail sont réalisés en voiture. Les phénomènes de congestion allongent les temps de parcours, nuisent à la compétitivité des entreprises et altèrent le cadre de vie des habitants de l'agglomération toulousaine.

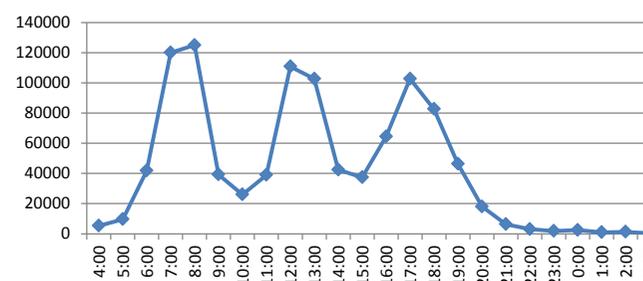
Les déplacements domicile – travail sont également deux fois plus longs que les autres déplacements. Ils sont par conséquent davantage consommateurs d'énergie et émetteurs de polluants atmosphériques.

Enfin, le choix du mode de déplacement pour aller travailler détermine très souvent les pratiques pour les autres motifs réalisés dans la journée : accompagner ses enfants à l'école, aller déjeuner, faire un achat, etc.

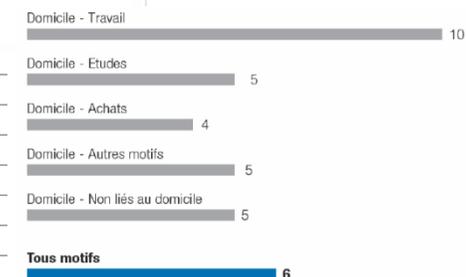
De par leurs caractéristiques et leurs impacts sur l'agglomération (fonctionnement, attractivité, environnement), les déplacements liés au travail représentent un enjeu stratégique.



Répartition modale selon le motif de déplacement (source : EMD 2013)



Répartition horaire des déplacements domicile – travail (source : EMD 2013)



Distance moyenne (en km) d'un déplacement selon le motif (source : EMD 2013)

“

50%

des kilomètres parcourus dans l'agglomération sont réalisés pour aller au travail, alors même que le motif travail ne représente que 27% du total des déplacements

”

G. Les principaux quartiers « politique de la ville » globalement bien desservis

Une nouvelle géographie de la politique de la ville a été définie par l'Etat sur la base du seul critère de revenus médians de référence des habitants, permettant d'identifier les secteurs concernés par le contrat de ville (décret n°2014-1750 du 30 décembre 2014).

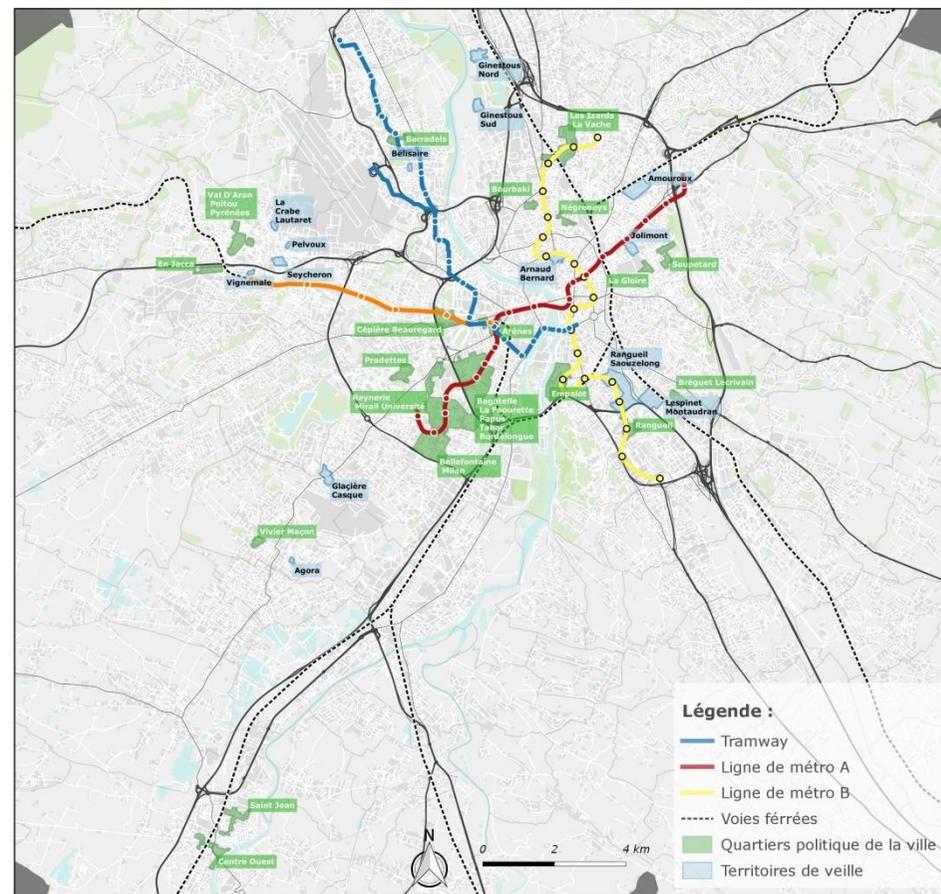
Par ailleurs, d'autres quartiers présentant des difficultés d'ordre social, ont également été identifiés et classés en « Territoires de veille ».

5 communes de l'agglomération toulousaine sont concernées par le contrat de ville : Toulouse, Colomiers, Blagnac, Cugnaux et Muret. Les différents quartiers concernés représentent 60.000 habitants.

Les principaux quartiers prioritaires de l'agglomération toulousaine sont aujourd'hui desservis par des lignes structurantes du réseau de transports collectifs urbains et notamment par les lignes A et B du métro qui permettent aux habitants concernés d'être bien connectés aux centralités urbaines et économiques de l'agglomération :

- La ligne A dessert les quartiers du Mirail, de Bellefontaine, de Bagatelle et de La Faourette.
- La ligne B dessert 3 quartiers : Izards / La Vache au Nord, Empalot au centre et Rangueil au Sud.
- La Ligne C dessert le quartier de Cépière-Beauregard.
- La ligne T1 dessert le quartier de Barradels à Blagnac.

Le réseau de bus complète la desserte à la fois dans ces quartiers de grande taille et vers les autres quartiers prioritaires, mais avec des niveaux de performance qui peuvent être variables.



“

60 000

habitants dans les quartiers prioritaires

”

H. Des chaînes logistiques en mutation

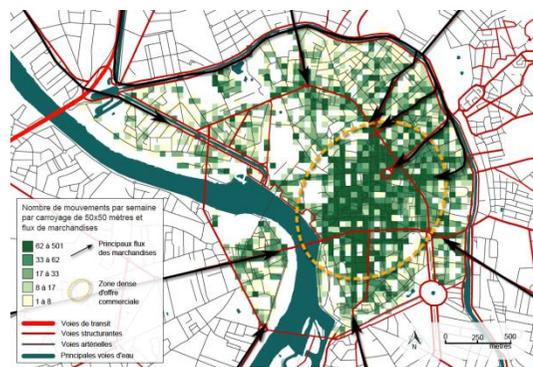
Un territoire dynamique qui génère des déplacements importants de marchandises

Le transport de marchandises et les livraisons en ville sont une composante forte de la mobilité du territoire toulousain. Chaque jour, ce sont près de 90 000 livraisons qui sont effectuées à l'échelle du PDU révisé dont 80 000 sur le seul territoire de Toulouse Métropole (dont 65% pour la ville de Toulouse). Cette répartition est étroitement liée au dynamisme économique des territoires, aux activités et aux emplois qui s'y trouvent. La demande est croissante, avec +5 % de livraisons en moyenne par an, progression contrastée selon les communes et le rythme de leur développement économique. A cela s'ajoute la croissance impressionnante de l'activité colis/express liée au e-commerce, le nombre de colis livrés devant tripler d'ici 2025.

Ainsi, comme pour les déplacements de personnes, la mobilité des biens doit être facilitée pour maintenir l'attractivité économique et pour réduire son impact sur la congestion et sur l'environnement. Elle doit être prise en compte en amont des projets urbains et économiques.

La contrainte sur les centres-villes en matière de livraisons : vers une mutation des organisations

Véritable poumon commercial, le centre-ville de Toulouse connaît 14 000 opérations de livraison par jour, le tout dans un espace contraint : rues étroites, congestion, manque d'espaces logistiques de proximité, stationnement illicite des véhicules particuliers sur les



“

+ 5%/an

Nombre de livraisons effectuées dans Toulouse Métropole

”

aires de livraisons. C'est pourquoi la Charte Livraisons en Centre-Ville de Toulouse engage une mutation de l'organisation de la logistique. Elle restreint les livraisons en véhicule diesel et promeut l'usage de véhicules propres, et elle encourage à la mutualisation du transport et des lieux de réception/stockage afin de limiter les tournées ou les points d'arrêts. La démarche initiée sur Toulouse peut servir aux autres centres villes pour l'organisation des livraisons sur l'espace public.

Des plateformes logistiques de plus en plus éloignées

L'expansion des plateformes logistiques a été fortement liée au développement des réseaux autoroutiers. Aussi, la croissance du coût du foncier en ville et les choix d'urbanisme ont rendu difficile le maintien d'activités logistiques en ville. Le développement de plateformes régionales sur Montauban ou encore Castelnau-d'Aud confirme cette tendance. Ainsi, des milliers de véhicules utilisent les voies structurantes pour alimenter la ville. La zone de Fondyre et le Marché d'Intérêt National sont encore les rares sites intra-périphériques qui permettent une connexion avec les bassins de consommation. L'organisation du territoire doit veiller à pérenniser une telle fonctionnalité pour garantir l'efficacité d'une logistique urbaine de proximité.

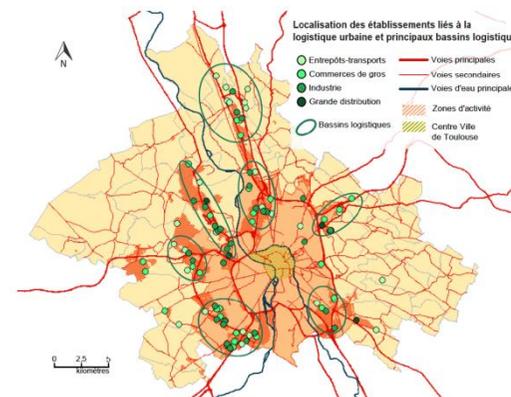


Figure 14. Les principaux sites logistiques. Réalisation: Camille Pagny. Source: FRETURB

Des itinéraires marchandises à pérenniser

Les transports de biens sont essentiellement assurés par le mode routier. Le lien entre les plateformes et les lieux de consommation doit pouvoir être maintenu au risque de contraindre le dynamisme de la ville. Pour des raisons environnementales et de congestion, la seule multiplication des véhicules utilitaires de petit gabarit n'est pas souhaitable à l'échelle métropolitaine. En se basant sur la hiérarchisation du réseau viaire, il s'agit de veiller au maintien de gabarits de voies adaptés à la circulation des différents types de véhicules de fret. Aussi, afin d'éviter les conflits d'usage et faciliter la fluidité du trafic, des itinéraires conseillés pour les marchandises sont à l'étude. En outre, les activités industrielles, en particulier aérospatiales et aéronautiques, ont des besoins essentiels de transports par des convois exceptionnels. Des itinéraires spécifiques ont été définis pour répondre à ce besoin. Toute intervention sur la voirie doit ainsi se rendre compatible avec le passage de convois.

Les livraisons en ville sur voirie

C'est dans les zones urbaines denses que les besoins en espaces de livraisons sont les plus importants. En effet, la densité des activités et la contrainte sur l'espace sont telles que des aménagements spécifiques doivent être prévus. L'organisation des livraisons sur la voirie repose aujourd'hui sur deux types d'aménagements : l'aire de livraison et l'espace logistique contrôlé.

L'aire de livraison est un espace dédié sur voirie pour des arrêts de courte durée des livreurs. Sur la commune de Toulouse, ce temps est limité à 20 minutes, contrôlé par un disque européen, afin de permettre une meilleure rotation de l'usage des aires et éviter les abus. Egalement, une mise aux normes pour une meilleure accessibilité des véhicules et des livreurs est en cours au centre-ville qui comptabilise plus de 220 aires. Malgré ces mesures, le stationnement illégal des véhicules particuliers sur ces aires a raison de leur efficacité. Le contrôle est un point crucial pour une réelle utilité de ces aménagements.

Les espaces logistiques contrôlés (allées Roosevelt et place Esquirol à Toulouse) permettent un meilleur partage de l'espace public. Ces espaces prévus dans les zones commerçantes les plus denses du centre-ville sont dédiés aux arrêts livraisons dans un créneau horaire déterminé, puis sont restitués aux piétons ou à d'autres usages le reste de la journée. Ils peuvent être contrôlés par des bornes d'accès.

De nouveaux services de proximité en cours de déploiement

L'explosion du e-commerce et l'exigence de flux tendu obligent les opérateurs de la logistique à repenser leur réseau de distribution. L'absence des destinataires aux heures de travail et le souhait d'éviter un déplacement à ces derniers est un enjeu de la nouvelle logistique urbaine. Le réseau de Points-Relais qui s'est développé illustre cette mutation. Cependant leur fonctionnement qui repose sur des commerces dont ce n'est pas l'activité principale et dont l'espace de stockage est limité n'est pas optimal et arrivera vite à saturation.

C'est pourquoi plusieurs outils sont en cours d'étude ou de déploiement sur Toulouse et dans l'agglomération :

- Un réseau de consignes automatiques de retrait de colis à positionner dans certains centres urbains, aux nœuds de transports en commun et pôles d'échanges, près de grandes administrations, entreprises ou universités.
- Un développement d'espaces multiservices aux résidents, notamment dans les nouvelles opérations d'urbanisation, qui feraient office de « conciergerie » de quartier pour la réception des colis.

La même réflexion est engagée pour les livraisons des professionnels avec le développement de « conciergerie » offrant une adresse unique, proposant du stockage déporté et dégageant ainsi de la surface commerciale (notamment pour les commerces du centre-ville), permettant des heures de livraisons souples en véhicules propres. Ces espaces peuvent prendre des formes variées et plus modestes : systèmes de boîtes automatisés, de SAS, ...

I. Le centre-ville de Toulouse, un large espace urbain historique particulier

Le centre-ville de Toulouse est un large espace urbain historique, largement préservé. Il intègre un patrimoine important et de grande qualité (places, monuments, musées), comme le Capitole et la basilique Saint-Sernin, qui contribuent à l'attractivité touristique de la métropole toulousaine et à son image positive en France et à l'international.

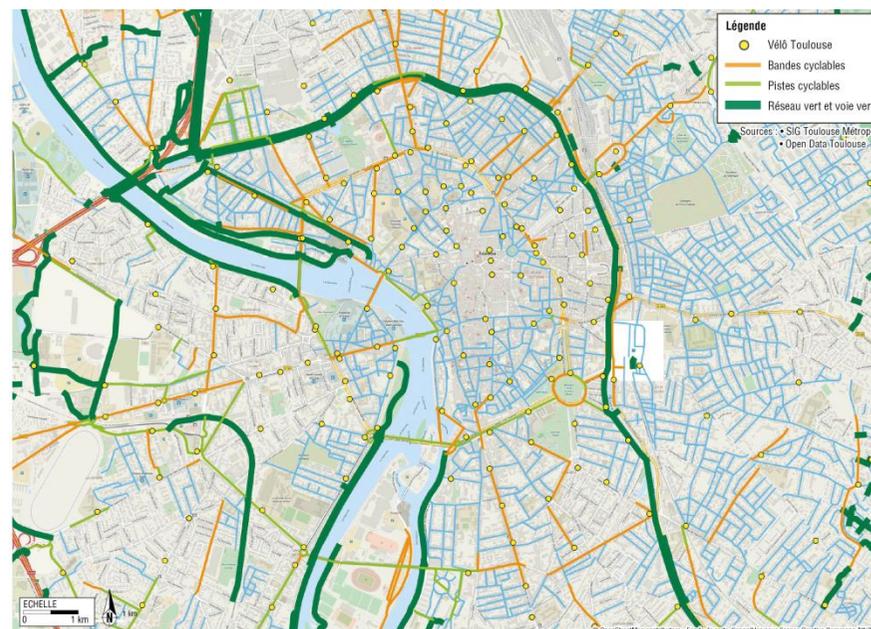
Le centre-ville actuel de Toulouse est protégé au Nord et à l'Est par 2 voies de contournement (Canal du Midi et Boulevards), au Sud et à l'Ouest par une seule (constituée par les allées Charles de Fitte et Jules Guesde). Ces voies structurent l'ensemble des réseaux.

Constitué de voies étroites convergeant vers les pôles historiques du Capitole, d'Esquirol et de la place Wilson, le centre-ville est un espace singulier, dont la préservation et la valorisation sont des enjeux capitaux pour la métropole toulousaine.

Regroupant plus de 70 000 habitants et accueillant des fonctions métropolitaines, fort pourvoyeur d'emplois, il est un des principaux poumons économiques du territoire de la grande agglomération toulousaine, avec près de 10 800 établissements privés et publics recensés.

L'usage des différents modes de transports se fait au bénéfice d'un réseau de transports en commun plus dense, de la marche à pied et du vélo, la voiture restant un mode non plébiscité par les habitants du centre-ville et résidant actif travaillant en centre-ville.

L'organisation des modes actifs

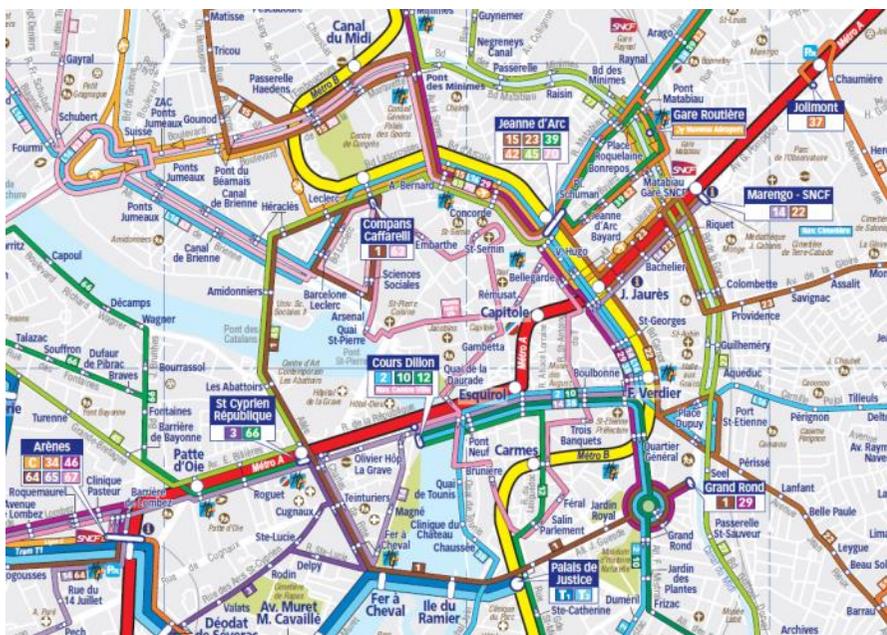


Pistes et bandes cyclables convergent en étoile vers les boulevards du centre-ville, depuis les principales radiales de l'agglomération. Les boulevards constituent une limite pour le réseau cyclable, qui ne dispose plus d'aménagement spécifique interne. L'aménagement en zone 30 ou en zone de rencontre s'y substitue, en assurant une diffusion du vélo sur l'ensemble des voiries. Les aménagements en bord de Garonne ou du Canal complètent le réseau cyclable bien que certains, notamment sur le Canal du Midi, restent largement perfectibles.

La marche à pied est quant à elle bien prise en compte sur le périmètre situé à l'intérieur des boulevards du centre-ville. Des projets favorisant sa pratique au-delà de ce périmètre sont également en cours de conception ou de mise en

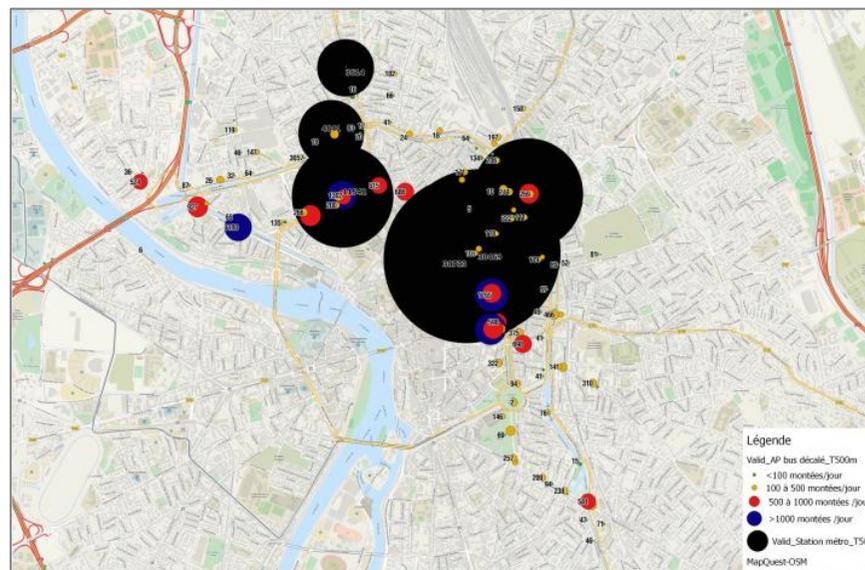
œuvre (Bayard, ramblas sur l'axe Jean Jaurès par exemple), participant à l'amélioration continue de la pratique de la marche dans et vers le centre-ville.

Le principal dysfonctionnement relevé pour les modes actifs sur le secteur du centre-ville concerne la gestion de la traversée des axes routiers structurants, boulevards et Canal notamment. Ces axes constituent en effet de réelles barrières pour eux, coupant les faubourgs toulousains de leur centre-ville et favorisant l'accès motorisé au centre-ville. Ainsi, si le réseau est constitué et théoriquement cohérent, il manque encore de coutures, pourtant nécessaires pour relier les itinéraires entre eux et améliorer la perméabilité des voies routières structurantes.



L'organisation du réseau Tisséo

Le centre-ville de Toulouse est desservi par le métro d'Est en Ouest et du Nord au Sud, par le tramway en frange Sud, et le bus autour du centre-ville et sur la rue de Metz. Le réseau bus est principalement diamétral ou radial, s'appuyant sur les terminus de Jeanne d'Arc, Cours Dillon et Grand Rond, situés dans ou sur l'octogone. Malgré le report sur les boulevards des lignes précédemment exploitées sur l'axe Alsace-Lorraine, le réseau bus Tisséo reste fortement centralisé, reposant sur une organisation concentrique des transports collectifs, qui s'est maintenue, voire renforcée, avec le développement du métro. Ainsi, le centre-ville de Toulouse est un point de passage quasiment obligé pour l'ensemble des trajets en transports collectifs dans la métropole, autant pour rejoindre le centre-ville que pour le traverser.



Cette typologie de réseau permet une excellente desserte du centre-ville de Toulouse, mais engendre, avec le développement continu de la métropole et l'augmentation de la demande, certains dysfonctionnements :

- Une saturation du réseau métro, notamment autour de la station Jean-Jaurès, devenue avec la mise en œuvre de la ligne B le principal pôle d'échanges du centre-ville de Toulouse.
- Un certain éloignement de la desserte bus par rapport au centre historique depuis la piétonisation de l'axe Alsace-Lorraine, renforçant encore la dépendance au métro.
- Un manque d'attractivité du réseau bus, insuffisamment protégé de la congestion automobile, malgré une augmentation de la fréquentation au cours des dernières années.

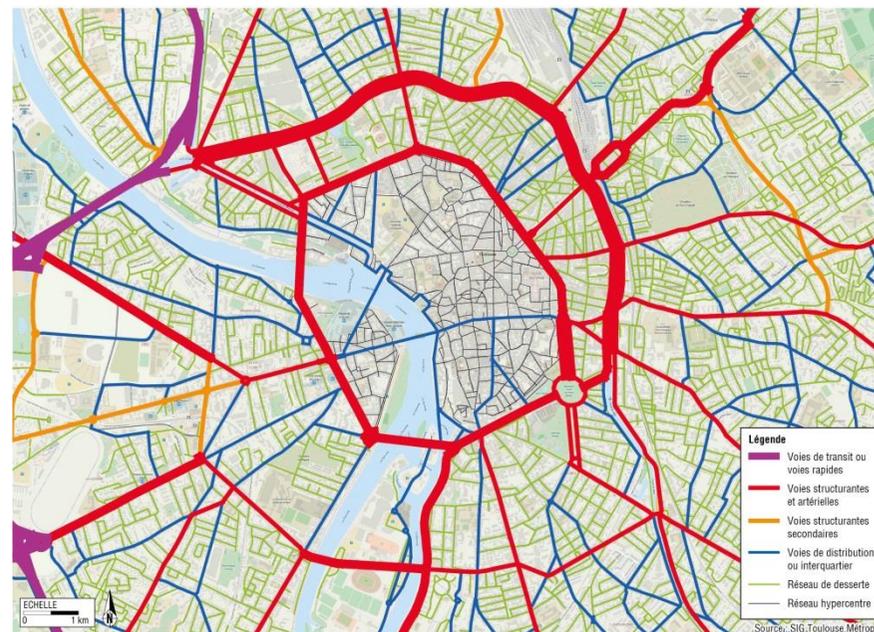
L'ensemble de ces problématiques contribue à toujours plus renforcer l'attractivité du métro face à ses alternatives en transports collectifs, et, ainsi, à polariser encore le réseau autour de ses stations, désormais en limite de capacité.

Face à ces problématiques, la métropole toulousaine doit engager une profonde mutation de l'organisation de son réseau de transports collectifs. Pour cela, elle peut s'appuyer sur l'exemple de nombreuses métropoles européennes, qui, face à l'augmentation de la demande, ont adopté les principes suivants :

- Développement de dessertes transversales, à travers les faubourgs urbains denses, pour décongestionner le centre-ville des flux de transit TC et accompagner le processus de densification autour de lui.
- Développement d'une organisation multipolaire du réseau, pour décentraliser la demande et mieux mailler le territoire.

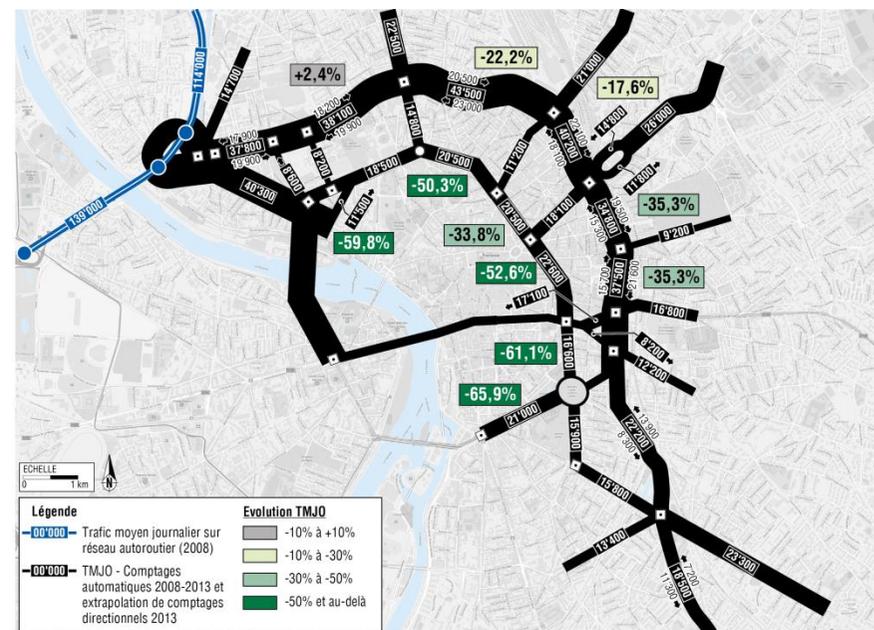
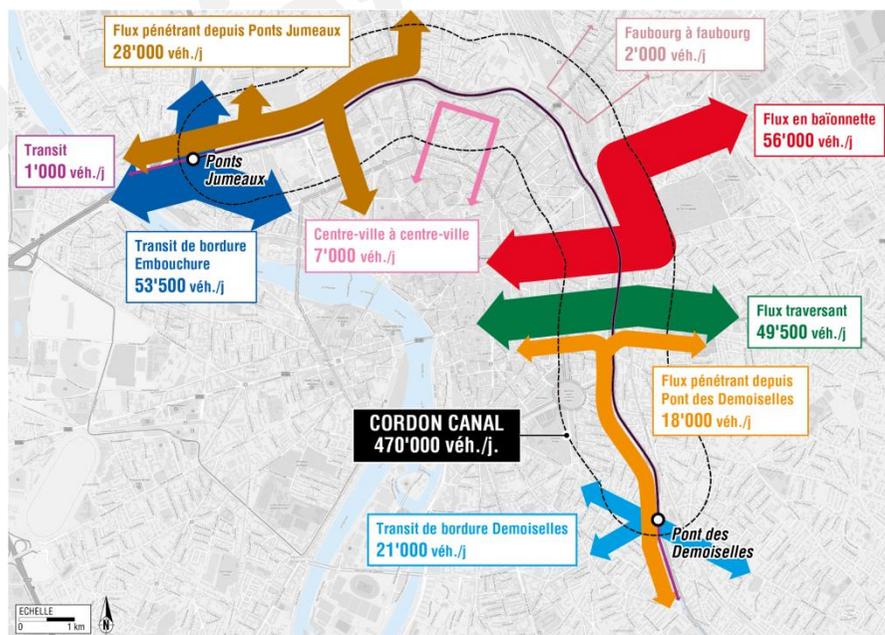
Ces principes sont adaptés à l'évolution de la métropole toulousaine, dans la mesure où ils n'impactent pas la desserte du centre-ville.

L'organisation du réseau viaire



Le réseau viaire du centre-ville a fortement évolué au cours des 15 dernières années. La voirie interne aux boulevards du centre-ville a été totalement apaisée (zones 30, zones piétonnes), notamment autour de la place du Capitole et de l'axe Alsace-Lorraine. Les boulevards ont été reconfigurés avec l'insertion de couloirs bus. Cette évolution du réseau routier a accompagné l'extension progressive du centre-ville de Toulouse vers l'Est et le Canal du Midi, support d'une autoroute urbaine.

Même si le périphérique toulousain s'est partiellement substitué au Canal du Midi au milieu des années 90 dans sa fonction de contournement et de desserte des faubourgs, il reste un axe transversal majeur de l'agglomération, qui a relativement peu évolué durant les dernières années malgré l'intérêt du site, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1996.



Eloigné du périphérique Est et sans autre alternative continue, l'axe canal constitue actuellement la voirie préférentielle pour les fonctions suivantes :

- Liaisons entre faubourgs et centre-ville, effectués en grande partie d'une pénétrante à une autre, par des trajets empruntant le Canal sur une courte distance.
- Pénétrante depuis le réseau autoroutier, en particulier depuis le secteur des Ponts Jumeaux, pour la desserte du centre-ville et des faubourgs.

Sur l'ensemble du centre-ville, les charges de trafic ont sensiblement baissé durant les 20 dernières années. Les flux ont baissé de 60 à 50% sur les boulevards de l'octogone et de 30 à 20% sur le Canal. La partie du centre-ville située à l'intérieur de l'octogone s'est totalement transformée, n'accueillant plus que du trafic local, dans des conditions de circulation apaisées. Ces évolutions ont permis le déploiement des offres alternatives TC et vélo, ainsi que le développement de la marche à pied, qui assurent aujourd'hui une part considérable de l'accès au centre-ville. En effet, la voiture ne pèse désormais plus que 22% des accès au centre-ville depuis les faubourgs toulousains, et 39% depuis la périphérie, sur l'ensemble du périmètre de l'Enquête Ménage Déplacements (EMD).

Ces évolutions ont permis au centre-ville de rester accessible et attractif, et d'accueillir toujours plus d'utilisateurs de la métropole.

1.3/ De nombreux projets renforçant l'attractivité du territoire

En raison de la croissance démographique et économique très soutenue, l'agglomération toulousaine est le siège de nombreux projets et d'une mutation urbaine importante. Une part significative de ce développement se fait par l'activité privée, en diffus au sein des tissus urbains existants ou en extension territoriale. En parallèle, les acteurs publics portent des projets structurants de développement urbain et d'infrastructure qui accompagnent le développement de l'aire urbaine et qui ont un impact très important sur l'organisation des déplacements.

A. Des grands projets d'intérêt métropolitain qui renforcent le positionnement toulousain

Un certain nombre de projets en cours et à venir participent d'un positionnement métropolitain de l'agglomération toulousaine. Il s'agit à la fois de projets d'infrastructure, de projets urbains ou d'équipement.

La LGV Bordeaux – Toulouse

Elément fonctionnel du projet ferroviaire dit « Grand Projet du Sud-Ouest », la branche Bordeaux – Toulouse insère la grande agglomération toulousaine dans l'offre ferroviaire grande vitesse européenne. Entre Bordeaux et Toulouse, le projet se décompose en trois parties :

- Un tronç commun au Sud



de Bordeaux à partir duquel se divisent les branches vers Toulouse et vers l'Espagne.

- Une ligne nouvelle jusqu'à Saint-Jory.
- Des aménagements spécifiques des voies existantes entre Saint-Jory et Toulouse (augmentation du nombre de voies et des vitesses).

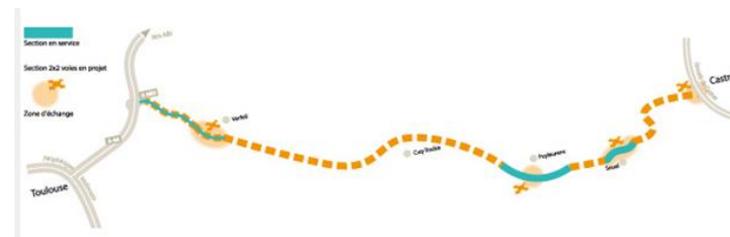
Ce projet a un impact très fort sur l'accessibilité de l'agglomération à plusieurs niveaux :

- Réduction significative des temps de parcours vers des agglomérations européennes (Bilbao, Madrid...), françaises (Paris à 3h) et du Sud-Ouest (Bordeaux à 1h, Agen, Bayonne...).
- Diminution du trafic aérien notamment vers Paris permettant à l'aéroport de retrouver des marges de croissance vers d'autres destinations.
- Libération de capacités ferroviaires sur les voies classiques pour d'autres trafics (Intercités, TER, fret).

La mise en service de l'infrastructure est attendue à horizon 2024.

L'autoroute Toulouse – Castres

L'arrêté ministériel du 22 avril 2014 a validé l'opportunité de réaliser la mise en caractéristiques autoroutières de l'itinéraire entre Toulouse et Castres. Il s'agit de la dernière branche non réalisée de l'étoile autoroutière entre Toulouse et l'ensemble des villes moyennes de l'aire métropolitaine (Montauban, Albi, Carcassonne, Auch...). Un mode de réalisation par concession a été retenu. L'enquête publique est attendue fin 2016 pour une déclaration d'utilité publique en 2018.



Toulouse Euro Sud-Ouest

Toulouse Euro Sud-Ouest est un projet urbain dans le cœur d'agglomération qui articule une reconfiguration du Pôle d'Échanges Multimodal de Matabiau en lien avec l'arrivée de la LGV et la constitution d'un nouveau quartier mixte (tertiaire, commerces, services, logements) sur un site en mutation (anciennes emprises ferroviaires et d'activités).

La transformation du pôle d'échanges doit lui permettre d'accueillir 18 millions de voyageurs par an contre 9 aujourd'hui. Une première étape est attendue dès 2017 avec l'ouverture de la LGV Tours-Bordeaux qui va avoir un impact sur l'accessibilité de Toulouse (Paris à 4 heures), avant l'arrivée de la LGV à Toulouse en 2024. Une accessibilité multimodale du site est privilégiée (rabattement TER, 3^{ème} ligne de métro, accessibilité piétonne depuis le centre-ville...).

Le projet territorial dotera Toulouse d'un véritable quartier d'affaires complété de fonctions commerciales et résidentielles. Il constituera ainsi une véritable extension du centre-ville vers le canal et les faubourgs et lui donnera une dimension à la hauteur d'une aire urbaine millionnaire. L'enjeu est de constituer un nouveau quartier métropolitain mixte, bénéficiant d'une excellente desserte en transports publics.



Projet Toulouse Euro Sud Ouest (version juin 2015)

Source Europolia - Document non contractuel

Programmation prévisionnelle :

- Périmètre de projet : 200 ha
- 300 000 m² de bureaux
- 40 000 m² de commerces et services
- 2 000 logements

Nouveau Parc des Expositions

Toulouse Métropole se dote d'un nouveau Parc Exposition, implanté au Nord-Ouest de l'agglomération toulousaine, qui offrira de nouveaux services événementiels et une accessibilité facilitée. Plus moderne, il contribuera au développement de l'économie locale et participera au rayonnement international de la métropole toulousaine.

Le nouvel équipement pourra accueillir des salons professionnels (plus de 50 000 m²), de très grands congrès, des conventions d'affaires pour plus de 5.000 personnes, des congrès expo, de très grands événements type assemblées générales, meetings, manifestations sportives de niveau européen ou mondial.

Le tramway T1 sera prolongé pour faciliter l'accessibilité de cet équipement en TC depuis le cœur d'agglomération.

Projet de nouveau Parc Exposition – Toulouse Métropole



Toulouse Aerospace (Montaudran)

Toulouse Métropole a pour ambition de développer un quartier européen de l'innovation technologique de rayonnement international. Il constituera un lien entre les sites de recherche concentrés au Sud de Toulouse, les quartiers environnants et le cœur de la métropole. Autre atout, ce campus dans la ville se développera dans une ambiance paysagère prenant appui sur l'ancienne piste aérienne, véritable colonne vertébrale du quartier qui articulera recherche scientifique, culture, activité économique et habitat, structurés autour de deux centralités : une centralité économique et technologique au Sud (le campus de l'innovation) et une centralité culturelle (la piste des géants) et commerciale au Nord.

Projet urbain du quartier Montaudran



Programmation prévisionnelle :

- Périmètre de projet : 56 ha
- 355 000 m² de surfaces de plancher
 - dont 240 000 m² d'activités (tertiaire supérieur)
 - dont 1.200 logements
 - dont la Halle des machines, un bâtiment dédié à la mémoire de l'Aérospatiale, des équipements...

InnoMétro

Labège-Innopole figure parmi les sites économiques majeurs de l'agglomération toulousaine et accueille des activités tertiaires, commerciales, de recherche et de formation, de rayonnement national et international. Un nouveau projet d'aménagement ambitieux InnoMétro est en cours, avec des évolutions paysagères, fonctionnelles, urbaines et articulées par « La Diagonale », large espace public de rencontres, d'échanges et support de modes de déplacements actifs. InnoMétro s'oriente vers plus de mixité urbaine et une requalification du parc d'activités en un véritable quartier de vie, incluant des lieux de résidence. Le projet a ainsi pour ambition de métamorphoser la pratique du lieu et les modes de déplacements, afin d'offrir aux habitants, travailleurs ou utilisateurs de passage, un lieu de vie de qualité.



Programmation prévisionnelle :

- Périmètre de projet : 306 ha
- 280 000 m² de SP bureaux tout compris
- 40 000 m² de commerces
- 100 000 m² dédiés à l'innovation, la recherche
- 27 000 emplois à terme
- 1 000 logements
- 4 500 étudiants et chercheurs

B. Des projets urbains et d'infrastructures pour un développement équilibré du territoire

Les collectivités publiques portent de nombreux projets qui visent simultanément à améliorer les capacités d'accueil et à offrir de bonnes conditions de déplacements. Une politique confortée de cohérence urbanisme / mobilité est recherchée.

Les lignes Linéo : une réponse au développement de la proche périphérie

Le SMTC-Tisséo a lancé une vaste opération de dynamisation du réseau de bus à partir de 10 lignes qui desservent quartiers toulousains et communes de périphérie. Ces lignes verront leurs performances améliorées par des aménagements ciblés et une offre de service aux usagers étendue pour répondre aux besoins (fiabilité du temps de parcours et accessibilité, fréquence cadencée, amplitude horaire 5h15 - 00h30). Elles seront en rabattement vers les modes structurants (métro, tramway, train) et proposeront, pour la plupart d'entre elles, des itinéraires jusqu'au centre de l'agglomération. Elles constituent une réponse attractive pour des secteurs urbains qui ont été support d'une croissance démographique soutenue.

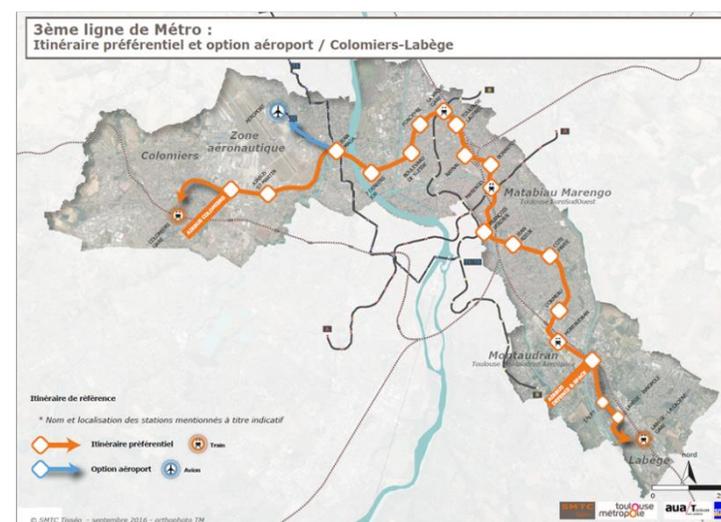


Toulouse Aerospace Express : une 3^{ème} ligne de métro qui s'appuie sur une cohérence territoriale

Le SMTC-Tisséo porte un projet ambitieux de création d'une troisième ligne de métro nommée Toulouse Aerospace Express. Elle reliera d'ici 2024 Colomiers à l'Ouest, Toulouse Euro Sud-Ouest au centre, Montaudran et Labège au Sud-Est.

Favorisant la desserte des territoires économiques non concernés par les 2 premières lignes, elle desservira un emploi sur deux de la grande agglomération toulousaine.

Son tracé reliera, en effet, les secteurs économiques de l'aéronautique, de l'espace et de la recherche. Il proposera également de nombreuses connexions avec le train, le métro, le tramway et les lignes Linéo. Elle desservira également différents projets urbains de la grande agglomération toulousaine : Toulouse Euro Sud-Ouest, Toulouse Aerospace, Innométro... Son itinéraire privilégie également des secteurs en devenir qui possèdent de très importantes capacités de mutation et d'accueil de population.



Des secteurs de projets à articuler avec les infrastructures de transport

Plusieurs secteurs en développement portés dans le cadre d'opérations publiques associent projets urbains et développement de l'offre en transports collectifs.

Ainsi :

- **A l'Ouest**, le développement des secteurs des Ramassiers et de Saint-Martin du Touch se termine. Ils se structurent autour des haltes ferroviaires de la ligne C et des aménagements bus spécifiques complètent l'offre dans ces secteurs (Linéo 2, Transport en Commun en Site Propre des Ramassiers). L'urbanisation du secteur de la Ménude, limitrophe aux zones d'activités Pahin/En Jacca, se poursuit avec l'implantation de nouvelles activités et de nouveaux services, dont le projet Val Tolosa.

- **Au Nord-Ouest**, après avoir structuré toute l'urbanisation en cours entre Blagnac et Beauzelle en traversant la ZAC Andromède, le tramway dessert également maintenant la ZAC de la Cartoucherie à Toulouse.

- **Au Nord**, le Boulevard Urbain Nord programmé entre le Nord de Toulouse et les communes de Bruguières, Castelginest, Gratentour, Fonbeuzard, Launaguet et L'Union constituera une nouvelle infrastructure performante organisant l'urbanisation de ce secteur dynamique.

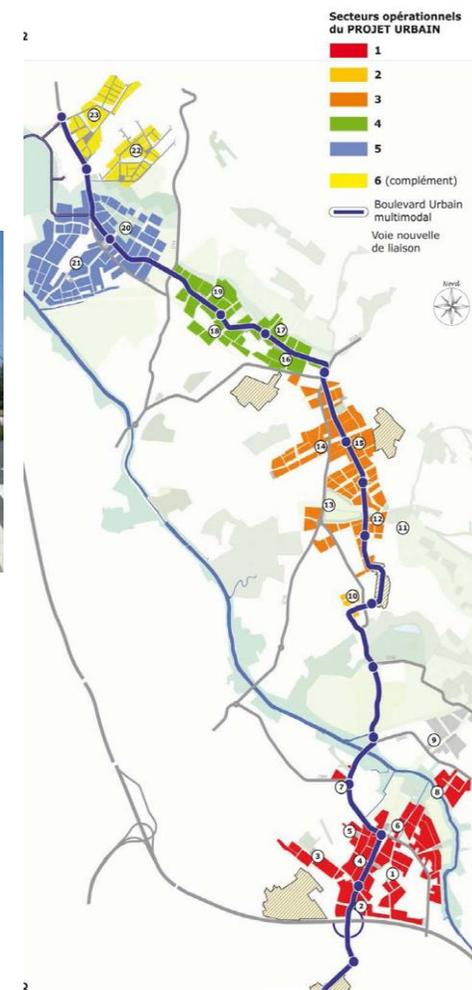
Les Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain (AFNT) sont support d'une réflexion sur l'organisation urbaine du Nord de l'agglomération.

- **Au centre et au Sud-Est**, les projets urbains de Toulouse Euro Sud-Ouest, Toulouse Montaudran Aerospace et Labège-Innométo sont largement articulés avec les projets de dessertes et de renforcement de la capacité du réseau métro, dont TAE.

Le secteur de Hers Malepère Marcaisonne, dernier grand territoire d'extension de Toulouse Métropole au Sud-Est s'organise à partir de la Liaison Multimodale Sud-Est et du projet de Linéo reliant Toulouse et Saint-Orens.



Plan Urbain de référence du BUN



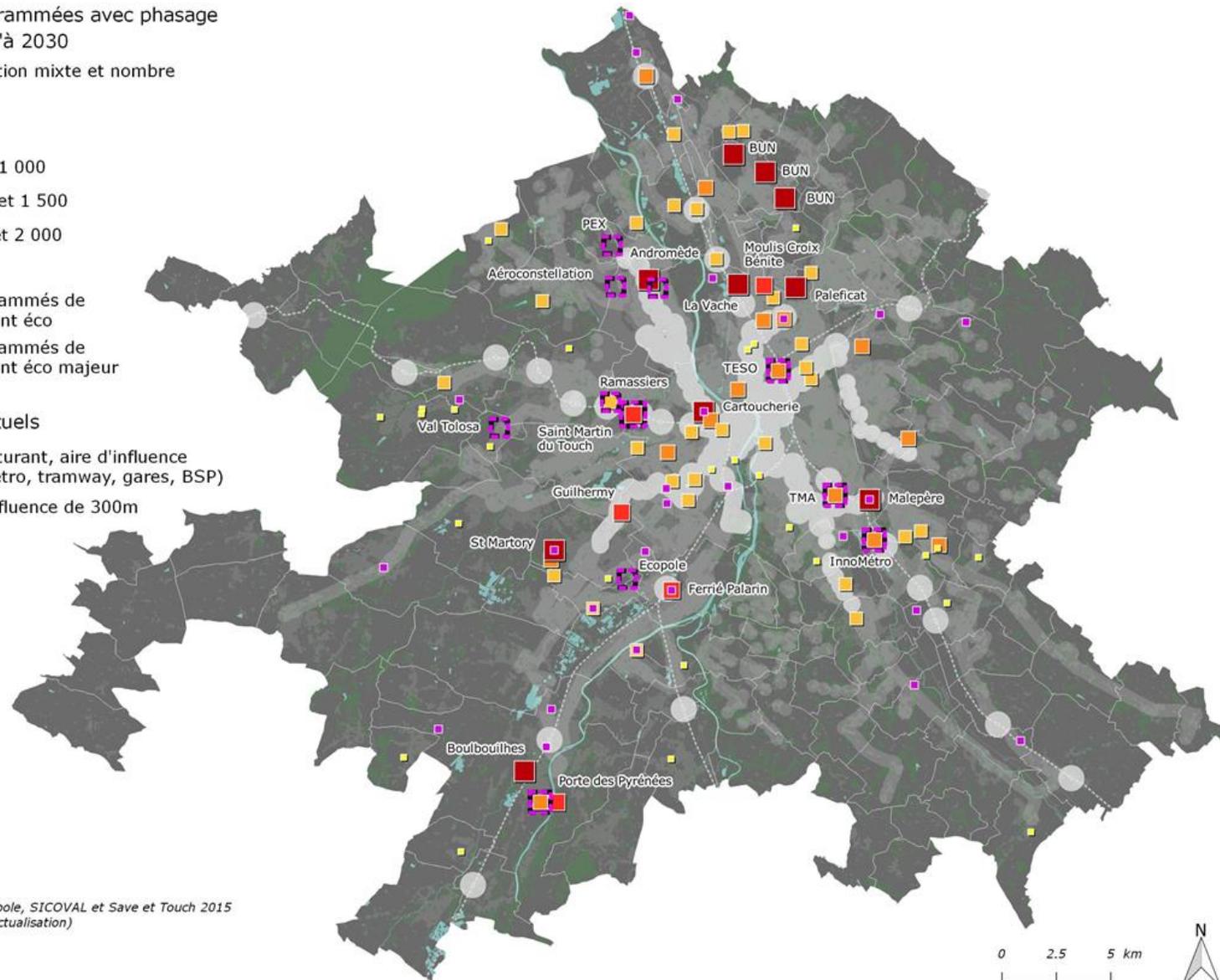
Opérations programmées avec phasage
échelonné jusqu'à 2030

Opérations à vocation mixte et nombre
de logements

-  < 300
-  entre 300 et 1 000
-  entre 1 000 et 1 500
-  entre 1 500 et 2 000
-  > 2 000
-  Projets programmés de développement éco
-  Projets programmés de développement éco majeur

Réseaux T.C. actuels

-  Réseau structurant, aire d'influence de 600m (métro, tramway, gares, BSP)
-  Bus, aire d'influence de 300m
-  Gares
-  Voies ferrées



aaa/T 2015
Sources : Toulouse Métropole, SICOVAL et Save et Touch 2015
CAM 2013 (en attente d'actualisation)

aaa/T

34
Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A2-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

C. Des projets routiers pour améliorer l'accessibilité des territoires

Le Contrat de Plan Etat Région (CPER) de 2015-2020 s'est engagé sur plusieurs opérations dont notamment : la mise à 2X3 voies de la section du périphérique Rangueil-Lespinet et protections acoustiques, l'amélioration de la desserte du Nord-Ouest toulousain, axe stratégique pour le développement économique régional (échangeurs du Ritouret et de La Fontaine Lumineuse).

Plusieurs projets départementaux majeurs intéressent directement le territoire du Projet Mobilités 2020-2025-2030. Certains d'entre eux sont sur le territoire de Toulouse Métropole. La mise en œuvre de ces opérations devra s'articuler en cohérence avec les études multimodales menées actuellement dans un cadre partenarial.

Secteur Sud-Est :

- Prolongement de la RD 916 jusqu'à Belberaud .
- RD957B : déviation Sud de St-Orens.
- Amélioration de la liaison entre Castanet et Labège (RD813 / RD916).

Secteur Sud-Ouest :

- Voie du Canal Saint-Martory (VCSM) – volet routier .
- Déviation de la RD23.
- RD924: Liaison entre la déviation de Léguevin et la RD632.

Secteur Ouest :

- RD37: Réaménagement de la RD37 entre la déviation de Léguevin et RD12.

Secteur Nord-Ouest :

- RD929: Franchissement Nord de Garonne et liaison RD2-RD820-A62 (Eurocentre)-pont sur la Garonne entre Merville et St-Jory.

- RD902: Déviation de Seilh : Prolongement de la RD902 à 2x2 voies depuis l'échangeur de Beauzelle jusqu'à la RD64 puis 2 voies jusqu'à la RD2.

Par ailleurs, le Programme Pluriannuel des Investissements Métropolitains 2015 – 2020 de Toulouse Métropole conforte et complète les projets préalablement cités :

- Participation au Programme De Modernisation des Itinéraires: Mise en 2X3 voies du périphérique Rangueil-Lespinet, Echangeur de Borderouge.
- Secteur Sud-Est : Amélioration du maillage du secteur Sud-Est : LMSE, Jonction Est, LUBE, Porte métropolitaine de la Roseraie.
- Secteur Sud-Ouest : Etudes multimodales y compris «Ceinture Sud» (Eisenhower, Canal de Saint-Martory,...).

1.4/ Des évolutions sociétales facilitées par les offres numériques

La transformation régulière des modes de vie impacte fortement les pratiques de déplacements. La baisse de la mobilité individuelle observée dans les grandes agglomérations et confirmée par la dernière enquête ménages toulousaine, tout comme la baisse de la motorisation ou le recul de l'âge des jeunes qui passent le permis de conduire les traduisent. Les citadins sont aujourd'hui le plus souvent « écartelés » entre recherche de mondialisation et de métropolisation d'une part et recherche de proximité d'autre part.

Le fort développement des services numériques est un accélérateur de ces tendances. En matière de mobilité, on peut observer 4 champs principaux qui lient offre numérique et offre de transport :

Certaines offres numériques limitent les déplacements individuels.

Elles peuvent participer à certaines formes de « démobilité » : le télétravail, le E-commerce, les E-administrations...

L'agglomération toulousaine voit se multiplier des espaces de coworking. De nouvelles organisations logistiques sont apparues pour faciliter les livraisons ...

Certaines offres numériques aident à la décision

Il s'agit notamment de tous les sites et applications d'information voyageurs, de plus en plus en temps réel et avec une fonction GPS, qui donnent parfois des informations complémentaires (services, commerces le long de l'itinéraire...). Ces offres permettent d'anticiper ou corriger son déplacement (choix modal, itinéraires, horaires...) en fonction des informations de temps de parcours, de coût, d'impact environnemental... Elles sont de différentes natures : nationales ou locales, organisées par des opérateurs publics ou privés, multimodales ou monomodales ...



Certaines offres numériques mettent en réseau

Ces offres mettent les usagers en réseau pour optimiser et mutualiser des déplacements. Elles ont notamment permis l'essor des pratiques de covoiturage et constituent un support pour le fonctionnement des services d'autopartage.



Certaines offres numériques permettent d'améliorer la connaissance des pratiques

La connaissance des pratiques de mobilité revêt plusieurs enjeux, non seulement pour les collectivités et opérateurs de services de transport qui peuvent améliorer le niveau de service et les caractéristiques de l'offre mais aussi pour des acteurs privés qui y voient un fort intérêt commercial. Des sociétés comme Google ou des opérateurs téléphoniques exploitent d'ores et déjà ces données qui entrent dans le champs du Big Data. Il y a là aussi un fort enjeu pour les collectivités de maîtriser ces données pour améliorer les cohérences des politiques publiques et de les décloisonner dans une approche « Smartcity ».



Au regard de ces 4 constats, le smartphone est devenu un véritable outil de mobilité pour des usagers :

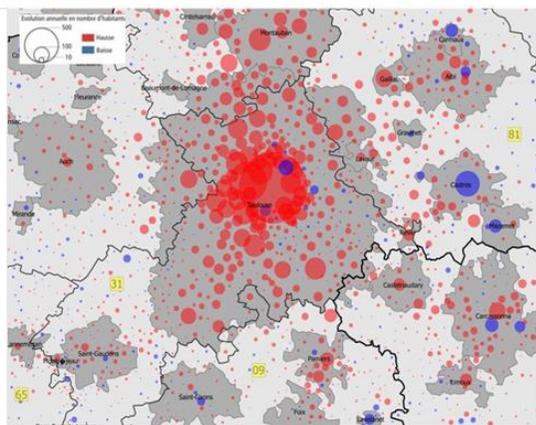
- De plus en plus agile et faisant des choix en temps réel.
- De plus en plus multimodal et ayant besoin d'une information actualisée.
- De plus en plus interactif et fonctionnant en réseau.



Les points essentiels à retenir

Un territoire de 115 communes accueillant plus d'1 million d'habitants au sein d'un vaste espace métropolitain qui connaît une forte croissance démographique et urbaine, notamment le long des principaux axes de transport.

Croissance démographique annuelle par commune entre 2007 et 2012



Une croissance démographique soutenue qui impacte les mobilités :

+ 18 000 habitants par an sur la période 2008/2013

+ 500 000 déplacements supplémentaires par jour d'ici 2025

Une organisation des territoires en « bassins de mobilité » au sein desquels les habitants se déplacent pour leurs activités quotidiennes et par des déplacements internes plus importants que par des déplacements en échange avec les autres territoires.

Une amorce d'inversion de tendance des pratiques de mobilité :

Baisse de l'usage de la voiture particulière

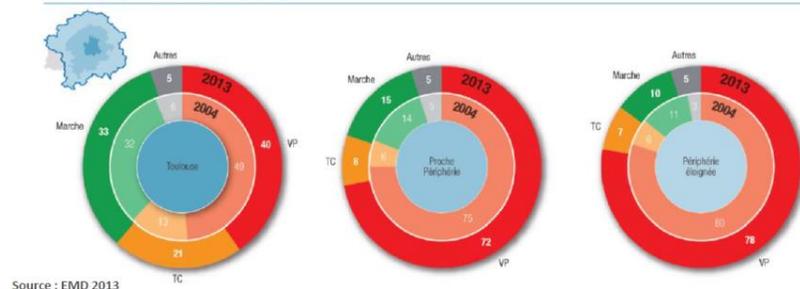
Forte augmentation de l'usage des transports en commun

Mais des différences territoriales importantes :

Tendance très marquée pour les habitants de la ville de Toulouse

La voiture reste très utilisée par les habitants de la périphérie

Parts modales par territoire de résidence (en %)



Source : EMD 2013

Une transformation des modes de vie en lien avec les évolutions des outils numériques.

Projet

2

LES ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET MOBILITES 2020/2025/2030

Projet

2.1/ Les enjeux majeurs du Projet Mobilités

La présentation du territoire de la grande agglomération toulousaine a permis de poser les enjeux de l'élaboration du Projet Mobilités 2020/2025/2030 dans différents domaines :

- La gouvernance territoriale, à travers l'imbrication des territoires de la grande agglomération toulousaine.
- Les politiques publiques de mobilités, en réponse aux mobilités constatées des habitants et usagers.
- Les principes liés à la cohérence urbanisme/mobilités, dans une agglomération peu dense et sans contrainte géographique d'étalement.
- L'économie métropolitaine, celle-ci étant une source de dynamisme, d'attractivité et de création de richesse et d'emploi.
- Les politiques de santé publique et de protection de l'environnement, mettant en synergie le bienfait des pratiques modales alternatives et actives sur la santé humaine et la qualité de l'air.
- Les évolutions sociétales et de mobilités, liées aux nouveaux outils numériques et à la montée en puissance de l'économie collaborative et partagée.
- La saturation des principaux réseaux de déplacements, frein au dynamisme économique et à l'accessibilité des territoires de la grande agglomération toulousaine.

Les inter-relations entre ces domaines aboutissent à identifier des enjeux majeurs pour le Projet Mobilités 2020/2025/2030 :

1/ MOBILITE : Organiser les conditions de la mobilité durable dans la perspective d'une croissance démographique soutenue :

La grande agglomération toulousaine, qui englobe le périmètre de desserte du réseau Tisséo, compte plus d'un million d'habitants, plus de 420 000 salariés et plus de 115 000 étudiants, qui au quotidien y vivent, se déplacent et travaillent.

Son rythme de développement est exceptionnel, avec chaque année l'arrivée de l'ordre de 15 000 habitants supplémentaires et la création de 7 000 emplois nouveaux. A l'horizon 2030, la grande agglomération toulousaine comptera près de 250 000 habitants et 150 000 emplois supplémentaires, générant plus de 4,5 millions de déplacements tous modes confondus que les réseaux de déplacements (urbains, interurbains, routiers, ferroviaires) devront absorber.

Le Projet Mobilités 2020/2025/2030 se met en situation d'apporter des réponses appropriées à l'organisation d'une mobilité durable dans la perspective de cette croissance démographique et économique soutenue. Le Schéma de Cohérence Territoriale de la grande agglomération toulousaine estime à l'horizon 2030 une production nécessaire de 200 000 à 230 000 logements.

2/ ACCESSIBILITE : Répondre à la demande de déplacements liée à la croissance démographique et au dynamisme économique :

De nombreux territoires connaissent des freins à leur développement pour des questions d'accessibilité :

- Infrastructures de transports insuffisantes, saturées ou en limite de capacité.
- Difficulté pour les habitants d'accepter une dégradation de leurs conditions de déplacements, critères de plus en plus stratégiques dans les choix d'implantation économique et de recherche d'emploi.

Le Projet Mobilités 2020/2025/2030 se met en situation de mettre en place un réseau structurant et capacitaire pour répondre à la demande de déplacements sur les territoires.

Cette croissance se répercutera sur la mobilité. Ainsi, en 2025, on estime que le nombre de déplacements quotidiens tous modes confondus sur la grande agglomération toulousaine sera de 4,5 millions, soit 500 000 de plus qu'à ce jour, l'équivalent de l'usage actuel du réseau Tisséo ou du périphérique.

L'enjeu sera d'absorber au moins 250 000 déplacements supplémentaires sur le réseau structurant de transport en commun.

3/ ATTRACTIVITE : Renforcer l'accès et maintenir l'attractivité des zones économiques et d'emploi

Les grands secteurs économiques de l'agglomération toulousaine sont marqués par de véritables difficultés d'accès qui se posent à ce jour comme des freins à un développement plus important : embouteillages chroniques, manque de ponctualité et absentéisme des salariés, inefficacité des échanges, nouvelles implantations, qualité de vie.

Le centre-ville de Toulouse et son élargissement progressif au-delà de la ceinture des boulevards (projet TESO) accueille des fonctions métropolitaines. Le maintien de son attractivité et de son accessibilité est un enjeu pour l'ensemble de la métropole.

Le Projet Mobilités 2020/2025/2030 se met en situation de relier les grands pôles économiques aux secteurs résidentiels à partir d'une offre interconnectée et de rendre les principaux établissements accessibles à partir des grandes portes métropolitaines : la future gare TGV Matabiau et l'aéroport international de Toulouse / Blagnac.

4/ INNOVATION : Anticiper la mobilité de demain

Les modes de vies et les pratiques de mobilité ne cessent d'évoluer, notamment avec l'utilisation des outils de l'information et de la communication ainsi que l'essor de l'économie du partage. La mobilité n'est plus subie et solitaire, vécue comme une contrainte, mais souhaitée comme une opportunité choisie et collaborative.

Dans les réseaux de transport, l'utilisateur n'est plus seulement « passager » mais davantage « acteur » de son expérience voyageur. L'enjeu est de dépasser la logique d'infrastructure de transport « fonctionnelle » historique en l'intégrant et en la mettant en dialogue avec l'expérience des usagers qui se déplacent, en termes de qualité et de satisfaction.

Le ressenti de l'utilisateur (en termes de perception du bruit, de la luminosité, de la température, de la propreté ou de l'activité humaine en station) est un facteur à considérer pour faire évoluer les réseaux en véritables lieux de vie du quotidien, proposant ainsi une alternative au confort de la voiture « solo » encore largement plébiscité.



2.2/ Les enjeux par domaine

Les enjeux concernant les réseaux de transports en commun

Les principaux enjeux portent sur la poursuite du maillage du réseau structurant et capacitaire pour satisfaire les besoins de déplacements des habitants de l'agglomération avec :

- Un renforcement de l'offre TC entre centre-ville et périphérie, et un maintien d'une offre de mobilité pour les territoires les moins denses.
- Un développement des principaux pôles d'échanges et des rabattements multimodaux.
- Un développement de l'offre structurante de transports en commun de « rocade » et une desserte des pôles d'emplois majeurs.
- Le développement en périphérie d'une offre complémentaire maillée.
- La desserte des pôles économiques.

Les enjeux concernant la marche à pied et les vélos

Les principaux enjeux portent sur la valorisation de l'usage de ces deux modes, pouvant s'inscrire dans une pratique intermodale avec les transports en commun :

- Un développement des centres-villes apaisés redonnant de la place aux modes actifs.
- Des aménagements urbains et d'espaces publics incitant à la pratique de la marche à pied et du vélo dans les centralités.
- L'aménagement des rabattements multimodaux vers les principaux pôles d'échanges.
- Le renforcement de l'accessibilité piétonne et en vélo des zones économiques.

Les enjeux concernant l'aménagement urbain des territoires en lien avec l'organisation des réseaux de transports en commun

Les principaux enjeux portent sur :

- Un renforcement de la cohérence entre la réalisation de projets urbains et leurs projets de desserte.
- Un renforcement des centralités sectorielles et du cœur d'agglomération, déjà bien équipés en équipements et services.
- Une politique d'accessibilité multimodale des zones économiques.

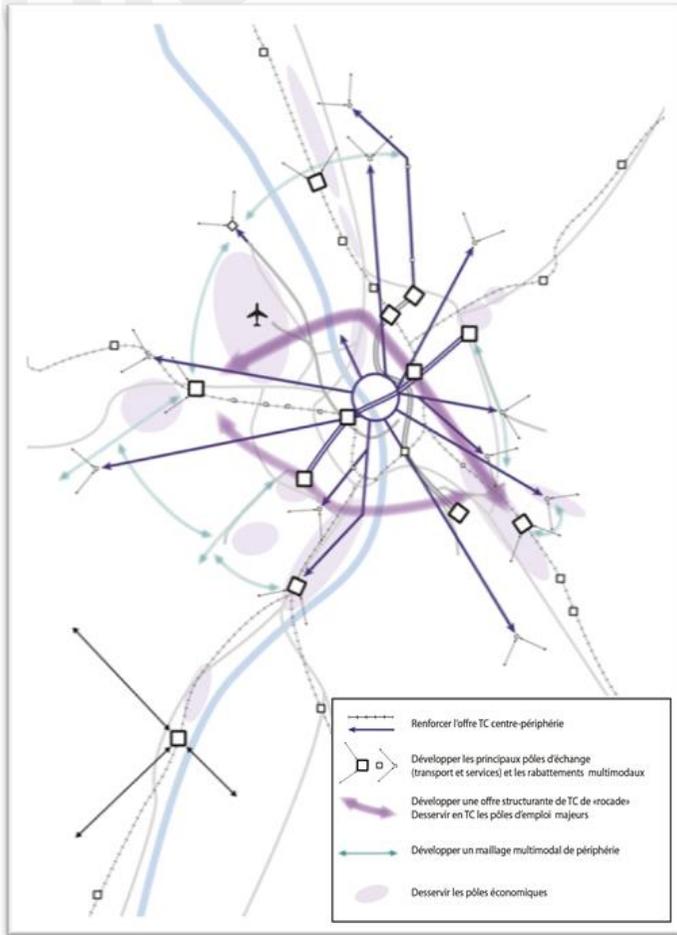
Les enjeux concernant l'organisation des réseaux routiers

Les principaux enjeux portent sur un meilleur usage du réseau routier d'agglomération, tenant compte du développement de l'offre du réseau de transports en commun structurant et des besoins d'accessibilité des territoires, avec :

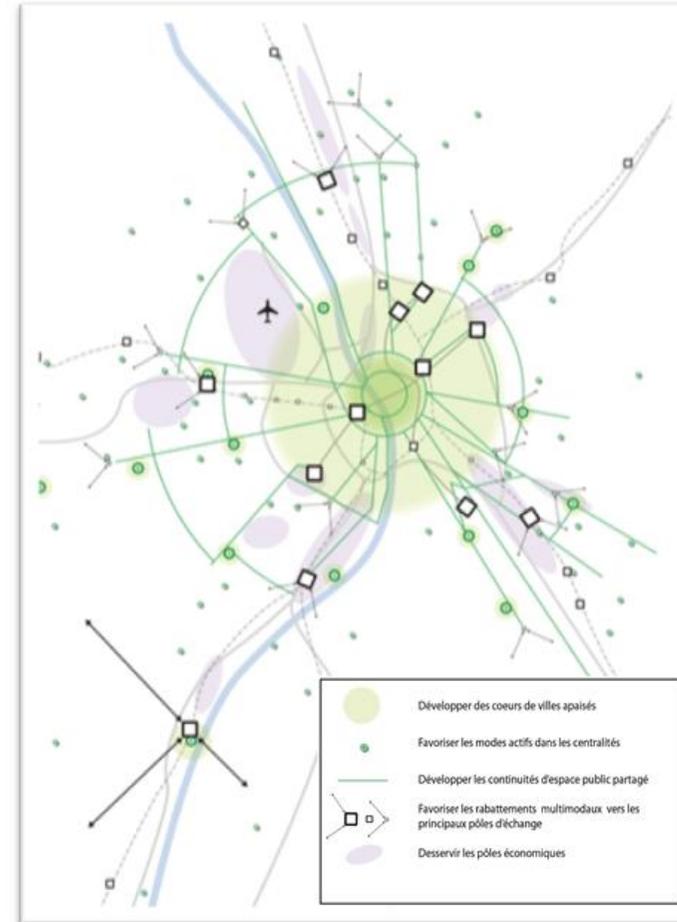
- Un partage plus équilibré du réseau de voirie entre les différents modes.
- Une amélioration du maillage du réseau routier en périphérie et de l'accès au réseau primaire (périphérique).
- Une amélioration de l'accessibilité métropolitaine.
- Une prise en compte de la qualité de l'air dans la gestion des réseaux routiers et des territoires traversés par les grandes voiries.

Ces enjeux sont traduits dans les cartes qui suivent et se trouveront déclinés dans la stratégie mobilité.

Projet

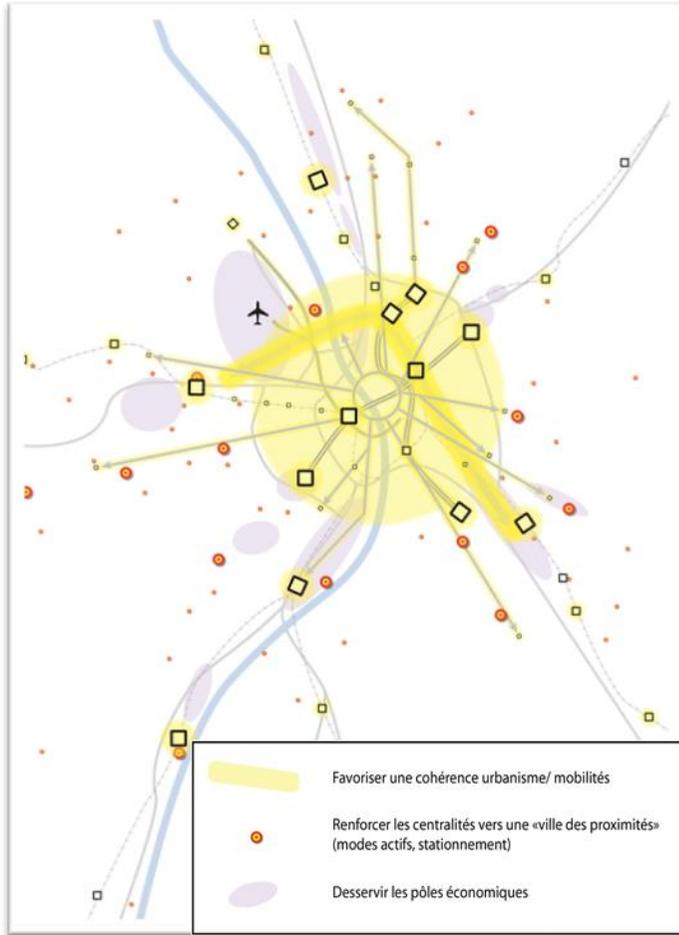


Principaux enjeux concernant les réseaux de transports en commun

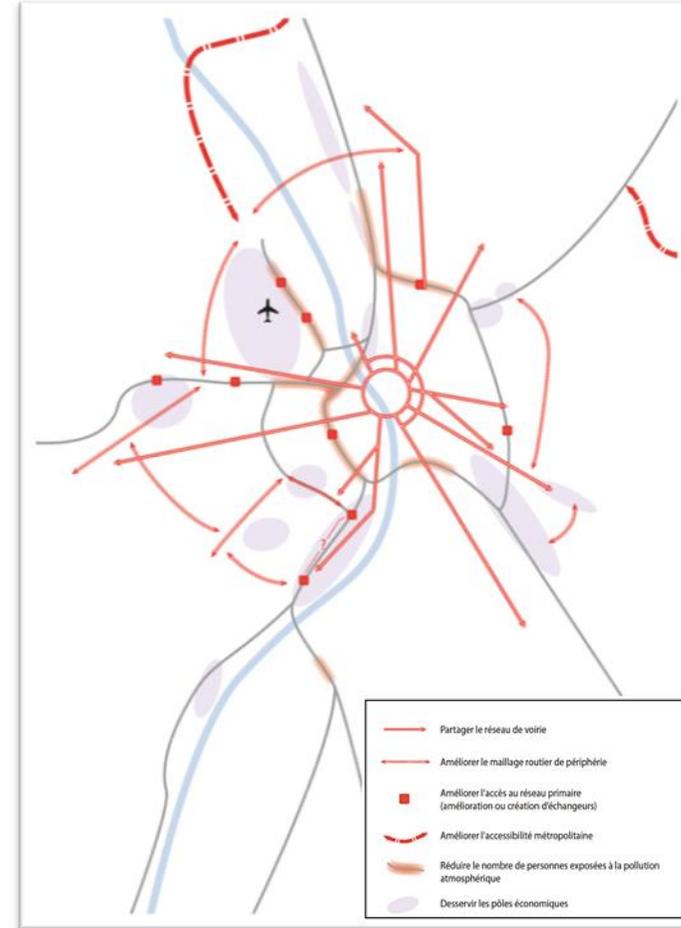


Principaux enjeux concernant la marche à pied et les vélos

Projet



Principaux enjeux concernant la cohérence entre l'urbanisation des territoires et leur desserte



Principaux enjeux concernant l'organisation des réseaux routiers

2.3/ Les grands objectifs du Projet Mobilités

Trois grands objectifs sont portés par le Projet Mobilités 2020/2025/2030, en réponse aux enjeux identifiés et à la poursuite de la croissance territoriale, démographique et économique de la grande agglomération toulousaine :

Mettre en œuvre une politique de transports en commun plus capacitaires et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires

Maitriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et des axes structurants de transports en commun

Mettre en œuvre un plan de circulation-stationnement en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant

Le SMTC se positionne sur ces objectifs qui apparaissent comme fondamentaux :

- **Assurer et renforcer l'accessibilité de la grande agglomération toulousaine.** La desserte et la bonne accessibilité de l'aéroport international de Toulouse-Blagnac et de la future gare à grande vitesse Matabiau apparaissent dès lors comme une priorité, la perspective d'une 3^{ème} ligne de métro s'inscrivant dans ce sens. Le réseau routier doit également avoir un rôle pour l'accès à l'agglomération et à la distribution des flux vers les centres d'intérêt. Un maillage du réseau structurant en lien avec le développement urbain et réduisant le nombre de coupures par de nouveaux franchissements apparaît comme essentiel aux besoins fonctionnels de l'agglomération, sans entraver les politiques publiques de mobilité prises en faveur des transports en commun et des modes actifs.
- **Conforter la desserte des zones d'emplois aéronautiques et spatiales ou à haute valeur ajoutée,** regroupant plus de 58 000 emplois non desservis à ce jour par le réseau structurant de transports en commun, permettant de répondre à la demande de déplacements de ces territoires économiques et de maintenir leur attractivité ainsi que le rayonnement métropolitain de Toulouse et de son agglomération.
- **Développer l'intermodalité entre les réseaux du transport urbain, de l'interurbain et de la région.** Cette articulation autour de pôles d'échanges multimodaux est une réponse adaptée aux besoins croissants de mobilités et de dynamisme économique d'une agglomération qui devrait accueillir plus de 1,3 million d'habitants d'ici l'horizon 2030, au sein d'une aire urbaine de 1,6 million d'habitants au même horizon.
Elle permettra également, à travers le développement de nouvelles connexions rendu possible par la 3^{ème} ligne de métro mettant en inter relation directe 3 branches de l'étoile ferroviaire toulousaine, de

positionner une offre de transport véritablement intermodale, répondant ainsi au rayonnement régional au-delà du territoire strict de l'aire métropolitaine toulousaine et répondant aux enjeux sociétaux, environnementaux et énergétiques de demain.

- **Remettre en perspective les enjeux de cohérence urbanisme / mobilités dans une aire métropolitaine étalée**, les enjeux de renouvellement urbain mais également de nouvelles urbanisations devant être davantage portées autour du réseau de transport existant, plus particulièrement autour du réseau structurant à fort rendement et des pôles d'échanges. Dans ce cadre, l'usage et le fonctionnement du réseau de transports en commun Tisséo sont à optimiser, avec une plus grande cohérence urbanisme / déplacements et une approche multimodale privilégiant le mode de transport le plus pertinent en fonction du contexte.
- **Développer l'usage des modes actifs**, offrant un réel potentiel d'alternative à l'usage de la voiture pour les déplacements de courtes distances, **en raison de la nécessité de limiter la congestion routière, de leur bienfait sur la santé**, le cadre de vie et l'environnement, dans un fonctionnement métropolitain qui doit intégrer les aménagements de proximité.
- **S'assurer que les réseaux de transports en commun** (matériels roulants, Etablissements Recevant du Public, information voyageurs) **et que les espaces publics soient accessibles aux personnes à mobilité réduite**.
- **Intégrer dans l'organisation de la chaîne des mobilités les besoins propres à la logistique urbaine et aux livraisons** des marchandises et des matériaux de constructions.

- **Maîtriser, réduire et compenser les conséquences sur le cadre environnemental et patrimonial** du développement de l'aire métropolitaine toulousaine et du réseau d'infrastructures nécessaires à son fonctionnement (routes, réseaux ferroviaires et de transports en commun, logistique urbaine ...).

2.4/ Les objectifs du Projet Mobilités 2020/2025/2030 dans le domaine de l'accessibilité

La démarche volontaire d'intégration portée par le SMTC depuis de nombreuses années a progressivement induit un changement culturel dans la prise en compte des personnes à mobilité réduite (PMR) :

- Prise en compte de la personne en situation de mobilité réduite.
- Mesures sectorielles d'accessibilité vers une accessibilité inclusive et positive.
- Haute Qualité de Service visée aujourd'hui, avec la recherche de mesures prenant en compte toutes les fragilités des personnes.

Le Projet Mobilités 2020/2025/2030 contient dans ses objectifs le développement de l'usage des transports en commun pour couvrir les besoins de mobilités des habitants, dont les personnes à mobilité réduite.

Dans ce cadre, le SMTC s'engage à poursuivre la politique menée en faveur des personnes en situation de handicap, avec la mise en œuvre d'un Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SDAP) et d'un Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'Ap).

Deux démarches constituent les deux objectifs principaux pour le SMTC :

- **La mise en œuvre sur la période 2016/2018 du plan d'actions du Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SDAP)** qui porte sur l'accessibilité du réseau Tisséo : matériel roulant, arrêts de bus, service de substitution, formation des personnels à l'accueil des personnes à mobilité réduite.
- **La mise en œuvre sur la période 2016/2024 du plan d'actions de l'Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'Ap)** qui porte sur l'accessibilité des Etablissements Recevant du Public au sein du réseau

urbain : stations de métro et de tramway (escaliers, ascenseurs, portillons PMR, éclairage), agences commerciales, commerces, parcs-relais.



Concernant les réseaux de transports en commun régionaux et départementaux, la Région et le Département se sont également engagés dans la poursuite de la mise en accessibilité des points d'arrêts, des gares et des matériels roulants. Un des objectifs communs aux trois réseaux sera de rendre plus accessibles les pôles

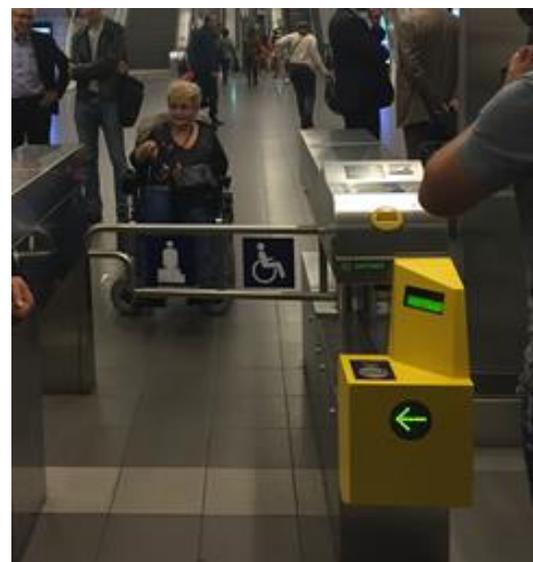
d'échanges intermodaux et donc de rendre plus fluides les échanges entre modes et de ne pas rompre la chaîne de déplacement.

Au-delà, dans une logique d'assurer les déplacements entre les lieux de vie, les services et les équipements publics, les établissements de santé et les réseaux de transports en commun, les gestionnaires des espaces publics sont également tenus de mettre en accessibilité les cheminements de façon à ce que les Personnes à Mobilité Réduite puissent se déplacer aisément dans la ville.



Le rapport d'accessibilité intégré au Projet Mobilités 2020/2025/2030 décrit notamment :

- Les politiques de mise en accessibilité des réseaux de transports par les différentes autorités organisatrices.
- Les politiques de mise en accessibilité des espaces publics par les établissements de coopération intercommunale.
- Les instances de concertation mises en place avec les associations représentatives des personnes à mobilité réduite.



Source : SDAP & ADAP SMTC – Tisséo approuvé le 16 septembre 2015

2.5/ Les objectifs du Projet Mobilités 2020/2025/2030 dans le domaine de l'environnement.

Les grands enjeux nationaux en termes de politiques publiques de mobilités concernent :

- La réduction de l'impact énergétique et environnemental des déplacements (respect des engagements du protocole de Kyoto, lutte contre les émissions polluantes).
- Une organisation urbaine moins génératrice de déplacements,
- un partage de l'espace plus favorable aux modes de transports alternatifs à la voiture.
- La préservation et l'amélioration du cadre de vie urbain.

Les lois issues du Grenelle de l'environnement et de la transition énergétique valant pour la croissance verte laissent entrevoir également de nouvelles perspectives d'évolution qu'il est nécessaire de prendre en compte dès à présent dans les domaines des mobilités :

- Réduction des émissions de CO2 de 20 % d'ici 2020.
- Complémentarité des modes de déplacement.
- Développement prioritaire de l'usage des transports collectifs de personnes, de la marche et du vélo.
- Développement du fret ferroviaire.
- Réduction des nuisances des différents modes de transports.
- Incitation à l'adoption de comportements éco-responsables et à l'amélioration des performances environnementales.
- Développement encouragé des plans de mobilité, du covoiturage, de l'auto-partage ...

Le Projet Mobilités 2020/2025/2030 est l'un des outils majeurs pour répondre à ces grands enjeux nationaux et vient compléter d'autres plans et programmes.

En effet, les solutions apportées pour lutter contre le réchauffement climatique et la préservation des ressources naturelles sont globales et ne peuvent donner des résultats que par des actions combinées des politiques publiques de mobilité, d'urbanisme, d'aménagement du territoire, d'environnement, d'énergie,

Afin de s'inscrire dans une approche plus globale, le Projet Mobilités 2020/2025/2030 a fait l'objet d'une actualisation du premier rapport d'évaluation environnementale élaboré en 2012 dans le cadre de la première révision du PDU de la grande agglomération toulousaine.

L'autorité environnementale compétente a fait savoir au SMTC sa vision des enjeux du territoire, articulée autour de 3 niveaux :

Les enjeux environnementaux majeurs :

- La protection et l'amélioration de la qualité de l'air.
- La réduction des nuisances sonores.
- La limitation des émissions de GES.
- La maîtrise de la consommation d'énergie.
- La maîtrise de la consommation d'espace.

Les enjeux environnementaux importants :

- La gestion du risque majeur d'inondation.
- La protection des milieux naturels sensibles et des continuités écologiques.
- La sécurité des déplacements.

Les enjeux environnementaux de proximité :

- La valorisation et la protection du patrimoine bâti et paysager.
- La préservation et la valorisation de la qualité de l'eau.
- La gestion des risques majeurs autres que le risque d'inondation.
- La gestion des déchets.

Les enjeux portés par l'Autorité Environnementale

- La qualité de l'air en lien avec la santé humaine
- Le bruit
- Les émissions de GES
- La consommation énergétique
- La consommation des espaces

Cela nécessite la prise en compte :

- Des nouveaux objectifs fixés par la loi de transition énergétique

CLIMAT : réduction de 40% des émissions de GES entre 1990 et 2030

ENERGIE : réduction de la consommation énergétique finale de 20% entre 2012 et 2030

- Du 3^{ème} PNSE qui poursuit et amplifie certaines actions en matière de qualité de l'environnement et de réduction des inégalités de santé
- Des risques naturels
- De la protection des milieux naturels sensibles et des continuités écologiques
- De la sécurité des déplacements

Source : Commission partenariale de suivi du Projet Mobilités du 16 décembre 2015

Dans ce contexte, les objectifs du Projet mobilités 2020/2025/2030 portent sur :

- La diminution des émissions de polluants et de GES.
- La diminution du nombre de personnes habitant dans des territoires régulièrement soumis à des pollutions de fond.
- La diminution des consommations énergétiques liées aux mobilités.

- La maîtrise de l'étalement urbain et un choix d'aménagement urbain resserré en cœur d'agglomération, là où la densité de l'offre de transports en commun est la plus forte.
- La diminution des niveaux sonores des infrastructures de déplacements.

Le rapport d'évaluation environnementale intégré au Projet Mobilités 2020/2025/2030 décrit notamment :

- La situation actuelle de l'environnement et le lien entre le projet et les autres plans et programmes.
- L'exposé des motifs pour lesquels le projet est développé, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement, incluant un chapitre spécifique Natura 2000.
- Les mesures prises pour éviter et réduire les incidences négatives du projet.

Pour conclure, eu égard au dynamisme exceptionnel de la grande agglomération toulousaine, la préservation de la qualité de l'air dans un contexte de croissance démographique et d'augmentation de la mobilité apparaît comme un enjeu majeur :

- En termes de respect des seuils limites d'émissions de polluants.
- En termes de protection des populations compte tenu des impacts sanitaires de la pollution atmosphérique.

Les enjeux de santé publique liés à la qualité de l'air

PNSE

- - 30% d'émissions de PM_{2,5} entre 2009 et 2015
- Favoriser les modes actifs pour développer l'activité physique

PRSE

- Déclinaison des objectifs de réduction des PM_{2,5}
- Développer l'usage des TC de 50% pour accéder à l'aéroport
- Développer les plans de mobilité
- Réduire les zones de bruit

SRCAE

- CLIMAT : -13% d'émissions de GES entre 2005 et 2020 ;
- ENERGIE : -10% de consommation énergétique ;
- AIR : prévention et réduction de la pollution atmosphérique

PPA

- Réduire les polluants dont les valeurs dépassent les valeurs limites comme les Nox ou s'en approchent comme les PM 10 et PM 2,5

Source : Commission partenariale de suivi du Projet Mobilités du 16 décembre 2015

Aussi, si le Projet Mobilités 2020/2025/2030 fixe des objectifs en matière de diminution de l'usage des modes motorisés et de lutte contre l'étalement urbain, il ne pourra agir seul. Ses objectifs s'inscrivent ainsi en synergie avec les plans climat des intercommunalités de Toulouse métropole, du Muretain-Agglomération et du Sicoval, du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération toulousaine, des plans nationaux et régionaux santé environnement.

2.6/ Les réponses au Code des Transports

Les objectifs généraux du Projet Mobilités 2020/2025/2030 se traduisent en termes opérationnels dans le plan d'actions et dans les politiques publiques locales et nationales, en réponse au Code des Transports régissant les portées d'un Plan de Déplacements Urbains.

- **Code des transports : L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès d'une part, la protection de l'environnement et de la santé d'autre part.**

**Objectif Projet Mobilités : Diminuer les impacts sanitaires de la pollution atmosphérique sur la santé humaine.
Contribuer à la diminution des émissions de polluants et des GES.**

- **Code des transports : Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, ainsi que la desserte des quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville.**

Objectif Projet Mobilités : Rendre accessible les réseaux de transports publics et desservir les quartiers prioritaires.

- **Code des transports : L'amélioration de la sécurité des déplacements, en opérant un partage équilibré entre les différents modes et en s'attachant à renforcer la sécurité des déplacements des modes les plus vulnérables, à savoir les piétons, les cyclistes et les usagers des deux et trois roues motorisés.**

**Objectif Projet Mobilités : Partager l'usage des espaces publics.
Diminuer le nombre des accidents, notamment ceux impliquant les piétons, les cyclistes et les motards.**

- **Code des transports : La diminution du trafic automobile, en lien avec les objectifs de réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre, mais également en lien avec l'occupation de l'espace public.**

Objectif Projet Mobilités : Diminuer l'usage individuel de la voiture, en développant son usage partagé et en gérant l'exploitation des grandes voiries et des stationnements.

- **Code des transports : Le développement des transports en commun (dont des principes de tarification et système billettique intégrés) et de l'usage de la marche à pied et du vélo, visant ainsi à favoriser les moyens de déplacements les moins consommateurs et les moins polluants.**

Objectif Projet Mobilités : Mailler les territoires par un réseau de transports en commun structurant et capacitaire, complété par des cheminements piétons et itinéraires cyclables facilitant leurs usages.

- **Code des transports : L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les autoroutes, routes nationales et départementales, intégrant une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation.**

Objectif Projet Mobilités : Organiser le réseau routier dans l'agglomération pour améliorer la circulation, répartir les flux, faciliter l'accessibilité aux territoires, en intégrant des possibles évolutions de son usage.

- **Code des transports : L'organisation des stationnements des véhicules sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, intégrant les besoins spécifiques pour le stationnement des taxis, des véhicules de transport de marchandises, des véhicules de PMR, des véhicules électriques, des flottes d'autopartage, et en tenant compte également des besoins de stationnement des habitants sur leurs lieux d'habitation et à destination de leurs lieux de travail.**

Objectif Projet Mobilités : Gérer le stationnement lié au domicile. Restreindre le stationnement à destination. Organiser les zones de stationnement en tenant compte du réseau de transports en commun et des pôles d'échanges.

- **Code des transports : L'organisation des conditions d'approvisionnement, tant dans les centres-villes que dans les zones économiques, en intégrant par ailleurs un usage et un développement des plateformes logistiques de redistribution ou de stockage.**

Objectif Projet Mobilités : Mieux gérer les flux liés aux livraisons et rapprocher les lieux de stockage des lieux de consommation

- **Code des transports : L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrée pour l'ensemble des déplacements, favorisant l'usage des transports en commun**

Objectif Projet Mobilités : Rendre interopérables les supports billettique. Développer des titres multimodaux. Proposer une tarification solidaire.

- **Code des transports : L'amélioration des déplacements domicile-travail, en incitant les établissements à mettre en place des plans de mobilité proposant des solutions de mobilités et de travail adaptées aux besoins de leurs salariés.**

Objectif Projet Mobilités : Inciter les salariés au report modal vers les transports collectifs et les modes actifs pour les déplacements domicile-travail.

- **Code des transports : L'anticipation des besoins liés aux évolutions technologiques des véhicules, en assurant le déploiement d'infrastructures de charge destinées aux véhicules électriques et hybrides rechargeables.**

Objectif Projet Mobilités : Offrir aux usagers la possibilité de recharger leurs véhicules électriques et hybrides rechargeables afin d'en favoriser le développement et l'usage.

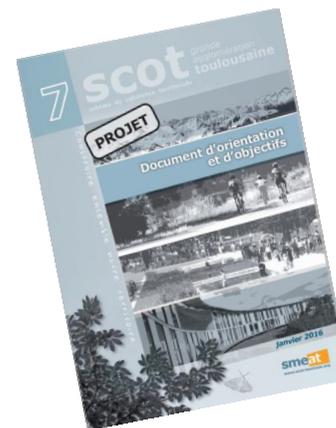
2.7/ Les synergies du Projet Mobilités 2020/2025/2030 avec d'autres plans et programmes

Le Projet Mobilités 2020/2025/2030 accompagne et complète, dans l'application de son plan d'actions, d'autres plans et programmes, dans l'objectif de renforcer certaines politiques locales, notamment dans les domaines :

- Du développement de l'intermodalité.
- De la maîtrise de l'étalement urbain.
- De la réduction des émissions de polluants et de Gaz à Effet de Serre.

Ces mises en synergie de l'action publique se retrouvent plus particulièrement dans des plans et programmes de niveau national, régional et métropolitain :

- **Le 3^{ème} Plan National Santé et Environnement**, élaboré par l'Etat en novembre 2014 pour la période 2015/2019, et sa **déclinaison en Plan Régional Santé et Environnement, dont le 3^{ème} programme doit être élaboré par la nouvelle Région en 2016.**
- **Le Schéma Régional d'Intermodalité (SRI) et le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT)**, ce dernier venant se substituer aux 2 anciens schémas régionaux d'aménagement et de développement du territoire des Régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, et **devant être élaboré sous 3 ans (d'ici 2019) par la nouvelle Région Occitanie.**
- **Le Schéma Régional Climat Air Energie (approuvé le 29 juin 2012).**
- **Le Schéma de Cohérence Territoriale 2015/2030 de la grande agglomération toulousaine (révision arrêtée le 29 janvier 2016).**
- **Le Plan de Protection de l'Atmosphère 2016/2020 de l'agglomération toulousaine (révision arrêtée le 24 mars 2016).**
- **Les plans climat de Toulouse métropole, du Muretain Agglomération et du Sicoval.**



Les synergies avec le Plan National et le Plan Régional Santé Environnement.

Le Projet Mobilités 2020/2025/2030 contient dans ses objectifs l'amélioration de la qualité de l'air, dans le cadre des réponses apportées aux conditions de déplacements dans l'agglomération toulousaine. Il vient en accompagnement aux dispositifs plus globaux de lutte contre les pollutions atmosphériques et leurs effets sur la santé publique déclinés à travers deux outils :

- L'un d'échelle nationale : le Plan national Santé Environnement
- L'autre d'échelle régionale : le Plan régional Santé Environnement.

Les objectifs de ces deux plans sont de mettre en œuvre une série de mesures permettant de réduire les risques sanitaires liés à l'environnement.

En ce qui concerne les domaines des mobilités et de l'amélioration de la qualité de l'air, les objectifs de ces plans portent sur :

- la réduction des concentrations dans l'air ambiant de particules fines PM10 et PM2,5 ainsi que les substances toxiques.
- la priorité à l'usage des modes actifs pour diminuer l'impact environnemental des déplacements et au développement de l'activité physique, élément clé en matière de santé.

Leurs plans d'actions contiennent ainsi des mesures visant à :

- Favoriser l'usage des transports en commun et de l'intermodalité.
- Inciter à la pratique de la marche à pied et du vélo.
- Développer les plans de mobilité.

Le rapport d'évaluation environnementale détaillera les articulations entre ces plans et le Projet Mobilités 2020/2025/2030.

Les synergies avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

Dans le cadre des nouvelles dispositions législatives liées à l'organisation du territoire national et de l'affirmation des métropoles, la Région s'est vue attribuer de nouvelles responsabilités dans le domaine des transports et de l'aménagement du territoire.

Elle doit dans ce cadre élaborer un nouveau Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), intégrant notamment la planification régionale de l'intermodalité (ancien schéma régional de l'intermodalité). Les autorités organisatrices de la mobilité ayant élaboré un PDU seront associées à l'élaboration du SRADDET.

Les objectifs du SRADDET visent l'articulation entre les différents modes de déplacement, la cohérence des services de transport et des dispositions des PDU ainsi que la coordination des politiques de transport et de mobilité, en intégrant :

- Les modalités de coordination de l'action des collectivités territoriales et de leurs groupements, relatives aux pôles d'échanges, ainsi que l'identification des aménagements nécessaires à la mise en œuvre des connexions entre les différents réseaux de transport et les modes de déplacements, en particulier les modes non polluants.
- Les mesures pour favoriser la coordination des services de transport public et de mobilité et la cohérence infra-régionale des Plans de Déplacements Urbains limitrophes.
- Les mesures en faveur de l'information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, d'une intégration tarifaire et d'une billettique correspondantes.
- Les infrastructures nouvelles relevant de la compétence de la région et aux voies et axes routiers qui constituent des itinéraires d'intérêt régional.

L'élaboration de ce schéma s'inscrit dans une démarche partagée reflétant l'ensemble des aspirations des acteurs du développement régional et qui se concrétise par un document fixant les orientations en termes d'aménagement et de développement durable du territoire.

Des premières études relatives à l'établissement d'un diagnostic de l'ancienne Région Midi-Pyrénées et à l'émergence de scénarios prospectifs d'aménagement du territoire ont été réalisées, débouchant sur des pistes d'actions.



Le nouveau Schéma Régional d'Aménagement, de Développement durable et d'Égalité des Territoires doit être élaboré à l'échelle de la nouvelle Région, à l'horizon 2019.

Les synergies avec le Schéma de Cohérence Territoriale de la grande agglomération toulousaine :

Le Projet Mobilités 2020/2025/2030 se positionne comme un outil opérationnel de déclinaison de la vision stratégique du SCoT de la grande agglomération toulousaine dans le domaine de la mobilité, en lien avec l'organisation des territoires :

- **Développer un réseau de transports en commun structurant et maillé**, articulé sur les pôles d'échanges.
- **Assurer une liaison performante** entre le quartier gare, socle du projet urbain Toulouse Euro Sud-Ouest, en lien avec l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire, et l'aéroport international de Toulouse-Blagnac.
- **Maitriser le développement urbain** de la grande agglomération toulousaine, en privilégiant le territoire de la ville intense et en cohérence avec l'organisation actuelle et future des réseaux de transports en commun et leur ouverture à l'urbanisation par un engagement commun des collectivités compétentes.
- **Relier les grands sites économiques** métropolitains existants ou en devenir, notamment au sein des portes métropolitaines.

Ainsi, en perspective de la poursuite du dynamisme de la grande agglomération toulousaine, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCoT prévoit une maîtrise de l'urbanisation en développant un modèle urbain polycentrique prenant appui sur un réseau de transports en commun performant.

Cela se traduit par :

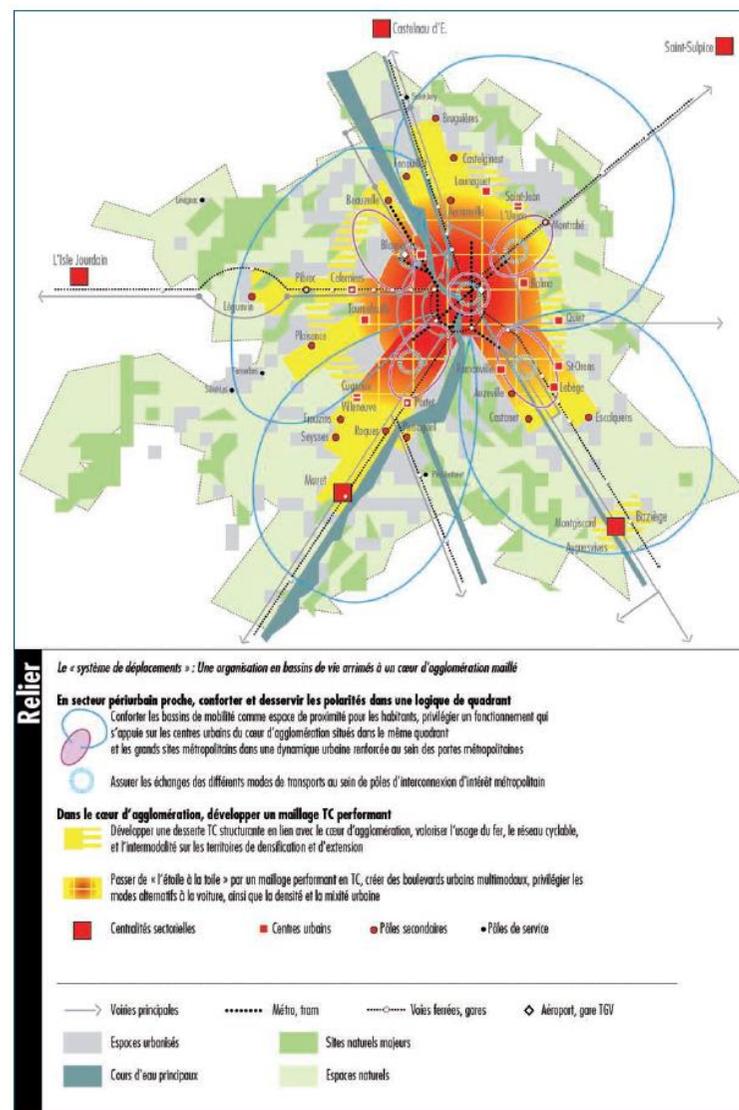
- **Une organisation des territoires en bassins de mobilité**, au sein desquels la desserte en transports en commun doit permettre de structurer les territoires les plus densément peuplés.

A l'échelle de la grande agglomération, l'organisation en bassins est déjà perceptible et doit être confortée. Elle traduit une relative autonomie des territoires qui doit permettre de limiter les distances de déplacements. Au sein de ces bassins de vie, les réseaux routiers (notamment les boulevards urbains) et de transports en commun doivent être organisés en conséquence et soutenir l'intensification urbaine des territoires inclus dans la Ville intense.

- **Un maillage du réseau de transports en commun structurant**, notamment dans la partie centrale de l'agglomération, incluant une diversification des possibilités de correspondances entre les différents modes de transport. Ce maillage doit permettre une desserte et une accessibilité aux secteurs à fort enjeu urbain : sites d'accueil d'équipements métropolitains ou d'habitat et d'emploi.

Dans ce cadre, les boulevards et autres grandes artères jouent également un rôle pour relier les centres urbains proches, pour structurer le développement urbain, pour accueillir les modes alternatifs à la voiture individuelle.

- **Une préservation de l'accessibilité routière, ferroviaire, aérienne et numérique** de l'agglomération, nécessitant une mise en relation par un mode de transport performant et structurant de l'aéroport international de Toulouse-Blagnac et de la future gare grande vitesse de Matabiau. Le réseau routier primaire, constitué des autoroutes, du périphérique et des voies d'accès aux zones aéronautiques et aeroportuaires, doit également garantir l'accès aux grandes fonctions métropolitaines, sans entraver les politiques publiques menées en faveur des modes alternatifs.



SCoT arrêté de la grande agglomération toulousaine le 29/01/2016 - Extrait du Projet d'aménagement et de développement durable - chapitre RELIER LES TERRITOIRES

Le projet d'aménagement se traduit par un document d'orientation et d'objectifs qui fixe pour l'horizon 2030, sans préciser le calendrier de réalisation, les orientations du SCoT dans les différents domaines de l'aménagement et de l'urbanisation du territoire de la grande agglomération toulousaine.

Ses principaux objectifs sont :

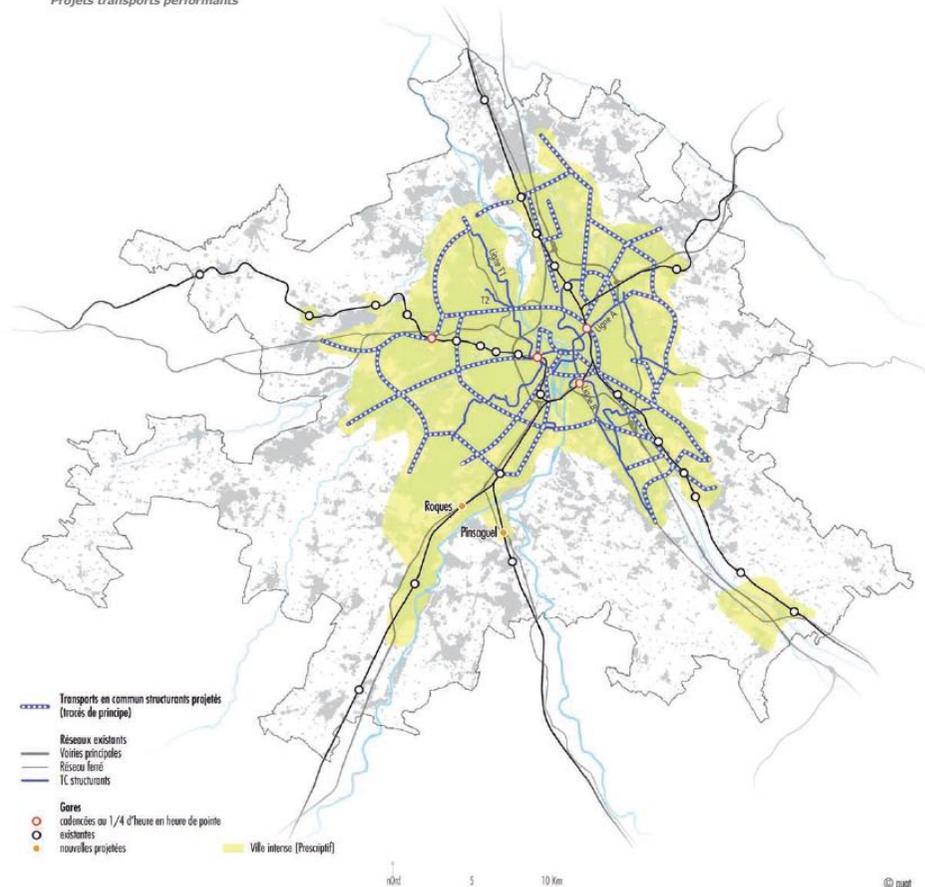
Dans le domaine de l'urbanisme :

- Identifier les territoires d'accueil des habitants et des emplois.
- Renforcer et diversifier la production de logements.
- Proposer une offre dédiée sur des polarités économiques hiérarchisées.
- Promouvoir la densification des territoires dédiés à l'économie, en extension comme en renouvellement.
- Polariser la fonction commerciale au sein de centralités.
- Favoriser la mixité urbaine et l'accessibilité en transports en commun au sein des pôles commerciaux.
- Préserver les ressources foncières pour un développement maîtrisé de la fonction commerciale.
- Assurer un aménagement commercial équilibré.
- Equilibrer les territoires en matière d'équipements.
- Promouvoir un urbanisme de proximité en privilégiant les implantations sur les territoires denses et bien desservis.
- Développer les équipements métropolitains.

Dans le domaine des déplacements, en lien avec l'objectif de privilégier la densité et la mixité urbaine aux abords des lignes de transports en commun :

- Développer un système de déplacements durable, avec un réseau de transports collectifs intermodal permettant d'organiser les déplacements au sein des bassins de vie.
- Prévoir les infrastructures nécessaires au maintien et au renforcement de l'accessibilité métropolitaine.
- Compléter le réseau de boulevards urbains multimodaux, charpente de la ville intense.
- Promouvoir une cohérence urbanisme-transport.
- Promouvoir les modes actifs comme modes de déplacement à part entière, par un urbanisme intégrant leurs cheminements.

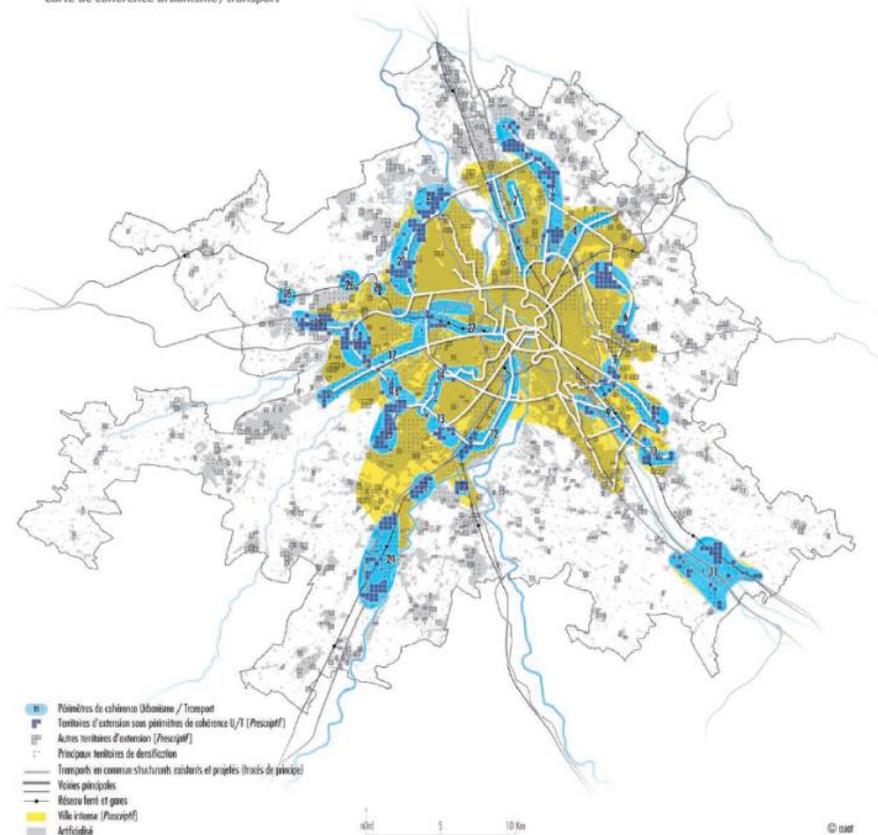
Projets transports performants



SCoT arrêté de la grande agglomération toulousaine le 29/01/2016 - Extrait du Document d'orientation et d'objectifs – chapitre RELIER

Le SCoT identifie 26 territoires de cohérence urbanisme/transport, au sein desquels l'ouverture à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte effective par les transports en commun structurants, en lien avec un projet urbain phasé.

Carte de cohérence urbanisme / transport

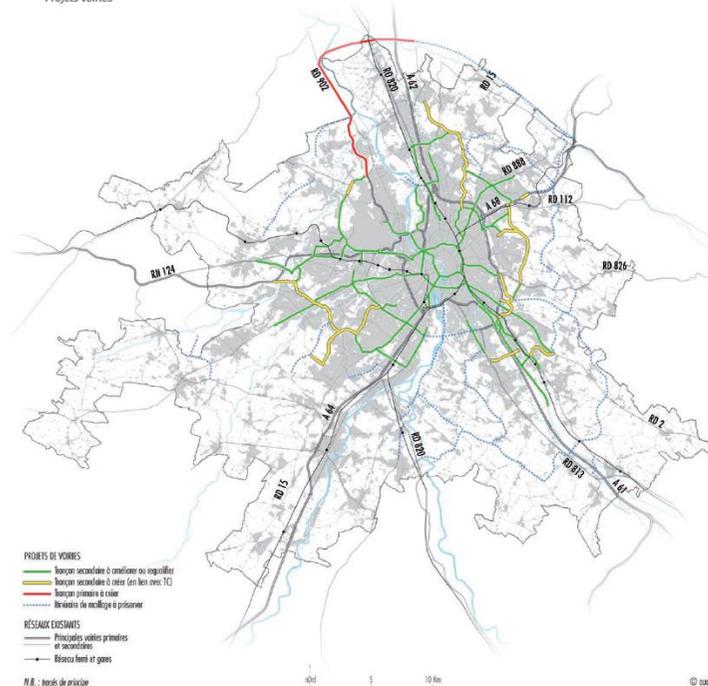


SCoT arrêté de la grande agglomération toulousaine le 29/01/2016 - Extrait du Document d'orientation et d'objectifs – chapitre PILOTER

Le SCoT prévoit en dernier lieu de compléter le réseau routier de l'aire métropolitaine toulousaine, afin de compléter le réseau principal et de mailler les territoires. Ces compléments sont qualifiés de boulevards urbains multimodaux car leur conception doit intégrer un partage de l'espace entre les différents modes de déplacements.

Des itinéraires de liaisons sont également à préserver à long terme, au-delà de 2030, afin d'anticiper sur des évolutions urbaines.

Projets voiries



SCoT arrêté de la grande agglomération toulousaine le 29/01/2016 - Extrait du Document d'orientation et d'objectifs – chapitre RELIER

Les synergies avec le Schéma Régional Climat Air Energie :

Le Schéma Régional Climat Air Energie fait partie du triptyque de la loi sur l'air de 1996 avec le Plan de Protection de l'Atmosphère et le Plan de Déplacements Urbains pour améliorer la qualité de l'air et réduire les consommations énergétiques.

Ce schéma a été élaboré par la Région et fixe à l'horizon 2020 des objectifs et des orientations relatifs à :

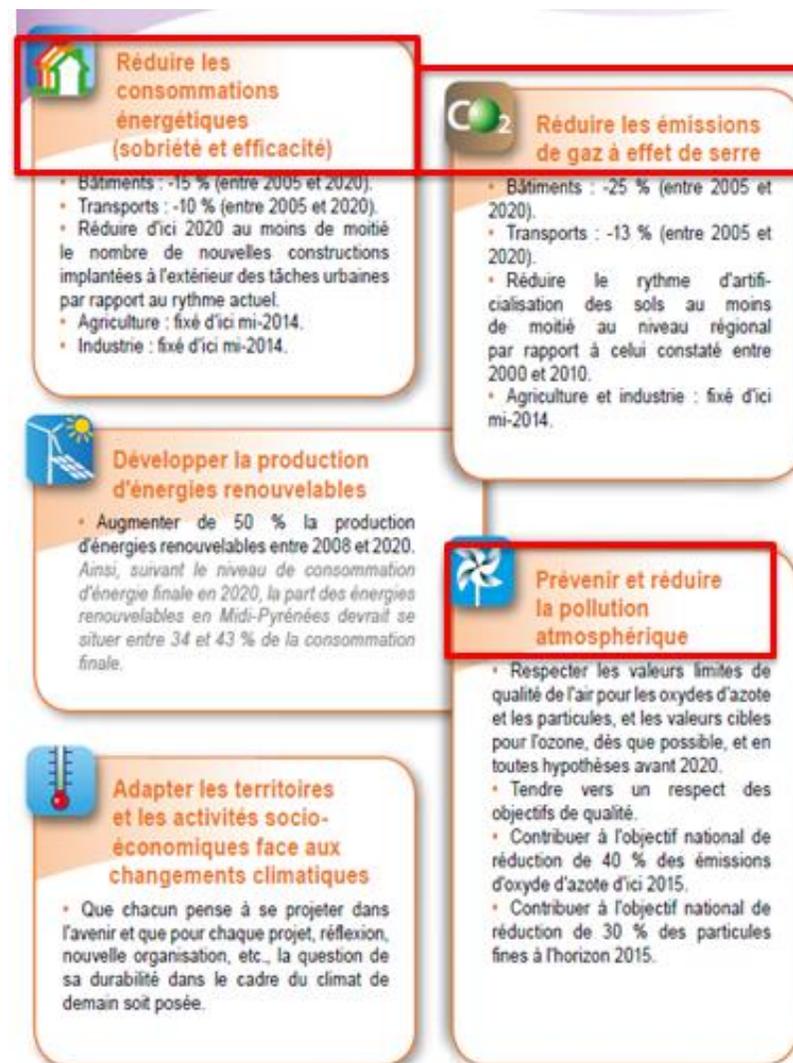
- La réduction de la consommation énergétique.
- La réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre.
- L'adaptation des territoires et des activités socio-économiques au changement climatique.
- La prévention et la réduction de la pollution atmosphérique.
- Le développement des énergies renouvelables.

Il traduit les engagements internationaux et nationaux pris par la France, en tenant compte des spécificités et enjeux locaux. Il fixe un cadre stratégique à l'État, aux collectivités territoriales, au monde économique et à la société civile.

Dans le domaine des déplacements, les principaux objectifs sont les suivants :

- Le respect des valeurs limites de qualité de l'air pour les oxydes d'azote, les particules et les valeurs cibles pour l'ozone dès que possible et en toutes hypothèses avant 2020.
- La contribution aux objectifs nationaux de réduction des émissions d'oxydes d'azote et des particules fines (PM2,5).
- L'usage privilégié des transports en commun et des modes actifs.

Le rapport d'évaluation environnementale détaillera les articulations entre ces plans et le Projet Mobilités 2020/2025/2030, considérant que le futur Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires devra intégrer le Schéma Régional Climat Air Energie.



Les synergies avec le Plan de Protection de l'Atmosphère :

Le Plan de Protection de l'Atmosphère, élaboré par l'Etat, cible une réduction des émissions de polluants en provenance :

- Des activités agricoles et industrielles.
- Des bâtiments à usage d'habitation, de bureaux, d'enseignement ...
- Des déplacements.

Le territoire d'application des dispositions du Plan de Protection de l'Atmosphère correspond à quelques communes près (117 communes) au territoire du Projet Mobilités 2020/2025/2030.

Les objectifs principaux portent sur :

- La protection de la santé des populations et de l'environnement en maintenant ou ramenant les concentrations en polluants dans l'air à des niveaux inférieurs aux valeurs réglementaires limites.
- La mise en place d'un plan d'actions contribuant à l'amélioration de la qualité de l'air.

Dans le domaine de l'urbanisme et des déplacements, les actions du plan de protection de l'atmosphère portent sur :

- La réduction des vitesses.
- Le développement de l'usage des transports en commun (incluant l'intermodalité), des modes actifs et de la voiture partagée.
- La valorisation des plans de mobilité.
- L'amélioration de la performance environnementale de la logistique urbaine.
- La prise en compte de la qualité de l'air dans les documents de planification.

→ MESURES A : Sources fixes de pollution atmosphérique	A1	Renouveler le parc des chaudières et appareils de chauffage anciens
	A2	Instaurer des objectifs de performances minimales pour les nouvelles chaudières et les nouveaux appareils de chauffage (400kW-2MW)
	A3	Réduire les émissions des installations de combustion d'une puissance comprise entre 2 et 20 MW
→ MESURES B : Sources mobiles de pollution atmosphérique	B1	Réduire les vitesses maximales autorisées dans la zone PPA (A62, travaux complémentaires nécessaires pour d'autres axes)
	B2	Développer les nouveaux usages de la voiture partagée
	B3	Promouvoir les plans de mobilité
	B4	Développer l'usage du vélo
	B5	Améliorer les performances environnementales des modalités de livraison
	B6	Améliorer les performances environnementales du transport et du transit de matériaux de construction
	B7	Développer les services autour de la billettique unique
	B8	Mettre en œuvre des mesures supplémentaires permettant de réduire les émissions liées au trafic routier sur l'agglomération toulousaine
→ MESURES C : Planification urbaine	C1	Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact
	C2	Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les documents d'urbanisme
	C3	Définir des modèles de clauses techniques visant à limiter l'impact sur la qualité de l'air des chantiers
	C4	Développer un outil d'identification des zones sensibles
→ MESURES D : Information / Sensibilisation	D1	Mettre en place un plan de communication destiné au grand public sur les impacts de la combustion du bois sur la pollution atmosphérique
	D2	Communiquer sur les conséquences sanitaires de la pollution atmosphérique
	D3	Sensibiliser sur les impacts des feux de plein air et sur l'interdiction du brûlage à l'air libre
	D4	Informar la population de la zone PPA sur l'état de la qualité de l'air et de son évolution

Source : Commission partenariale de suivi du Projet Mobilités du 16 décembre 2015

Le rapport d'évaluation environnementale détaillera les articulations entre ces plans et le Projet Mobilités 2020/2025/2030.

Les synergies avec les plans climat des territoires de la grande agglomération toulousaine :

Toulouse métropole, le Muretain Agglomération et le Sicoval disposent sur leur territoire respectif d'un plan climat.

Ces plans climat sont résolument axés sur la solidarité des territoires et des populations et s'inscrivent dans une démarche globale de développement durable de notre territoire.

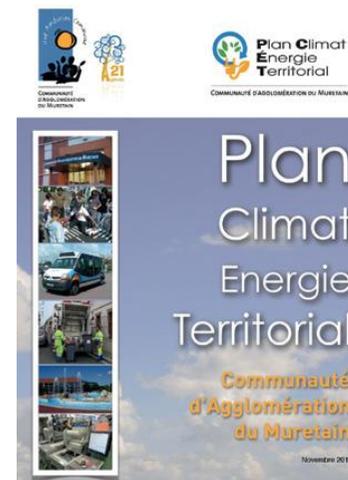
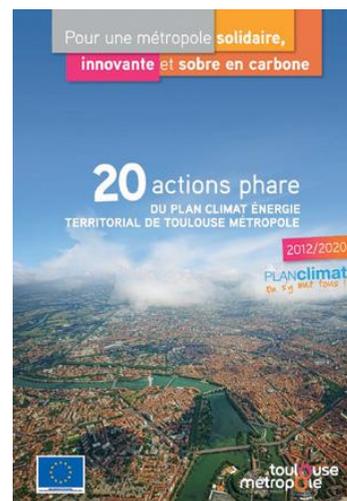
Ils visent à maîtriser les consommations d'énergie et à réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre de tout le territoire.

L'ensemble de ces 3 programmes intègre dans leurs plans d'actions des mesures en faveur des politiques publiques de mobilité liées au report modal :

- Incitation au développement et à l'usage des transports en commun.
- Incitation à la pratique du vélo et de la marche à pied.
- Soutien au covoiturage et à l'autopartage.
- Développement des plans de mobilité.

Ils disposent d'objectifs territoriaux :

- Réduire de 20 % les émissions de Gaz à Effet de Serre.
- Améliorer de 20 % l'efficacité énergétique.
- Adapter notre territoire au changement climatique en déployant les mesures nécessaires pour réduire les vulnérabilités des ressources naturelles, de la population et des activités économiques.

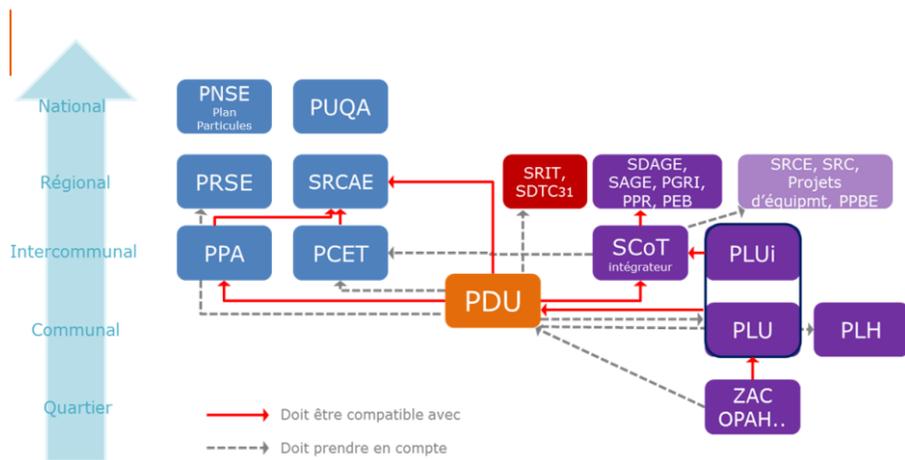


Inversement, d'autres documents devront intégrer et décliner les orientations du Projet Mobilités 2020/2025/2030.

C'est notamment le cas pour :

- Le futur Plan Local d'Urbanisme Intercommunal –Habitat (PLUIH) des 37 communes de Toulouse Métropole.
- Les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des autres communes.

Actuel schéma d'articulation entre les différents outils de planification



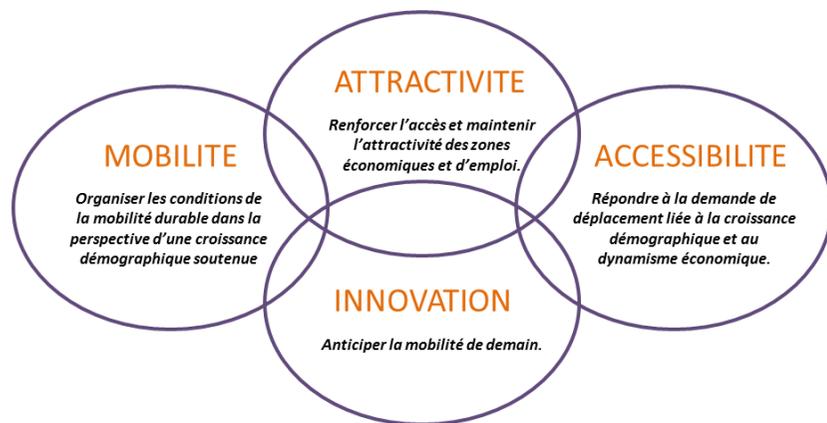
Dans ce cadre, pour faciliter la déclinaison des objectifs et du plan d'actions d'un PDU dans les plans locaux d'urbanisme et les projets d'aménagement, le SMTC-Tisséé avait produit une « boîte à outils » à destination des intercommunalités, des communes et des aménageurs.

Ce principe sera reconduit pour la déclinaison du Projet Mobilités 2020/2025/2030 dans les différents territoires.



Les points essentiels à retenir

Trois enjeux essentiels



Des objectifs majeurs

Mettre en œuvre une politique de transports en commun plus capacitaires et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires.

Maitriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et des axes structurants de transports en commun.

Mettre en œuvre un plan de circulation en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant.

Des objectifs complémentaires

Améliorer le cadre de vie des habitants et réduire les risques sanitaires liés aux pollutions.

Desservir les quartiers prioritaires, les zones d'emplois, les équipements structurants métropolitains.

Satisfaire aux besoins de mobilités, tous modes confondus et pour tous les usagers.

S'inscrire en synergie avec les autres plans et programmes traduisant l'engagement des politiques publiques dans les domaines de l'aménagement, du développement durable et des déplacements.

“

Se mettre en capacité d'accueillir sur le réseau de transports en commun 50% des 500 000 déplacements supplémentaires attendus d'ici 10 ans

”

Projet

Projet

3

LA NOUVELLE STRATEGIE MOBILITE

Projet

3.1/ Trois leviers pour répondre aux défis des mobilités

Pour répondre aux besoins de déplacements croissants sur les territoires de la grande agglomération toulousaine, le développement d'une stratégie ambitieuse susceptible de répondre à l'urgence d'une mobilité accrue et durable est nécessaire.

Elle s'articule autour de trois leviers complémentaires et ordonnés.

LEVIER 1

Le report modal

Ou comment faire fonctionner ensemble le train, le métro, le tramway, le bus, la marche à pied, le vélo, la voiture partagée.

LEVIER 2

La cohérence entre urbanisme et mobilités

Ou comment développer ensemble la ville et les transports en commun.

LEVIER 3

L'organisation des réseaux routiers et des stationnements

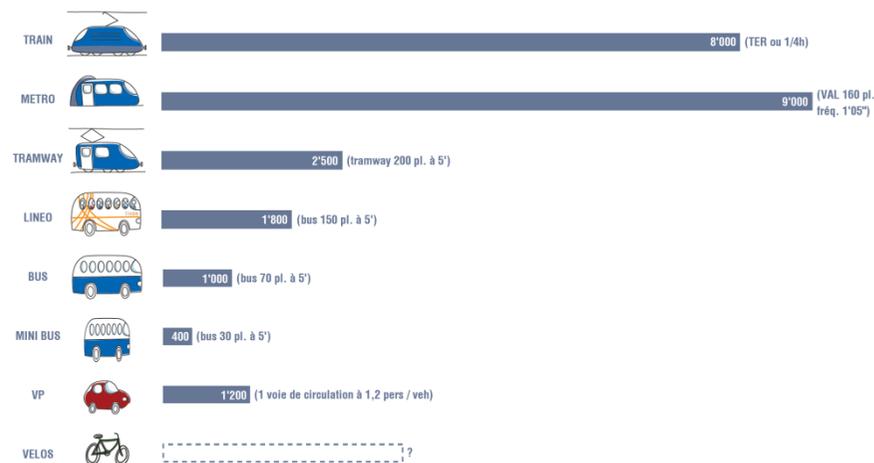
Ou comment mieux développer et aménager les voiries et les stationnements.

LE LEVIER DU REPORT MODAL

Une politique de report modal de la voiture en solo vers des alternatives moins consommatrices d'espace est à **mettre en œuvre à court terme** pour maintenir et consolider l'attractivité des centres et anticiper l'évolution de la demande dans l'agglomération.

La voiture est le mode qui consomme le plus d'espace dans la ville. La capacité d'une voie de circulation automobile structurante est de l'ordre de 1000 à 1200 déplacements par heure (approche 1 individu par véhicule).

Celles offertes par des modes de transport collectifs sont bien supérieures : 2000 à 2500 voyageurs par heure pour le tramway et 8 à 10 000 voyageurs par heure pour le métro ou le RER par exemple.



Le passage d'un modèle voiture « solo » à un modèle TC dans les territoires congestionnés, où l'espace est devenu trop rare, repose sur la mise en œuvre d'une **politique de "transports de masse", qui permet de satisfaire les besoins croissants de déplacements sur le territoire.**

Cette logique, déjà mise en œuvre à Toulouse, a notamment conduit à la création du réseau métro, dont la montée en charge a largement démontré la pertinence : 5 à 6 voies de circulation utilisées à pleine capacité seraient nécessaires pour satisfaire la demande de déplacement sur son tronçon le plus chargé en heure de pointe !

La marche et le vélo ont également un rapport à l'espace favorable par rapport à la voiture telle qu'elle est majoritairement utilisée aujourd'hui. D'autres utilisations de ce mode, comme le covoiturage, permettent également de contribuer à cet objectif d'optimisation de la capacité de déplacements.

Le levier du report modal sera ainsi décliné en deux thèmes :

- transports en commun et intermodalité.
- modes actifs et partage de l'espace public.

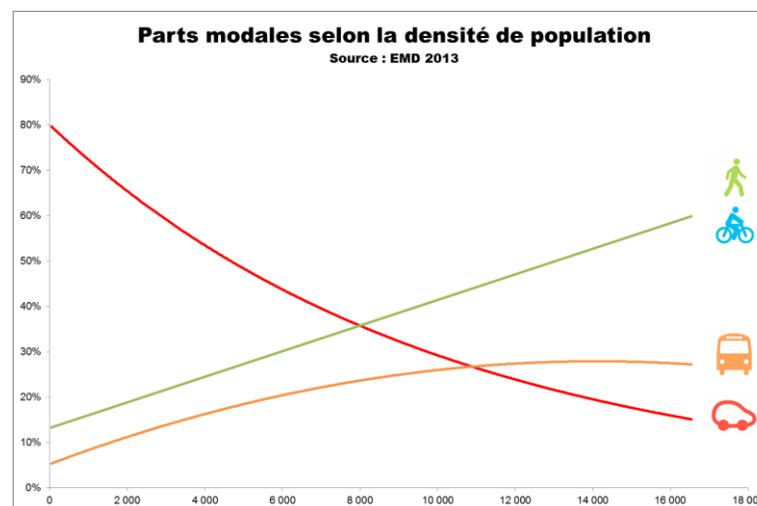
LE LEVIER DE LA COHERENCE URBANISME MOBILITES

Une politique urbaine « renouvelée » autour d'un urbanisme raisonné, où le développement de l'agglomération est privilégié dans des territoires urbains mixtes et densifiés, plus favorables aux modes alternatifs à la voiture : la mise en œuvre de cette politique est nécessaire pour assurer l'avenir de l'agglomération et limiter l'accroissement de la demande en déplacements motorisés à long terme.

Le lien direct entre densité de population et répartition modale n'est plus à prouver. Plus la densité est faible, plus la part modale de la voiture augmente. Les distances de déplacements s'allongeant, les modes actifs ne trouvent plus leur pertinence. Les TC, économiquement non viables et peu attractifs dans ces zones, ne s'adressent plus qu'à la population captive.

La mise en œuvre d'une politique d'urbanisme plus économe en déplacements motorisés dans des secteurs et dans des conditions qui limitent la dépendance à l'automobile, devrait permettre de freiner l'augmentation continue du trafic et indirectement la congestion.

Une telle évolution dans la politique urbaine à l'échelle de l'agglomération, concernant périphérie et cœur d'agglomération, est indispensable pour accompagner et rendre cohérentes les mesures de report modal devenues de plus en plus difficiles à concevoir et à financer alors que les axes et itinéraires les plus efficaces et faciles à mettre en œuvre ont été réalisés.



Elle est d'autant plus nécessaire que l'évolution de la mobilité dans le territoire¹ montre que la croissance démographique et de l'emploi ont été plus rapides que les capacités de développement des infrastructures.

¹ celui de l'Enquête Ménages Déplacements en tout cas

En effet, sur une période de 10 ans (soit le temps nécessaire pour mettre en service une ligne de métro), 500 000 déplacements / jour seront générés par les nouveaux habitants alors que le potentiel maximal d'une ligne de métro est de l'ordre de 200 000 voyages / jour.

Si 80% de ces déplacements sont des déplacements motorisés, l'impasse en termes de mobilité et d'attractivité des territoires toulousains est évidente.

LE LEVIER DE L'ORGANISATION DES RESEAUX ROUTIERS ET DES STATIONNEMENTS

Une organisation du réseau viaire qui est optimisée et coordonnée avec le développement des autres modes de transports : c'est in fine mettre en œuvre une stratégie résolument multimodale qui non seulement s'adapte aux évolutions mais les anticipe aussi, y compris à court terme.

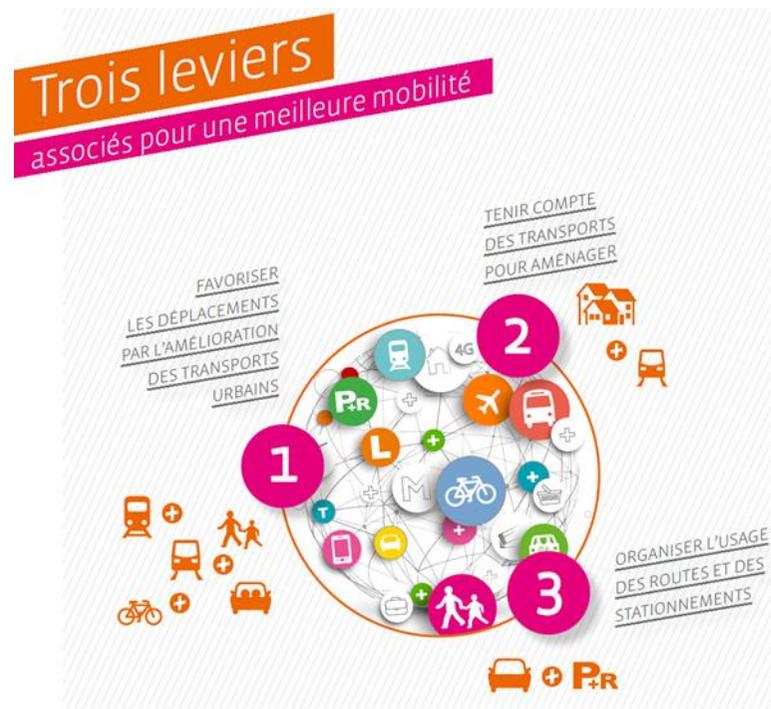
Ce troisième levier permet de rappeler que le mode automobile a toute sa place dans l'organisation de la mobilité, mais que son usage doit être adapté pour permettre aux modes les plus capacitaires de bien s'intégrer au sein du territoire, afin que chacun puisse se déplacer selon ses besoins.

Cette organisation renouvelée du réseau viaire doit impérativement être en cohérence avec les 2 leviers précédents et bien prendre en considération les contraintes environnementales, notamment les enjeux de qualité de l'air.

Un meilleur partage de l'espace sur les voies qui le nécessitent doit être recherché afin de permettre au réseau viaire de participer à l'effort capacitaire de l'agglomération. Une attention toute particulière doit être portée aux voies de rocade qui, par leurs capacités de diffusion dans le territoire, sont les premières concernées.

Concernant le stationnement, la stratégie consiste d'une part à favoriser le rabattement des usagers vers les principaux parcs-relais du territoire (en lien avec le réseau TC existant et projeté) et d'autre part à favoriser les nouvelles pratiques telles que l'usage de la voiture partagée (spots de covoiturage).

Complémentaires, ces trois leviers sont indissociables les uns des autres. Ensemble, ils permettent d'assurer la cohérence nécessaire à la poursuite du développement du territoire et au maintien de son attractivité.



3.2/ Principes d'organisation des différents réseaux

Ce chapitre a pour objet d'expliquer les concepts proposés de la nouvelle stratégie mobilité pour l'organisation des réseaux de transport collectif et l'organisation de la voirie, deux thématiques complexes, régies par de multiples acteurs et conditionnées par des infrastructures potentiellement lourdes.

Par définition, ces concepts fournissent un cadre, une philosophie, des principes de développement et ne sont pas figés géographiquement. Il est en effet absolument indispensable qu'un projet de mobilité puisse être à la fois ferme sur ses intentions et souple sur leur mise en œuvre, tant les aléas seront nombreux d'ici à la mise en service des réseaux proposés.

La richesse du Projet Mobilités 2020/2025/2030 repose sur cette méthode, qui permettra de constamment garder la cohérence d'ensemble du projet de la grande agglomération toulousaine, qui dispose d'un cap et d'une ambition, tout en s'adaptant aux besoins qui ne manqueront pas d'émerger pour modifier l'ordre ou le tracé de certains projets.

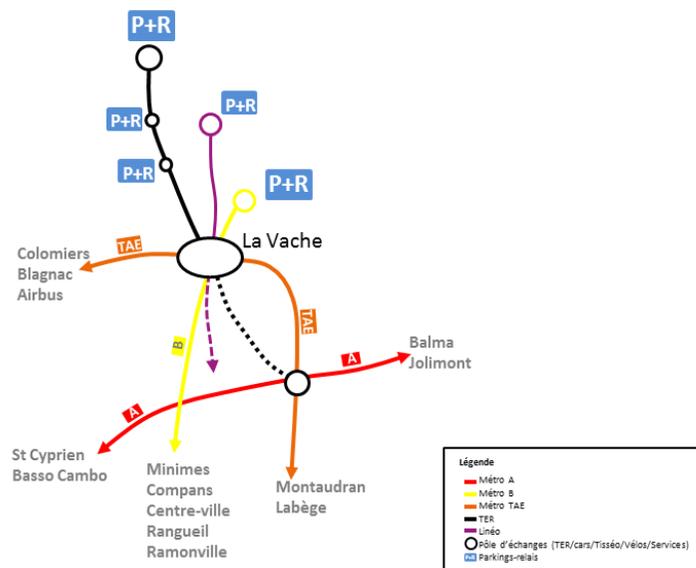
Concept d'organisation du réseau Transports en Commun/ Transports en Commun Urbains et de l'intermodalité

Les réseaux de transport collectifs toulousains, fortement hiérarchisés, sont organisés autour d'une structure radiale, qui a pour conséquence de concentrer les flux de voyageurs sur les interfaces centrales du réseau : Matabiau / Marengo pour le ferroviaire et Jean Jaurès pour le métro. Avec le développement de leur usage, ces stations centrales ainsi que les tronçons qui y convergent sont désormais quasiment à saturation, avec des projections de trafic qui risquent de dégrader davantage la situation.

La réalisation de la ligne Toulouse Aerospace Express (TAE), justifiée par le besoin de développer de nouvelles capacités de transport de masse dans un contexte de

maîtrise urbaine (leviers 1 et 2 de la stratégie de mobilité), offre l'opportunité d'engager une modification structurelle du fonctionnement des réseaux de transports publics toulousains, en poursuivant l'objectif de désaturation des "cœurs de réseaux". Pour cela, le Projet Mobilités s'appuie sur de nouveaux pôles d'échanges en amont du centre de Toulouse, connectés à un réseau urbain structurant développé dans le sens transversal. Ce processus permet de diffuser la demande sur un périmètre élargi, et donc de faire profiter des bénéfices du projet TAE à l'ensemble des réseaux urbains et interurbains. Les pôles ainsi créés, dénommés "gares amont", intègrent un schéma d'intermodalité ambitieux, qui permet à la fois de désaturer Matabiau (via des interfaces TGV - TER / métro et Linéo renforcées) et Jean Jaurès (par la connexion de TAE aux lignes de métro A et B, ainsi que de nombreuses liaisons tramway et Linéo).

Un exemple de ce principe peut être donné au niveau du pôle d'échanges de La Vache, représenté sur le schéma suivant :



Ce schéma illustre parfaitement l'intérêt de la gare amont, qui permet aux usagers du train de basculer sur le réseau urbain en toute efficacité avant le secteur de Matabiau pour toutes les dessertes liées aux lignes B et TAE.

Ainsi, la nécessité de rejoindre le pôle Matabiau n'est plus engagée que pour les dessertes liées à la ligne A du métro. Un tel projet limite les correspondances sur le réseau urbain (interface avec la ligne B directement à La Vache et non plus à Jean Jaurès via Matabiau) et améliore les conditions d'accès au centre de l'agglomération, dégageant en conséquence les capacités dont l'agglomération a besoin pour accueillir son développement sur l'ensemble des modes de transport public.

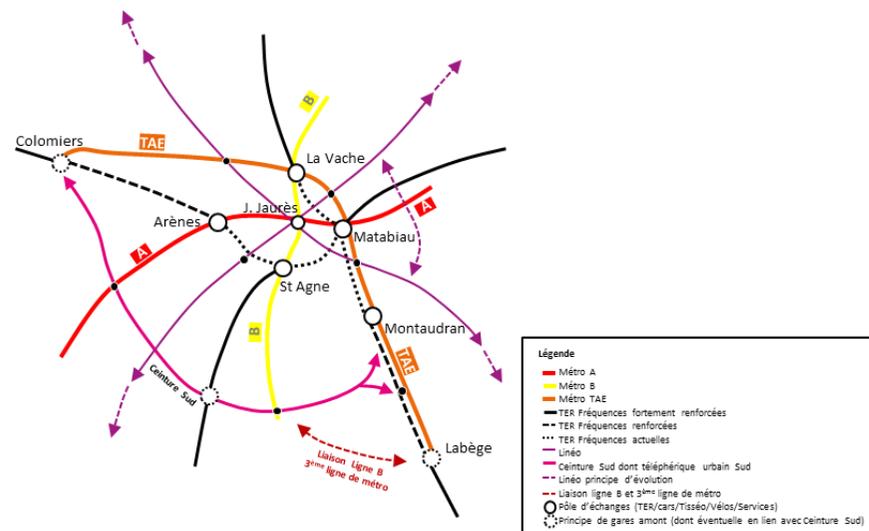
Par ailleurs, un tel projet permet de mettre techniquement l'agglomération en situation d'accepter une demande TER supplémentaire, lorsque le développement du ferroviaire dans la métropole et la région urbaine pourra être engagé. Pour un projet comme TAE, qui structurera le territoire toulousain durant au moins 50 années, il s'agit là d'une exigence absolument indispensable.

Les mêmes opportunités peuvent être données pour les réseaux urbains.

Le projet d'organisation du réseau TC s'appuie sur ce principe, développé autant que possible sur le territoire de la grande agglomération toulousaine, et adapté aux modes de transport à disposition et aux tissus urbains à traverser.

Le concept cible d'organisation des réseaux TC est schématisé sur la figure ci-contre. Il s'appuie sur 4 "gares amont urbaines" (La Vache, Arènes, St-Agne et Montaudran) et deux à trois "gares amont périurbaines" (Labège et Colomiers, ainsi qu'une éventuelle nouvelle gare en lien avec la ceinture Sud).

Chacune de ces gares constitue un "hub" urbain, qui permet de faire le lien entre les lignes radiales rendues de plus en plus attractives, et les nouvelles lignes transversales, qui sont amenées à restructurer le territoire dans l'avenir :



- TAE : une infrastructure de grande capacité qui relie l'ensemble des pôles urbains au Nord et à l'Est du centre de Toulouse.
- Ceinture Sud : une mission de lien entre les zones économiques de l'Ouest et du Sud-Est, en connexion sur des réseaux structurants.
- Réseau Linéo : structuration du réseau bus par une strate à haut niveau de service reliant les territoires de la périphérie à la ville-centre et complétant le réseau structurant métro/tram/train.

La proximité du centre de Toulouse pour deux des trois liaisons transversales envisagées permet de surcroît d'augmenter sensiblement la capacité pour rejoindre le cœur de la métropole en transports en commun et de renforcer l'attractivité du réseau urbain dans les faubourgs toulousains, où l'usage des transports collectifs présente d'importantes marges de progression. Elles complètent ainsi le déploiement du réseau Linéo, indispensable pour diffuser l'amélioration de la capacité des transports en commun dans l'ensemble de la métropole. La troisième liaison transversale, la ceinture Sud, permet quant à elle,

outre la diffusion des flux du périurbain dans la ville, d'accompagner le développement d'un large territoire urbain situé au Sud-Ouest de la métropole. Ces fonctions complémentaires justifient les tracés et modes retenus.

Ainsi, le concept cible d'organisation des réseaux TC et de l'intermodalité repose sur un changement de paradigme, qui s'appuie sur le passage d'un réseau radial et hyper-concentrique à un réseau davantage maillé et transversal, qui limite le développement de nouvelles infrastructures aux lignes de rocade.

Ce changement est possible pour la grande agglomération toulousaine car le réseau radial toulousain permet déjà de desservir dans la situation actuelle l'ensemble des bassins versants de l'agglomération par le train, le car et le bus. La nouvelle organisation du réseau implique donc le développement progressif des liaisons radiales sur elles-mêmes (amélioration du niveau de service des lignes existantes). Cette évolution permettra au réseau toulousain de basculer d'une organisation historique de ville moyenne à une organisation de métropole multipolaire et multimodale, comparable aux modèles de développement qui émergent depuis plusieurs années en France et en Europe face à la montée en charge exponentielle des infrastructures de transports collectifs, comparable à ce qui est observé depuis plus longtemps encore sur les réseaux routiers.

L'évolution proposée du réseau TC permettra de préserver la capacité des dessertes en transports collectifs comme le périphérique autoroutier a permis de faire perdurer pendant plusieurs décennies le modèle routier toulousain. Mais le développement rapide de la métropole ne permettra pas de faire reposer la totalité du Projet Mobilités 2020/2025/2030 sur cette seule évolution, quelle qu'en soit la pertinence. Seules des solutions multimodales intégrées permettront de satisfaire les besoins de la métropole. Elles devront mettre totalement à profit la complémentarité des modes, autour de nouveaux nœuds de transport, dans une logique d'intermodalité et d'interopérabilité, et mettre en avant la marche et le vélo dans l'organisation et le développement de la métropole.

Concept d'organisation du réseau cyclable et des maillages piétons

Le développement des modes actifs dans le territoire toulousain est une composante essentielle de la stratégie de mobilité. Plutôt destinés à satisfaire les nombreux déplacements de moins de 3 km qui s'expriment actuellement dans tous les secteurs du territoire, ils peuvent également permettre de compléter les transports en commun sur des distances plus longues, lorsque ceux-ci sont perturbés par la congestion automobile ou plus simplement pour des origines et des destinations encore mal desservies. L'arrivée progressive sur le marché du vélo à assistance électrique peut y contribuer.

Si la prise en compte du piéton dans le Projet Mobilités 2020/2025/2030 relève principalement du levier 1, par l'amélioration des cheminements et de l'accessibilité en lien avec les projets structurants de transports en commun, le développement du réseau cyclable relève davantage du déploiement d'infrastructures et de l'adaptation des réglementations.

Dans le cadre du développement du réseau cyclable dans la métropole toulousaine, les axes stratégiques suivants ont été mis en évidence :

- Elaborer un Schéma Directeur Cyclable d'agglomération intégrant les schémas des différentes collectivités compétentes en la matière.
- Assurer les coutures entre itinéraires cyclables par une meilleure prise en considération du mode vélo dans la conception, l'aménagement et l'exploitation des carrefours urbains.
- Engager le déploiement d'infrastructures cyclables à haut niveau de service pour assurer les liens entre le périurbain et la ville dense.
- Déployer de nouveaux services associés : locations de vélos, ateliers nomades, stationnement en boîtes sécurisées, etc.
- Accompagner ce développement par une campagne de communication active autour de la pratique du vélo et des enjeux de santé liés.

Concept d'organisation du réseau routier

Comme identifiée dans la stratégie mobilités, l'organisation de la voirie repose sur l'idée d'optimiser les réseaux routiers pour en augmenter la capacité, dans la mesure où cette optimisation ne pénalise pas le développement des projets de report modal, ni la requalification urbaine de la ville. Pour optimiser le réseau, il convient donc de recenser en premier lieu l'impact potentiel des développements liés aux deux premiers leviers de la stratégie mobilités.

La carte ci-après indique les voies qui ont été impactées récemment ou pourraient l'être à l'horizon du Projet Mobilités 2020/2025/2030 pour la mise en application de projets relevant des leviers de report modal et de cohérence urbanisme/mobilités.

On y trouve notamment :

- L'itinéraire du tramway Garonne, qui a fortement fait chuter la capacité automobile d'Arènes aux Allées Jules Guesde.
- Les boulevards du centre-ville toulousain, concernés par des enjeux d'apaisement pour améliorer les performances du réseau bus Linéo.
- Certaines pénétrantes et échangeurs à requalifier dans le cadre du déploiement de ce même réseau Linéo.
- Les boulevards du Canal du Midi, à réaménager pour y améliorer les circulations douces, notamment cyclables, et accompagner l'embellissement d'un secteur faisant partie du patrimoine mondial de l'UNESCO.

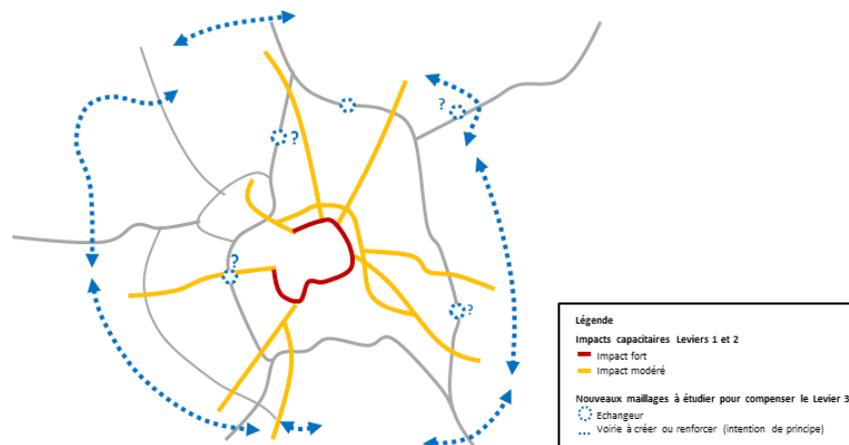


Schéma de principe, les traits ne correspondent pas à un tracé identifié

Sans compensation à terme de ces impacts (réorganisation des flux), les projets de transports en commun de surface auraient pour effet d'augmenter la congestion automobile dans la métropole. En effet, compte tenu du volume considérable de flux à accueillir à un horizon de 10 ans (et encore davantage au-delà), le développement des alternatives à la voiture, bien que plus efficaces que cette dernière, ne suffiront pas à satisfaire les besoins, dont une part considérable s'exprimera autour d'un urbanisme diffus, en périphérie toulousaine, et ce malgré l'ambition affichée de maîtriser ce phénomène.

Les impacts ainsi mesurés indiquent :

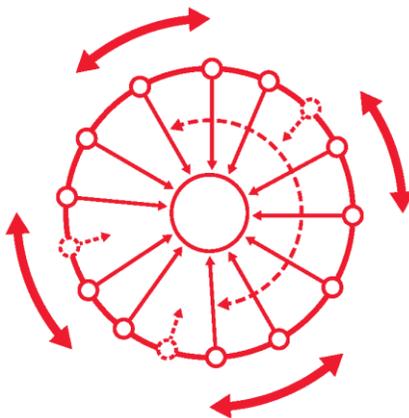
- Des reports de trafic depuis la zone intra-rocade (projets et développement) et la zone extra-rocade (développement urbain) sur le périphérique toulousain saturé, non intégralement soutenables par le biais du report modal, notamment pour les nombreux flux de périphérie à périphérie.

- Une baisse de la transversalité des réseaux routiers en zone dense intra-rocade et donc de l'accessibilité locale pour les riverains et emplois du secteur.
- Une baisse de l'accessibilité au périphérique, par l'impact du réseau Linéo sur les échangeurs existants.

Le levier de l'optimisation du réseau routier a pour principe de définir les mesures qui permettent de compenser l'ensemble des impacts listés ci-avant et qui ne peuvent pas trouver une réponse suffisante ou adéquate par le biais du report modal. Il doit permettre de définir des réseaux qui se diffusent le plus efficacement possible dans la grande agglomération toulousaine, sans dégrader la qualité de son air et en structurant le développement urbain. Les nouvelles voiries ainsi créées deviendront par ce biais autant d'itinéraires disponibles pour favoriser la circulation des bus, des piétons ou des cycles.

Pour parvenir à accompagner le développement de la grande agglomération toulousaine, le concept retenu pour le développement du réseau routier consiste:

- A l'identification de liaisons, voies interquartiers parallèles au Canal du Midi, entre ce dernier et le périphérique, pour compenser la baisse de l'accessibilité aux faubourgs toulousains sur les boulevards, le canal et le périphérique.
- A l'amélioration de la diffusion du périphérique dans la ville, en finalisant l'élargissement à 2x3 voies sur l'ensemble de son profil et en profitant de l'ensemble des opportunités qui pourraient se présenter pour créer de nouvelles connexions



urbaines (échangeurs, contre-allées, etc.), notamment en lien avec les projets de densification urbaine qui l'entourent et des pôles d'échanges associés au réseau TC structurant.

- Au-delà du périphérique, pour satisfaire les besoins grandissants de liaison de périphérie à périphérie, notamment par l'intermédiaire d'éventuels nouveaux ouvrages traversant la Garonne, le Canal ou les voies ferrées structurantes de l'agglomération (ces liaisons sont à considérer dans des secteurs peu éloignés du périphérique actuel).

Ces évolutions permettent de préfigurer des changements plus ambitieux encore pour le réseau routier, notamment à l'Ouest de l'agglomération. Dans ce secteur, la perspective de mailler la rocade Arc-en-Ciel jusqu'à l'A64 devrait être étudiée pour soulager le périphérique sur ses tronçons les plus sollicités et assurer les besoins de mobilités en forte évolution entre les secteurs Nord-Ouest et Sud-Ouest, en complément de la ceinture Sud en transports en commun.

L'image ci-après montre ainsi l'évolution possible du réseau routier à un horizon post Projet Mobilités 2020/2025/2030 à déterminer. L'ensemble des tracés ici reportés restent évidemment à consolider autour d'études d'opportunité et de faisabilité, mais ils montrent clairement l'ambition d'un réseau routier optimisé, qui s'adapte au développement de la grande agglomération toulousaine, qui favorise l'accessibilité locale par une meilleure diffusion dans la ville, et qui se développe progressivement en rocade. Ce réseau s'inscrit ainsi en parfaite complémentarité avec le réseau structurant de transports en commun, dans le but :

- De satisfaire aux besoins de mobilité diffus, par définition peu captables par les transports en commun.
- D'accompagner le développement urbain de la métropole.

- De libérer les capacités et emprises nécessaires au développement des modes alternatifs à la voiture et à l'amélioration de la qualité de vie en zone urbaine dense.

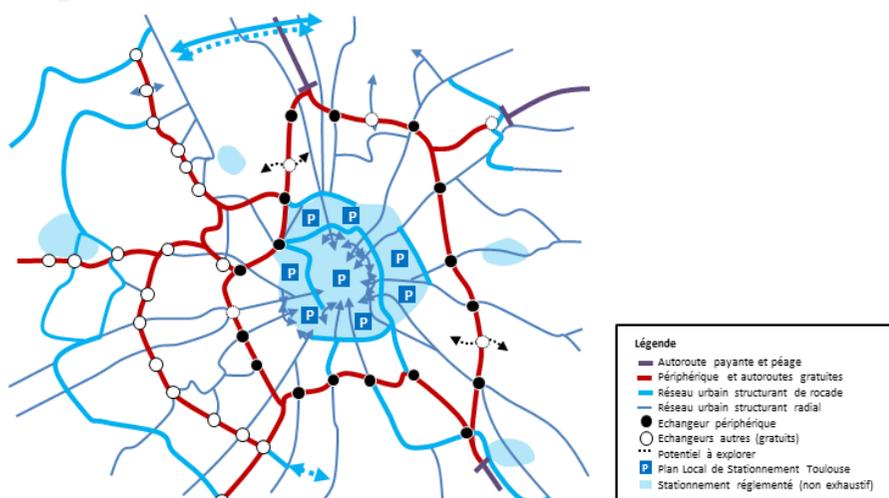


Schéma de principe d'une évolution possible du réseau routier et de la politique de stationnement

L'ensemble de cette politique d'optimisation du réseau routier s'accompagne d'une politique de stationnement adaptée, qui vise à mettre en conformité l'usage souhaité de la voiture avec les potentiels de stationnement de chaque territoire.

Il conviendra par ailleurs de considérer, avec le temps et les usages de la ville, des perspectives de possibles évolutions des fonctionnalités du périphérique toulousain, liées à la création de nouveaux échangeurs, d'un partage des voies entre véhicules individuels, véhicules partagés et véhicules de transport en

commun, à la prise en compte des nuisances (bruit, qualité de l'air) pour les quartiers riverains.

L'engagement d'études multimodales et partenariales (cf fiche-action 32) permettra de préciser ces premiers principes qui nécessitent d'être débattus avec les partenaires, sur la base de données actualisées.

3.3/ L'accessibilité au centre-ville de la métropole

Le centre-ville de Toulouse est un espace clef de la stratégie mobilité. Tous les enjeux de la métropole, identifiés au Projet Mobilités, s'y retrouvent en effet sur un espace extrêmement concentré :

- L'enjeu d'accessibilité, qui conditionne sa vitalité économique et sociologique.
- L'enjeu d'attractivité, dans le souci de protéger et de valoriser un patrimoine précieux et largement préservé.
- L'enjeu d'organisation de la mobilité dans la perspective d'une croissance soutenue.

Autour d'un projet de requalification de l'espace public en cours de mise en œuvre (octogone, Bayard, Jean Jaurès) et avec la perspective d'intégration des projets majeurs de l'agglomération (Toulouse EuroSudOuest, Marengo, Canal, TAE), le centre-ville se situe à une étape clef de son développement, qu'il s'agit d'accompagner efficacement, en s'appuyant sur les principes retenus dans la stratégie mobilités.

Vers une évolution du centre métropolitain de Toulouse

Le centre-ville de Toulouse est traditionnellement considéré comme l'espace situé entre les boulevards (Lascrosse, Arcole, Carnot, allée Jules Guesde) et la Garonne, autour de la Place du Capitole, avec des extensions jusqu'au Canal du Midi, notamment autour des Allées Jean Jaurès.

Il s'agit d'un espace de convergence pour les flux de déplacements issus de l'ensemble de la métropole, attirés par les commerces, services, espaces culturels et de loisirs, emplois, etc. qui y sont largement concentrés, dans un espace contraint. Le centre-ville est un lieu de mixité, où tous les modes et tous les usages sont concentrés en un même lieu.

Historiquement, les réseaux urbains se sont organisés pour répondre à cette convergence. D'abord par la route et le fer, organisés en étoile, puis par le réseau de transports en commun, ses lignes de métro et ses terminus bus.

Si le centre de Toulouse a toujours été un espace de convergence, il est également un point de passage, situé sur les itinéraires permettant de relier les 2 rives de la Garonne ou de connecter le Nord et le Sud de l'agglomération.

Avec le développement de la métropole, qui implique une augmentation de l'aire d'influence du centre-ville et donc des flux qui sont amenés à le rejoindre, cette fonction a progressivement baissé, faute de capacité pour la satisfaire. Ceci a considérablement participé à la justification du développement de réseaux routiers de contournement (Canal, périphérique pour les plus emblématiques), qui structurent désormais la métropole.

La croissance de la métropole a également engendré une extension progressive du périmètre géographique du centre-ville, qui s'est étendu progressivement depuis les places historiques et la Garonne vers Matabiau, Palais de Justice, Jeanne d'Arc ou Compans Caffarelli.

C'est cette extension progressive du périmètre du centre-ville qui a principalement amené les réseaux métropolitains à s'adapter :

- En apaisant la voirie interne du centre-ville, pour gérer les conflits entre modes et réduire l'insécurité liée à l'intensification des flux.
- En y requalifiant l'espace public, pour le mettre en conformité avec ces nouveaux usages et le maintenir attractif.
- En repoussant les itinéraires automobiles permettant de le contourner et en réorganisant sa voirie interne autour de plans de circulation réduisant les possibilités de le traverser.
- En renforçant ses capacités d'accès, tous modes confondus, pour lui permettre d'être accessible depuis l'ensemble de la métropole (ceci a favorisé le déploiement progressif de nouveaux modes de transport à

forte capacité en bordure de périmètre, où l'extension du centre-ville a engendré de nouveaux besoins).

- En adaptant le stationnement aux nouvelles conditions d'accès.

Cette logique s'est appliquée avec plus ou moins d'anticipation selon les époques, essentiellement par à-coups, pour faire face aux dysfonctionnements engendrés par l'extension du centre-ville, jusqu'à la situation actuelle. Cette dernière peut être qualifiée de transitoire au regard des extensions visées par les projets (notamment TAE / TESO / Marengo / Canal / Jaurès, qui amènent à la création d'une nouvelle polarité du centre-ville à l'Est), dans un contexte où certains dysfonctionnements émergent de plus en plus (cf. chapitre diagnostic), dont les plus structurants sont rappelés ci-après :

- Le manque de perméabilité des voies routières structurantes pour les piétons et vélos.
- Une saturation du réseau métro, notamment autour de la station Jean-Jaurès.
- Un certain éloignement de la desserte bus par rapport au centre historique depuis la piétonisation de l'axe Alsace-Lorraine, renforçant encore la dépendance au métro.
- Un manque d'attractivité du réseau bus, insuffisamment protégé de la congestion automobile.

Sur l'ensemble du centre-ville, les charges de trafic ont sensiblement baissé durant les 20 dernières années. Les flux ont chuté de 50 à 60% sur les boulevards de l'octogone et de 20 à 30% sur le Canal. La partie du centre-ville située à l'intérieur de l'octogone s'est totalement transformée, n'accueillant plus que du trafic local, dans des conditions de circulation apaisées. Ces évolutions ont permis le déploiement des offres alternatives TC et vélo, ainsi que le développement de la marche à pied, qui assurent aujourd'hui une part considérable de l'accès au centre-ville. En effet, la voiture ne pèse désormais plus que 22% des accès au centre-ville depuis les faubourgs toulousains, et 39% depuis la périphérie, sur l'ensemble du périmètre de l'enquête ménages déplacements 2013.

Ces évolutions ont permis au centre-ville de rester accessible et attractif, et d'accueillir toujours plus d'usagers de la métropole.

Une stratégie « centre-ville » pour accompagner son évolution

Le Projet Mobilités 2020/2025/2030 est conçu pour anticiper l'évolution du centre-ville de Toulouse, qui devrait s'étendre à horizon Toulouse Euro-Sud-Ouest bien au-delà des boulevards de l'octogone, désormais totalement intégrés au centre-ville, et même au-delà du Canal du Midi autour du pôle de Matabiau / Marengo. L'ensemble de ce périmètre formera ainsi une zone urbaine continue, avec un tissu dense et mixte, où activités, services, commerces et espaces résidentiels cohabitent.

Ces évolutions, en tous points cohérentes avec le levier urbanisme / transports de la stratégie mobilité, amènent :

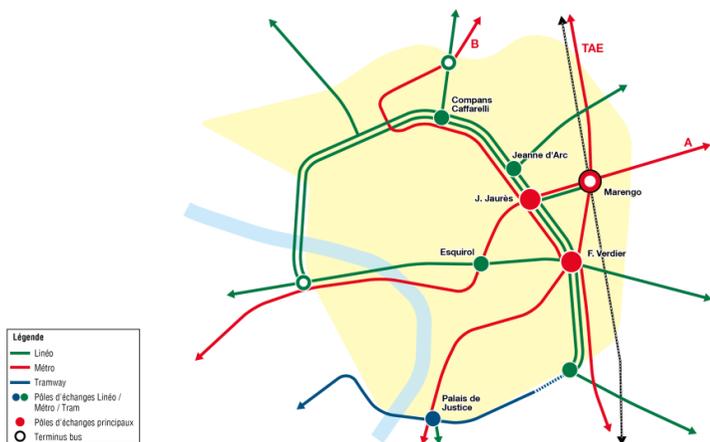
- Une augmentation supplémentaire des flux accédant depuis l'ensemble de la métropole au centre-ville.
- Une augmentation des échanges entre le centre-ville actuel et le centre-ville élargi.

Il s'agit dès lors de les accompagner par une organisation repensée de l'accessibilité au centre-ville, reposant sur les leviers 1 et 3 de la stratégie mobilité, autour des projets TAE, TESO, Canal et Linéo, en veillant à anticiper les mécanismes identifiés :

- Apaisement de la voirie interne.
- Requalification de l'espace public.
- Identification d'itinéraires de contournement automobiles efficaces.
- Renforcement des capacités d'accès tous modes confondus.
- Adaptation du stationnement aux nouvelles conditions d'accès.

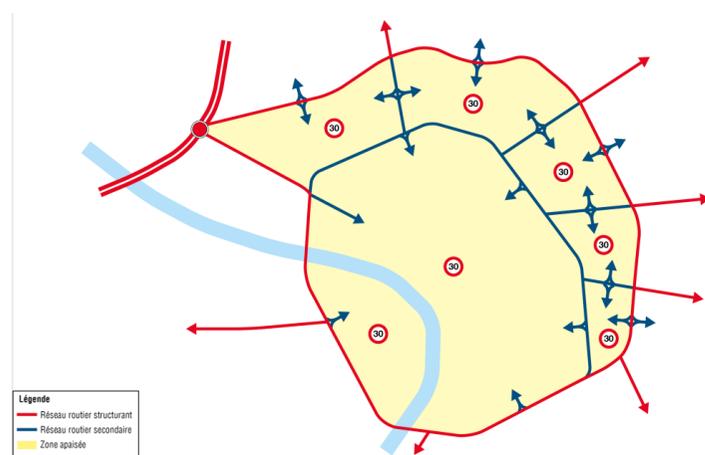
Le renforcement capacitaire constitue le premier axe de projet, s'appuyant sur le levier "report modal" :

- Mise en œuvre de TAE, qui accompagne l'évolution du centre-ville vers le projet TESO.
- Renforcement de la ligne A avec le passage à 52m.
- Eclatement via TAE du pôle saturé de J. Jaurès en trois pôles complémentaires et connectés (J. Jaurès / Marengo / F. Verdier), afin de "soulager" le nœud du réseau actuel.
- Désaturation du nœud intermodal de Matabiau par la création des gares amont, dont la gare de La Vache.
- Déploiement d'un réseau Linéo efficace et protégé, assurant une desserte du centre-ville pour l'ensemble de l'agglomération.
- Finalisation de la requalification de l'espace public dans l'octogone pour mieux prendre en considération les modes actifs et extension du principe au-delà (rue Bayard, axe J. Jaurès par exemple).
- Délocalisation des terminus bus situés à l'intérieur du futur centre-ville (Jeanne d'Arc, Cours Dillon), dont la requalification conforte la revalorisation de l'espace urbain.
- Relocalisation des terminus bus en bordure immédiate du centre-ville, si possible au niveau des pôles d'échanges, afin d'étendre les lignes de bus vers celui-ci (Marengo, Arènes, Canal) ou en les diamétralisant.

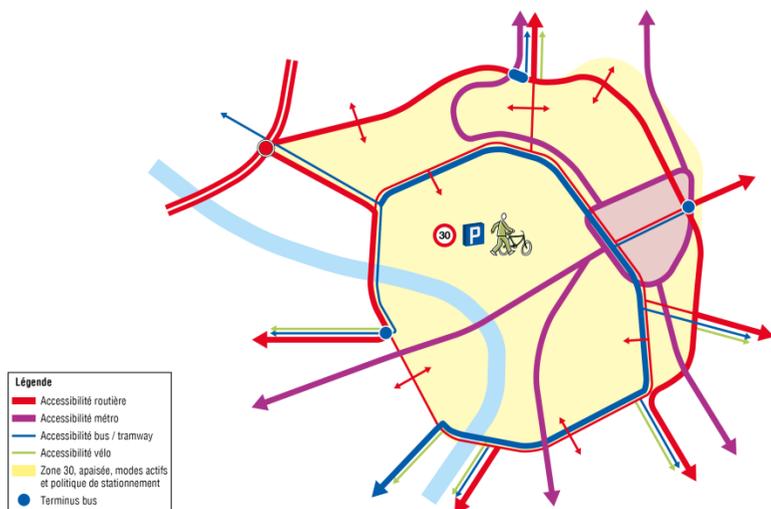


L'organisation de l'accessibilité automobile accompagne ce projet de renforcement des modes alternatifs, en s'appuyant sur :

- Les boulevards du Canal du Midi requalifiés en boulevards urbains, plus perméables aux modes alternatifs à la voiture, avec toutefois le maintien d'une bonne capacité routière (2x2 voies continues).
- L'apaisement des boulevards de l'octogone au profit du réseau Linéo et des modes doux.
- Le développement, l'identification de liaisons, voies interquartier parallèles au Canal du Midi, comme complément de desserte.
- La requalification progressive de l'espace public sur l'ensemble du périmètre afin de rendre cohérents les aménagements avec le principe de zone 30 existant.
- L'extension du PLS (Plan Local de Stationnement) au-delà du Canal du Midi afin de favoriser l'accès au centre-ville par les modes alternatifs à la voiture, plus efficaces, notamment aux heures de pointe.

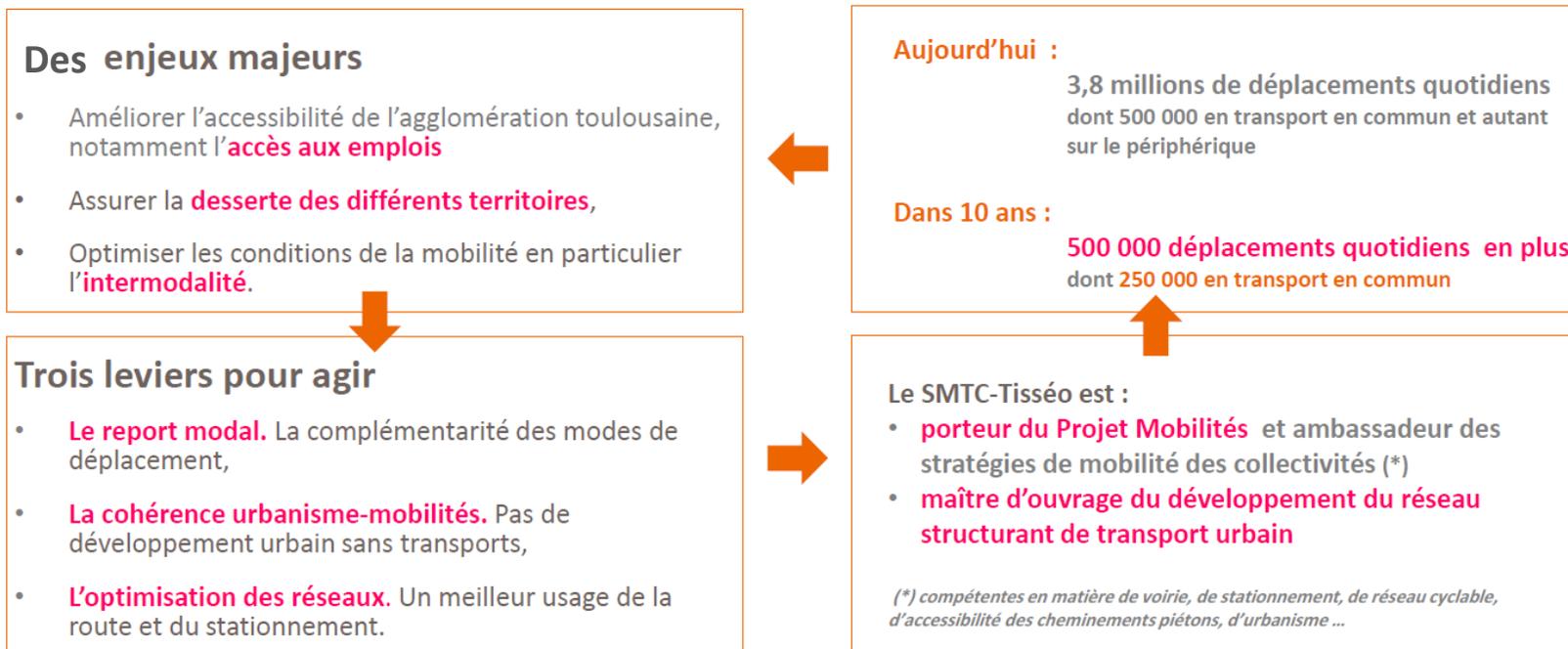


Considérés dans leur globalité, ces projets permettent de mettre en conformité l'accessibilité au futur centre métropolitain de Toulouse avec son ambition urbaine, sociale et économique, en prenant en considération l'ensemble des projets de planification urbaine connus à ce jour. L'image suivante montre l'organisation multimodale qui en découle.



Les points essentiels à retenir

Une stratégie mobilité ambitieuse qui débouche sur un PDU actualisé



Projet

4

**LE PLAN D' ACTIONS
DU PROJET
MOBILITES
2020/2025/2030**

Projet

Le plan d'actions a pour finalité de répondre aux enjeux du Projet Mobilités 2020/2025/2030 :

MOBILITE : Organiser les conditions de la mobilité durable dans la perspective d'une croissance démographique soutenue.

ACCESSIBILITE : Répondre à la demande de déplacement liée à la croissance démographique et au dynamisme économique.

ATTRACTIVITE : Renforcer l'accès et maintenir l'attractivité des zones économiques et d'emplois.

INNOVATION : Anticiper la mobilité de demain.

Ces objectifs s'inscrivent dans une réponse appropriée aux objectifs identifiés :

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

Le plan d'actions s'articule autour des trois leviers de la stratégie mobilité :

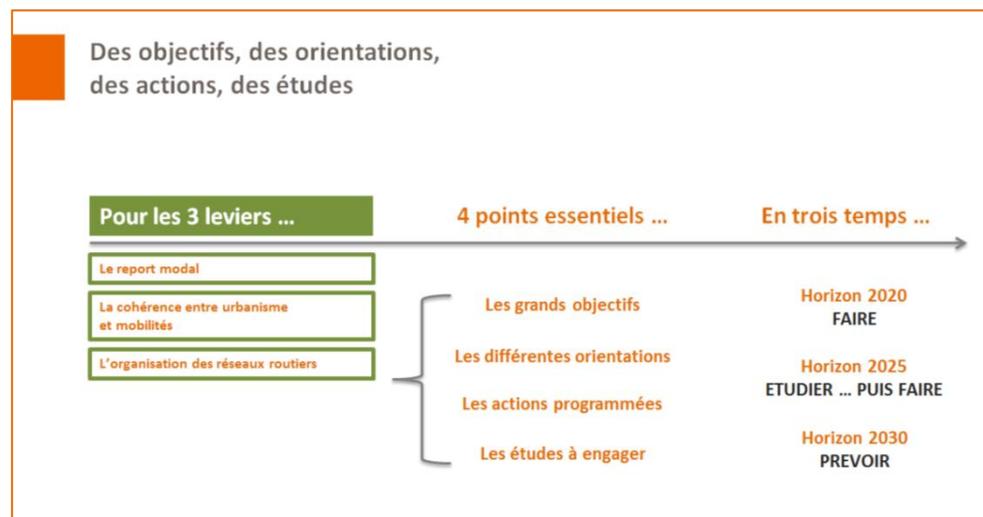
Le report modal, ou comment faire fonctionner ensemble le train, le métro, le tramway, le bus, la marche à pied, le vélo, la voiture partagée.

La cohérence entre urbanisme et mobilités, ou comment développer la ville à proximité des transports en commun.

L'organisation des réseaux routiers et des stationnements, ou comment mieux aménager les voiries et les stationnements.

Trois horizons sont proposés :

- Un **horizon 2020** de programmations maîtrisées et engagées.
- Un **horizon 2025** intermédiaire de projets à l'étude et en perspective de réalisation.
- Un **horizon 2030** prospectif renvoyant vers un champ d'études pour aide à la décision et inscription dans les prochains documents de programmation.



AXE 1 LEVIER DU REPORT MODAL TRANSPORTS EN COMMUN ET INTERMODALITE

Ou comment faire fonctionner ensemble le train, le métro, le tramway, le bus, la marche à pied, le vélo ...

Les orientations du levier du report modal « transports en commun et intermodalité », en réponse aux objectifs à atteindre, sont les suivantes :

Orientation 1 : Créer des capacités de transport supplémentaires pour répondre à l'ensemble des besoins de mobilité du territoire, en privilégiant les modes les plus capacitaires.

Orientation 2 : Etendre la couverture et le maillage du réseau structurant pour donner la capacité au réseau de satisfaire une clientèle qui s'étend sur l'ensemble du territoire, dont l'accessibilité aux zones économiques.

Orientation 3 : Développer un concept d'intermodalité efficace, à l'échelle du territoire, permettant de répondre efficacement aux déplacements entre périphérie et ville dense et s'appuyant sur une articulation efficace entre le réseau régional ferroviaire et routier et le réseau urbain.

Orientation 4 : Valoriser le mode bus, qui dispose de capacités, pour optimiser son usage en améliorant les temps de parcours par des aménagements favorisant la circulation des bus.

LE PLAN D' ACTIONS :

Action 1 : FAIRE la 3^{ème} ligne de métro Toulouse Aerospace Express : construire un réseau capacitair pour renforcer l'attractivité des territoires économiques du Nord-Ouest et du Sud-Est, en lien avec le levier de la cohérence urbanisme / mobilités.

Action 2 : DOUBLER la capacité de la ligne A du métro : augmenter la capacité de transport de la ligne A du métro pour répondre aux besoins de déplacements des usagers.

Action 3 : INTERCONNECTER la ligne B à TAE : mailler le réseau structurant métro en réalisant une connexion entre le terminus de la ligne B du métro à Ramonville et la 3^{ème} ligne de métro Toulouse Aerospace Express.

Action 4 : DEVELOPPER le réseau tramway :

- Prolonger la ligne T1 pour desservir le futur Parc des expositions.
- Etudier les modalités de développement et de maillage du réseau tramway à la 3^{ème} ligne de métro et au réseau structurant.

Action 5 : FAIRE La ceinture Sud (dont le premier tronçon en téléphérique urbain): mailler et renforcer l'accessibilité des territoires économiques du Sud-Est et de l'Ouest.

- Horizon 2020 : Réaliser le Téléphérique Urbain Sud et les maillons Ouest et Est.
- Horizon 2025/2030 : Faire évoluer les maillons Ouest et Est.

Action 6 : ORGANISER l'intermodalité : connecter les réseaux de transports en commun pour renforcer les maillages et démultiplier les possibilités d'usage à partir des pôles d'échanges multimodaux.

Action 7 : DEVELOPPER le réseau Linéo : constituer un réseau de lignes de bus structurantes à haut niveau de service pour relier la ville-centre, les faubourgs toulousains et les communes de la périphérie, en lien avec le levier de la cohérence urbanisme / mobilités et la gestion des axes routiers supports.

Action 8 : HIERARCHISER le réseau bus : étudier et développer un niveau de service bus intermédiaire « OPTIMO », en lien avec le levier de la cohérence urbanisme / mobilité.

Action 9 : ADAPTER le réseau bus aux territoires : vers un réseau cible bus adapté aux territoires pour en améliorer la performance, l'attractivité et l'usage.

Action 10 : RENFORCER l'accessibilité entre les territoires du Nord-Ouest et Nord-Est : étudier et définir un maillage des territoires Nord-Ouest / Nord-Est dans l'objectif de renforcer l'accessibilité des zones économiques liées à l'aéronautique, incluant un franchissement de la Garonne.

Action 11 : METTRE EN PLACE une tarification adaptée aux usages : pour une politique tarifaire basée sur des critères de revenus, en accompagnement aux personnes en difficultés sociales, ainsi qu'une action marketing orientée vers les actifs dans un objectif de report modal vers les transports en commun pour les déplacements liés au travail.

Action 12 : RENFORCER les services à l'utilisateur : moderniser les matériels roulants, développer les systèmes d'information relatifs aux mobilités, dématérialiser les supports billettiques.

Action 13 : PREPARER l'avenir dans l'organisation de la chaîne de mobilités : étudier les pistes d'innovations possibles pouvant favoriser le report modal vers les transports en commun et faciliter la continuité de la chaîne de déplacements, notamment en termes d'une part d'information et de connectivités des usages et, d'autre part, concernant les supports billettiques et la tarification intégrée.



AXE 1 LEVIER DU REPORT MODAL

MODES ACTIFS ET PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

Ou comment inciter la pratique de la marche à pied, du vélo, favoriser le partage de la voiture, ...

Les orientations du levier du report modal « modes actifs et partage des espaces publics », en réponse aux objectifs à atteindre, sont les suivantes :

Orientation 5 : Développer le réseau cyclable et le réseau de voies à vitesse réduite à l'échelle du territoire de la grande agglomération toulousaine, en intermodalité au réseau TC et incluant des services aux usagers.

Orientation 6 : Valoriser la marche en lien avec les transports en commun et les équipements, notamment en périphérie d'agglomération, pour adapter la ville aux besoins des usagers actuels et au vieillissement de la population.

Orientation 7 : Apaiser les circulations en développant un réseau de voies à vitesse réduite et partagées entre modes (zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes, en cohérence avec l'organisation des territoires et des réseaux de transports en commun).

Orientation 8 : Définir une politique de stationnement vélo et d'accessibilité piétonne dans les pôles d'échanges (offre et usages des parcs-relais).

Orientation 9 : Développer les services d'Ecomobilité auprès des entreprises, en ciblant les déplacements domicile-travail.

LE PLAN D' ACTIONS :

Action 14 : METTRE EN OEUVRE un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste :

- Développer un maillage complémentaire d'agglomération.
- Aménager un « réseau express vélo ».
- Promouvoir l'usage du vélo en développant les services et en informant les usagers.

Action 15 : METTRE EN OEUVRE un schéma directeur piétons d'agglomération volontariste : développer les espaces partagés des centres-villes et faubourgs toulousains, en intégrant l'accessibilité des personnes à mobilité réduite vers les équipements et services publics.

Action 16 : ELARGIR le centre-ville de Toulouse : intégrer le projet Toulouse Euro Sud-Ouest et les mobilités dans le futur quartier Matabiau, en accompagnant le partage des espaces publics nécessitant une nouvelle organisation des accès routiers à la future gare TGV et au futur centre d'affaires.

Action 17 : APAISER les circulations dans les faubourgs toulousains et les communes de la périphérie : mettre en place des zones de circulation apaisées et partager les espaces publics entre modes, en lien avec la cohérence urbanisme / mobilités et le développement des transports en commun et des mobilités actives.

Action 18 : AMELIORER la multimodalité dans les pôles d'échanges : aménager les pôles d'échanges du réseau structurant en considérant les modes actifs et les nouvelles mobilités partagées (rabattement, stationnement, services à la personne, jalonement ...).

Projet

Action 19 : DYNAMISER le développement et renforcer l'efficacité des plans de mobilité : poursuivre l'accompagnement des établissements dans l'élaboration de leur plan de mobilité et cibler comme objectif premier le report modal pour les déplacements domicile / travail.

Action 20 : PREPARER l'avenir en favorisant l'innovation en faveur des modes actifs : étudier les pistes d'innovation possibles qui permettront de faciliter le report modal vers les modes actifs et les nouvelles mobilités, notamment en termes de nouveaux usages (partage de l'espace public en faveur des modes actifs et des véhicules partagés) et de nouveaux services à la mobilité.



AXE 2 LEVIER DE LA COHERENCE URBANISME / MOBILITES

Ou comment développer la ville à proximité des transports en commun ...

Les orientations du levier de la cohérence Urbanisme / Mobilités, en réponse aux objectifs à atteindre, sont les suivantes :

Orientation 10 : Adapter les formes et les densités urbaines aux territoires de la ville intense (promouvoir la ville des proximités).

Orientation 11 : Privilégier l'urbanisation à proximité du réseau existant et programmé de transports en commun, afin de promouvoir la ville des proximités.

Orientation 12 : Localiser les équipements publics et d'intérêt en fonction de l'organisation des réseaux de transports.

Orientation 13 : Privilégier la qualité des espaces publics au profit des modes actifs.

Orientation 14 : Desservir les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Orientation 15 : Diminuer les zones urbaines soumises aux pollutions de fond, avec un objectif de réduire le nombre de personnes exposées au risque sanitaire dans ces quartiers, tant pour les constructions à usage d'habitat que pour les Etablissements Recevant du Public.

LE PLAN D' ACTIONS :

Action 21 : S'ENGAGER sur la cohérence « urbanisme/mobilités » : définir entre les autorités organisatrices et les intercommunalités les engagements partenariaux de cohérence urbanisme / mobilités, à traduire dans un outil de type « Pacte Urbain ».

Action 22 : METTRE EN OEUVRE des pactes urbains sur les territoires déjà desservis ou pour lesquels des projets de desserte en transports en commun sont programmés : construire la ville et les mobilités actives autour des transports en commun existants et programmés :

- Décliner les contrats d'axe déjà signés.
- Valoriser les investissements réalisés : mettre en place des pactes urbains autour des lignes A et B du métro, autour de la ligne de tramway T1, autour des axes bus en site propre.
- Accompagner les projets de transports en commun et préparer l'intensification urbaine des territoires desservis : mettre en place des pactes urbains dans les territoires desservis par Toulouse Aerospace Express, par la Ceinture Sud, par le réseau LINEO, par le réseau OPTIMO, par les Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse (réseau ferroviaire Saint-Jory / Toulouse).
- Anticiper l'urbanisation des territoires urbanisables en périphérie : préparer des pactes urbains sur les territoires de cohérence urbanisme / mobilités inscrits au SCoT de la grande agglomération toulousaine, en lien avec le levier du report modal et le concept de « ceintures extérieures ».

Action 23 : TRADUIRE les pactes urbains dans les documents d'urbanisme : s'assurer de la déclinaison dans les PLU des principes de la cohérence urbanisme / mobilités, en inscrivant des niveaux de densités souhaitables dans les différents secteurs desservis par le réseau structurant et des normes de stationnement répondant aux enjeux du report modal, en traitant le maillage des modes actifs.

Action 24 : AMELIORER l'accessibilité et la desserte des zones économiques : prendre en compte dans les politiques de développement et de renouvellement des zones économiques l'amélioration de leur accessibilité multimodale.

Action 25 : DESSERVIR les quartiers prioritaires : accompagner la politique de la ville en améliorant la desserte des quartiers prioritaires des communes de Toulouse, Colomiers, Blagnac, Cugnaux et Muret.

Action 26 : METTRE EN ŒUVRE une « charte livraisons » sur l'ensemble du périmètre de la grande agglomération toulousaine : pour mieux organiser les conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, décliner les principes de la charte livraison du centre-ville de Toulouse sur les autres communes de la grande agglomération toulousaine.

Action 27 : DEFINIR un schéma de localisation des espaces logistiques urbains : répondre aux besoins actuels et futurs du développement urbain et économique de l'agglomération en valorisant et prévoyant la localisation des plateformes de stockage et de redistribution des marchandises dans une perspective d'offre multimodale.

Action 28 : PREPARER l'avenir en favorisant l'innovation entre habitat, logement et mobilités : étudier les pistes d'innovation possibles permettant de renforcer la cohérence entre politique d'urbanisme et politique de mobilité, notamment à travers l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux multiservices et connectés et le développement de logements intelligents en lien avec la mobilité.



AXE 3 LEVIER DE L'ORGANISATION DES RESEAUX ROUTIERS ET DES STATIONNEMENTS

Ou comment développer et mieux aménager le réseau routier et les stationnements, en accompagnement du développement du réseau structurant de transports en commun et de l'urbanisation des territoires

Les orientations du levier de l'organisation des réseaux routiers et des politiques de stationnement, en réponse aux objectifs à atteindre, sont les suivantes :

Orientation 16 : Favoriser et valoriser les nouveaux usages partagés de la voiture.

Orientation 17 : Hiérarchiser, adapter et aménager le réseau routier pour minimiser les nuisances en zones denses et renforcer l'accessibilité aux territoires, en prenant en compte le partage de la voirie nécessaire à la performance des réseaux de transports en commun de surface et des modes actifs.

Orientation 18 : Gérer les flux de périphérie à périphérie, en recherchant des maillages routiers à partir des axes existants, en achevant la mise en capacité du périphérique et en multipliant les points d'échanges facilitant l'accessibilité aux territoires.

Orientation 19 : Organiser les stationnements en ouvrage, sur domaine public et dans les parcs-relais, en intégrant les projets de développement des réseaux de transports en commun.

Orientation 20 : Préserver le cadre de vie en réduisant le nombre d'individus exposés aux pollutions atmosphériques et sonores et le nombre d'accidents corporels notamment pour les modes actifs.

LE PLAN D' ACTIONS :

Action 29 : DYNAMISER l'usage de la voiture partagée :

- Renforcer les partenariats et développer les services de covoiturage et d'autopartage.
- Mettre en œuvre un schéma directeur d'aménagement des aires et des spots covoiturage.

Action 30 : ACCOMPAGNER et FAVORISER l'essor de l'électromobilité : définir une stratégie d'offre d'équipements et de services pour le rechargement des véhicules motorisés hybrides et électriques dans les aires de stationnements publics et privés.

Action 31 : METTRE EN ŒUVRE un schéma directeur des voiries : hiérarchiser et organiser l'usage des réseaux routiers dans le cadre d'un plan de circulation global, en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant, permettant une meilleure distribution des flux routiers vers les centres d'intérêt.

Action 32 : AMELIORER les liaisons routières transversales : afin de mieux gérer les flux routiers en périphérie, rechercher à partir des axes existants et des projets routiers un maillage du réseau structurant en périphérie, incluant des franchissements de la Garonne. Cette action nécessite l'engagement d'une étude partagée multimodale dont l'un des objectif sera d'aider à la définition du réseau routier nécessaire au fonctionnement de l'agglomération.

Action 33 : DEVELOPPER une stratégie globale de stationnement : **prendre en compte la desserte et les équipements associés des territoires en transports en commun pour définir les politiques de stationnement.**

Action 34 : ACCENTUER le report modal en amont des zones de congestion : **améliorer les capacités de stationnement et les conditions d'accès des parcs relais associés au réseau structurant.**

Action 35 : REDUIRE les nuisances sonores et atmosphériques générées par les infrastructures de transports routiers : **établir un plan de modération des vitesses des autoroutes et des voiries rapides urbaines.**

Action 36 : DIMINUER les accidents de la route : **mettre en place un plan d'actions pour réduire les accidents de la route sur les zones d'accidentologie identifiées.**

Action 37 : STRUCTURER les réseaux dédiés aux transports de marchandises :

- Concevoir des itinéraires dédiés permettant d'organiser et de gérer les flux de transports de marchandises.
- Elaborer un schéma de circulation marchandises « route et fer ».
- Vérifier par des études techniques de faisabilité l'opportunité d'un fret fluvial.

Action 38 : ANTICIPER l'instauration de mesures complémentaires permettant de réduire les émissions liées au trafic routier : **étudier les modalités de mise en œuvre de zones de circulation restreinte par anticipation au renforcement des seuils d'information et d'alerte sur la qualité de l'air.**

Action 39 : PREPARER l'avenir en favorisant l'innovation pour dynamiser l'accessibilité : **étudier les pistes d'innovation possibles permettant de favoriser l'organisation des réseaux routiers et du stationnement : intégration et gestion des données routières, système innovant de gestion des stationnements, gestion dynamique des voies.**

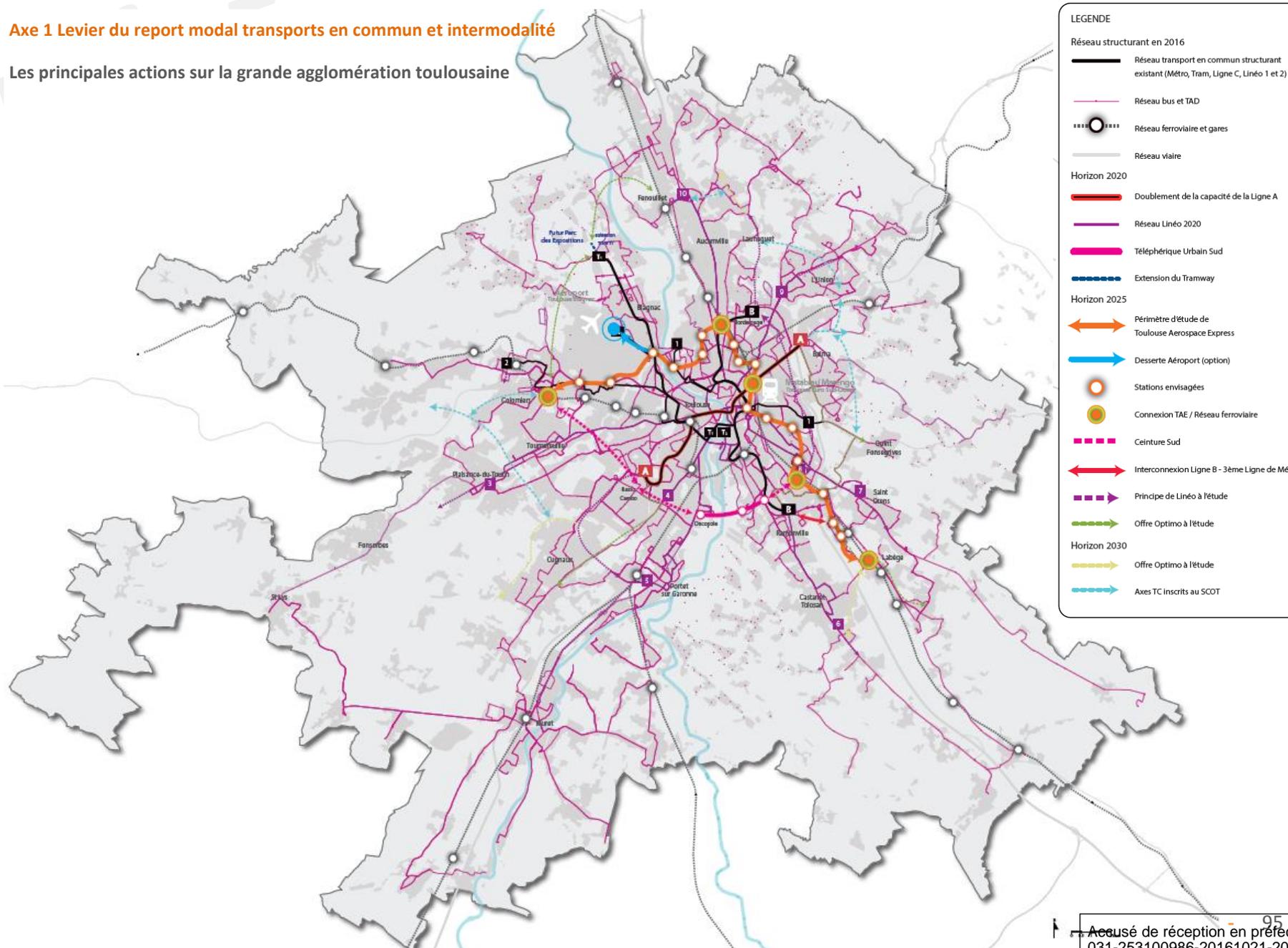


Projet

AXE 1 LEVIER DU REPORT MODAL
TRANSPORTS EN COMMUN ET INTERMODALITE

Axe 1 Levier du report modal transports en commun et intermodalité

Les principales actions sur la grande agglomération toulousaine



Action 1 : FAIRE la 3^{ème} ligne de métro Toulouse Aerospace Express.

Le projet

Le projet de 3^{ème} ligne de métro permet de concrétiser une ambition pour la grande agglomération toulousaine. *Toulouse Aerospace Express* est conçue pour :

- Relier les principales zones économiques : **48 % des emplois de l'agglomération sont concernés dans le corridor d'étude du projet.**
- Accueillir dans son corridor de nouveaux habitants, par des politiques de renouvellement urbain et de création de nouveaux quartiers.
- **Proposer un maillage TC améliorant la desserte urbaine sur un territoire élargi.**

L'objectif étant de pouvoir transporter 200 000 voyageurs/jour, le mode métro est apparu comme la solution technique la plus pertinente pour satisfaire aux exigences de performance, parmi les différents modes de transport.

La partie centrale du tracé proposé pourrait être en souterrain afin de **garantir des temps de parcours concurrentiels à la voiture** : de 34 et 37 minutes pour relier Labège à Colomiers, de 13 à 16 minutes pour relier Montaudran à la gare Matabiau, 21 minutes pour relier Colomiers à la gare Matabiau par exemple.

Aux deux extrémités, la composition urbaine plus ouverte des secteurs traversés et une démarche de déploiement moindre offrent la possibilité de mettre en oeuvre des modes et insertions de surface, moins coûteuses en investissement, et s'adaptant aux besoins de maillage du réseau et des territoires.

Le projet de 3^{ème} ligne de métro est en cours d'étude, avec des études de faisabilité devant contribuer aux choix du mode, du tracé et des stations, le Projet Mobilités ne fixant qu'un cadre stratégique de politique de développement d'un réseau structurant adaptée au besoin de mobilité des habitants.

Les objectifs

Répondre de façon performante à l'attractivité de l'agglomération toulousaine (croissance de population, développement économique).

Répondre aux besoins de déplacements des salariés vers les zones d'emplois.

Pilote

SMTC

Partenaires

Toulouse Métropole, Muretain Agglo, Sicoval, SITPRT, Etat, Région, Conseil Départemental de la Haute-Garonne, CCI, Groupe Airbus, Aéroport de Toulouse-Blagnac, SNCF

Coût

2,128 milliards d'euros (budget cible, part d'aléas +/- 7%) (source : Dossier de maîtrise d'Ouvrage – septembre 2016)

Calendrier

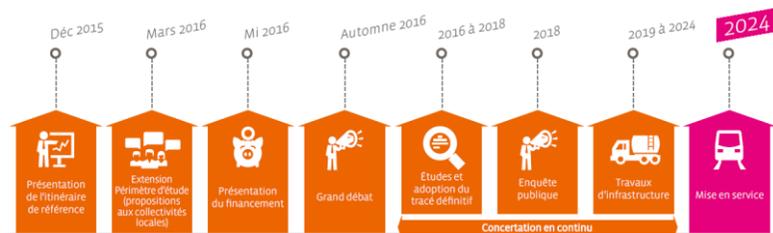
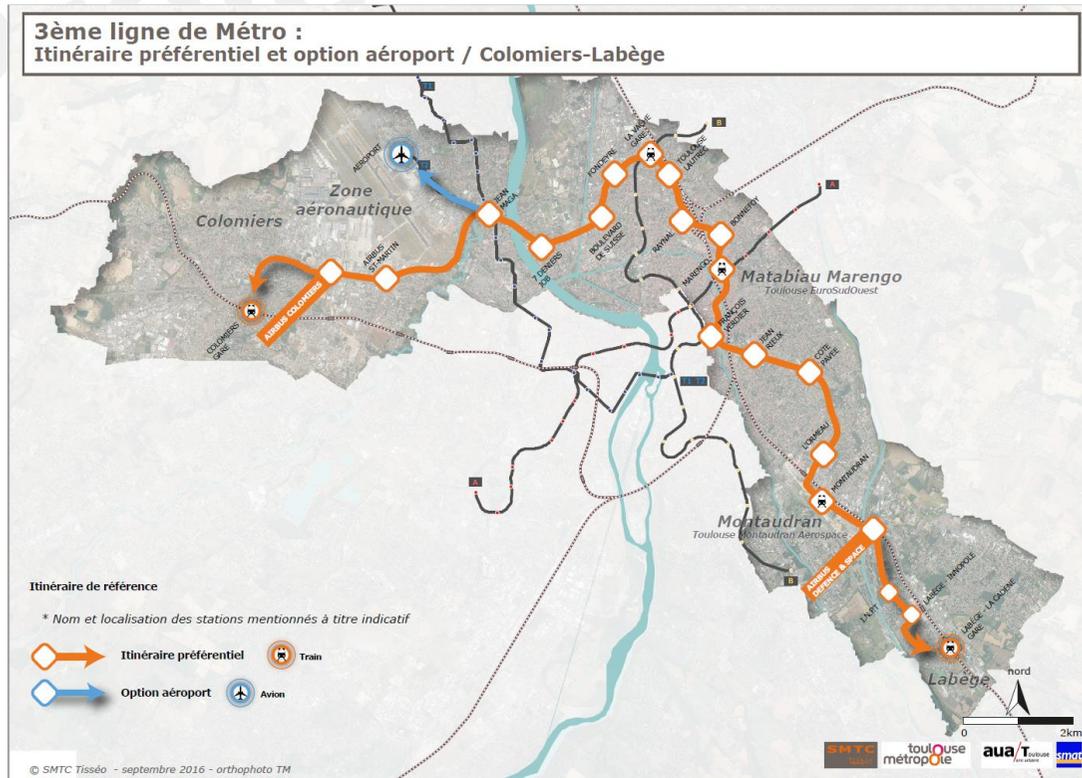
Mise en service en 2024

Indicateurs de suivi

En phase étude : suivi des études et processus

En phase mise en œuvre : données clientèle, données temps de parcours, données qualité de l'air.

Horizon 2025



Les points essentiels

- **Une liaison favorisant le maillage à l'échelle métropolitaine** (220 000 individus desservis à 600m. des futures stations, 600 000 individus desservis à l'échelle du corridor d'étude).
- **Une liaison rapide** : moins de 40 minutes pour relier Labège et Colomiers, un parcours de 28 km proposant un vingtain de stations.
- **Des connexions avec le réseau de transports existant et futur** (gares ferroviaires, métros A et B, tram, Linéo, et parcs-relais).
- **Une mise en service pour 2024.**

Les axes innovants accompagnant le projet

Un métro du futur connecté et durable : 4G dans le métro, qualité de l'air maîtrisée dans les stations et tunnels...

Action 2 : DOUBLER la capacité de la ligne A du métro.

Le projet

La ligne A occupe une place majeure dans l'offre de transports de l'agglomération toulousaine. Dès son ouverture, le 26 juin 1993, elle accueille plus de **125 000 voyageurs par jour**. La croissance de trafic se poursuit chaque année, notamment avec son prolongement jusqu'à Balma-Gramont et l'arrivée de la ligne B, la fréquentation de la ligne A atteint **210 000 voyages par jour** en 2013.

Les usagers rencontrent déjà des difficultés pour accéder aux rames et les prévisions de trafic estiment la fréquentation **entre 245 000 et 285 000 voyages par jour en 2025**.

Afin de répondre à la demande croissante de déplacements sur la ligne, notamment en heure de pointe, les stations vont être agrandies de 26 à 52 mètres et vont pouvoir accueillir deux rames de métro actuelles couplées (soit 4 wagons).

La station Jean-Jaurès sera réaménagée afin de fluidifier les flux piétons, en intégrant l'évolution du centre-ville liée aux nouveaux projets urbains.

Les objectifs

Répondre de façon performante à l'attractivité de l'agglomération toulousaine (croissance de population, développement économique).

Répondre à des enjeux d'amélioration de la qualité de l'air.

Pilote

SMTC

Partenaires

Toulouse Métropole, Muretain Agglomération, Sicoval, SITPRT, Etat, Région, Conseil Départemental de la Haute-Garonne

Coût

180 millions d'euros valeur janvier 2014 (source : délibération du 25/03/15)

Calendrier

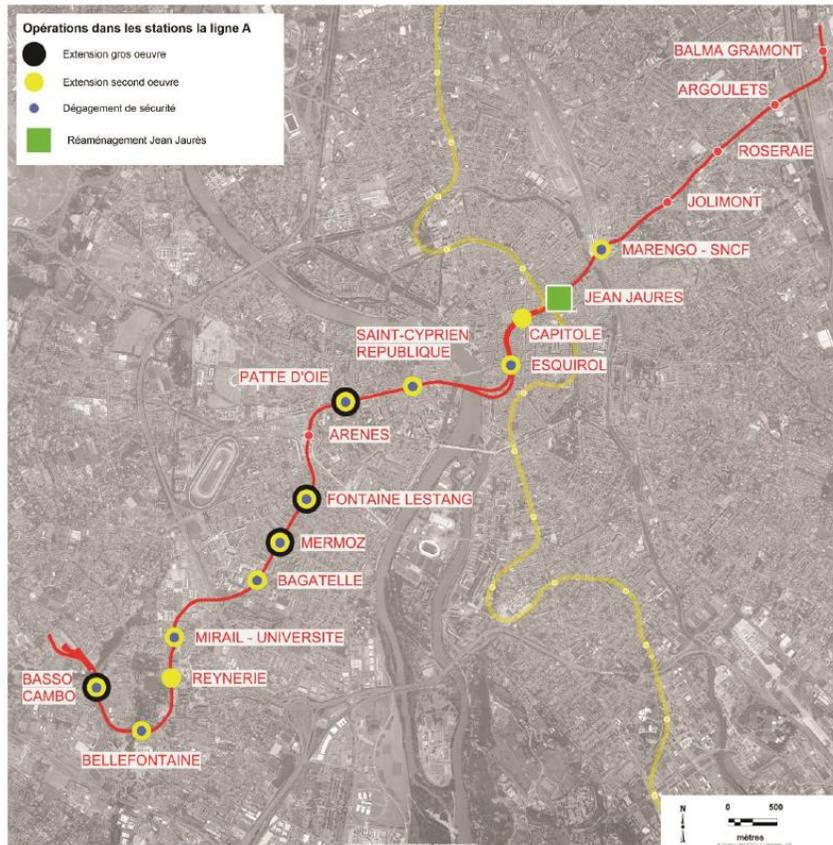
Fin des travaux en 2019/2020.

Indicateurs de suivi

En phase étude : suivi des études et processus.

En phase mise en œuvre : données clientèle, données qualité de l'air.

Horizon 2020



Des temps de passages adaptés

Les points essentiels

- Le passage de 26 à 52 mètres des stations afin de répondre à la demande croissante de déplacements sur la ligne.
- Le réaménagement de la station Jean Jaures.
- Une fréquentation attendue entre 245 000 et 285 000 voyageurs/jour en 2025.
- Des travaux qui vont s'étaler jusqu'en 2019-2020.



70 000 VOYAGEURS/PPS

Période de Pointe du Soir (16h-19h)

2 500 VOYAGEURS/QUART D'HEURE D'HYPERPOINTE PAR SENS

sur le tronçon le plus chargé

Les axes innovants accompagnant le projet

La 4G dans le métro

A long terme, des rames à récupération d'énergie...

Action 3 : INTERCONNECTER la ligne B à TAE.

Le projet

Afin de permettre un accès depuis le terminus de la ligne B du métro à Ramonville aux zones économiques du Parc du Canal et Labège-innopole, et de créer une interconnexion entre la ligne B du métro et la 3^{ème} ligne, une étude d'un prolongement du métro est engagée.

Les principes de l'étude portent sur une connexion métro sans rupture de charge à la station de métro Ramonville de la ligne B et sur la création de deux stations à hauteur du Parc du Canal et de l'INPT (système VAL actuel).

Cette étude doit permettre aux collectivités de se prononcer sur la réponse à donner face aux besoins de déplacements exprimés sur ce territoire : modalités de connexion entre les deux lignes de métro et du point de raccordement à la 3^{ème} ligne de métro (secteur I.N.P.T), implantation des stations et niveau de service, modalités d'exploitation.

La finalisation du programme de l'opération est prévu au premier semestre 2017 (à préciser en fonction du choix technique retenu).

Les objectifs

Mailler le réseau structurant métro.

Favoriser l'accès à l'emploi.

Inciter au report modal.

Pilote

SMTC

Partenaires

Sicoval, Département, Région, Etat

Coût

180 millions d'euros (budget cible, part d'aléas +/- 7%)

Calendrier

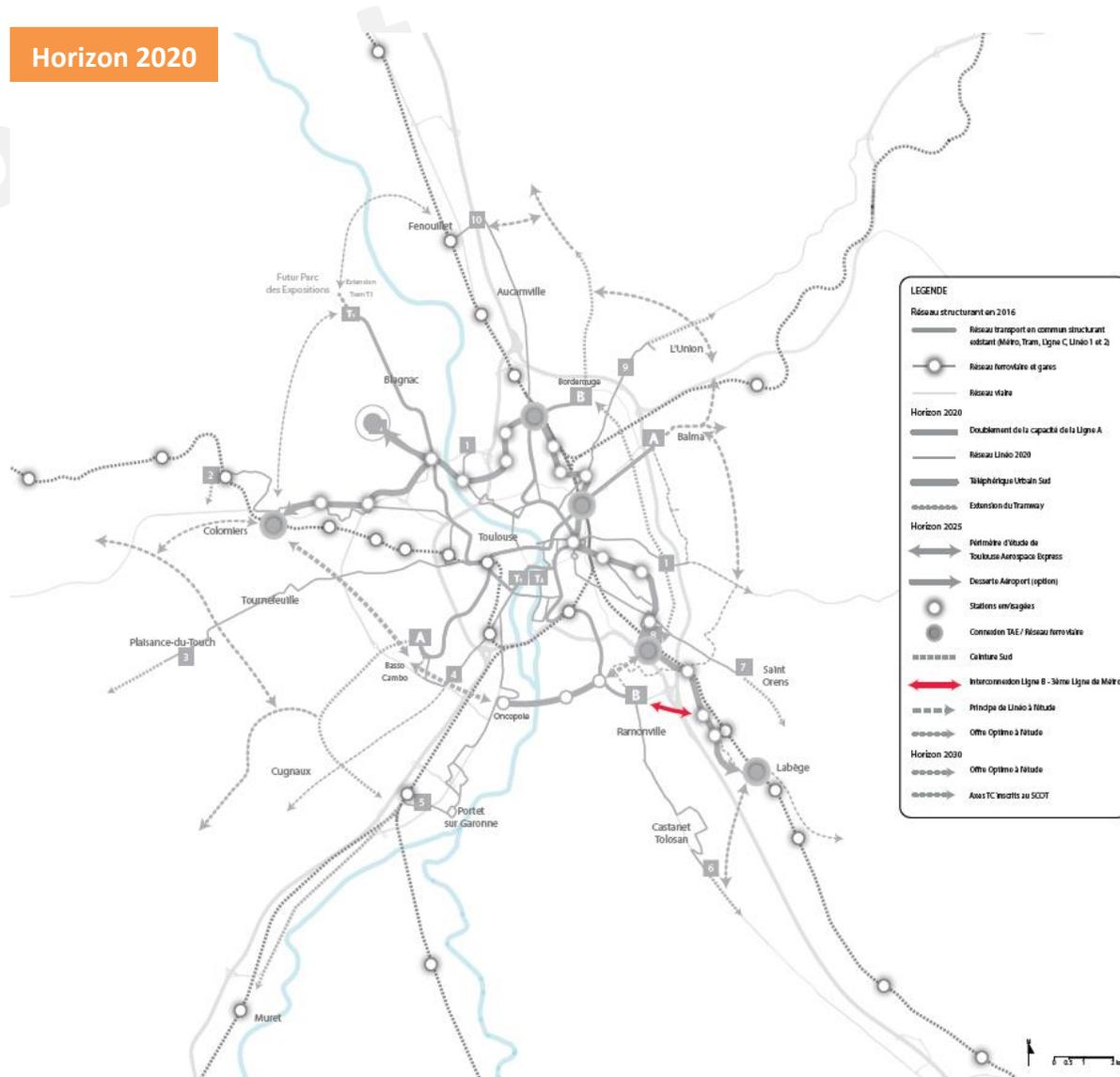
En phase avec le calendrier de la 3^{ème} ligne - 2024

Indicateurs de suivi

En phase étude : suivi des études et processus.

En phase mise en œuvre : données clientèle, données temps de parcours, données qualité de l'air.

Horizon 2020



Les points essentiels

- Un lien entre la ligne B du métro et la 3^{ème} ligne venant compléter le maillage du réseau structurant métro.
- Deux nouvelles stations au Parc du Canal et à l'INPT.
- En lien avec le levier de la cohérence urbanisme / mobilités, une densification programmée des zones économiques desservies.

Les axes innovants accompagnant le projet

La 4G dans le métro

A long terme, des rames à récupération d'énergie...

Action 4 : DEVELOPPER le réseau tramway.

Le projet

Le premier PDU proposait l'amorce d'un réseau tramway avec la ligne T1. La révision du PDU proposait le prolongement vers le centre-ville et la connexion à l'aéroport. Le Projet Mobilités confirme la construction du réseau tramway, permettant un maillage complémentaire au réseau métro, sur des territoires moins denses.

A. Desservir le futur Parc des Expositions

Le nouveau Parc des Expositions prendra place au Nord de l'agglomération toulousaine, à proximité du quartier Andromède et du Musée Aeroscopia. Lors de grands événements (à caractère professionnel et grand public), le site devrait accueillir près de 10 000 personnes.

Pour le desservir, la ligne T1 sera prolongée à partir de la station Aeroconstellation. Le nouveau terminus s'intégrera au Parc des Expositions, en continuité du mail piéton central. Il comprendra également l'aménagement d'une gare bus.

Le terminus aménagé pourrait assurer **une fréquence renforcée à 4 minutes** pour faciliter l'écoulement des flux lors des grands événements, dont l'occurrence est 5 fois par an.

B. Etudier la poursuite du développement du réseau tramway

Il est proposé d'engager, à partir de 2017/2018, une étude portant sur les modalités de liaison entre le terminus actuel T1/T2 (Palais de Justice) et la 3^{ème} ligne de métro. Les études porteront sur la recherche d'un itinéraire potentiel et sur la localisation du point de contact avec la 3^{ème} ligne de métro.

D'autre part, une étude plus prospective, en lien avec une vision multimodale long terme, pourrait être menée sur la poursuite du réseau tramway dans les territoires de moindre densité mais concernés par le développement urbain.

Les objectifs

Connecter les réseaux structurants et poursuivre le maillage de l'offre en transports en commun dans une logique d'intermodalité.

Garantir l'accessibilité en transports en commun des grands équipements.

Pilote pour les prolongements du réseau tramway

SMTC

Partenaires (pour le projet global du parc des expositions)

Toulouse Métropole, Région, Département

Coût

23,834 millions d'euros (source : valeur délibération 11 juillet 2013)

Calendrier

Desserte PEX : mise en service fin 2019/début 2020

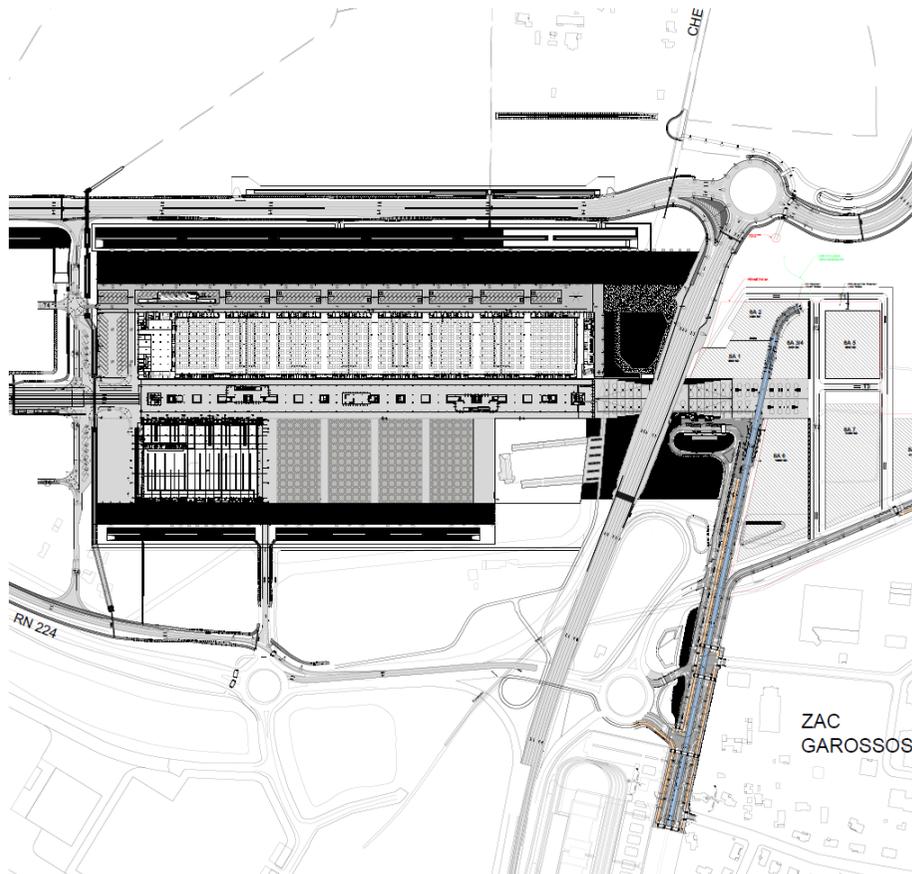
Etude maillage tramway/3^{ème} ligne de métro à programmer

Etude prospective sur le réseau tramway à programmer

Indicateurs de suivi

En phase étude : suivi des études et processus.

En phase mise en œuvre : données clientèle.



Plan masse du projet de parc des expositions avec les infrastructures de desserte routières (prolongement de la RD 902 – Voie Lactée) et de transports en commun (prolongement du tramway T1).



Les points essentiels

- **Un prolongement de la ligne T1 du tramway (700 m) vers le futur parc des expositions.**
- **Une étude de faisabilité pour étudier la connexion entre le réseau tramway actuel et le projet de 3^{ème} ligne de métro.**

Les axes innovants accompagnant le projet

Un projet de parc des expositions inscrit dans des démarches de développement durable avec certification HQE et label LEED intégrant les solutions alternatives à la voiture : tramway, pôle d'échanges

Action 5 : FAIRE la Ceinture Sud (dont le premier tronçon en téléphérique urbain).

Le projet

Un tiers des emplois du PTU (165 000 emplois) se localise dans un corridor allant des zones économiques de Saint-Martin du Touch / Basso Cambo à celles de Montaudran / Rangueil, en passant par l'Oncopole. La question de leur accessibilité est essentielle.

La Ceinture Sud doit permettre en priorité d'offrir des itinéraires de **moins de 30 minutes** avec au plus **une correspondance** pour relier le domicile et le lieu de travail. Il s'agit d'un **projet évolutif** dont l'offre de transport s'adaptera à la **densité** des territoires desservis et à la **configuration du réseau** de transports en commun.

A. Horizon 2020 : réaliser le Téléphérique Urbain Sud et les maillons Ouest et Est

- Le Téléphérique Urbain Sud

Compte tenu de la topographie (Coteaux de Pech David et franchissement de la Garonne), **le téléphérique urbain est le système le plus pertinent pour répondre à une première phase de constitution de la Ceinture Sud.**

Ne dépendant pas du réseau routier, il permet par un tracé direct de faciliter les déplacements et d'offrir un **gain de temps compétitif** : aujourd'hui 20 minutes en voiture, 45 minutes en TC, demain 10 minutes en téléphérique.

Le service fonctionnera de 5h15 à 0h00 et avec une fréquence maximum d'1min30 entre chaque cabine en heure de pointe.

Selon le choix retenu, les larges cabines pourront accueillir entre 10 et 35 personnes. L'arrêt intégral en station permettra d'emporter son vélo à bord.

La capacité à terme de cette ligne est de 2 000 passagers/heure/sens.

- Les maillons Ouest et Est

Il s'agit de compléter l'offre du Téléphérique Urbain Sud pour créer une **liaison transversale** connectant les lignes radiales du réseau structurant : métro A et B, Linéo, axe bus VCSM, ligne express Muret – Mirail/Basso Cambo (ligne 117).

Ces maillons seront le support de **nouvelles lignes de bus** qui desserviront les pôles d'emplois majeurs de l'agglomération (pôle aéronautique Nord-Ouest, zones d'activités des Ramassiers, de Basso Cambo, de l'Oncopole, Complexe Scientifique Rangueil, zone économique de Toulouse-Montaudran).

Le **maillon Ouest** reliera le site de l'Oncopole à la commune de Colomiers en empruntant l'Avenue Eisenhower, la rocade Arc-en-Ciel. Il offrira des correspondances avec les Linéo 2, 3, 4 et 5, le réseau ferroviaire (axe Toulouse/Muret) et la 3^{ème} ligne de métro en 2025.

Le **maillon Est** reliera l'UPS à Montaudran en empruntant notamment l'itinéraire de la Liaison Multimodale Sud-Est.

B. Horizon 2025/2030 : faire évoluer les maillons Ouest et Est

Le mode de transport et les itinéraires de ces maillons sont voués à évoluer en fonction du développement urbain et de l'évolution du réseau de transports en commun, notamment avec la mise en service de la 3^{ème} ligne de métro et le cadencement TER.

A l'Est, il s'agira d'étudier et créer une **connexion performante entre la ligne B du métro et la 3^{ème} ligne** afin d'améliorer le maillage transversal du réseau, de créer de nouveaux itinéraires, plus rapides, pour les liaisons de périphérie à périphérie et de périphérie à faubourg et de décharger les sections centrales du réseau structurant.

A l'Ouest, il s'agira :

- D'étudier et faire **l'extension du téléphérique** vers Basso Cambo pour renforcer le maillage transversal.
- D'étudier et créer une **connexion avec le réseau ferroviaire** (axe Toulouse/Pamiers et Toulouse/Boussens) pour renforcer l'attractivité des TC pour les déplacements entre le cœur d'agglomération et sa périphérie et améliorer l'articulation entre réseaux urbain et interurbain.
- D'étudier et créer un maillon Basso Cambo/Francazal/Gare de Portet via la VCSM, en lien avec le projet de liaison routière A64/rocade Arc en Ciel, afin de desservir les territoires à fort potentiel de développement économique. Ce maillon pourra répondre aux besoins du muretain en termes de déplacements transversaux vers les zones économiques de l'Ouest toulousain.

Les objectifs

Créer un maillage transversal du réseau structurant.

Améliorer la desserte en transports en commun des zones économiques.

Proposer un mode de transport innovant et capacitaire pour réaliser la liaison entre l'Oncopole, le CHU de Rangueil et l'Université Paul Sabatier.

Proposer un système évolutif et connecter les autres transports structurants (ligne A et B, 3^{ème} ligne de métro, Linéo, réseau ferroviaire).

Pilote

SMTC

Partenaires

Toulouse Métropole, Oncopole, CHU, UPS, Conseil Départemental de la Haute-Garonne, Région, Etat.

Coût

Téléphérique Urbain Sud : 62 millions d'euros – hypothèse haute (source : présentation du 01/04/2016)

Autres maillons : à inclure au budget d'investissements du SMTC

Calendrier

Téléphérique Urbain Sud et autres maillons Est et Ouest : mise en service début 2020



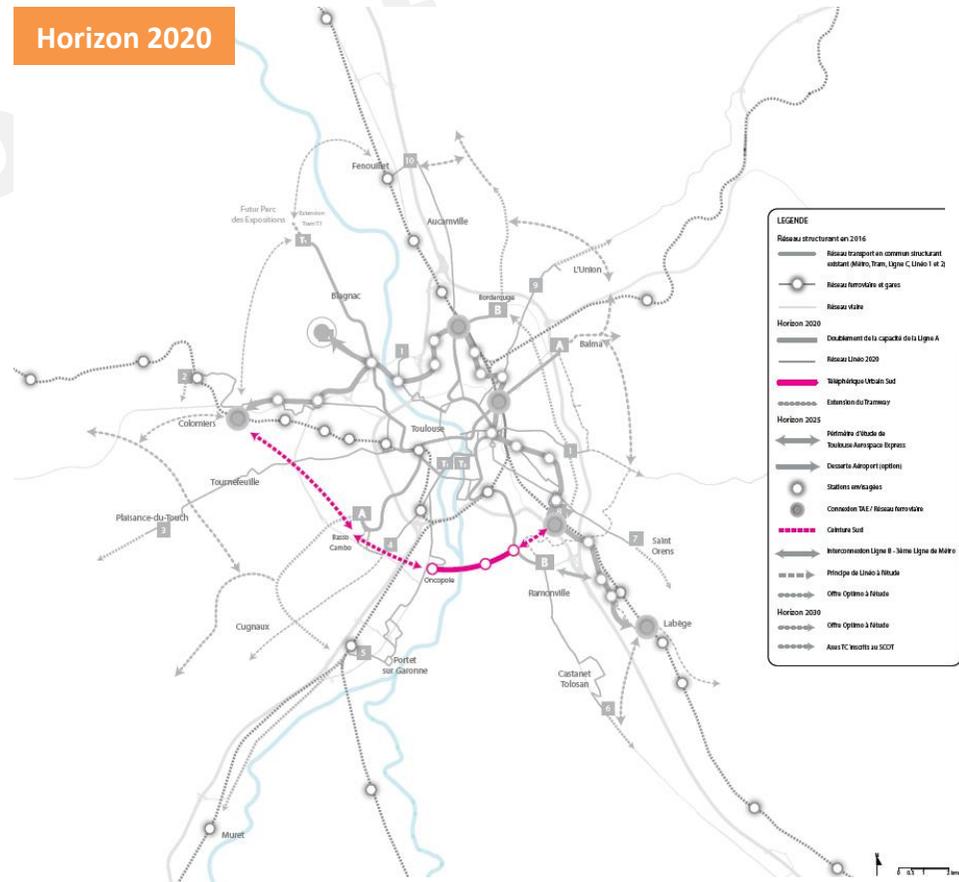
Evolution des maillons Est et Ouest et connexion ligne B/3^{ème} ligne de métro : phases d'études menées progressivement pour une mise en service prévue à l'horizon 2025/2030

Indicateurs de suivi

En phase étude : suivi des études et processus.

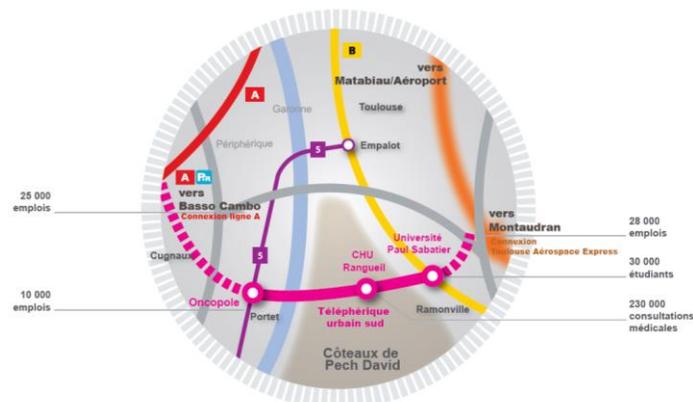
En phase mise en œuvre : données clientèle.

Horizon 2020



Les points essentiels

- Compléter le maillage Sud (Téléphérique Urbain Sud) et le réseau structurant radial par une liaison transversale vers l'Ouest (Basso Cambo) et l'Est (Montaudran).
- Multiplier les itinéraires et faciliter l'accès au réseau structurant depuis les périphéries.
- Proposer une liaison performante : le Téléphérique Urbain Sud permettra de relier en 10 minutes l'Oncopole à l'UPS.
- Connecter au réseau structurant (Linéo, métro A et B, 3^{ème} ligne de métro).
- Une mise en service progressive à partir de 2020 pour le Téléphérique Urbain Sud.



Les axes innovants accompagnant le projet

La solution optimale pour la desserte des secteurs Oncopole, CHU Rangueil, UPS

Une intermodalité favorisée (vélos, pôles d'échanges...)

Projet

Action 6 : ORGANISER l'intermodalité.

Le projet

La Région Occitanie, le Département de la Haute-Garonne et le SMTC sont les principaux partenaires pour organiser l'intermodalité des réseaux de transports en commun sur la grande agglomération toulousaine.

Plusieurs connexions vont s'établir entre les projets structurants du réseau urbain (TAE, Linéo, Ceinture Sud, doublement de la ligne A...), le réseau ferroviaire national et TER ainsi que le réseau interurbain départemental. Afin d'optimiser les flux de voyageurs et faciliter le report modal, **la stratégie d'intermodalité s'articule sur trois fonctions combinées** : rabattre sur les pôles d'échanges, transporter avec un mode en site propre et performant, diffuser sur le réseau structurant urbain capacitaire.

Le Projet Mobilités prévoit 7 nouveaux pôles d'échanges TER/réseau structurant au droit des gares et haltes ferroviaires existantes, le renforcement des pôles d'échanges actuels ou la création de nouvelles connexions grâce aux projets structurants (TAE, Linéo, Ceinture Sud). **Ces projets multiplient les possibilités d'intermodalité dans la capacité de diffusion des usagers.** Ainsi, les possibilités de correspondance entre les lignes ferroviaires régionales et les lignes du réseau urbain structurant pourront passer de **4 à 10 possibilités**.

N.B : Ce schéma idéal fixe les principales intentions et devra être précisé quant à sa mise en œuvre.

Par ailleurs, dans le cadre du projet Toulouse EuroSudOuest, des complémentarités d'usage des pôles d'échanges du réseau métro/tram et du pôle d'échanges de Matabiau, favorisant l'intermodalité avec les réseaux bus nationaux et internationaux, seront à étudier.

Les objectifs

Améliorer l'usage combiné des réseaux régionaux, interurbains et urbains dans la grande agglomération toulousaine.

Organiser les pôles d'échanges pour optimiser l'usage combinés de plusieurs modes.

Pilotes

Région et SMTC

Partenaires

Département de la Haute-Garonne, intercommunalités, SNCF

Coût

Budget d'aménagement des pôles d'échanges à définir dans les programmes d'opération et projets d'infrastructures

Calendrier

Mise en œuvre progressive des différents projets

Indicateurs de suivi

En phase étude : suivi des études et processus.

En phase mise en œuvre : données clientèles, nombre de pôles d'échanges, nombre de services ferroviaires, capacité d'emport, temps de parcours ...

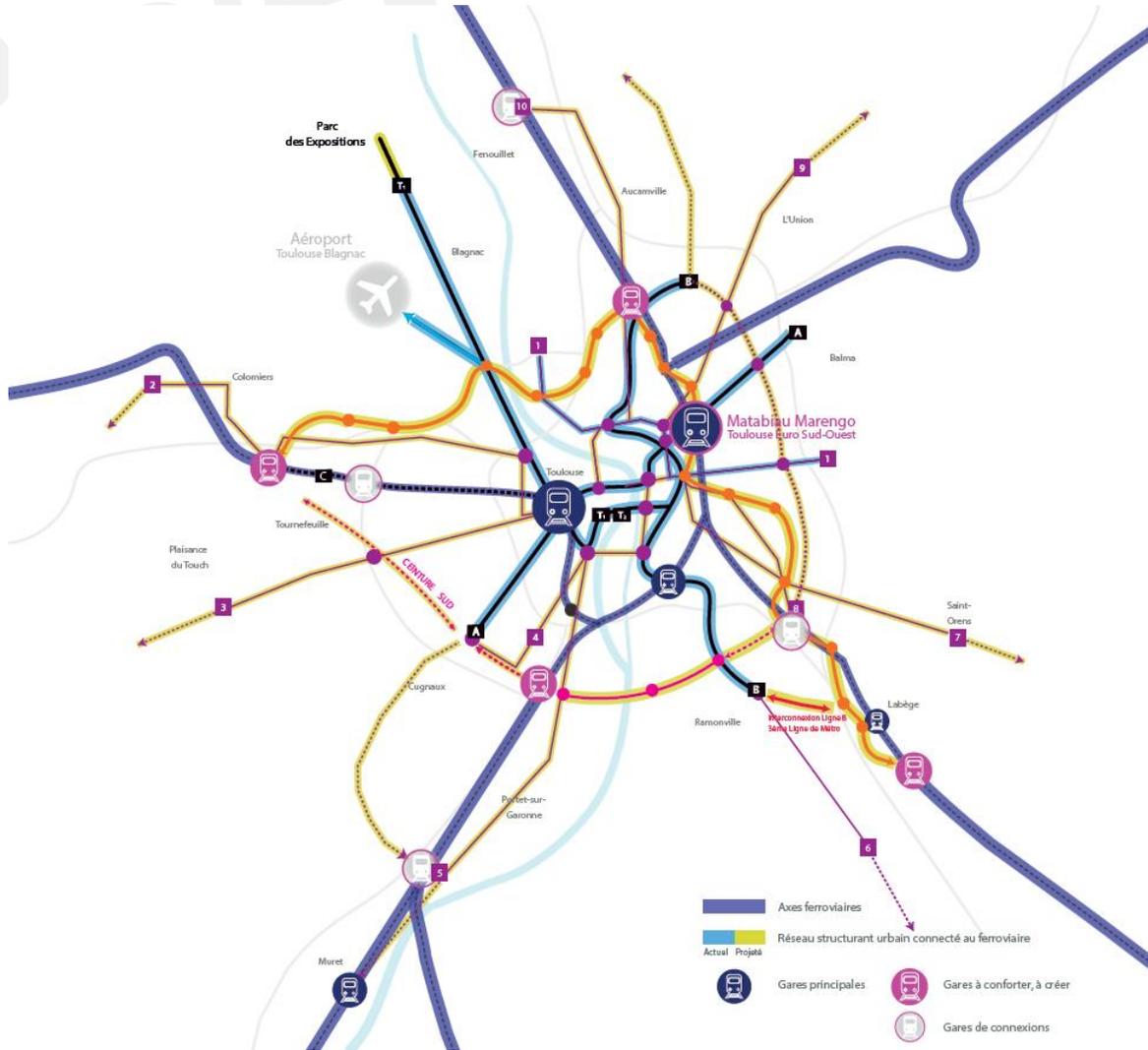


Schéma d'intention

Les points essentiels

- Un potentiel de 10 points d'intermodalité en 2024 entre les réseaux de transports en commun (schéma d'intention à préciser).
- Un réseau intermodal de plus en plus intégré pour faciliter les déplacements des usagers.
- Une contribution forte à la stratégie de maillage en étoile du réseau structurant en site propre.
- Une étude en cours sur une vision prospective multimodale pour l'amélioration de l'accessibilité de l'aire urbaine toulousaine inscrite au Contrat de Plan Etat-Région

Les axes innovants accompagnant le projet

Des applications mobiles multimodales

Des tarifications combinées

Action 7 : DEVELOPPER le réseau LINEO.

Le projet

Les lignes **Linéo** sont des lignes structurantes du réseau bus Tisséo, avec un **niveau de service intermédiaire entre bus classique et tramway** : fréquence renforcée, amplitude élargie, itinéraires lisibles, bus avec livrée spécifique, accessibilité des arrêts, information voyageurs en temps réel et fiabilité des temps de parcours améliorée.

Le réseau Linéo a pour vocation de mieux relier le centre de l'agglomération, à partir des points de correspondance (gares bus du centre-ville, pôles d'échanges du métro et du réseau ferroviaire) les faubourgs et la proche périphérie.

A l'horizon 2020, 10 Linéo structureront le territoire avec une fréquence élargie (de 5 heures 15 du matin à 0 heure 30) et une régularité garantie (passage toutes les 8 à 10 minutes). Les véhicules seront des bus de dernière génération, peu polluants, efficaces, fiables et confortables, et qui auront la priorité aux carrefours.

A l'horizon 2025, le réseau Linéo continuera sa progression :

- D'une part par plusieurs extensions des lignes du réseau Linéo, en phase avec l'évolution du réseau lourd et la cohérence urbanisme / mobilités.
- D'autre part par des créations de nouvelles lignes du réseau Linéo, venant renforcer sur des territoires de développement mixtes et économiques le réseau structurant.

En partenariat avec les gestionnaires de voiries, des facilités de circulation (couloirs bus, priorité aux feux, site propre) seront systématiquement recherchées dans les programmes routiers, et toute opportunité en phase d'exploitation d'améliorer les vitesses commerciales sera considérée, en lien avec le schéma directeur des voiries.

Les objectifs

Optimiser le réseau de bus, le rendre plus accessible, plus performant.

Compléter l'offre structurante de transports en commun.

Améliorer significativement la desserte de certains territoires de la grande agglomération toulousaine (ex : Sud Ouest et Muretain, Nord ...)

Pilote

SMTC

Partenaires

Toulouse Métropole, Muretain Agglomération, Sicoval, SITPRT, Département.

Coût

100 millions d'euros (source : PPI du SMTC 2015/2020)

Calendrier

Mise en service successive finalisée en 2020.

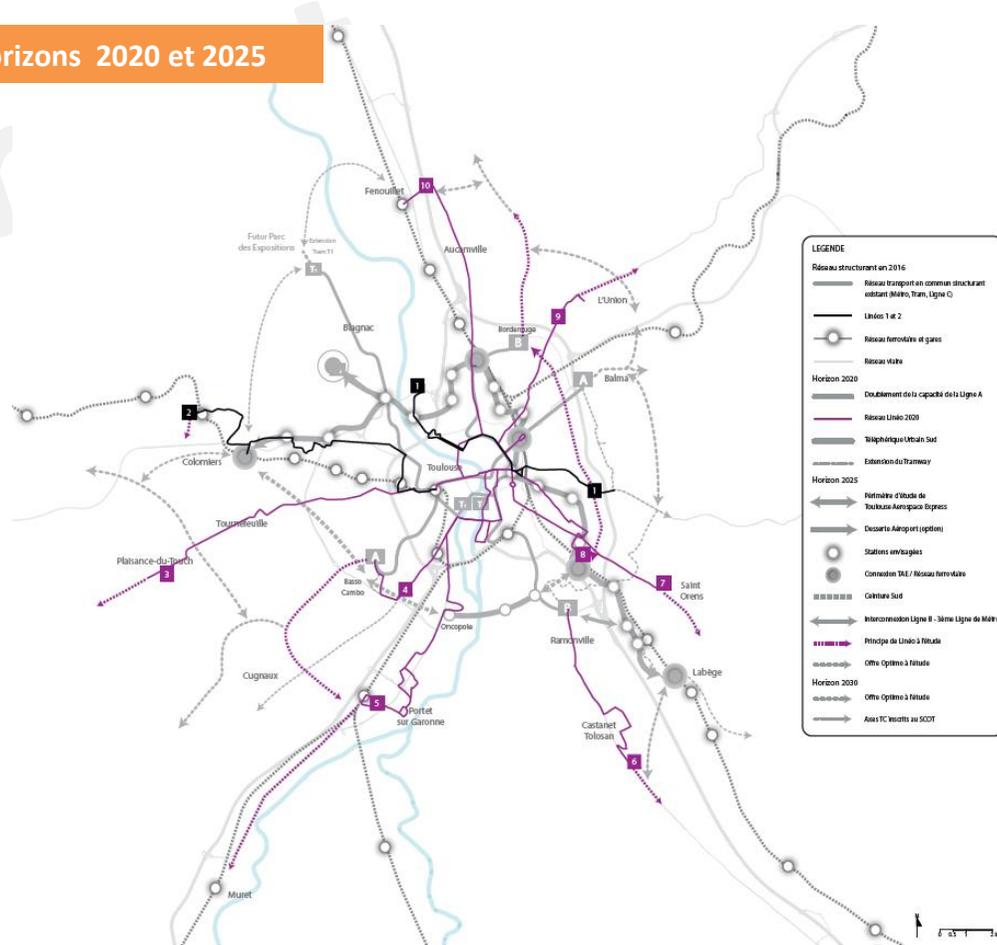
Etude pour extension du réseau à horizon 2025.

Indicateurs de suivi

En phase étude : suivi des études et processus.

En phase mise en œuvre : données clientèle.

Horizons 2020 et 2025



Les points essentiels

- 10 lignes structurantes pour desservir les territoires, de 5h15 à 0h30, et 1h du matin le week-end.
- Des bus toutes les 8 à 10 minutes en heure pleine.
- Du matériel roulant identifiable, moderne, confortable, et une information en temps réel.
- Des connexions multiples avec le réseau structurant (métro, tram, téléphérique, train) entre le centre-ville de Toulouse et les territoires de la périphérie.
- Une mise en service de septembre 2016 à 2020.
- Des études enclenchées sur des prolongements ou la création de nouveaux LINEO pour 2020/2025.

Les axes innovants accompagnant le projet

Un accompagnement du développement du réseau Lineo par des pactes urbains (axe 2 Cohérence Urbanisme Mobilités)

Action 8 : HIERARCHISER le réseau bus.

Le projet

Dans une stratégie de hiérarchisation du niveau de service bus du réseau Tisséo, le concept d'un réseau bus OPTIMO a pour vocation de compléter le maillage du réseau Linéo selon les dispositions suivantes :

- **Plusieurs lignes** empruntent l'itinéraire (dans la majorité des cas), avec des offres de service variables (ce n'est pas un réseau Linéo bis).
- Les lignes peuvent circuler ponctuellement sur des **sites propres aménagés ou sur des axes sur lesquels un partage de l'espace public** sera nécessaire (le réseau Optimo reprend parfois des anciens « TCSP » des PDU 2001 et 2012 pour lesquels les missions n'étaient pas définies).
- Les lignes sont connectées **aux pôles d'échanges** et assurent des **dessertes transversales** dans les secteurs de la périphérie.
- Les lignes desservent **des zones économiques et renforcent l'accès à l'emploi**.
- Le réseau Optimo complète le maillage du réseau Linéo et s'inscrit également sur **des territoires de cohérence urbanisme / mobilités** identifiés par le SCoT de la grande agglomération toulousaine.

Ce réseau participe pleinement au maillage global des territoires et permettra de multiplier les possibilités de déplacement des usagers entre les différents bassins de mobilité. Les études de faisabilité s'inscriront dans la conception du réseau cible bus.

Les objectifs

Renforcer les liaisons transversales.

Mettre en valeur l'offre de service associée.

Assurer les conditions de développement urbain au droit de ces axes.

Pilote

SMTC

Partenaires

Intercommunalités, communes, SMEAT (prospective urbaine)

Coût

A préciser dans les études de faisabilité et de programmation

Calendrier

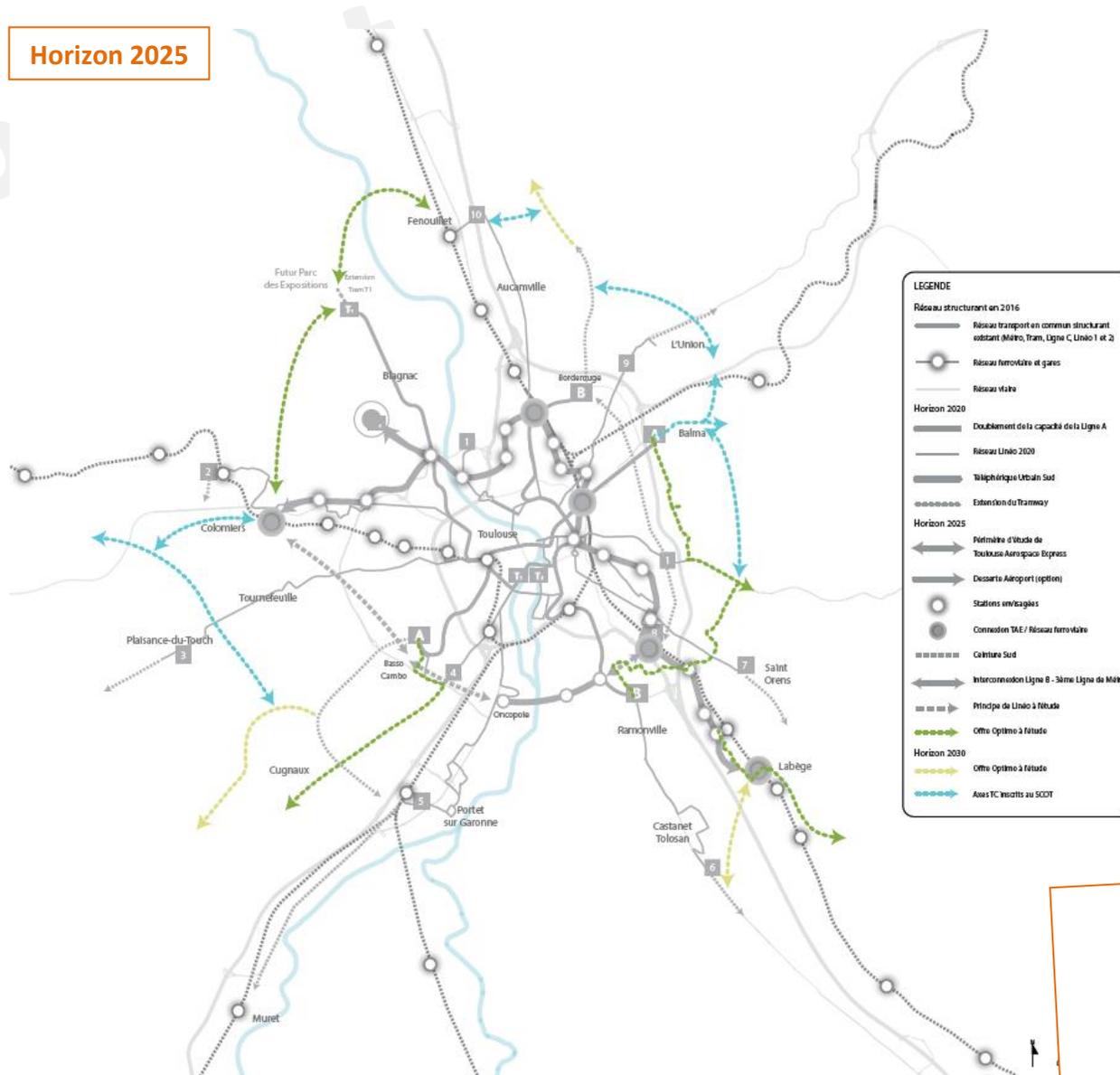
Mise en service en lien avec le développement des territoires

Indicateurs de suivi

En phase étude : suivi des études et processus.

En phase mise en œuvre : données clientèles.

Horizon 2025



Les points essentiels

- Un concept de hiérarchisation du réseau bus, compréhensible par les usagers.
- Un accompagnement des territoires dans leur développement urbain.
- Un renforcement du maillage des territoires de la périphérie, articulé sur le réseau lourd métro / tramway.

Les axes innovants accompagnant le projet

- Application mobile Tisséo et information voyageurs
- Motorisation hybride et électrique pour les bus

Action 9 : ADAPTER le réseau bus aux territoires.

Le projet

Il s'agit de structurer le réseau bus en fonction des besoins des territoires, prenant en compte le nombre d'habitants, le nombre d'emplois, le tissu urbain et le potentiel de mobilité desservi. Le SMTC établira un schéma directeur et une charte permettant d'organiser le fonctionnement du réseau bus de façon équitable entre les territoires et de proposer une offre plus pertinente, plus attractive qui respecte un cadre financier cible.

Pour chaque zone identifiée (zone urbaine centrale, zone urbaine et zone périurbaine) correspondra un niveau d'offre : lignes faubourg, ligne de rabattement fort et lignes ciblées pendulaires. Ce niveau d'offre permettra d'établir une hiérarchisation des lignes (horaires, nombre et jours de passage)

L'organisation et la coordination du réseau bus a pour objectif de réussir une adaptation du réseau en lien avec la cohérence urbanisme / mobilités et les projets de transport en commun structurants (Métro, Linéo 2020 2025, Tram, Télépherique ...).

Pour les secteurs les moins denses actuellement desservi par des TAD zonaux ou virtuels, ou non desservis, des offres complémentaires innovantes seront étudiées avant mise en œuvre, comme par exemple l'usage du covoiturage.

Les objectifs

Se doter d'une vision partagée et équitable du niveau de service bus à déployer en fonction des secteurs traversés et de leur potentiel.

Construire un réseau plus attractif pour les territoires, adaptable en continu suivant les nouveaux projets de transport, l'intensification urbaine.

Améliorer la lisibilité de l'offre du réseau bus sur les territoires en lien avec le réseau structurant (Métro, Tram, Télépherique, Linéos).

Pilote

SMTC

Partenaires

Intercommunalités et communes

Coût

250 millions d'euros (hors amortissement, euros valeur 2016)

Calendrier

Mise en œuvre progressive (en lien avec le planning Linéo et les évolutions du réseau structurant à partir de fin 2016/début 2017).

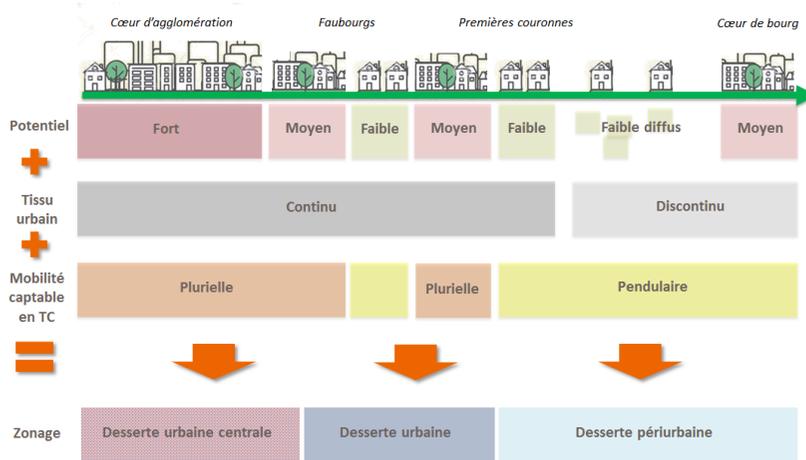
Actualisation du réseau et du zonage en lien avec l'évolution des densités urbaines

Indicateurs de suivi

En phase étude : suivi des études et des décisions.

En phase mise en œuvre : données de fréquentation, veille urbaine et suivi des projets.

Une nécessaire organisation de la desserte en zones tenant compte des territoires.

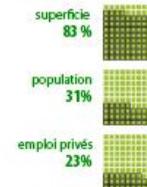


Lignes « ciblées pendulaire »
 dont HOP
 + réseau ferré
 + autres services d'aide à la mobilité (covoiturage, ...)

LINEO + tram
 Lignes de « rabattement fort »
 + réseau ferré

Métro
 LINEO + tram
 Lignes « faubourg »

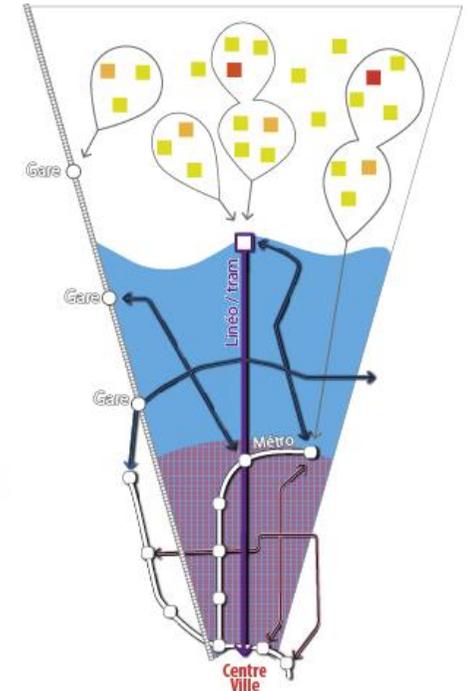
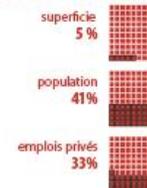
ZONE PERIURBAINE



ZONE URBAINE



ZONE URBAINE CENTRALE



Les points essentiels

- Proposer une offre plus pertinente et attractive qui réponde à une logique de besoins tout en respectant l'équité entre les territoires.
- Définir des zonages selon le nombre d'habitants et d'emplois, le tissu urbain et adapter une offre correspondante.

Les axes innovants accompagnant le projet

- Application mobile Tisséo et information voyageurs
- Motorisation hybride et électrique pour les bus
- Complémentarité avec les services de covoiturage selon les secteurs

Action 10 : RENFORCER l'accessibilité entre les territoires du Nord-Ouest et Nord-Est.

Le projet

Les territoires du Nord-Ouest et du Nord-Est connaissent des mobilités croissantes en raison de leur forte attractivité économique, qui génère des urbanisations nouvelles de quartiers d'habitat : le site de Barquill sur Colomiers / Cornebarrieu, le futur Parc des Expositions, le site Cassiopé sur Blagnac, les communes situées en rive droite de Garonne. Plusieurs coupures naturelles ou liées aux activités humaines pénalisent les conditions de déplacements : la Garonne et ses zones inondables, la plateforme aéroportuaire.

Dans la perspective d'établir une connexion entre les pôles d'échanges de Colomiers gare, Aéroconstellation et la halte SNCF de Fenouillet, il s'agira d'étudier le ou les itinéraires existants pouvant être le support d'un maillage du réseau de transports en commun complémentaire pour desservir la partie « Nord » du territoire de l'agglomération toulousaine.

Il s'agira également dans ce cadre d'étudier la faisabilité et les conditions de réalisation d'un franchissement de la Garonne dans ces secteurs pour assurer une liaison performante en transports en commun entre le Nord-Ouest et le Nord-Est.

Les objectifs

Mettre en place une desserte TC performante avec franchissement de la Garonne.

Accompagner le développement urbain des territoires de cohérence identifiés au SCoT et faciliter l'accès aux emplois.

Pilote

SMTC

Partenaires

Toulouse Métropole

Coût

Etude à inscrire au budget SMTC 2017 : 100 000 euros

Calendrier

Etude à réaliser en 2017-2018

Mise en œuvre 2025 en lien avec les programmations urbaines

Indicateurs de suivi

En phase étude : suivi des études et processus.

En phase mise en œuvre : données clientèles.

Horizon 2025



Les points essentiels

- Une nouvelle ceinture maillant les territoires Nord-Ouest et Nord-Est et s'inscrivant dans un renforcement de l'accès aux zones d'emplois de l'aéronautique (Pacte d'attractivité entre Airbus et Toulouse métropole).
- En interface avec le développement urbain de plusieurs territoires : Barquill, Aéroconstellation, Cassiopée
- Un franchissement supplémentaire de la Garonne en possibilité.
- Des nouveaux points de connexion du réseau Tisséo au réseau TER en gare de Colomiers et à la halte ferroviaire de Fenouillet.

Les axes innovants accompagnant le projet

- Application mobile Tisséo et information voyageurs
- Motorisation hybride et électrique pour les bus
- Complémentarité avec les services de covoiturage selon les secteurs

Action 11 : METTRE en place une tarification adaptée aux usages.

Le projet

La grille tarifaire du réseau Tisséo se structure principalement autour des axes suivants :

- Des tarifs Activéo mensuels et annuels pour les actifs.
- Des tarifs Jeunes mensuels et annuels pour les 6/26 ans.
- Des tarifs réduits pour les familles nombreuses et les personnes en situation de handicap.
- Des gratuités pour les demandeurs d'emploi, bénéficiaires du RSA et les personnes de plus de 65 ans.
- Des titres spécifiques comme par exemple le Pass Ecomobilité ou Pastel+ donnant la possibilité de cumuler à des tarifs plus attractifs des usages combinés de plusieurs modes de transports.

En comparaison à d'autres grands réseaux métropolitains, le réseau Tisséo est celui qui a la plus forte part de gratuité dans le trafic total (32%).

Le projet porte sur :

- Une prise en compte des critères de ressources pour les catégories à faible revenu, dans un souci d'équité entre les usagers.
- Une plus forte action marketing vers les actifs, cible clientèle à privilégier dans une politique de report modal pour les déplacements liés au travail.
- Un déploiement des titres intermodaux, avec notamment un élargissement du périmètre d'usage de Pastel+, au-delà des communes de la grande agglomération toulousaine.

Les objectifs

Améliorer l'équité de la gamme tarifaire.
Favoriser l'usage du réseau par les actifs.

Pilote

SMTC

Partenaires

Intercommunalités membres du SMTC, exploitant du réseau Tisséo

Coût

Etude réalisée par le SMTC

Calendrier

Tarification solidaire : mise en service prévue au 1^{er} janvier 2017

Action marketing vers les actifs courant 2017

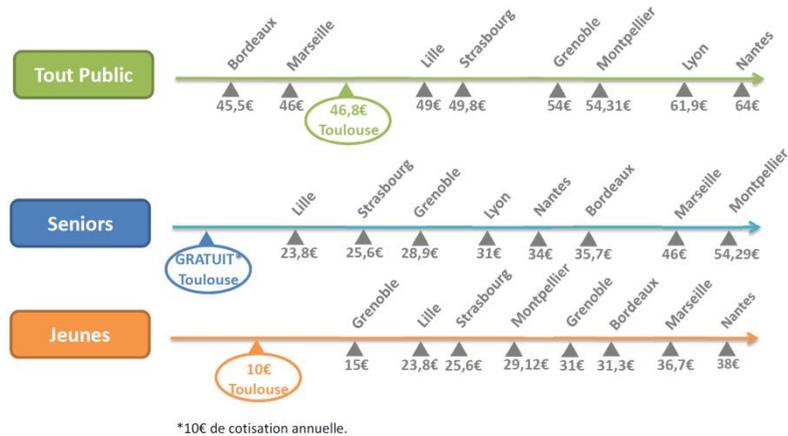
Indicateurs de suivi

En phase mise en œuvre : évolution des données clientèles.

Horizon 2020

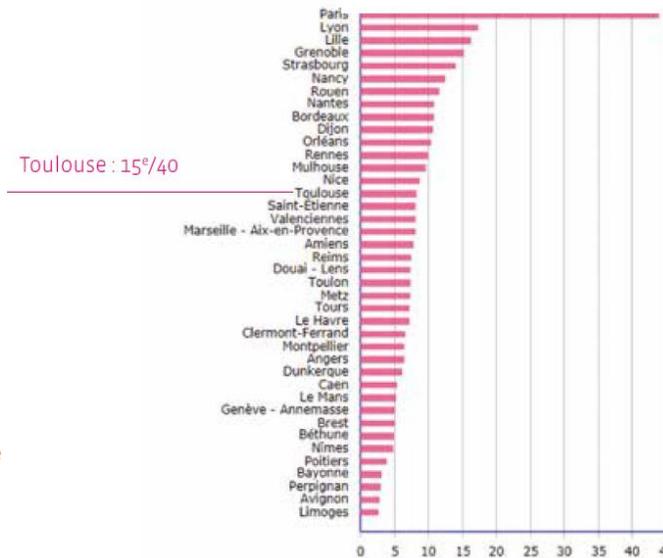
Projet

Les abonnements mensuels par type de public (septembre 2016)



*10€ de cotisation annuelle.

Les communes de Toulouse, Balma, Bagnac, Castelginest, Colomiers, Le Castéra, Gratenour, Portet-sur-Garonne, Villefranche-du-Lauragais prennent en charge la cotisation annuelle.



Toulouse : 15%/40

Part des navetteurs qui utilisent les transports en commun dans les 40 plus grandes aires urbaines

Source : INSEE, juin 2016 (RGP 2013)

L'aire urbaine de Toulouse, 4^{ème} de France, n'est que la 15^{ème} en matière d'usage des transports en commun pour les déplacements domicile-travail (source INSEE recensement 2013).

Les points essentiels

- Mettre en place une tarification plus équitable tenant compte des ressources des usagers.
- Mener une politique commerciale plus volontariste vers les actifs, dans un objectif de report modal et d'accompagnement aux plans de mobilité.
- Faciliter l'accès aux transports en commun à tous.

Les axes innovants accompagnant le projet

Une information voyageurs adaptée

Des tarifications combinées

Action 12 : RENFORCER les services à l'utilisateur : matériels roulants, systèmes d'information, supports billettiques.

Le projet

La modernisation du matériel roulant est perpétuelle. La totalité de la flotte du réseau bus a été modernisée en respectant les principes d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (planchers bas, climatisation...). Les arrêts les plus fréquentés ont été équipés de système d'information dynamique en temps réel.

Le SMTc poursuit cette démarche par plusieurs dispositifs.

A. Des matériels roulants plus propres.

Depuis 2014, une stratégie énergétique du parc bus guide le renouvellement du matériel roulant. La volonté est de diminuer la proportion des bus roulant à 100% au diesel. Les dernières acquisitions de bus ont donc porté sur des véhicules hybrides qui sont à ce jour en circulation.

Les prochains achats sont orientés vers des véhicules roulant au Gaz Naturel pour Véhicule (GNV) pour 2017 et 2018.

La stratégie énergétique est en constante évolution et doit intégrer des paramètres financiers, législatifs, technologiques et des besoins en véhicules en fonction des projets. A terme, compte tenu de la réglementation en cours d'adoption concernant les véhicules à faible émission, le SMTc pourrait s'orienter vers des motorisations utilisant le biogaz.

B. Un système d'information intégré.

Un système d'information embarqué se développe dans les bus destinés au réseau Linéo. Il s'agit d'équiper les bus d'écrans annonçant les prochains arrêts et pouvant diffuser des annonces et des informations à bord.

C. Une dématérialisation des titres de transport.

Il s'agira d'étudier la mise en œuvre d'une interface mobile qui permette d'avoir sa carte Pastel de manière dématérialisée, sur son smartphone par exemple. Il s'agira également d'étudier la possibilité d'acheter ses titres de transport et abonnements à distance depuis son smartphone ou autre moyen de connexion.

Les objectifs

Améliorer les conditions d'accès et de confort des usagers.

Augmenter la fréquentation du réseau bus.

Faciliter la multimodalité.

Participer à l'amélioration de la qualité de l'air en réduisant les émissions de polluants.

Pilote

SMTC

Partenaires

Exploitant, autres autorités organisatrices de transports

Coût

Coût moyen de 20 millions d'euros par an pour acquisition du matériel roulant

Calendrier

Mise en service en continu

Indicateurs de suivi

Mise en service : nombre de bus par an, équipements développés, bilan carbone du réseau

Le projet Métropole Toulouse Sans-Contact
Un projet « levier » des travaux du SMTC Tisséo



Les points essentiels

- **Mettre en service des bus plus propres, émettant moins de polluants.**
- **Proposer des systèmes d'information à bord des bus pour des annonces en temps réel.**
- **Développer la dématérialisation des titres de transport : aujourd'hui la carte Pastel, demain son smartphone ...**

Les axes innovants accompagnant le projet

Application mobile Tisséo et information voyageurs
Motorisation hybride et électrique pour les bus

Action 13 : PREPARER l'avenir dans l'organisation des chaînes de mobilités.

Le projet

Au-delà des grandes opérations d'infrastructures de transport en commun programmées, il apparaît primordial d'étudier les pistes d'innovation possibles qui pourront favoriser le report modal vers les transports en commun et faciliter la continuité de la chaîne de déplacements :

- **Information et connectivité des usagers** : offrir la possibilité à l'utilisateur d'échanger tout au long de son trajet multimodal et d'optimiser ainsi son temps de déplacement (déployer la 4G dans le métro, permettre l'échange de données sécurisées inter-entreprises via la fibre optique, rendre l'application mobile Tisséo plus multimodale, interactive et ludique, aménager des pôles d'échanges connectés via des panneaux d'information multimodale dynamiques, ...).
- **Billettique et tarification intégrée** : proposer un support unique et des facilités de paiement pour l'utilisateur (dématérialisation des titres de transport, tarification multimodale, achat de titres de transport à distance...).
- **Navettes TC autonomes** : déployer, soutenir, tester la mise en place de navettes autonomes sur des sites d'expérimentation tels que la zone aéroportuaire (en lien avec la commune de Pibrac), le secteur de Basso Cambo (site Continental) et le secteur de Labège Innopole (en lien avec la commune de Labège) pour le transport de personnes et la logistique urbaine. Plus petits et sans conducteur, ces véhicules permettront de favoriser le partage de l'espace public en faveur des modes actifs et d'améliorer la qualité de vie.

La recherche de partenariats avec des acteurs publics et privés doit être développée afin de profiter pleinement de « l'écosystème toulousain » (conventions, appels à projet, sites d'expérimentation sur le territoire).

Les interfaces avec les démarches développées par les intercommunalités membres (SmartCity de Toulouse Métropole, Territoires d'expérimentation du Sicoval...) seront favorisées.

Les objectifs

Créer les conditions d'une mobilité optimisée : diversifiée, continue, fluide, confortable, sûre, durable, utile.

Développer les nouveaux modes de transport autonomes.

Favoriser l'émulation public/privé par la mise en place de nouvelles formes de coopération.

Pilotes

SMTC et intercommunalités membres

Partenaires

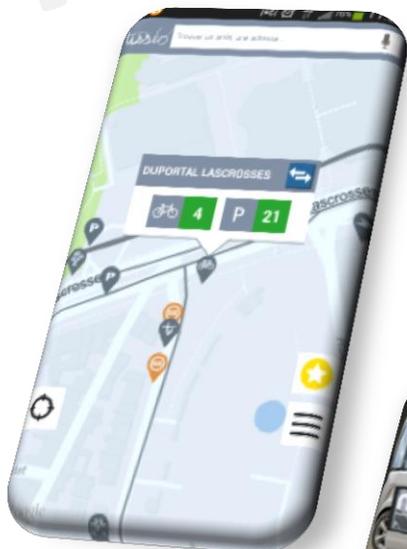
Région, Département, Réseaux d'Infrastructures Numériques, partenaires privés concernés (opérateurs télécoms,...), exploitant de réseaux TC

Calendrier

Dès 2016, en continu du projet mobilités

Horizon 2030

Projet



Les points essentiels

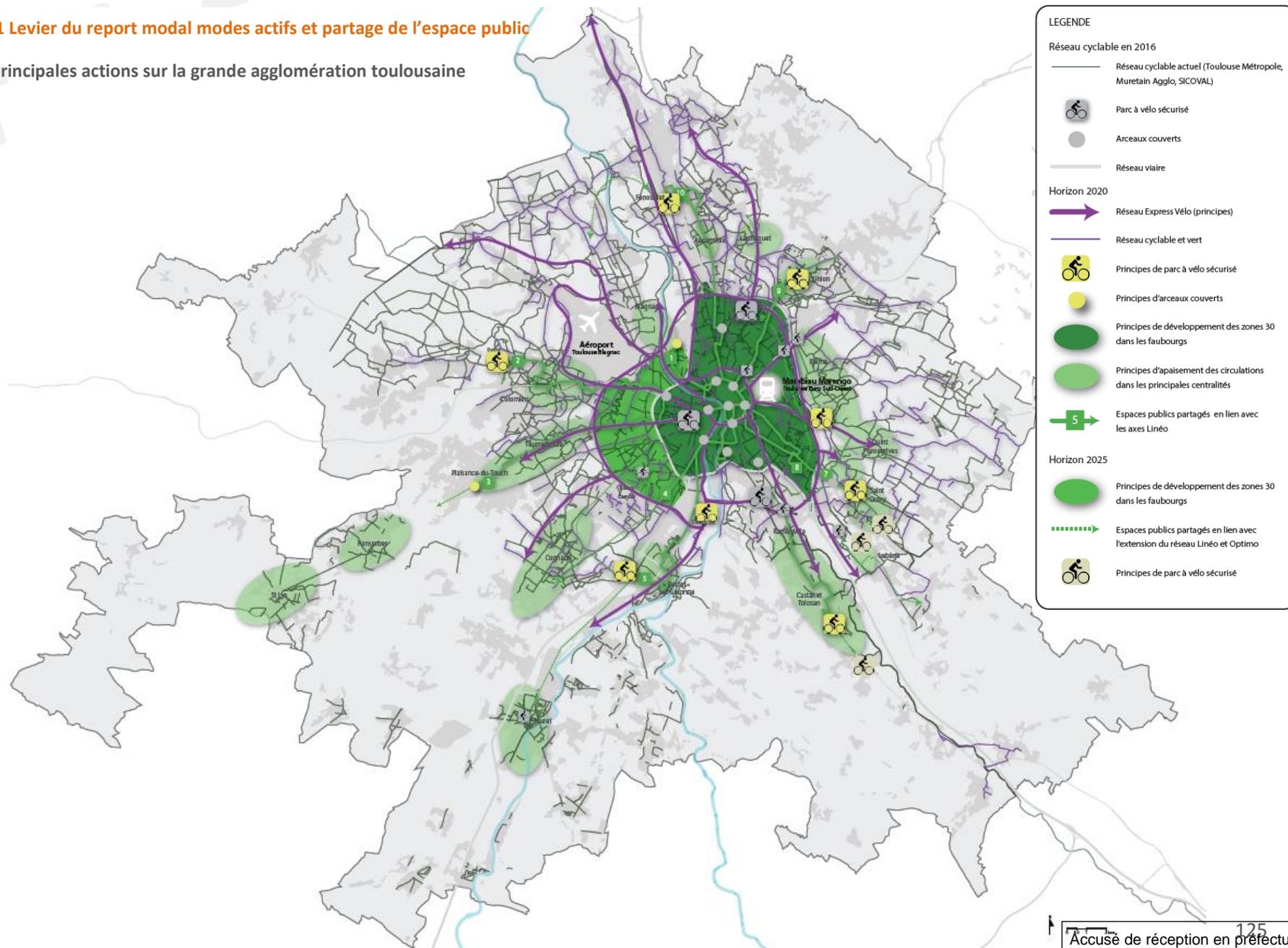
- Déploiement de la 4G dans le métro et échange de données sécurisées inter-entreprises via la fibre optique.
- Développement de l'application mobile Tisséo vers plus de multimodalité.
- Dématérialisation des titres de transport, tarification multimodale, achat de titres de transport à distance.
- Déploiement des navettes autonomes sur 3 sites d'expérimentation (secteur aéroportuaire, secteur Basso Cambo, Labège).

Projet

AXE 1 LEVIER DU REPORT MODAL
MODES ACTIFS ET PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

Axe 1 Levier du report modal modes actifs et partage de l'espace public

Les principales actions sur la grande agglomération toulousaine



Action 14 : METTRE EN ŒUVRE un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste.

Le projet

Les premières bases d'un Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération ont été posées afin de faciliter les déplacements en vélo entre les communes, les pôles d'emplois et les pôles générateurs de déplacements. L'action politique doit être poursuivie pour faire que le vélo soit considéré comme un mode à part entière et qui répond pleinement aux besoins de mobilité des citoyens, notamment pour les déplacements de courtes distances.

Le Projet Mobilités propose trois axes d'intervention, à décliner par les autorités compétentes, mais nécessitant une coordination que le SMTC se propose de mettre en place. Le dispositif s'inscrit dans le Plan d'actions pour les mobilités douces porté par l'Etat.

A. Développer un maillage complémentaire

- Volet « infrastructure » : prendre en compte les principaux « points noirs » recensés et résoudre les discontinuités cyclables majeures, mettre en place une politique de jalonnement des itinéraires cyclables, élaborer en parallèle un Schéma Directeur de développement des parkings vélos, étudier la constitution d'un axe structurant Est/Ouest (Saune/Touch). Cet axe compléterait l'axe Nord-Sud existant le long de la Garonne et des canaux. Des connexions et rabattements peuvent être créés aux pôles d'échanges.
- Volet « services vélo » : développer un ensemble de services «vélo» spécifiques : gardiennage, services d'entretien et dépannage, voire

petites stations-services vélo (pompes, fontaines, bagageries...), vente d'accessoires, développer les transports à la demande utilisant le vélo : vélo-taxi, vélo-livraison, etc ...

- Volet « communication » : développer un panel d'informations sur les équipements et services existants et produire des cartes du réseau cyclable.

B. Aménager un Réseau Express Vélo

Le Réseau Express Vélo désigne des voies rapides, sûres et confortables dédiées aux déplacements longs des cyclistes (de 5 à 20 kms), particulièrement pour les trajets domicile / travail, rendant concurrentiel le mode vélo vis à vis de la voiture. La construction de ce réseau s'appuie sur un principe de desserte des principaux pôles générateurs de flux cyclistes : principales zones d'activités, zone aéronautique, pôles d'échanges, sites scolaires, centre-ville, ...

En ce sens, il doit respecter des principes de continuité des itinéraires, de sécurité (notamment aux intersections), de confort et de lisibilité. Toulouse Métropole a déjà engagé la construction de ce type de réseau : la voie verte du Canal du Midi, la « circulaire aéronautique » autour des sites d'emplois ou encore la via Garona, programme chaque année de nouvelles sections, ainsi que la mise aux normes des aménagements anciens. Un projet de jalonnement spécifique est également programmé.

Ces deux axes doivent donner lieu à la production d'une charte commune des aménagements cyclables entre les différentes collectivités compétentes en matière de politique cyclable.

C. Promouvoir l'usage du vélo en développant les services et informant les usagers

Le système de location VéloToulouse connaît un grand succès. Pour autant, le dispositif ne couvre que la partie la plus dense et central de l'agglomération, en raison de son modèle économique.

Dans le cadre d'une politique publique visant à favoriser l'usage du vélo, il convient d'étudier les modalités de mise en œuvre de systèmes complémentaires de location vélo, plus adaptés à des besoins spécifiques, sur des lieux stratégiques de l'agglomération (systèmes de location dit « humanisés ») : terminus métro, nœuds ferroviaires notamment.

Un plan d'action doit être mené pour définir les critères de déploiement de chacun des systèmes de location de vélo : modèle économique, zones de déploiement (zones d'emplois, quartiers, ...), type de services (location, réparation, ...), périmètre de déploiement, nombre de sites, tarifs, horaires, accès au service, durée de location, types d'usagers cibles, coût pour la collectivité...

En accompagnement au développement de nouveaux services, des actions de communications sont nécessaires pour informer les usagers sur les bienfaits de l'usage du vélo, sur les nouveaux itinéraires aménagés, sur les nouvelles possibilités de stationnement dans les pôles d'échanges multimodaux.

Les objectifs

Sécuriser les déplacements à vélo.

Favoriser les pratiques et augmenter la part modale d'usage du vélo.

Pilote

SMTC

Partenaires

Intercommunalités, communes, Département, associations d'usagers

Coût

Poursuite du niveau d'investissement du PDU 2012, soit 16 millions d'euros par an à répartir entre collectivités compétentes

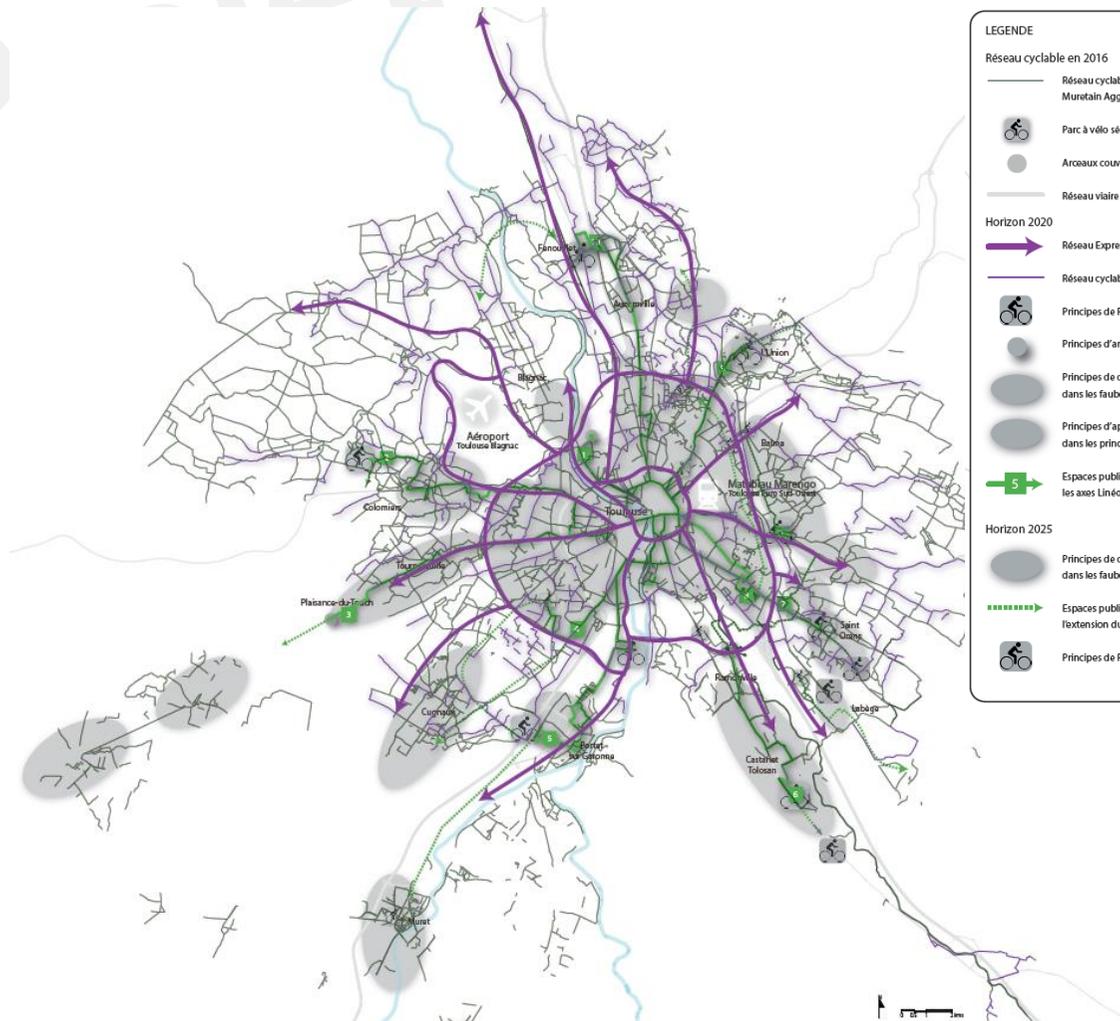
Calendrier

Mise en service progressive et en continu

Indicateurs de suivi

En phase étude : suivi des études et processus de cohérence entre les différents schémas élaborés par les intercommunalités.

En phase mise en œuvre : nombre de kms programmés et réalisés, nombre de parkings vélos programmés et réalisés, évolution de la part modale.



LEGENDE

Réseau cyclable en 2016

- Réseau cyclable actuel (Toulouse Métropole, Muretain Agglo, SICOVAL)
- Parc à vélo sécurisé
- Arceaux couverts
- Réseau viaire

Horizon 2020

- Réseau Express Vélo (principes)
- Réseau cyclable et vert
- Principes de Parc à vélo sécurisé
- Principes d'arceaux couverts
- Principes de développement des zones 30 dans les faubourgs
- Principes d'apaisement des circulations dans les principales centralités
- Espaces publics partagés en lien avec les axes Linéo

Horizon 2025

- Principes de développement des zones 30 dans les faubourgs
- Espaces publics partagés en lien avec l'extension du réseau Linéo et Optimo
- Principes de Parc à vélo sécurisé

Les points essentiels

- **Un maillage des territoires par un réseau cyclable d'agglomération.**
- **Des itinéraires rapides et sécurisés.**
- **Des services annexes facilitant l'usage du vélo.**
- **+ 140 kms d'itinéraires cyclables programmés d'ici 2020 par Toulouse Métropole (de 700 à 840 kms de réseaux cyclable).**

Les axes innovants accompagnant le projet

Accompagnement du développement des vélos à assistance électrique

Informations ciblées dans les applications mobilité (parcours aménagés, localisation services vélos...)

Projet

Action 15 : METTRE EN ŒUVRE un schéma directeur piétons d'agglomération volontariste.

Le projet

Cette action a pour objectif de développer la pratique de la marche à pied. Les intercommunalités et leurs communes devront poursuivre la réflexion sur l'opportunité de développer des zones à priorité piétonne ou des cheminements piétons de qualité.

Pour la ville-centre : il s'agit de développer le plateau piétonnier en centre-ville et d'étudier l'extension vers les faubourgs toulousains.

Pour les communes de l'agglomération : il s'agit de poursuivre ou d'entamer la réalisation d'aménagements en faveur des piétons dans les centres-villes, au droit des principaux équipements et services générateurs de déplacements, des axes de transports en commun.

Tous les aménagements doivent prendre en compte les mesures d'accessibilité des personnes à mobilité réduite et s'inscrire dans une logique d'accompagnement au report modal : fléchage des itinéraires vers les arrêts de bus par exemple.

A titre d'exemple, le jalonnement piéton est une des composantes du Plan piéton de Toulouse Métropole qui accompagne les pratiques et assure la promotion de la marche à pied utilitaire et de loisirs. Il s'agit d'indiquer par une signalétique spécifique les principaux pôles générateurs de déplacement (services, commerces, sites historiques ou naturels, métro/tram, universités...) ainsi que les temps de parcours et la distance pour les atteindre. Le jalonnement est aussi un levier culturel et touristique permettant de faire découvrir le patrimoine architectural moins connu de la ville aussi bien aux résidents qu'aux visiteurs.

Les objectifs

Sécuriser les déplacements à pied.

Encourager la pratique de la marche à pied, par des formes urbaines adaptées.

Pilote

Intercommunalités et communes

Partenaires

SMTC, associations d'utilisateurs

Coût

A intégrer aux programmes d'aménagement et d'urbanisation ou de requalification des espaces publics

Calendrier

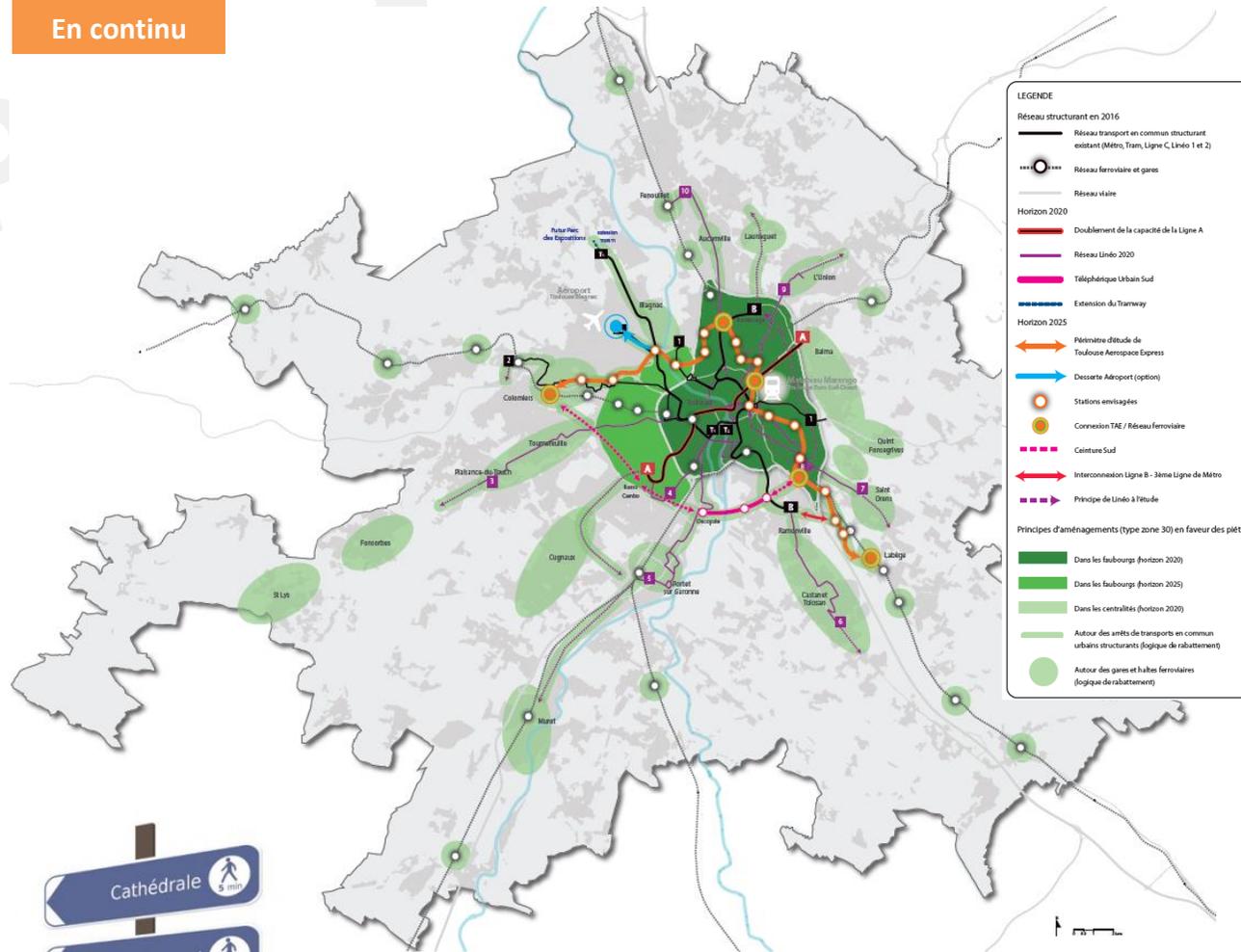
Mise en service progressive et continue

Indicateurs de suivi

En phase étude : suivi des études et processus.

En phase mise en œuvre : nombre de kms piétons programmés et réalisés, part modale piéton.

En continu



Les points essentiels

- Développer les espaces publics favorisant la pratique de la marche à pied, dans une ville des proximités.
- Concevoir des aménagements répondants aux besoins des personnes à mobilité réduite.
- Aider par une signalétique urbaine adaptée à choisir le meilleur itinéraire piéton (le plus court, le plus agréable, le plus sécurisé).
- Un schéma piéton à prioriser en rabattement vers les arrêts et stations des réseaux de transports en commun.

Les axes innovants accompagnant le projet

Informations ciblées dans les applications mobilité (itinéraires accessibles, temps de parcours, informations sur les travaux...)

Action 16 : ELARGIR le centre-ville de Toulouse.

Le projet

La croissance continue de l'offre de transports en commun (TGV, TER, métro, bus) et la proximité immédiate du centre-ville ont favorisé l'essor du projet ambitieux **Toulouse Euro Sud-Ouest** (TESO) qui associe développement des transports et aménagement urbain. En intégrant la gare et ses abords dans un grand centre-ville, le projet s'attache à valoriser les quartiers existants et leur lien avec le centre : plus de logements, de commerces, d'emplois et de services de proximité, des liaisons favorisées entre les quartiers, des espaces publics et des espaces verts améliorés.

Il contribuera à la définition d'une nouvelle hiérarchie dans l'organisation des espaces publics du centre-ville, en priorisant les piétons et les cycles, les transports en commun puis les voitures, de valoriser le Canal du Midi comme élément patrimonial majeur, d'apaiser la circulation routière des boulevards qui l'encadrent et d'organiser les conditions d'accès tous modes au projet urbain.

Le projet Toulouse Euro Sud-Ouest contribuera à l'élargissement et à la diversification du centre-ville de la métropole toulousaine, au-delà de la ceinture des boulevards et en direction du Canal du Midi.

Les objectifs

Organiser les accès au projet urbain en favorisant les modes actifs et transports en commun.

Assurer des liaisons sécurisées, apaisées vers/depuis le centre-ville et les quartiers alentours.

Pilote du projet TESO

Toulouse Métropole / Europolia

Partenaires du projet TESO

Etat, Région, Département, SNCF, SMTC

Coût

Non chiffré

Calendrier

En lien avec les opérations urbaines programmées, notamment Toulouse EuroSudOuest

Indicateurs de suivi

En phase étude : état d'avancement des études.

En phase mise en œuvre : espaces requalifiés, flux de déplacements tous modes.

Horizon 2020



Le traitement du parvis de la gare Matabiau et le réaménagement de la rue Bayard créent une continuité avec le centre-ville historique et le projet TESO.



Le réaménagement des allées Jean-Jaurès en « rambla » répond au partage de l'espace public et à un élargissement du centre-ville historique vers le Canal du Midi.

Les points essentiels

- Un élargissement du centre-ville historique vers le Canal du Midi.
- Un apaisement des circulations motorisées et une valorisation des espaces publics ouverts aux modes actifs, pour promouvoir la ville des proximités.
- La reconquête de plusieurs lieux emblématiques : les bords du Canal du Midi, les allées Jean-Jaurès avec les ramblas, le Port de l'Embouchure, la place Jeanne d'Arc, ...

Les axes innovants accompagnant le projet

Des pôles d'échanges multimodaux et multiservices
Applications mobiles multimodales intégrant les modes actifs

Action 17 : APAISER les circulations dans les faubourgs toulousains et les communes de la périphérie.

Le projet

Afin d'affirmer la priorité aux modes actifs et de leur donner plus d'espace, il est nécessaire de multiplier les «zones de circulation apaisée» dans les différents centres-villes, faubourgs et quartiers de la grande agglomération toulousaine, par des dispositifs de type zones 30, zones de rencontre.

Les communes devront mener une réflexion globale sur leur territoire afin de déterminer les secteurs sur lesquels cette action est à mettre en oeuvre.

Elles mettront en place progressivement les aménagements les plus adaptés à la fonction et à l'usage des voies concernées.

Ces aménagements auront pour objectif principal d'obliger les véhicules motorisés à adapter leur vitesses (30 km/h), de sécuriser les déplacements de l'ensemble des usagers, notamment les piétons et les cyclistes, et de favoriser la vie locale en partageant les espaces publics à l'échelle d'un quartier.

Les objectifs

Sécuriser et favoriser les pratiques modes actifs.

Faciliter les connexions modes actifs avec les transports en commun.

Apaiser le cadre de vie des faubourgs et centralités urbaines.

Pilote

Intercommunalités et communes

Partenaires

Gestionnaires de voiries

Coût

A inclure dans les budgets des communes et intercommunalités et liés aux opérations d'aménagement urbain

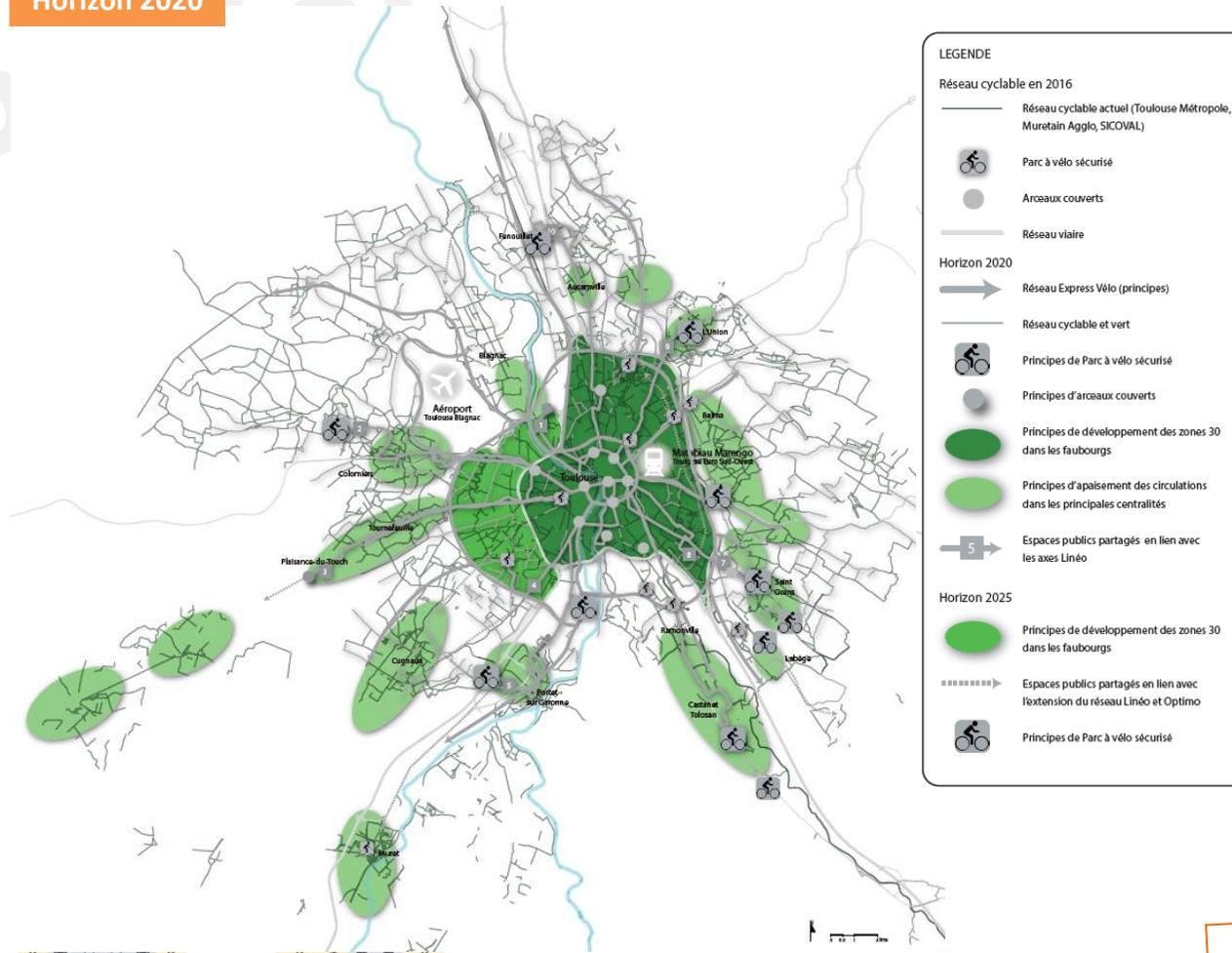
Calendrier

Mise en œuvre en continu

Indicateurs de suivi

En phase étude : suivi des études.

En phase mise en œuvre : nombre de kms programmés et réalisés de zones 30 et zones de rencontre, suivi accidentologie concernant les piétons et cyclistes.



LEGENDE

Réseau cyclable en 2016

- Réseau cyclable actuel (Toulouse Métropole, Muretain Agglo, SICOVAL)
- Parc à vélo sécurisé
- Arceaux couverts
- Réseau viaire

Horizon 2020

- Réseau Express Vélo (principes)
- Réseau cyclable et vert
- Principes de Parc à vélo sécurisé
- Principes d'arceaux couverts
- Principes de développement des zones 30 dans les faubourgs
- Principes d'apaisement des circulations dans les principales centralités
- Espaces publics partagés en lien avec les axes Linéo

Horizon 2025

- Principes de développement des zones 30 dans les faubourgs
- Espaces publics partagés en lien avec l'extension du réseau Linéo et Optimo
- Principes de Parc à vélo sécurisé

Les points essentiels

- Développer les zones de circulation apaisée : zone 30, zone de rencontre.
- Modérer les vitesses pour plus de sécurité et affirmer la priorité des modes actifs dans l'aménagement et la gestion des espaces publics.



Les axes innovants accompagnant le projet

Une gestion dynamique des zones de circulation apaisée

Action 18 : AMELIORER la multimodalité dans les pôles d'échanges.

Le projet

Afin d'améliorer l'intermodalité, il est proposé de créer une gamme de services aux voyageurs des réseaux de transport en commun et utilisateurs des pôles d'échanges.

Des nouveaux services de mobilité seront pris en compte :

- Les vélos grâce au développement du stationnement sécurisé (déploiement des parcs vélos sécurisés planifié sur les pôles d'échanges multimodaux existants Université Paul Sabatier et Borderouge et réserve foncière prévue pour les nouveaux projets, déploiement des arceaux couverts et arceaux simples au droit des pôles d'échanges secondaires).
- Les piétons grâce à l'aménagement de continuités et d'accès vers les pôles d'échanges avec la prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et la mise en place de jalonnement et d'informations dynamiques.
- Les véhicules électriques et hybrides grâce à la mise en place de bornes de recharge sur les aires de stationnement.
- La prise en compte des bus régionaux et interurbains connectés au réseau structurant.
- Le covoiturage et l'autopartage grâce à la mise en place de points d'embarquement covoiturage et de dépose/reprise.

Ces aménagements sont préconisés sur les pôles d'échanges situés en tête du réseau structurant et au contact du réseau viaire primaire. Ils intègrent la nécessaire amélioration des cheminements piétons afin de faciliter les échanges entre modes et réduire les effets de rupture de charge.

Les objectifs

Faciliter le rabattement des nouvelles mobilités.

Encourager le report modal vers les transports en commun.

Pilote

SMTC

Partenaires

Région, Département, intercommunalités, communes, partenaires privés concernés, associations d'usagers

Coût

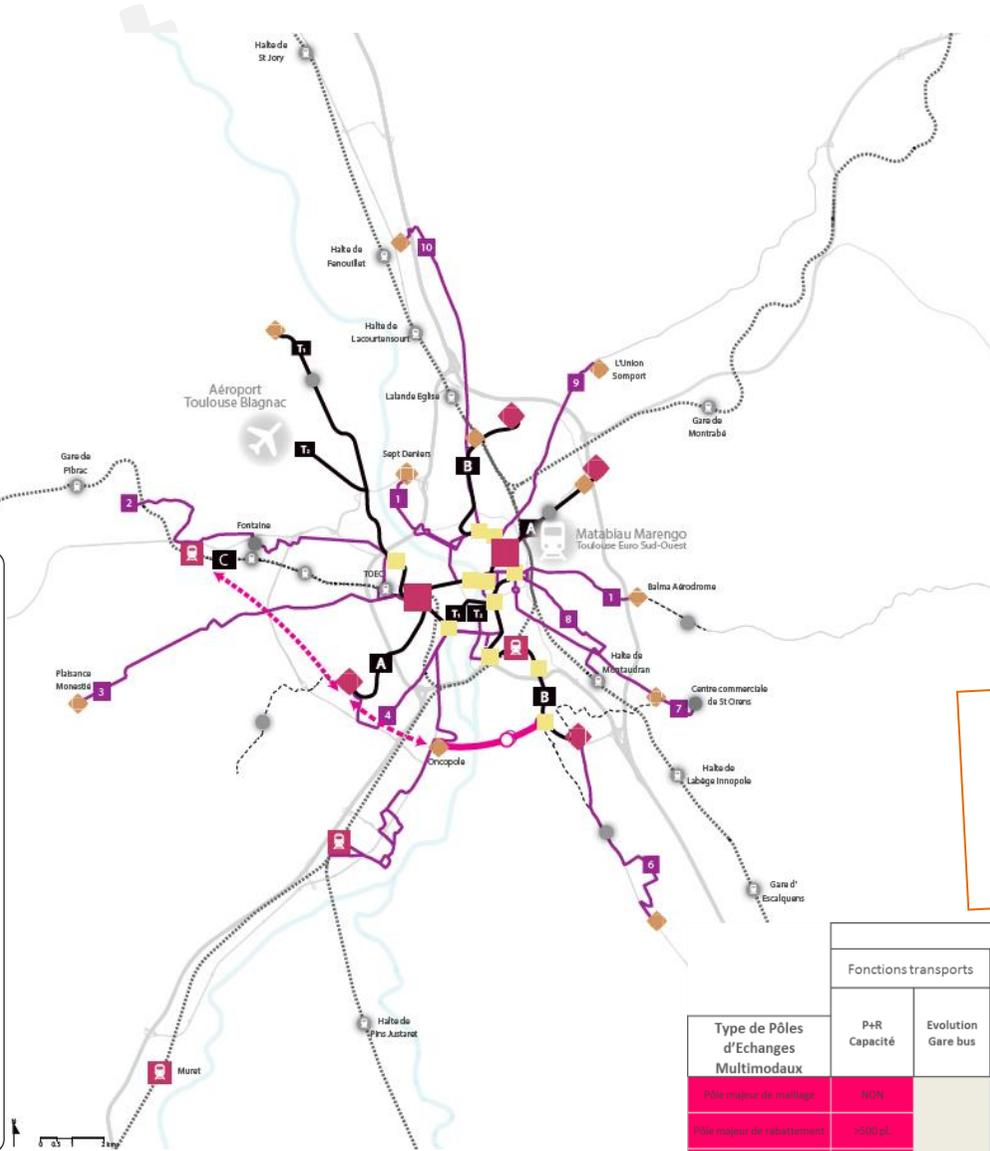
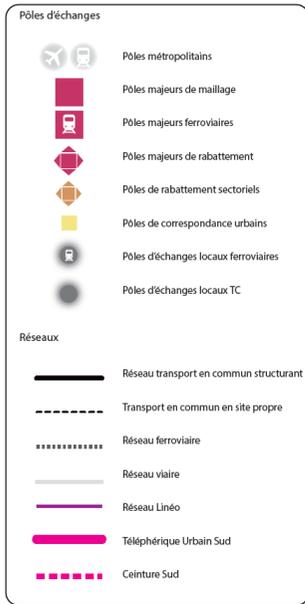
A chiffrer dans le cadre des programmes d'opérations

Calendrier

Mise en œuvre progressive et continue en lien avec les projets structurants de transports en commun

Indicateurs de suivi

En phase de mise en œuvre : nombre de places vélos créées, taux de fréquentation des Parcs vélos, nombre de pôles d'échanges équipés en point de rencontre mobilités partagées, satisfaction clientèle.



Les points essentiels

- Intégrer les modes actifs et les nouvelles mobilités dans les aménagements des pôles d'échanges.
- Encourager le report modal vers les transports en commun et les modes alternatifs à la voiture individuelle.
- Développer des services à la mobilité dans les pôles d'échanges pour répondre aux besoins des usagers.

Les axes innovants accompagnant le projet

Applications mobiles multimodales
Des pôles d'échanges multimodaux et multiservices

Type de Pôles d'Echanges Multimodaux	Objectif de services en pôles d'échanges										
	Fonctions transports		Services aux voyageurs		Services de mobilité partagée et d'éco-mobilité					Services commerciaux	
	P+R Capacité	Evolution Gare bus	Agence commerciale / multi-services	Espace / Structure Attente voyageurs	Stationnement vélo	Aménagement Dépose / Reprise minute	Point rencontre covoiturage	Spot covoiturage	Bornes recharge électrique	Auto partage	Espaces commerciaux
Pôle majeur de maillage	NON	Selon projets Linéo	OUI	OUI	Parc à vélo sécurisé	OUI	NON	NON	OUI	OUI	OUI
Pôle majeur de rabattement	>500 pl.		OUI	OUI	Parc à vélo sécurisé	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Pôle majeur ferroviaire	OUI		-	OUI	Parc à vélo sécurisé	OUI	-	OUI	OUI	OUI	OUI
Pôle de correspondance urbain	NON		NON	NON	Arceaux couverts	NON	NON	NON	NON	OUI	OUI
Pôle de rabattement sectoriel	100<>500 pl.		NON	OUI	Parc à vélo ou arceaux couverts	OUI	NON	OUI	OUI	NON	NON
Pôle d'échanges local	<100 pl.	NON	NON	Arceaux simples	NON	NON	NON	NON	NON	NON	

Action 19 : DYNAMISER le développement et renforcer l'efficacité des plans de mobilités.

Le projet

Le SMTC accompagne au quotidien 160 démarches de plans de mobilité dans la grande agglomération toulousaine : mise en place de la méthode, diagnostic territorial et fonctionnel des zones économiques, enquête mobilité des salariés et cartes de géolocalisation, aide à la détermination du plan d'action, communication et animation.

La poursuite du développement des plans de mobilités, actée par la stratégie Ecomobilité du SMTC, se formalise par :

- **La professionnalisation des services de Conseil en Mobilité**, en ouvrant sur d'autres champs de compétences que celui des transports en commun : conseil en mobilité, mise à disposition de services vélo, de covoiturage, d'autopartage, ...
- **Une aide plus ciblée :**
 - Cibler prioritairement les entreprises de plus de 100 salariés devant élaborer un plan de mobilité ou celles de plus petites tailles mais déjà regroupées autour d'un projet commun de plans de mobilité.
 - Cibler les entreprises implantées dans les zones d'activités les plus importantes (Labège Innopole, Basso Cambo, ZI Thibaud, ZI La Plaine...) ou celles situées à l'écart des réseaux de TC.
- **Un renforcement des actions de communication et de concertation** par des réunions d'information menées à l'échelle des zones d'activités, mettre à disposition tous les éléments d'information sur l'offre TC, sur tous supports : plan des réseaux, fiches horaires, tarifs d'abonnements, calculateur d'itinéraires ...

Les objectifs

Encourager les établissements privés, publics, hôpitaux, universités, à s'investir dans un plan de mobilité.

Inciter les salariés au report modal pour leurs déplacements liés au travail.

Pilote

SMTC

Partenaires

Ademe, Carsat, Arpe, CCI de Toulouse, intercommunalités, entreprises concernées

Coût

Accompagnement porté par le SMTC : aide méthodologique, enquêtes mobilité
Programmation de 3 à 4 subventions/an

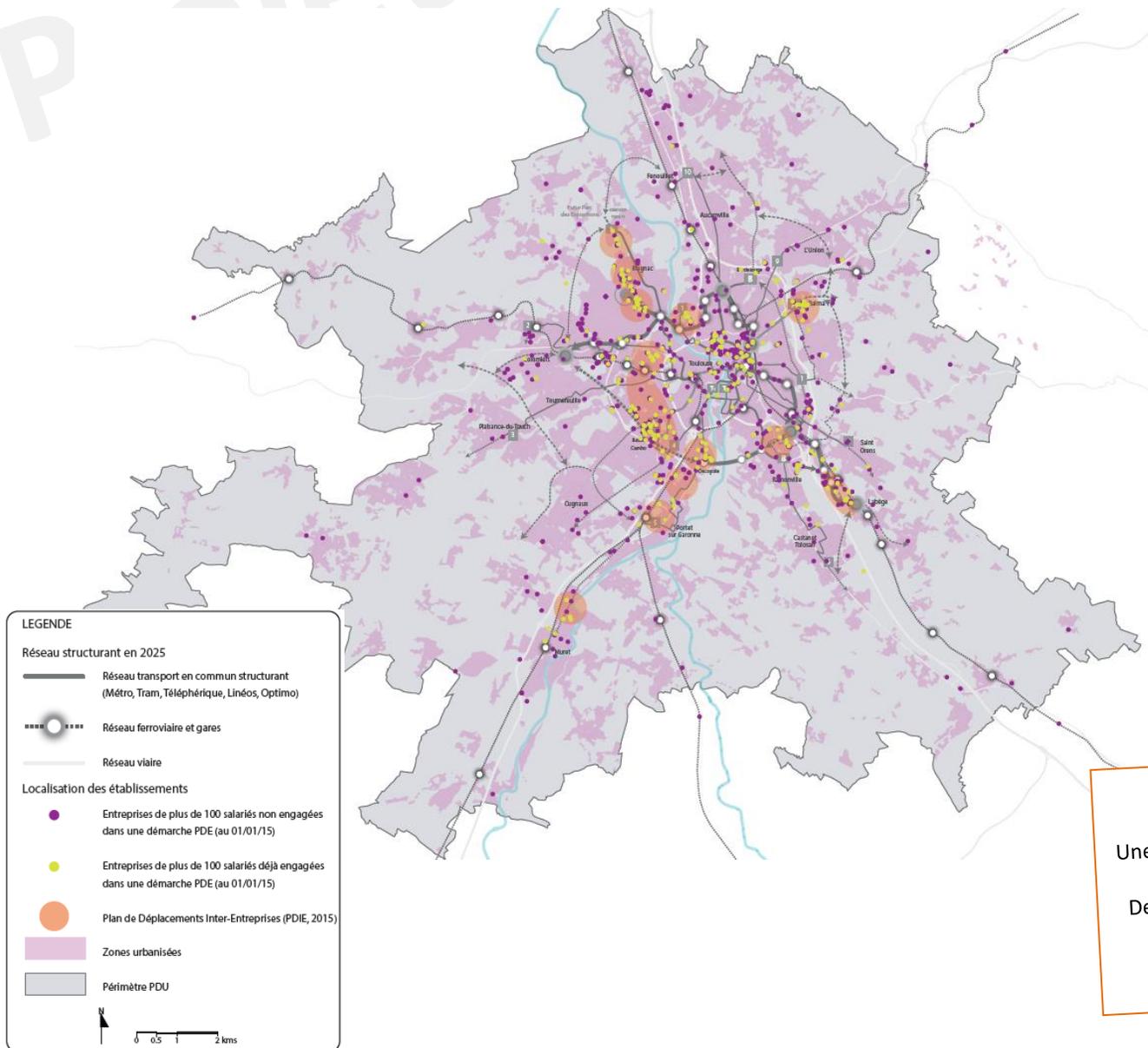
Calendrier

Mise en œuvre en continu

Indicateurs de suivi

En phase étude : suivi des études et processus.

En phase mise en œuvre : nombre de démarches, nombre de salariés concernés, actions de communication et de concertation, bilan des actions.



Les points essentiels

- Soutenir les entreprises de plus de 100 salariés dans l'élaboration de Plans de mobilité.
- Accompagner les établissements dans le management de la mobilité.
- Inciter à la mise en place d'actions performante de report modal.
- Faire savoir et valoriser les démarches exemplaires.

Les axes innovants accompagnant le projet

Une plateforme collaborative à destination des chefs de projet

Des outils clés en main : diagnostic, enquête, géolocalisation

Covoiturage dynamique pour les trajets domicile-travail

Action 20 : PREPARER l'avenir en favorisant l'innovation en faveur des modes actifs.

Le projet

Il s'agira d'étudier les pistes d'innovation possibles qui permettront de faciliter le report modal vers les modes actifs et les nouvelles mobilités notamment en termes de :

- **Nouveaux services aux usagers** : accompagner et soutenir les services de mobilité partagée (covoiturage, autopartage, location de voiture entre particuliers, vélopartage, moto partagée...) pour les trajets quotidiens en milieu urbain et périurbain. Développer notamment le covoiturage en accompagnant ses évolutions (covoiturage spontané, lignes de covoiturage complémentaires aux transports en commun pour la desserte des territoires, ...).
Soutenir le développement du réseau de vélos partagés (VéloToulouse, services de location de vélos...), l'émergence des vélos à assistance électrique (en libre-service ou en location) et les nouvelles pratiques de glisse urbaine (gyropode, roller, skate, patinette, hoverboard, ...).
- **Services adaptés aux Personnes à Mobilité Réduite et au bénéfice de tous les usagers** : continuer à répondre efficacement aux besoins spécifiques des déficients moteurs, visuels, auditifs ou cognitifs avec des actions novatrices en termes de signalétique sur le réseau, d'information digitale, de sensibilisation, de formation des personnels, ... (application intégrant les trajets multimodaux et cheminements piétons accessibles, plans des stations en relief ou virtuels, pictogrammes de reconnaissance des stations, audio-description des stations en temps-réel, visio-interprétation en langue des signes, ...).

La recherche de partenariats avec des acteurs publics et privés doit être développée afin de profiter pleinement de « l'écosystème toulousain » (conventions, appels à projet, sites d'expérimentation sur le territoire).

Les interfaces avec les démarches développées par les intercommunalités membres (SmartCity de Toulouse Métropole, Territoires d'expérimentation du Sicoval, ...) seront favorisées.

Les objectifs

Créer les conditions d'une mobilité optimisée : diversifiée, continue, fluide, confortable, sûre, durable, utile.

Participer à l'amélioration de la qualité de l'air en réduisant les émissions de polluants.

Pilote

SMTC

Partenaires

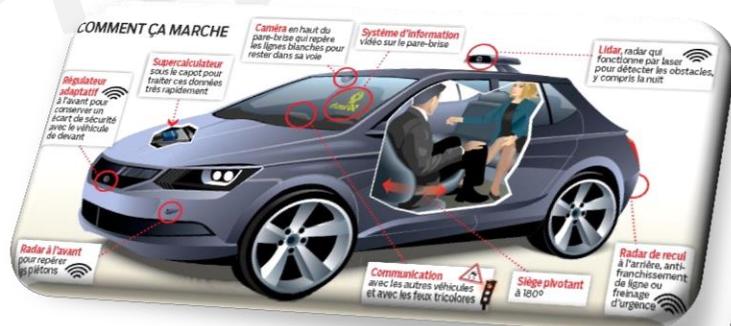
Intercommunalités, Département, communes, partenaires privés concernés

Calendrier

Dès 2016, en continu du projet mobilités

Horizon 2030

Projet



Les points essentiels

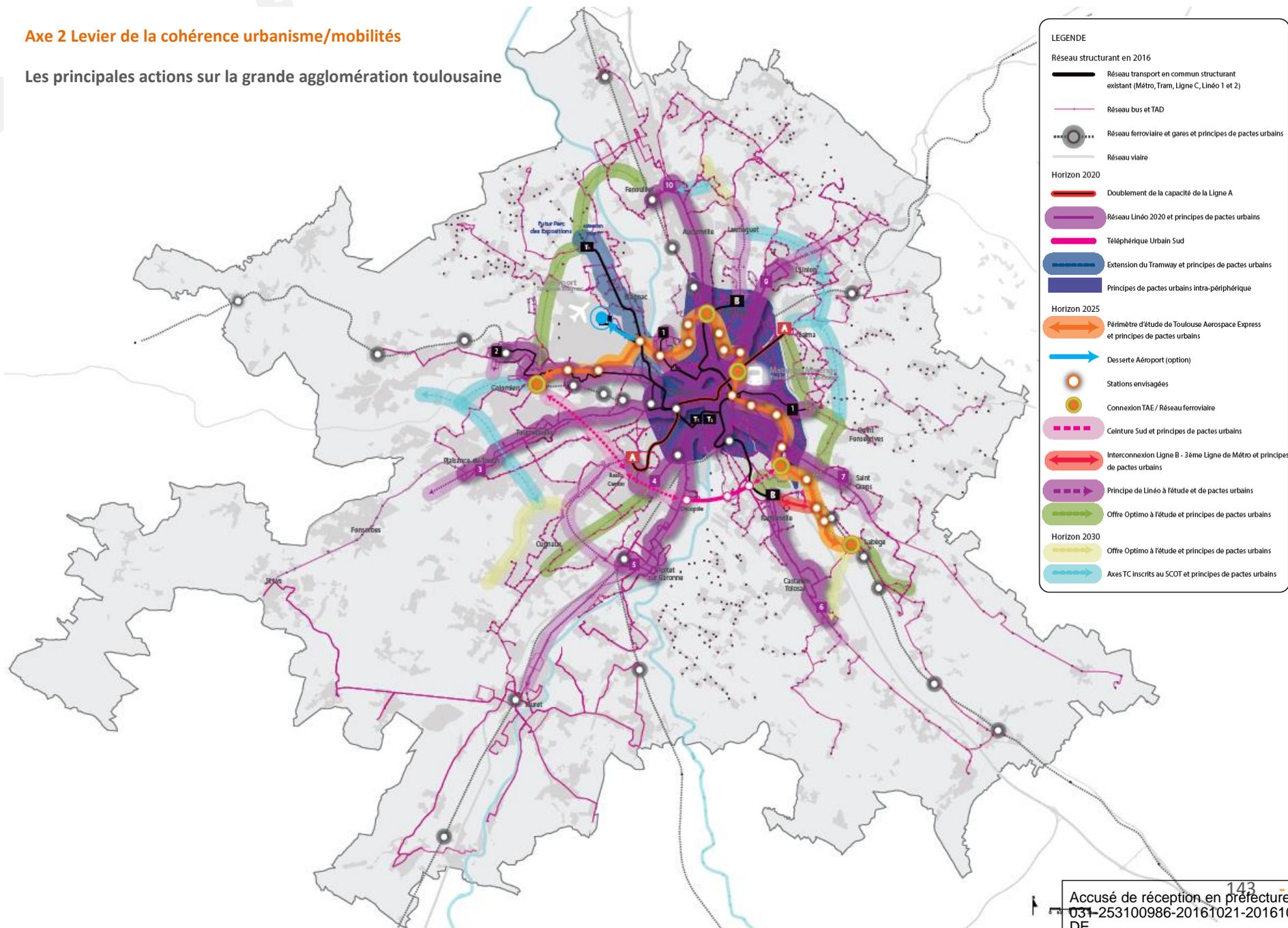
- Accompagner et soutenir les services de mobilité partagée (covoiturage, autopartage, location entre particuliers, vélopartage...).
- Développer les services adaptés aux Personnes à Mobilité Réduite bénéfiques à tous les usagers.

Projet

AXE 2 LEVIER DE LA COHERENCE URBANISME/MOBILITES

Axe 2 Levier de la cohérence urbanisme/mobilités

Les principales actions sur la grande agglomération toulousaine



Action 21 : S'ENGAGER sur la cohérence urbanisme / mobilités.

Le projet

Le SCoT identifie 26 périmètres de cohérence urbanisme/transport concernés autant par du renouvellement urbain que de nouvelles ouvertures à l'urbanisation, avec pour objectif :

- **De privilégier la densité et la mixité urbaine** aux abords des lignes de transports en commun.
- **D'assurer une mise en œuvre cohérente du SCoT.**

Afin d'articuler les politiques urbaines aux politiques de déplacement dans la phase de conception des projets urbains, le SMTC propose la mise en place d'un outil de type « pacte urbain » pour tendre vers une démarche partenariale entre l'autorité organisatrice des mobilités et le territoire pouvant accueillir un projet de transports collectifs :

- L'autorité organisatrice des mobilités s'engage sur le projet de transport, autour desquels une valorisation urbaine peut être attendue.
- Les communes et/ou intercommunalités s'engagent sur les moyens pour favoriser la densité urbaine et soigner leur accessibilité vers les transports en commun.

Ces démarches doivent être lancées le plus en amont possible pour en garantir leur réussite. Le contenu sera décliné à partir des trois leviers du Projet Mobilités 2020/2025/2030 : report modal, cohérence urbanisme/mobilités et organisation des réseaux routiers et du stationnement. Les engagements, et le calendrier de réalisation seront précisés dans le « pacte urbain ».

En préalable, une charte pourra être élaborée afin de préciser les principes du Pacte Urbain et les engagements attendus des partenaires. Sa signature signifiera l'accord à engager le processus de pacte urbain sur les territoires concernés.

Les objectifs

Renforcer les outils de planification par des outils partenariaux de contractualisation permettant de mettre en œuvre, en termes opérationnels, dans les territoires concernés, la cohérence urbanisme/mobilités.

Avoir des engagements communs sur le développement du système de transport le plus adapté et la densification des territoires.

Pilotes

SMTC et intercommunalités

Partenaires

Communes et Région pour les pactes urbains concernant des territoires desservis par le réseau ferroviaire TER

Coût

Production à assurer par les pilotes en interne

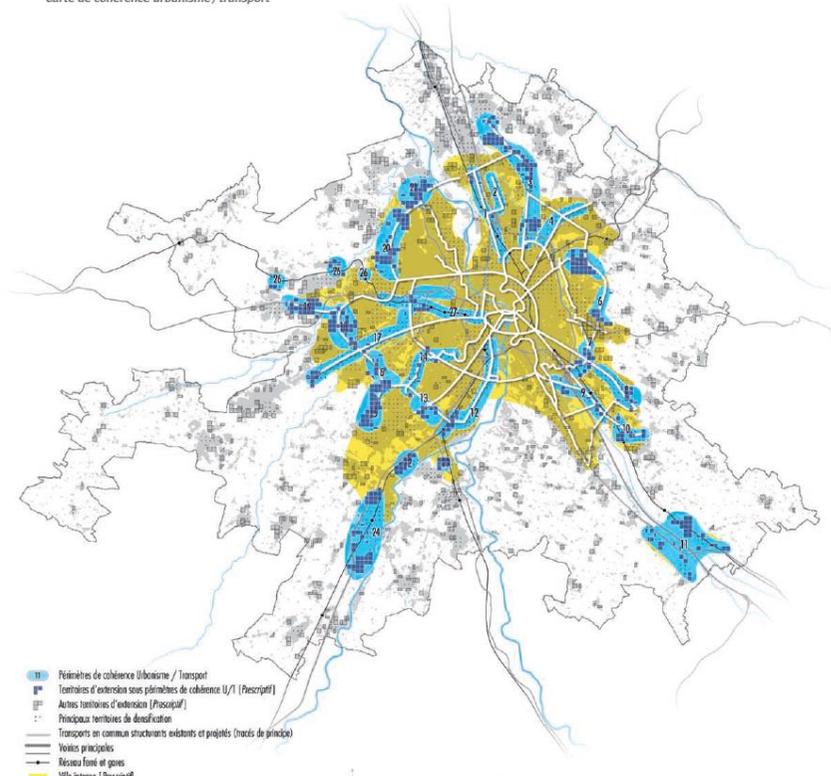
Calendrier

Action continue en lien avec la programmation des projets urbains et de transports

Indicateurs de suivi

En phase étude : liste des pactes urbains étudiés/signés/mis en œuvre.

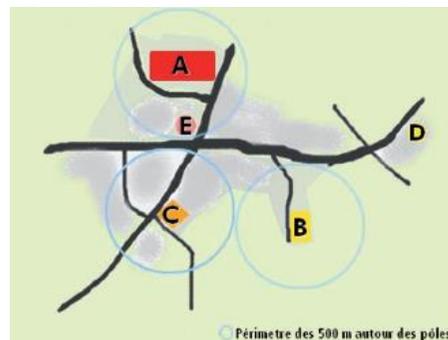
En phase mise en œuvre : suivi des engagements.



Rappel du SCoT : l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation sur les périmètres de cohérence urbanisme mobilités est subordonnée à leur desserte effective par les transports en commun structurants en lien avec un projet urbain phasé.

Sans desserte : justification dans le document d'urbanisme de la cohérence urbanisme/mobilités.

Sans justification : ouverture à l'urbanisation limitée à 20%.



Les points essentiels

- Assurer une cohérence entre les projets de développement urbain et les projets de transport à travers l'outil « pacte urbain », tant en termes de localisation que de fonctions.
- Un lancement du « pacte urbain » le plus en amont possible pour garantir sa réussite.
- Les principes attendus :
 - Densité et mixité dans la zone d'influence des stations.
 - Organisation urbaine favorable au projet.
 - Préservation des possibilités d'insertion des TC.
 - Amélioration de l'accessibilité multimodale au TC.
 - Engagements programmatiques des partenaires.

Les axes innovants accompagnant le projet

La prise en compte de toutes les mobilités et des territoires déjà urbanisés et desservis par les TC

Développement des logements connectés

Action 22 : METTRE EN ŒUVRE des pactes urbains sur les territoires déjà desservis ou pour lesquels des projets de desserte en transports en commun sont programmés.

Le projet

La démarche de « pacte urbain » sera déclinée sur les territoires suivants :

- **Les contrats d'axe déjà signés concernant respectivement le Boulevard Urbain Nord (BUN), le prolongement de la ligne de tramway 1 desservant le Parc des Expositions, le secteur de Muret, l'axe bus sur la RD2/St-Orens, la desserte de Labège Innopole, la liaison entre la Voie du Canal Saint-Martory et la gare de Portet-sur-Garonne.**
- **Les lignes A et B du métro, les lignes 1 et 2 du tramway, et les axes bus en site propre en exploitation (Voie du Canal Saint-Martory, Secteur Est, Liaison Multimodale du Sud-Est...).**
- **La 3^{ème} ligne de métro, la Ceinture Sud, le réseau Linéo, l'étoile ferroviaire et les haltes et gares du ressort territorial.**
- **Les autres territoires de cohérence urbanisme/transport identifiés par le SCOT de la grande agglomération toulousaine.**

De fait, cela suppose qu'il existe plusieurs configurations de pacte urbain s'adaptant à chaque projet de TC et chaque configuration urbaine des territoires. Le « pacte urbain » se veut être évolutif et simple à appliquer.

La terminologie de « pacte urbain » recouvre une réflexion globale pour les projets urbains et plus généralement pour les territoires. L'idée étant de mieux articuler les enjeux urbains et les enjeux de mobilités et d'intégrer cela dans une logique globale d'offre de services pour favoriser la ville des courtes distances et plus largement la proximité.

Les objectifs

S'attacher à prioriser l'urbanisation dans le cœur d'agglomération puis dans le reste de la ville intense.

Faire évoluer les anciens contrats d'axe en « pacte urbain ».

Valoriser les investissements réalisés.

Accompagner les projets TC et préparer l'intensification urbaine des territoires desservis : promouvoir une ville des proximités.

Anticiper l'urbanisation des territoires urbanisables en périphérie.

Pilote

SMTC et intercommunalités

Partenaires

Communes et la Région pour les pactes urbains concernant des territoires desservis par le réseau ferroviaire TER

Coût

Production à assurer par les pilotes en interne – Prévoir un montant de l'ordre de 50 000 € par pacte urbain

Calendrier

Production des pactes urbains à caler en fonction de la programmation des projets urbains et des projets TC

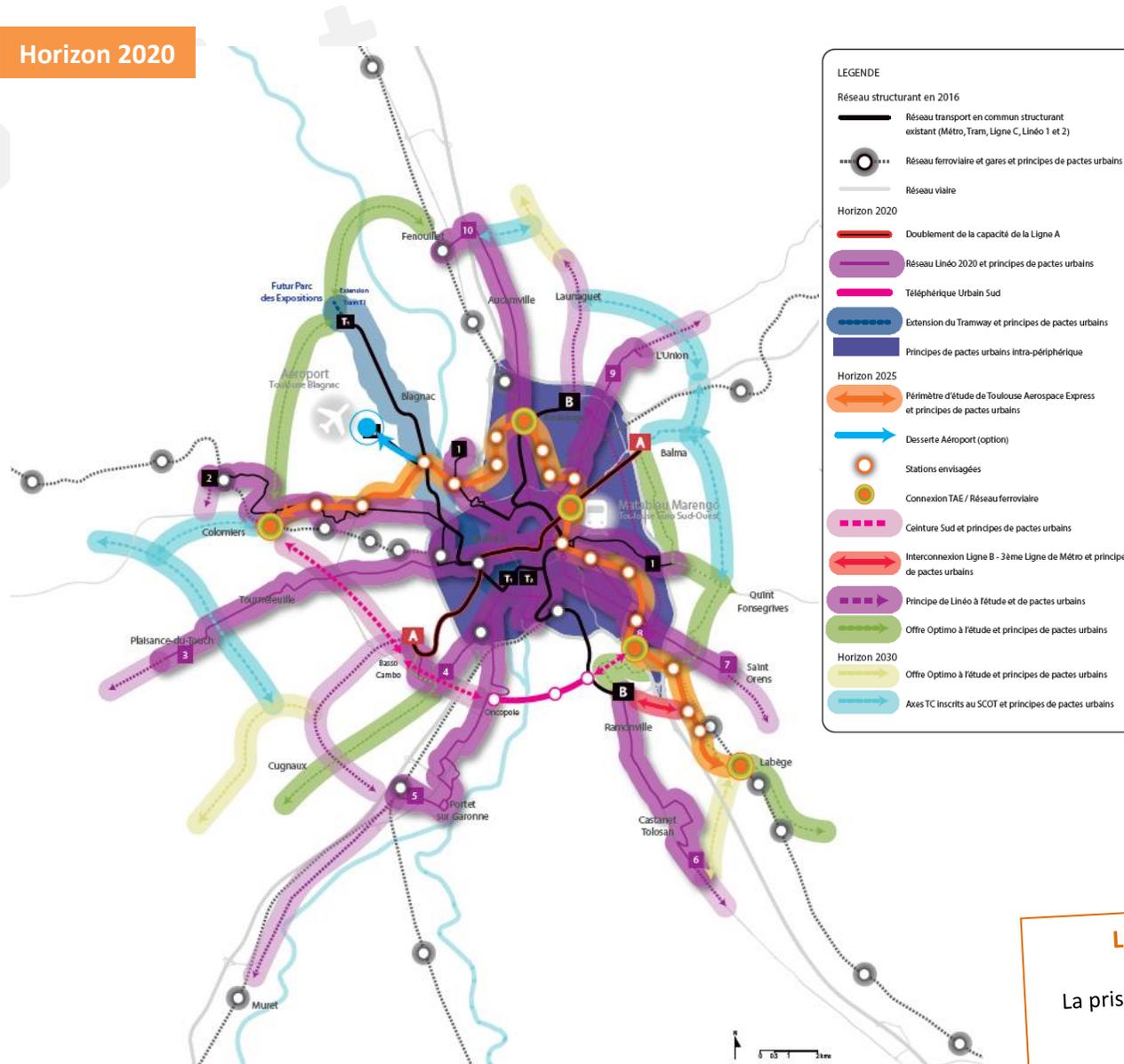
Indicateurs de suivi

En phase étude : liste des pactes urbains étudiés/signés/mis en œuvre.

En phase mise en œuvre : évolution des densités.

Horizon 2020

P



Les points essentiels

- Des pactes urbains sur des territoires déjà desservis (Ligne A et B du métro, T1, axes de Transport en Commun en Site Propre...).
- Des pactes urbains sur des territoires où des projets sont planifiés ou programmés (3^{ème} ligne du métro, Ceinture Sud, réseau Linéo, ...).
- Des pactes urbains sur les autres territoires de cohérence urbanisme mobilités identifiés par le SCOT de la grande agglomération toulousaine.

Les axes innovants accompagnant le projet

La prise en compte de toutes les mobilités et des territoires déjà urbanisés et desservis par les TC

Développement des logements connectés

Action 23 : TRADUIRE les « pactes urbains » dans les documents d'urbanisme

Le projet

De façon générale les orientations et le plan d'actions du Projet Mobilités devront être traduits dans les documents d'urbanisme des communes et intercommunalités. Concernant la cohérence urbanisme/mobilités, cette traduction sera déclinée de façon opérationnelle de la manière suivante :

- **Rapport de présentation** : justification de la traduction de la cohérence urbanisme/mobilités, intégration de l'organisation des déplacements par rapport à l'urbanisation existante et à venir, justification du phasage du développement urbain au regard de la desserte TC.
- **Projet d'aménagement et de développement durable** : déclinaison des orientations générales notamment sur le renforcement de l'intensification urbaine en lien avec la qualité de la desserte TC.
- **Règlement écrit et graphique** : articles gérant le type d'usage des sols autorisant plus de mixité, articles gérant la densité (implantation, hauteur, limite séparative), articles gérant les normes de stationnement, prescriptions spécifiques, seuils « plancher » de densité dans les zones d'influence des TC, ...
- **Orientations d'aménagement et de programmation** : utilisation sur un territoire desservi par un réseau structurant (formes urbaines à développer ou typologie urbaine souhaitée, vocation(s) d'accueil, principe de raccordement des cheminements piétons vers les arrêts ou stations TC, seuil de densité souhaité...).

Dans le cadre de leur traduction dans les documents d'urbanisme, les seuils de densité recommandés par le SCoT de la grande agglomération toulousaine pourraient constituer un objectif minimal à atteindre.

Par ailleurs, il est proposé, afin de mieux visualiser dans les documents d'urbanisme la cohérence urbanisme/mobilités, d'inscrire un document graphique indiquant les zones proposées à l'urbanisation et la desserte en TC associée existante ou programmée par les AOT.

Les objectifs

S'assurer de la déclinaison dans les documents d'urbanisme des principes de cohérence urbanisme/mobilités et de la prise en compte des engagements des pactes urbains.

Densifier les secteurs desservis par les réseaux de TC.

Pilote

Intercommunalités, communes

Partenaires

SMEAT, SMTC

Coût

Coût d'élaboration des PLU, PLUiH

Calendrier

En lien avec les procédures de PLU, PLUiH

Indicateurs de suivi

En phase étude : suivi des études et procédures.

En phase mise en œuvre : évolution des densités.

Densités brutes (recommandations)

Territoires mixtes	Densité individus* / Ha	Nombre de logts / Ha	Nombre d'emplois / Ha	Mode	Zone d'influence (de part et d'autre de l'axe)
Cœur d'agglomération	200	70	45	Tous modes	
	Densités moyennes				
Ville intense (hors cœur d'agglom.)	200	70	45	Métro	600 m
	Densités moyennes			Tram	500 m
	140	50	30	Gare	600 m
	Densités moyennes			Autres TC performants	400 m
Développement mesuré	100	35	20	Autres territoires de la Ville intense	
	Densités moyennes				
	55	15	10	Pôles de services et noyaux villageois	
Développement mesuré	Densités moyennes				
	30	10	-	Hors pôles de services et hors noyaux villageois	
Densités maximales					

* Habitant + emploi.

Densités brutes moyennes (recommandations)

Territoires économiques dédiés	Densité individus / Ha	Nombre de logts / Ha	Nombre d'emplois / Ha	Territoire	Typologie principale (exemple)
Cœur d'agglomération	100	-	100	Portes métropolitaines	Métropolitain (R&D, technopole, services supérieurs...)
	50	-	50	Cœur d'agglom.	Zone d'activité mixte (industrie, tertiaire, services...)
Ville intense (hors cœur d'agglom.)	25	-	25	Ville intense	Petite industrie, logistique, artisanat
Développement mesuré	25	-	25	Pôles de services	Petite industrie, logistique, artisanat
	10	-	10	Hors pôles de services	Artisanat

SCoT arrêté de la grande agglomération toulousaine le 29/01/2016 – Extrait du Document d'orientation et d'objectif - Annexes : Modalités du calcul de la densité

Les points essentiels

- Une déclinaison opérationnelle de la cohérence urbanisme mobilités dans les documents d'urbanisme à travers le rapport de présentation, le PADD, le règlement écrit et graphique et les OAP.
- Des seuils de densité recommandés par le SCoT de la grande agglomération toulousaine constitueront un objectif minimal à atteindre.

Les axes innovants accompagnant le projet

La prise en compte de toutes les mobilités et des territoires déjà urbanisés et desservis par les TC

La réglementation au service du projet

Action 24 : AMELIORER l'accessibilité et la desserte des zones économiques.

Le projet

Les nouvelles zones d'activités ou celles qui feront l'objet d'un renouvellement doivent être conçues de façon à favoriser leur accessibilité par d'autres modes que la voiture, notamment les transports en commun et les modes actifs. Cette nouvelle conception peut répondre par ailleurs aux démarches de plans de mobilité mises en place par les entreprises et soutenues par le SMTC.

Il s'agira de concevoir ou de renouveler les zones d'activités de la grande agglomération toulousaine, dans l'objectif de favoriser l'usage d'autres modes que la voiture pour accéder à ces zones :

- Diversification des fonctions : emplois, commerces, services, logements.
- Développement des services associés : restauration, crèche, services à la personne, services aux entreprises.
- Espaces publics de qualité pour les piétons et les cycles.
- Possibilités d'insérer des dessertes TC ou de faciliter la circulation des lignes de bus.
- Possibilités de stationnement vélo.

En accord avec les recommandations de cohérence urbanisme / mobilités du SCoT et de l'organisation du réseau structurant urbain (métro, tramway, réseau bus Linéo), des perspectives de densification sont également à appréhender.

Le SMTC pourra par ailleurs piloter des études sectorielles de mobilités sur les grandes zones d'emploi, en accompagnement des plans de mobilité. Ces études devront permettre de mieux connaître le fonctionnement des territoires économiques et d'adapter en conséquence leur desserte et accessibilité. Le choix des études sectorielles se fera en lien avec la programmation des investissements en faveur des transports en commun.

Les objectifs

Renforcer la cohérence urbanisme / mobilités.

Favoriser les cheminements piétons et vélo à partir des pôles d'échanges.

Concevoir des accès routiers facilitant la circulation des transports en commun

Pilote

Collectivités locales

Partenaires

Chambres consulaires

Coût

A déterminer par opération

Calendrier

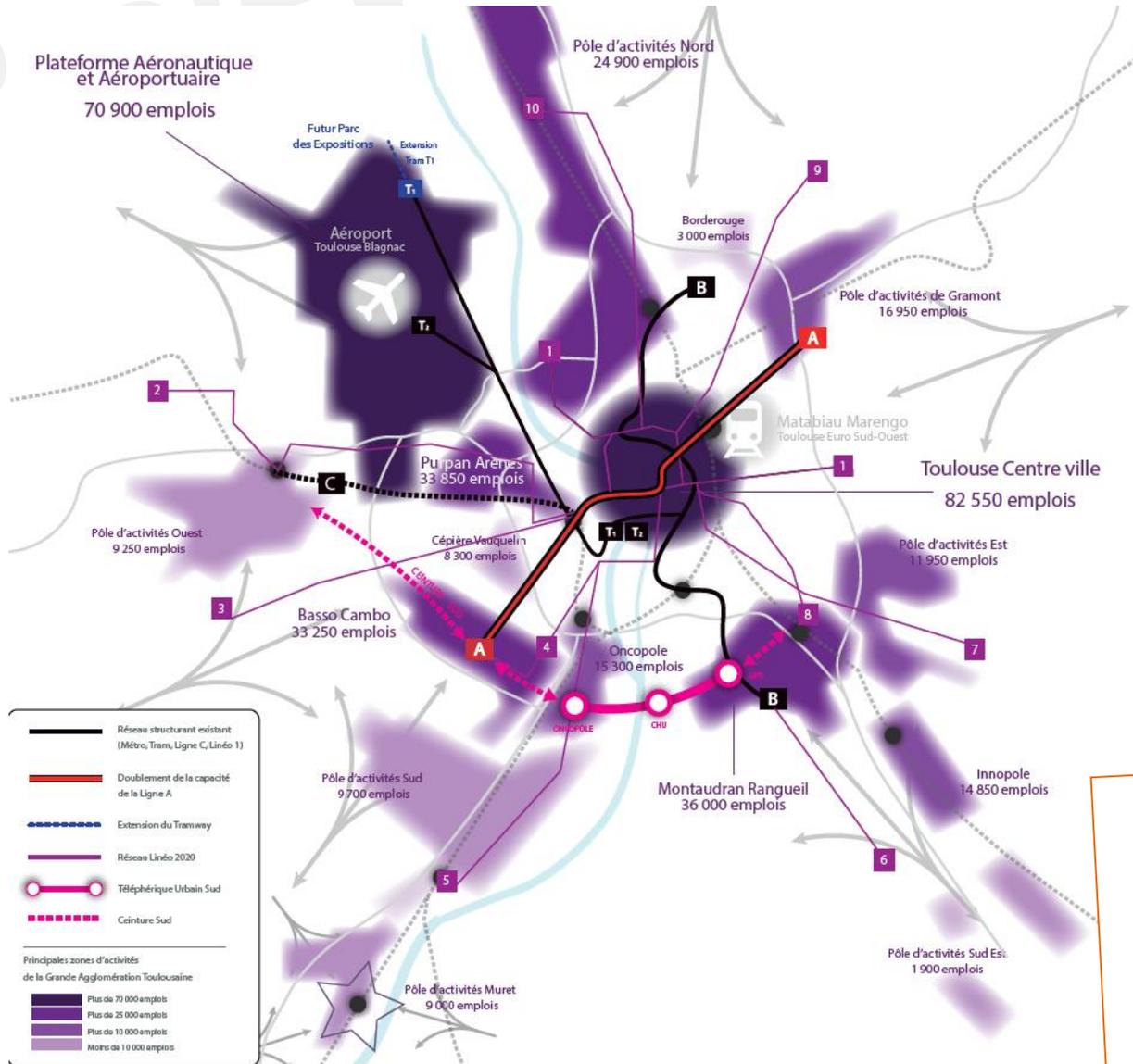
En lien avec la programmation des créations ou renouvellement des zones économiques

Indicateurs de suivi

En phase étude : nombre de zones économiques nouvelles ou à renouveler.

En phase mise en œuvre : dispositifs mis en œuvre.

Horizon 2020



Les points essentiels

- Concevoir des zones d'activités plus favorables à l'usage des transports en commun et des modes actifs.
- Intégrer des services aux usagers dans les zones d'activités tertiaires : restaurant inter-entreprises, conciergerie, lieu de détente.
- Mutualiser les espaces de stationnements et redonner de la place aux autres modes.

Les axes innovants accompagnant le projet

- Application mobile Tisséo (trafic, disponibilité du stationnement)
- Covoiturage dynamique pour les trajets domicile-travail
- Pôles d'échanges multimodaux et multiservices

Action 25 : DESSERVIR les quartiers prioritaires de Toulouse, Colomiers, Blagnac, Cugnaux, Muret.

Le projet

Dans le cadre de la politique de la ville, et des nouveaux contrats de ville 2015/2020 Etat / Toulouse Métropole et Etat / commune de Muret, le SMTC s'engage dans la desserte des quartiers prioritaires grâce aux nouveaux projets du réseau structurant avec le réseau Linéo, la 3ème ligne de métro, la ceinture Sud :

- Optimiser l'offre de transport et améliorer la qualité de service.
- Prioriser dans les programmes de mise en accessibilité et de sécurisation les arrêts de bus des lignes desservant ces quartiers.
- Renforcer la présence humaine dans les espaces de transports (agences commerciales plus particulièrement et station de métro).
- Concevoir une tarification tenant compte des revenus et simplifier les démarches d'abonnement et d'achat de titre de transport.
- Tenir compte des quartiers prioritaires dans la définition des nouveaux projets de desserte.
- Inscrire des clauses sociales et d'insertion dans les appels d'offres liés aux chantiers d'infrastructures de transport afin de favoriser l'insertion sociale et professionnelle des personnes qui connaissent des difficultés d'accès à l'emploi.
- Accompagner le retour à l'emploi par la mobilisation de l'agence de la Mobilité de Basso-Cambo, dont la mission est d'accompagner ce retour à l'emploi en apportant les conseils en mobilité nécessaires.
- Faciliter le contact entre les demandeurs d'emploi et l'exploitant du réseau Tisséo par le renforcement des partenariats avec le Pôle Emploi et la Mission locale.

Les objectifs

Mieux desservir les zones économiques de l'agglomération toulousaine, facilitant leur accessibilité depuis les quartiers prioritaires.

Pilote

SMTC

Partenaires

Etat, Toulouse Métropole et ses communes concernées, Muret

Coût

Inclus dans les coûts d'investissements et d'exploitation du réseau Tisséo

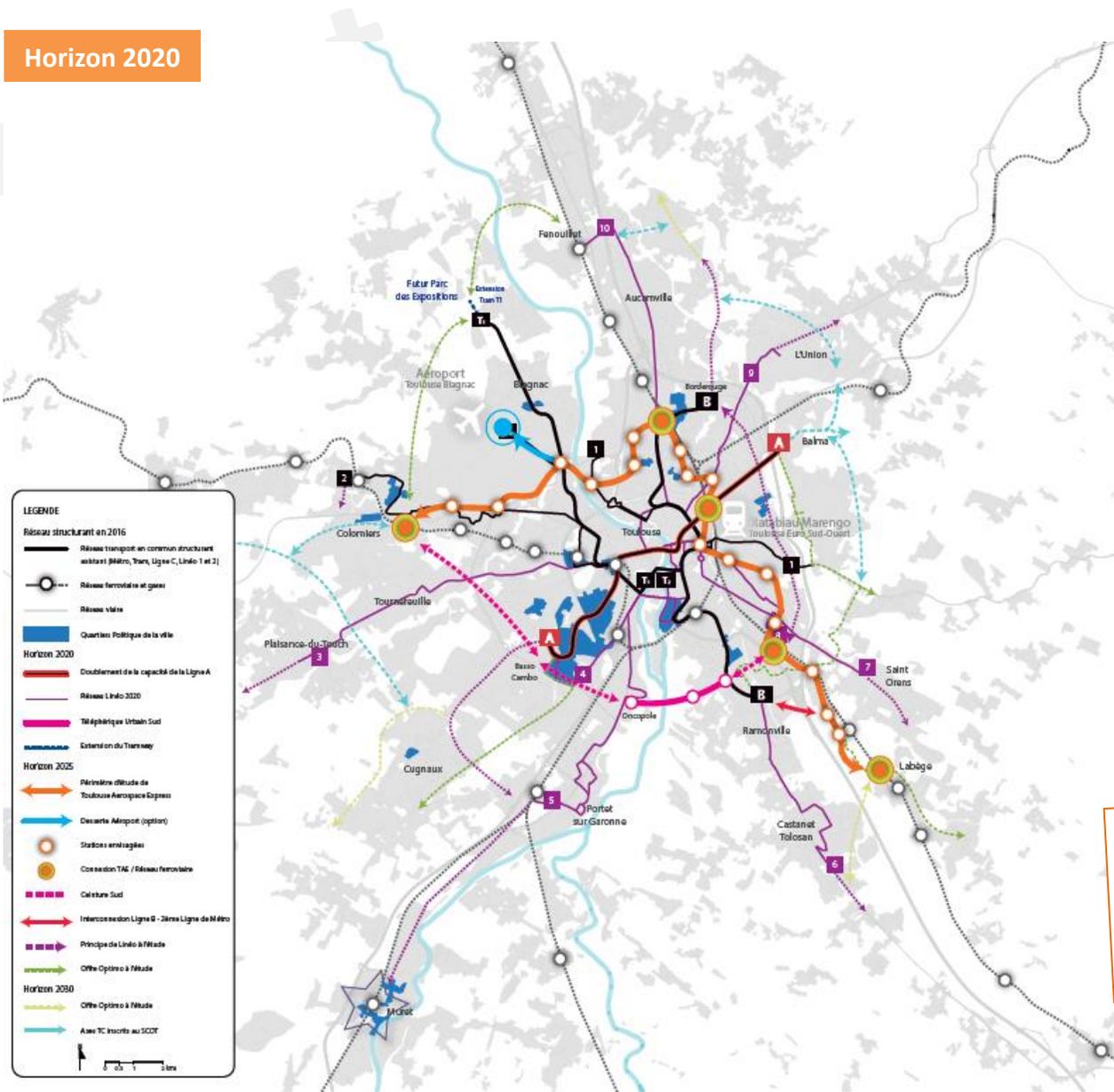
Calendrier

Mise en œuvre en continu

Indicateurs de suivi

En phase étude : veille de la desserte des projets en cours.

En phase mise en œuvre : nombre d'arrêts sécurisés, nombre d'emploi d'insertion dans les projets.



Les points essentiels

- Optimiser l'offre et la qualité de service dans les quartiers prioritaires.
- Prioriser la mise en accessibilité et la sécurisation des arrêts.
- Favoriser l'insertion professionnelle et sociale des personnes connaissant des difficultés d'accès à l'emploi.

Les axes innovants accompagnant le projet

Application mobile Tisséo
 pôles d'échanges multimodaux et multiservices

Action 26 : METTRE EN ŒUVRE une « charte livraisons » sur l'ensemble du périmètre de la grande agglomération toulousaine.

Le projet

Les réglementations municipales en matière de livraisons de marchandises diffèrent selon les communes. Il apparaît nécessaire de tendre vers une harmonisation des plages horaires de livraisons, de modalités d'accès et de stationnement. Il s'agit de décliner et d'adapter à l'échelle des 115 communes les principes de la charte livraison de la Ville de Toulouse pour son centre-ville :

- Encadrer les horaires de livraisons pour un meilleur partage de la voirie, limiter les conflits d'usage et ainsi faciliter le travail des transporteurs.
- Limiter l'accès aux véhicules diesel et essence en ne les autorisant à livrer que sur un créneau horaire court en matinée.
- Inciter au recours à des véhicules à faibles émissions pour effectuer les livraisons en accordant des plages horaires spécifiques plus avantageuses : véhicules électriques et vélos-porteurs pour les livraisons du dernier kilomètre, véhicules au Gaz Naturel Véhicule (GNV) pour les transports plus volumineux.
- Optimiser les flux logistiques et limiter le trafic : stratégie de répartition des centres logistiques, innovation organisationnelle et matérielle pour supprimer « les rendez-vous manqués », développement des concepts de points de livraisons uniques à l'échelle de rues ou de quartiers, adaptation des horaires de réception par les destinataires pour éviter les multiples passages.
- Faire connaître et partager les enjeux économiques et environnementaux du transport de marchandises en ville avec l'ensemble des acteurs qui participent à la chaîne logistique (du donneur d'ordre au destinataire).
- Prendre en compte ces enjeux et l'accessibilité des livraisons des marchandises dans les opérations d'aménagement.
- Répartir au mieux les aires de livraisons.

- Diffuser largement le contenu de la réglementation et ses objectifs pour une meilleure appropriation et un respect de ses dispositions.
- S'adapter aux évolutions économiques, environnementales et urbaines par la tenue régulière d'Ateliers Marchandises réunissant tous les acteurs concernés.
- Améliorer le contrôle.

Les objectifs

Mieux gérer le stationnement et les flux routiers dans les centres-villes.

Réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Construire un « Plan de Déplacements Marchandises » à l'échelle de la grande agglomération.

Pilote

Intercommunalités et communes

Partenaires

Chambres consulaires, syndicats professionnels, gestionnaires de voiries

Coût

Mesure non chiffrée

Calendrier

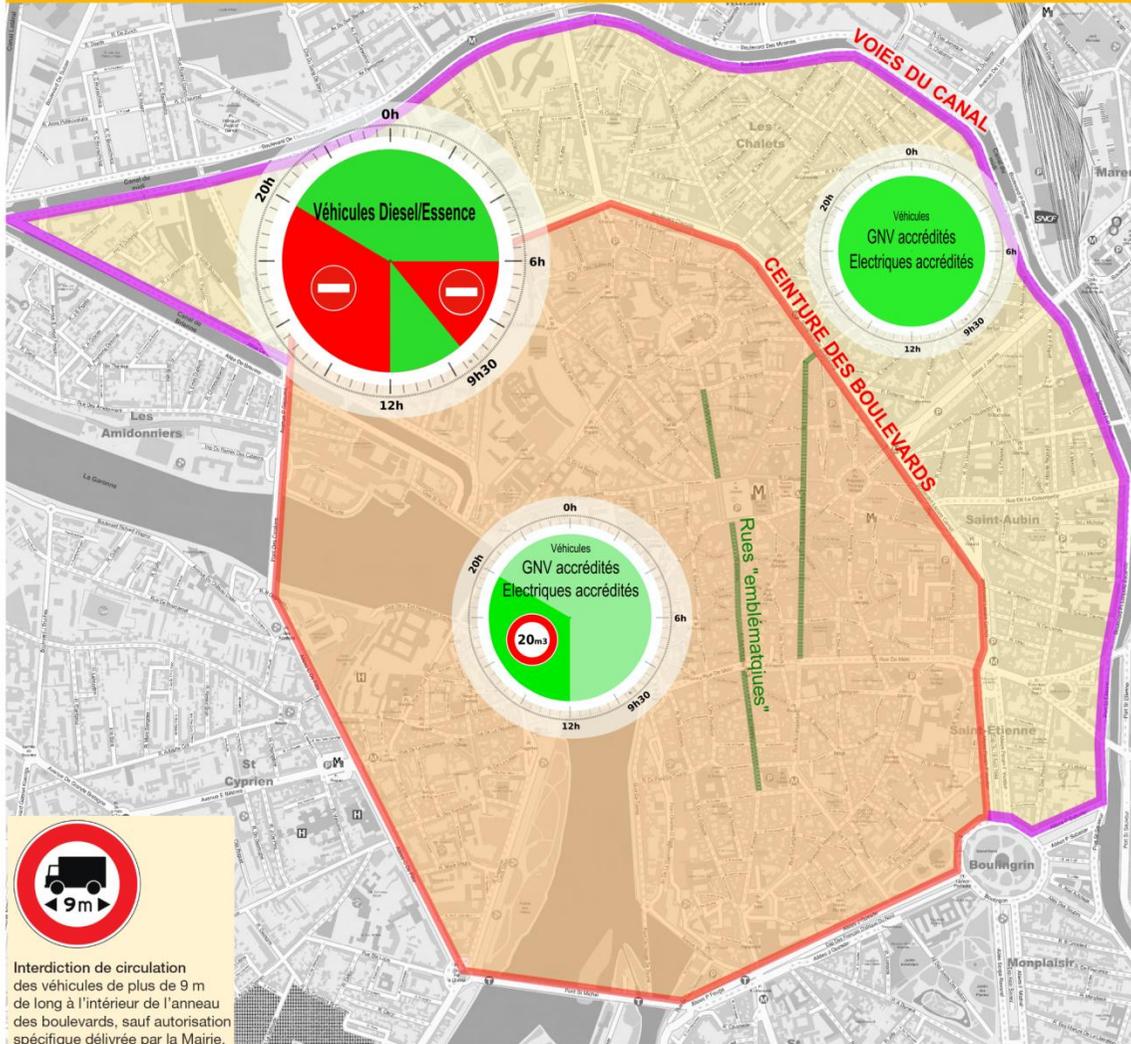
Mise en œuvre progressive et en continu

Indicateurs de suivi

En phase étude : suivi des études.

En phase mise en œuvre : Localisation des aires de stationnement réglementées, respect des règles.

CHARTRE LIVRAISONS EN CENTRE-VILLE POUR UNE LOGISTIQUE URBAINE INNOVANTE ET DURABLE



Les points essentiels

- Une valorisation des véhicules de livraison moins polluants.
- La prise en compte de la mobilité des transports de marchandises comme une composante essentielle du dynamisme économique des centres-villes.
- Une optimisation des flux de marchandises et une limitation des trafics.
- Un travail de co-construction avec l'ensemble des acteurs économiques de la chaîne logistique et institutionnels concernés.

Les axes innovants accompagnant le projet

Un usage possible des applications mobiles pour gérer les temps de circulation et de livraisons

Action 27 : DEFINIR un schéma de localisation des Espaces Logistiques Urbains

Le projet

Dans l'organisation de la chaîne logistique, les marchandises passent par différentes plateformes ou centres de groupage/dégroupage en amont du dernier kilomètre. Afin de limiter les kilomètres d'approche et d'optimiser les plans de transports de marchandises, il est nécessaire de mener une réflexion sur la localisation et la répartition de ces sites à l'échelle de la grande agglomération.

Il convient d'anticiper les besoins engendrés par la croissance démographique et économique de la grande agglomération toulousaine pour insérer au mieux ces activités au sein de ses territoires en développement et générer le moins de kilomètres parcourus entre le site d'origine et le point de livraison final.

Les nouvelles organisations logistiques qu'induisent la révolution numérique et les impératifs environnementaux du dernier kilomètre doivent conduire à développer de nouveaux sites innovants en milieu urbain plus dense (favorisant les livraisons en véhicules moins polluants, la réactivité de la chaîne logistique en ville et limitant le nombre d'arrêts sur voirie).

Parmi les outils existants (hôtel logistique, conciergerie, consignes, emplacements contrôlés...) et ceux qui restent à inventer (notamment via les TIC), les solutions les plus adaptées pourront être mises en œuvre en fonction des filières et territoires concernés.

Dans la ville centre, à l'intérieur du périurbain, plusieurs sites font l'objet d'une attention particulière en terme d'accessibilité ou d'innovation urbaine, notamment Fondeyre, Brouardel, Cartoucherie, Toulouse Aerospace.

De manière générale, toute opération d'urbanisation d'envergure ou de création de zones d'activités intégreront cette dimension.

Toute opportunité devra être saisie afin de permettre la multimodalité du transport de marchandises en privilégiant les sites permettant le raccordement par voie fluviale ou ferroviaire. A titre d'exemple, les réflexions menées par l'Etat concernant la création de plateformes de transbordement des matériaux de construction connectées sur les réseaux ferroviaires et routiers sont à inclure dans cette action.

Les objectifs

Optimiser les flux logistiques et limiter les trafics routiers liés aux marchandises.

Organiser les espaces destinés aux activités logistiques et aux livraisons.

Favoriser le report modal.

Construire un « Plan de Déplacements Marchandises » à l'échelle de la grande agglomération.

Pilote

Etat, collectivités locales

Partenaires

Chambres consulaires, syndicats professionnels, gestionnaires de voiries, SNCF, UNICEM, VNF

Coût

Mesure non chiffrée

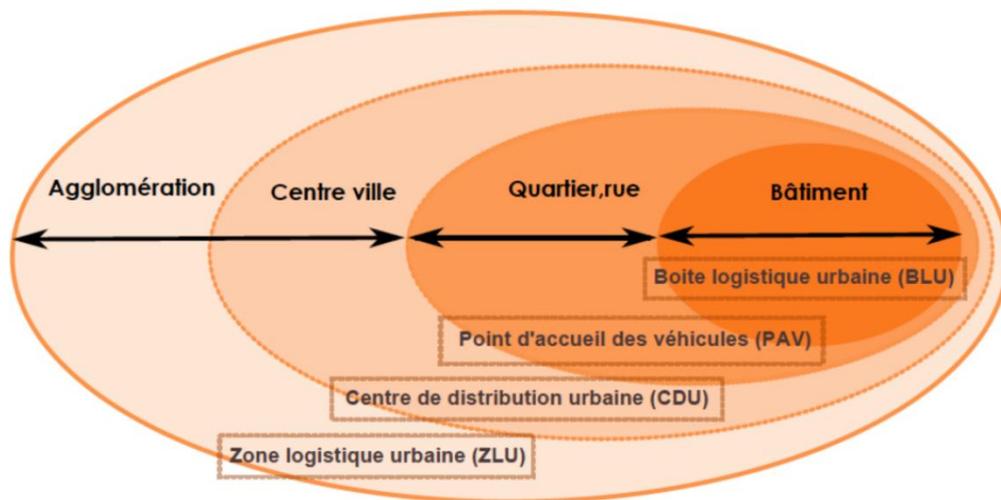
Calendrier

En lien avec l'élaboration d'un Plan de Déplacements Marchandises

Indicateurs de suivi

En phase étude : Etat d'avancement, localisation des plateformes et organisation.

En phase mise en œuvre : flux générés / économisés.



Echelles d'actions des différents Espaces Logistiques Urbains

Les points essentiels

- Une répartition organisée des sites logistiques d'agglomération.
- De nouveaux espaces logistiques adaptés à la ville de demain, plus proches des lieux de consommation.
- Des sites multimodaux raccordés aux voies ferroviaires et fluviales.

Les axes innovants accompagnant le projet

Un usage possible des applications mobiles pour gérer les temps de circulation et de livraisons

Pôles d'échanges multiservices (livraisons de colis...)

Action 28 : PREPARER l'avenir en favorisant l'innovation entre habitat, logement et mobilités.

Le projet

Il s'agira d'étudier les pistes d'innovation possibles qui permettront de renforcer la cohérence entre politique d'urbanisme et politique de mobilité, notamment à travers :

- **Des stations et des arrêts multimodaux, multiservices et connectés** : favoriser et concentrer les services mobilité (tous modes) et les services complémentaires (espace de coworking, relais colis...) au sein des pôles d'échanges intermodaux, mettre en place des arrêts de transport en commun intelligents et interactifs, proposer du mobilier communicant..., Permettre le guidage des usagers en temps réel au sein du réseau de transport et en connexion avec les autres espaces publics (itinéraires piétons accessibles porte à porte, ...).
- **Des espaces publics évolutifs, connectés** : tester la faisabilité d'espaces publics dont la fonction peut évoluer selon la période de la journée et les usages souhaités, développer l'éclairage intelligent sur la voie publique aux abords des pôles d'échanges.
- **Un développement urbain mesuré, partagé** : densification autour des axes de transport à l'aide de nouvelle façon de construire la ville avec les habitants, notamment démarche « BIMBY » (Build In My Back Yard).
- **Le logement connecté** : accompagner le développement des logements intelligents en lien avec la mobilité (gestion du logement depuis le smartphone avec information mobilité en temps réel).

La recherche de partenariats avec des acteurs publics et privés doit être développée afin de profiter pleinement de « l'écosystème toulousain » (conventions, appels à projet, sites d'expérimentation sur le territoire).

Les interfaces avec les démarches développées par les intercommunalités membres (SmartCity de Toulouse Métropole, Territoires d'expérimentation du Sicoval...) seront favorisées.

En parallèle, une étude exploratoire sur la ville de demain sera menée sur la base de scénarios différenciés. Elle pourra nourrir les réflexions du SCoT ainsi qu'une vision prospective sur l'évolution à long terme du réseau structurant de transport en commun de la grande agglomération toulousaine.

Les objectifs

Répondre de façon performante à l'attractivité de l'agglomération toulousaine (croissance de population, développement économique et urbain) en anticipant et en coordonnant politique urbanisme et politique transport.

Pilote

SMTC

Partenaires

Intercommunalités, Département, Etat, partenaires publics et privés concernés

Calendrier

Dès 2016, en continu du projet mobilités

Horizon 2030

Projet



Les points essentiels

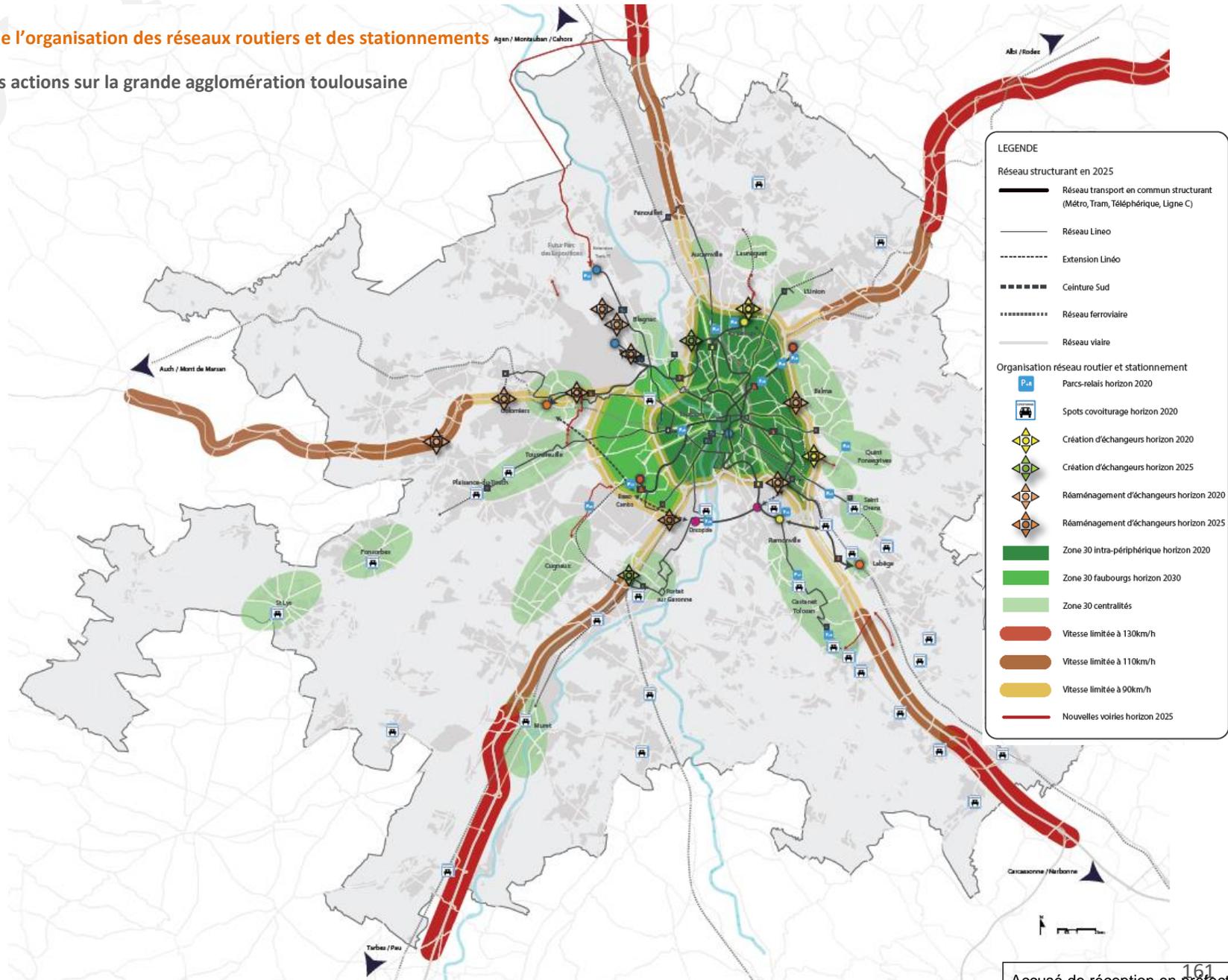
- Développer des services complémentaires au droit des stations et arrêts multimodaux, proposer du mobilier intelligent, communicant.
- Favoriser les principes d'espaces publics évolutifs et connectés (fonctions et usages adaptables, éclairage public intuitif...),
- Soutenir les démarches de développement urbain mesuré et partagé.
- Accompagner les principes de logements intelligents et connectés aux services de mobilité.

Projet

AXE 3 LEVIER DE L'ORGANISATION DES RESEAUX ROUTIERS ET DES STATIONNEMENTS

Axe 3 Levier de l'organisation des réseaux routiers et des stationnements

Les principales actions sur la grande agglomération toulousaine



Action 29 : DYNAMISER l'usage de la voiture partagée.

Le projet

Le SMTC porte une feuille de route « stratégie Ecomobilité » pour laquelle des orientations stratégiques et axes de développement opérationnels concernent les usages partagés de la voiture individuelle. Le Projet Mobilités contribue à la mise en œuvre de cette stratégie.

A. Développer les services de covoiturage et d'autopartage :

Plus de 90 entreprises adhèrent à ce jour au service de covoiturage du SMTC. **Il s'agit de poursuivre la promotion de ce service et de favoriser son développement** : renforcer les partenariats (entreprises, territoires, opérateurs), développer une application, anticiper les besoins.

Par ailleurs, le soutien au développement du service d'autopartage existant sur l'agglomération sera poursuivi : action de promotion en lien avec un usage complémentaire des transports en commun, aménagement de stations dans les pôles d'échanges, tarification intermodale, application mobile.

B. Mettre en œuvre un schéma directeur d'aménagement des aires et spots de covoiturage

Le SMTC développe des « spots covoiturage » permettant aux usagers de se donner rendez-vous et de combiner leur déplacement entre plusieurs modes. Des nouvelles programmations annuelles seront faites d'ici 2020 pour renforcer la couverture territoriale de cette offre de service.

En parallèle, en partenariat avec le Département de la Haute-Garonne, un schéma directeur d'aménagement d'aires de covoiturage sera étudié et déployé.

Les objectifs

Promouvoir les usages alternatifs à la voiture individuelle et accroître la part modale dédiée à la voiture partagée.

Développer l'intermodalité transport en commun + covoiturage.

Pilote

SMTC

Partenaires

Intercommunalités, structures de covoiturage et d'autopartage, gestionnaires de réseaux routiers et exploitant de parking.

Coût

Spot Covoiturage : 1 000 euros par spot, pose comprise

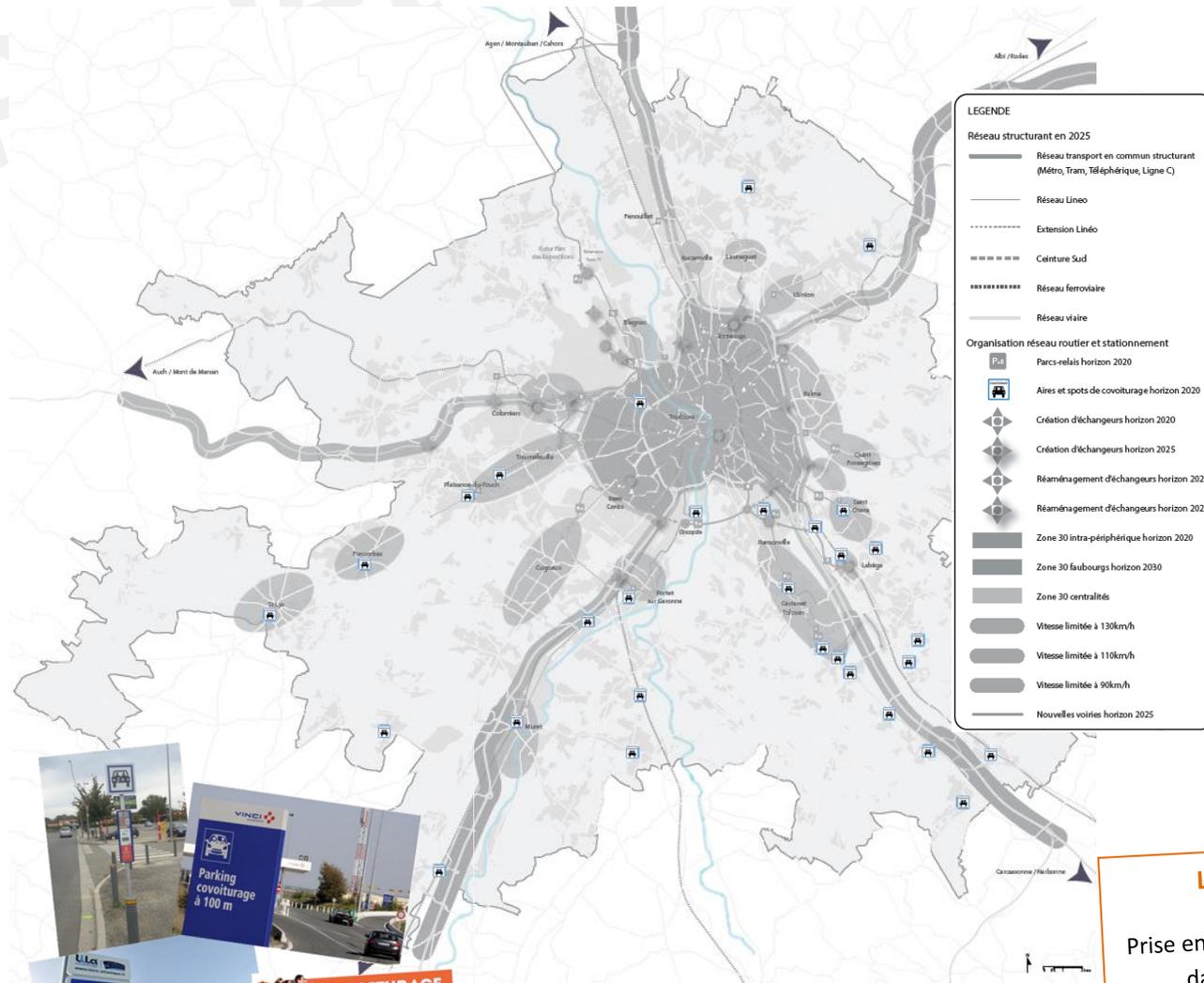
Calendrier

Mise en œuvre en continu

Indicateurs de suivi

En phase étude : suivi des études et processus.

En phase mise en œuvre : nombre d'abonnés au service d'autopartage et de covoiturage, nombre d'entreprises conventionnées covoiturage, nombre de station d'autopartage, de spots et d'aires de covoiturage (dont nombre de places).



Les points essentiels

- Développer l'usage de la voiture partagée.
- Aménager des points de rencontres entre covoitureurs : aires de stationnements, spots covoiturage.
- Renforcer la lisibilité des dispositifs : mobiliers urbains signalétiques, application mobile multimodale.

Les axes innovants accompagnant le projet

Prise en compte des solutions de covoiturage et d'autopartage dans les applications mobiles et autres calculateurs d'itinéraires



Action 30 : ACCOMPAGNER et FAVORISER l'essor de l'électromobilité.

Le projet

En réponse à la transition énergétique, et dans une logique d'interopérabilité des systèmes, d'une continuité de service et d'une optimisation des coûts, l'enjeu est d'encourager les déplacements non polluants au sein de la grande agglomération toulousaine.

Toulouse Métropole et le Sicoval s'inscrivent dans cette dynamique à travers plusieurs dispositifs :

- L'adhésion de Toulouse Métropole au réseau **REVEO**, groupement de commandes relatif à la création, l'entretien et l'exploitation d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables. L'enjeu est de permettre l'interaction entre les bornes et leur réseau public de distribution d'électricité, d'uniformiser les options techniques retenues par les différents territoires, d'offrir une continuité de service, de maintenir un niveau d'interopérabilité satisfaisant et de donner davantage de lisibilité au réseau REVEO. Une politique tarifaire commune a été retenue sur la base d'un service abonné et non abonné pour des accès à des bornes de recharge normales et rapides.
- Une réflexion sur un schéma de déploiement, dans le cadre du projet national **Bluelib**, de 190 bornes de recharge d'ici 2019 sur les communes de Toulouse Métropole.
- L'expérimentation de nouvelles offres d'opérateurs de mobilité électrique, dans le cadre notamment de la démarche Smart City de Toulouse Métropole, en réponse aux besoins émergents. L'enjeu est de tester leur acceptabilité auprès des usagers et de définir des montages économiques innovants.
- L'acquisition de véhicules et engins électriques dans le cadre du renouvellement ou de la création de pool au sein de la flotte mutualisée des collectivités.
- Une expérimentation, sur le Sicoval, dans le cadre de Territoire à Energie Positive (dispositif d'aides porté par l'Etat) et Territoire d'Expérimentation (dispositif animé par le Sicoval qui permet aux entreprises de tester leurs services ou produits au sein de la

collectivité ou des communes du territoire), de bornes de recharges intelligentes, intégrées à terme dans un projet de smartgrid. En cohérence avec le PCET du Sicoval, certaines communes intègrent le programme de développement des bornes de recharge porté par le Syndicat Départemental d'Electricité de la Haute-Garonne (100 bornes).

Les différents réseaux de bornes de recharge se doivent d'être interopérables pour que les usagers puissent utiliser sans contrainte les différentes bornes. Certains réseaux ont d'ailleurs entrepris ce travail bilatéral d'interconnexions.

Les objectifs

Soutenir le développement du véhicule électrique et hybride.

Proposer un service efficace, opérationnel et identifiable aux usagers.

Pilote

Toulouse Métropole

Partenaires

Autorités organisatrices, intercommunalités et communes

Coût

Toulouse Métropole : 45 000 euros en fonctionnement et 120 000 euros en investissement

Sicoval : budget de 20 000 euros

Calendrier

Mise en œuvre progressive et en continu

Indicateurs de suivi

En phase étude : suivi des études.

En phase mise en œuvre : Localisation des bornes de recharge, évaluation des tarifications, données clientèle.

Horizon 2020



La carte du réseau REVEO sur la Région Occitanie

Les points essentiels

- Soutenir le développement des véhicules électriques et hybrides rechargeables à travers le déploiement de bornes de recharge.
- Interopérabilité des réseaux afin d'en faciliter la pratique par les usagers.



Les axes innovants accompagnant le projet

Interopérabilité des dispositifs de rechargement
Applications mobilité (localisation points de rechargement)

Action 31 : METTRE EN ŒUVRE un schéma directeur des voiries.

Le projet

L'action porte sur la définition et la mise en œuvre d'un schéma de hiérarchisation de l'usage du réseau de voiries, en soutien à la politique de développement des transports en commun et des modes doux, ainsi que de la cohérence urbanisme /mobilités. Dans ce cadre, la stratégie vise :

- Une meilleure gestion des flux de circulation.
- Une réduction des temps de parcours.
- Une meilleure distribution des flux entre domicile et centre d'intérêt.
- Un partage de l'usage du réseau de voiries afin de prioriser les transports en commun et favoriser l'usage du vélo.

Tout en privilégiant une accessibilité tous modes aux grands pôles générateurs, la dynamique des territoires et l'exigence de besoins nouveaux en déplacement impliquent une meilleure prise en compte des enjeux routiers dans le cadre de la mise en œuvre du Projet Mobilités.

Le dimensionnement des voies, leur organisation en voie structurante ou type boulevard urbain multimodal avec voie de circulation dédiée aux transports en commun est un des leviers d'actions de l'organisation de l'usage du réseau de voiries. Le schéma devra intégrer :

- L'optimisation du réseau existant.
- Les projets routiers identifiés.
- Les axes sur lesquels des priorités de circulation bus sont à réaliser (notion de boulevard urbain multimodal).

En accompagnement du schéma, des dispositifs de fléchages directionnels, d'information sur les conditions de déplacements (temps de parcours, accident,

déviations, ...) sur les applications mobiles et panneaux à messages variables seront recherchés.

Cette action s'accompagne également d'un volet sur la définition d'un schéma directeur de la voirie. Ce schéma permet d'avoir une connaissance fine de son patrimoine afin de programmer, à moyen et long terme, les travaux de maintenance ainsi que les investissements nécessaires.

Les objectifs

Améliorer la lisibilité et l'usage du réseau par les utilisateurs.
Hiérarchiser le réseau routier.
Fluidifier l'accessibilité aux territoires et aux zones d'emplois.

Pilotes

Co pilotage par les gestionnaires de voiries (Toulouse Métropole, Département, Etat)

Partenaires

SMTC

Coût

Schéma à produire en interne

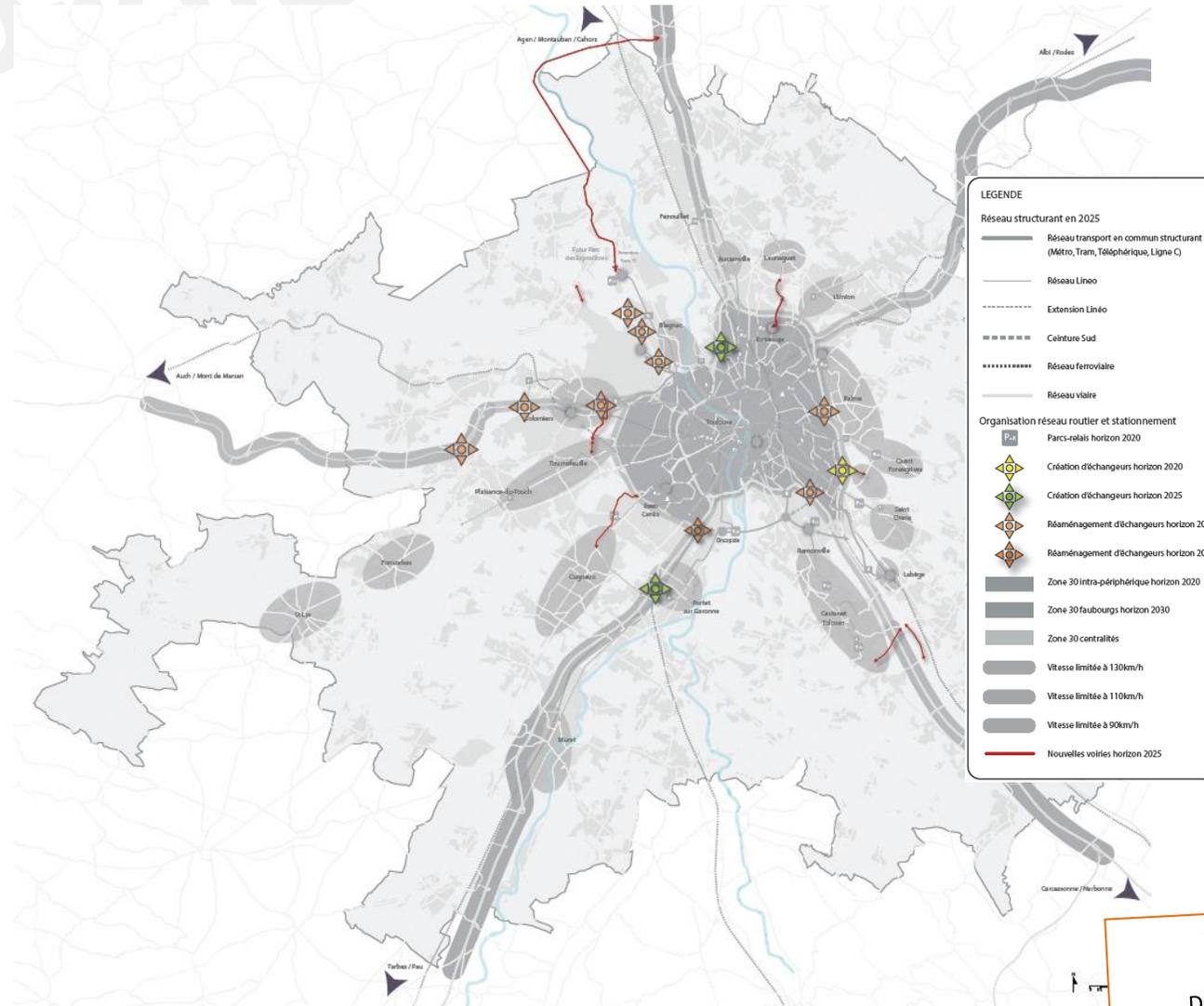
Calendrier

Schéma à élaborer en 2017/2018 et à mettre en œuvre en suivant.

Indicateurs de suivi

En phase étude : Etat d'avancement de l'élaboration du schéma.

En phase mise en œuvre : données de trafic par type de voies, temps de parcours.



Les points essentiels

- Un aménagement du réseau routier pour minimiser les nuisances en zones urbaines denses.
- Un partage des espaces de circulation entre modes, avec des aménagements appropriés, nécessaire à la performance des transports en commun.
- Un co-pilotage nécessaire entre les gestionnaires de voiries.

Les axes innovants accompagnant le projet

Développement de l'information aux usagers via les applications mobiles

Action 32 : AMELIORER les liaisons routières transversales.

Le projet

Considérant le niveau de saturation des infrastructures et en particulier du périphérique, le déficit de liaisons entre bassins de mobilités et notamment en franchissement de la Garonne et les besoins nouveaux de déplacements, l'examen de nouvelles infrastructures viaires constitue un levier d'action de la stratégie mobilité à mettre en œuvre.

A partir des axes existants et de possibles évolutions du réseau viaire (prolongement du RD 902 par exemple) et requalifications de voiries (boulevard Eisenhower et RD 916 par exemple), un maillage du réseau routier en périphérie est à réaliser en accompagnement des zones de développement urbain.

Des pistes d'amélioration sont possibles :

- La possibilité de relier les territoires Nord-Ouest / Sud-Ouest via la RD 902, la rocade Arc en Ciel vers l'A64 en prenant appui sur le projet routier de la voie du Canal de Saint-Martory, dans la mesure où ce projet se confirme, et un nouveau franchissement Nord de la Garonne, qui reste à étudier.
- La possibilité de connecter les territoires Est et Sud-Est, via des barreaux figurant au SCoT (Liaison Urbaine Balma-Est, Liaison Multimodale Sud-Est, Liaison Castanet / Labège par exemple).

Dans une vision prospective d'usage du périphérique, de plus en plus inséré dans les quartiers toulousains, les possibles évolutions de ses fonctionnalités liées à la création de nouveaux échangeurs, d'un partage des voies entre véhicules

individuels, véhicules partagés et véhicules de transport en commun, à la prise en compte des nuisances (qualité de l'air, bruit, accident), intégrant nécessairement la recherche de connexions efficaces entre les réseaux autoroutiers et d'itinéraires de substitution au périphérique actuel, seront à considérer.

Cette action s'appuiera sur la démarche de construction d'une vision prospective multimodale sur l'aire métropolitaine toulousaine, dont l'un des objectifs est d'aider à la définition du réseau routier nécessaire au fonctionnement de l'agglomération aux horizons 2030 et 2040.

Les objectifs

Gérer les flux de périphérie à périphérie.

Faciliter l'accessibilité aux territoires de la périphérie et diffuser les trafics.

Pilote : Etat

Partenaires : Région, Département, Toulouse Métropole, SMTC

Coût : co-financement CPER + SMTC

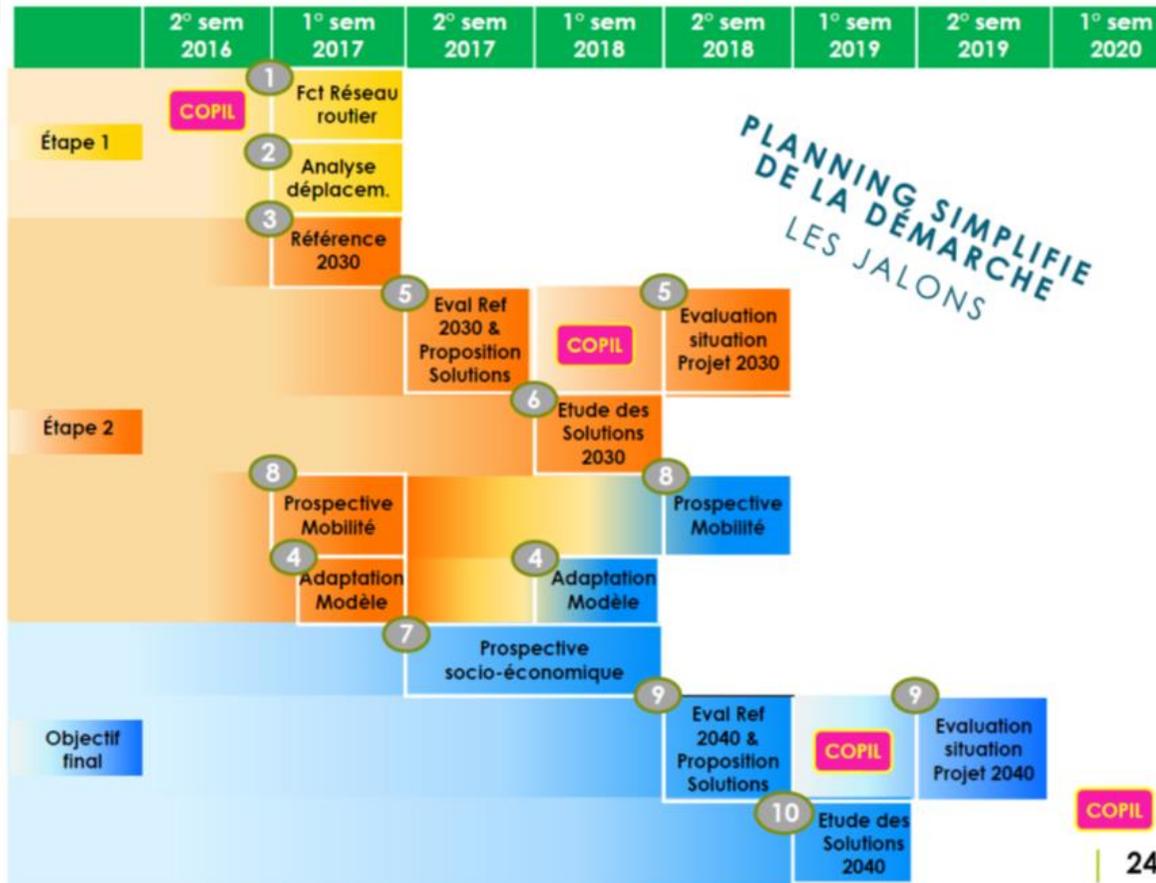
Calendrier : 2017/2018

Indicateurs de suivi

En phase étude : état d'avancement des projets.

En phase mise en œuvre : données trafic, taux de congestion, temps de parcours.

Horizon 2025



24

Les points essentiels

- Mailler les itinéraires routiers de périphérie à périphérie, dans une logique de multimodalité et sans remettre en cause la performance des réseaux structurants de transports en commun.
- Proposer des solutions alternatives à l'usage du périphérique, tout en recherchant de nouvelles solutions de diffusion en lien avec le réseau structurant de transport en commun.
- Mener des études pour étudier des nouveaux franchissements de la Garonne et pour anticiper des évolutions fonctionnelles du périphérique.

Les axes innovants accompagnant le projet

Des études multimodales prospectives à mener dès 2017 pour répondre aux nouveaux besoins des usagers

Action 33 : DEVELOPPER une stratégie globale de stationnement.

Le projet

Il s'agit de mettre en œuvre une stratégie globale de stationnement public et privée (**en intégrant la réforme de décentralisation du stationnement**) afin de favoriser le report modal vers les modes alternatifs à la voiture.

Les communes de plus de 10 000 habitants, ou accueillant des équipements générateurs de trafic (centres commerciaux, grands équipements, ...) **devront mener une démarche permettant d'identifier les enjeux en termes de stationnement sur leur territoire et mettre en place un plan d'actions, qui accompagnera le développement du réseau de transport en commun structurant.** La méthodologie recommandée est la suivante :

- Etablir un diagnostic (comprendre les pratiques de stationnement des habitants et mettre en évidence les enjeux du stationnement).
- Définir une stratégie en précisant les objectifs par catégorie d'usagers, le périmètre concerné et les mesures nécessaires à mettre en place, **notamment sur les axes desservis par le réseau structurant de transport en commun.**
- Mettre en œuvre la politique définie, sans oublier de l'accompagner (communication, contrôle, évaluation, validation/corrections).
- Observer, évaluer et éventuellement adapter le dispositif.

La stratégie doit être globale et cohérente entre les communes, déclinée à travers l'ensemble des outils qui la composent, et des usagers du stationnement :

- Outils : les équipements (voiries, parcs relais, parcs stationnement publics et privés, aires de livraison, emplacements logistiques contrôlés, places spécifiques handicapés, autopartage), politique tarifaire et

contrôle, PLU (article 12 avec normes plafond dans les zones à destination), services à l'utilisateur, communication.

- Cibles : résidents, pendulaires, professionnels mobiles, transporteurs marchandises/livreurs, visiteurs.

Les objectifs

Limiter la place et le stationnement de la voiture sur l'espace public (partage des espaces publics).

Inciter à l'usage des modes alternatifs pour les déplacements pendulaires.

Pilotes

Communes et intercommunalités

Partenaires

SMTC, gestionnaires de voiries, pouvoir de police

Coût

A définir.

Calendrier

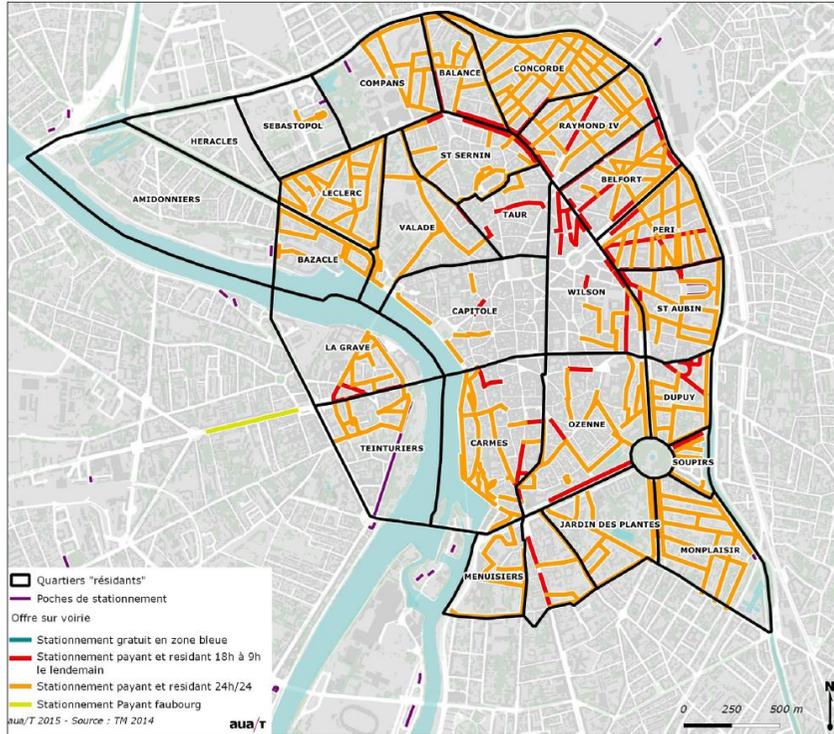
2020 et 2025 en accompagnement du développement du réseau structurant

Indicateurs de suivi

En phase étude : état d'avancement des études et des PLU (normes).

En phase mise en œuvre : nombre de places réglementées et usage, taux d'occupation, zones payantes et tarification.

Localisation des emplacements payants sur voirie en 2014



Exemple d'un plan local de stationnement / Ville de Toulouse
Source : Observatoire des déplacements 2014



Les points essentiels

- Définir la politique de stationnement en prenant en compte le développement des transports en commun.
- Tenir compte des différents catégories d'usagers et motifs de déplacement : résident, intermodalité, emploi, clientèle.
- Favoriser le report modal vers les modes alternatifs.
- Définir des normes plafond dans les PLU, notamment pour le stationnement à destination vers les zones d'emploi dès lors qu'elles sont desservies efficacement par le réseau structurant de transport en commun.

Les axes innovants accompagnant le projet

Mise en place des nouvelles modalités d'organisation apportées par la réforme de décentralisation du stationnement payant sur voirie à compter du 1^{er} janvier 2018

Applications mobilité (information stationnement disponible...)

Action 34 : ACCENTUER le report modal en amont des zones de congestion.

Le projet

Afin de contribuer à l'objectif de report modal en amont des zones congestionnées, il est nécessaire d'améliorer le fonctionnement et la capacité d'accueil des parcs de stationnement associés aux réseaux de transports en commun. Le SMTC porte deux actions :

A. Améliorer la gestion des parcs-relais

Il s'agit de redonner la priorité aux usagers des transports en commun dans l'accès aux P+R. Les contrôles d'accès seront remis en fonctionnement 24h/24 afin d'optimiser l'occupation et la rotation des places de stationnement. 1 000 places de stationnement pourront être reconquises. Il sera étudié en parallèle des pistes de mutualisation afin de diversifier les usages notamment la nuit.

B. Renforcer la capacité

A l'horizon 2020, il s'agit **d'étendre l'offre existante** des P+R situés en tête du réseau métro (Borderouge, Basso-Cambo et Ramonville) afin de proposer près de 1000 places supplémentaires et **de développer l'offre** en lien avec le réseau structurant à venir : 500 places en P+R en lien avec le Téléphérique Urbain Sud, 500 places en poches de stationnement relais en lien avec le réseau Linéo. A l'horizon 2025, il s'agira d'accompagner le développement du réseau structurant (TAE, extension Linéo) par la création ou l'agrandissement de P+R.

L'objectif d'inciter les automobilistes à se reporter au plus tôt sur les réseaux de transports en commun concerne également les pôles d'échanges associés au réseau ferroviaire.

Les objectifs

Favoriser le report modal vers les transports en commun.

Organiser le rabattement vers les gares et les stations de transport en commun.

Pilote

SMTC

Partenaires

Région, Intercommunalités, communes

Coût

20 millions d'euros à préciser pour 2020 (source : Schéma Directeur Parc Relais)

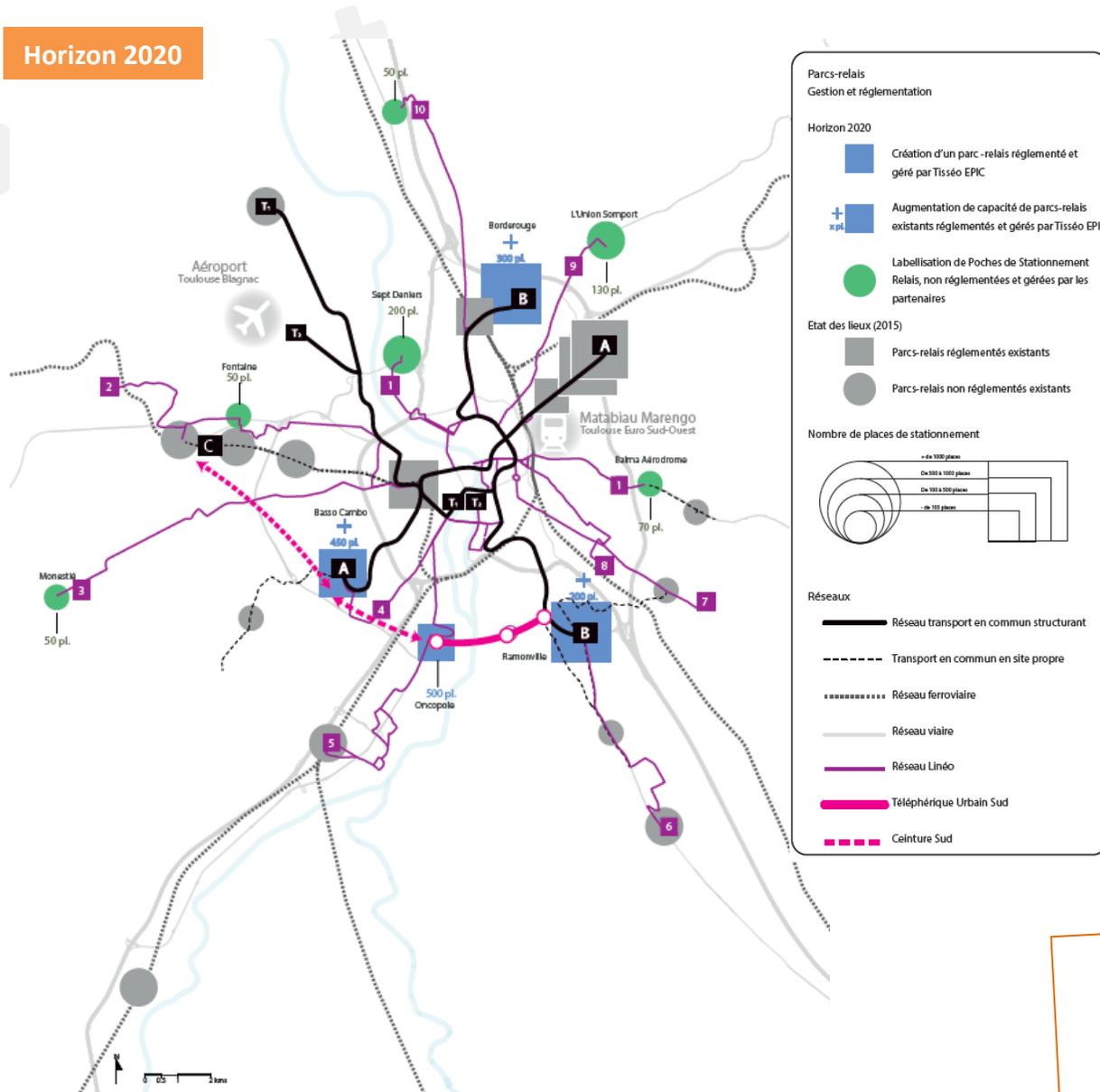
Calendrier

Mise en œuvre progressive, en lien avec les projets structurants (Linéo, TUS, TAE)

Indicateurs de suivi

En phase mise en œuvre : satisfaction clientèle, nombre de places de stationnement créées ou libérées, disponibilité en heure de pointe du matin.

Horizon 2020



Les points essentiels

- **Redonner la priorité aux usagers des transports en commun** : optimiser l'occupation et la rotation des places de stationnement.
- **Agrandir des parcs existants et/ou créer de nouveaux parcs-relais** (gérés par Tisséo), en lien avec le développement des réseaux structurants.
- **Aménager des poches de stationnement relais**, en accès libre et gérées par les territoires, en lien avec le réseau Linéo.

Les axes innovants accompagnant le projet

Applications mobiles multimodales (Information de l'offre en stationnement)

Stationnement intelligent et intégré (mixité logement/emploi...)

Action 35 : REDUIRE les nuisances sonores et atmosphériques générées par les infrastructures de transports routiers.

Le projet

Il est proposé de mettre en place un plan de modération des vitesses de circulation sur l'ensemble du réseau de voiries rapides urbaines et primaires sur le périmètre de la grande agglomération toulousaine.

Déjà prévu au PDU 2012, ce dispositif s'inscrit dans les orientations du Plan de Protection de l'Atmosphère et s'applique aux axes suivants :

- Réseau autoroutier concédé : axes A 61, 64, 62, 68.
- Réseau national : RN 124.
- Réseau départemental : rocade Arc en Ciel, RD 120 Sud, RD 817.

Pour le réseau autoroutier concédé, la vitesse serait progressivement réduite à 110 km/h, voir 90 km/h à l'approche du périphérique.

Pour les autres tronçons, la vitesse maximum autorisée serait identique à celle du périphérique, soit 90 km/heure pour les véhicules particuliers et 80 km/heure pour les PL.

Certains tronçons pourraient être réglementés à 70 km/heure en fonction de contraintes géométriques particulières.

En cas de pics de pollution, la vitesse pourrait être adaptée pour réduire les émissions de polluants (70 km/heure, à définir).

Une communication préalable sera menée, afin d'informer les automobilistes de cette mesure de réduction : presse locale, panneaux à messages variables sur le réseau routier.

Les objectifs

Réduire la pollution de l'air sur la zone du plan de protection de l'atmosphère.

Participer à la réduction du bruit (PEBB des collectivités) et des accidents.

Pilote

Gestionnaires de voirie

Partenaires

Oramip pour mesures de qualité de l'air

Coût

2 100 euros/km (base travaux A 621 et 624 : 33 000 euros pour 16 km – 2 sens)

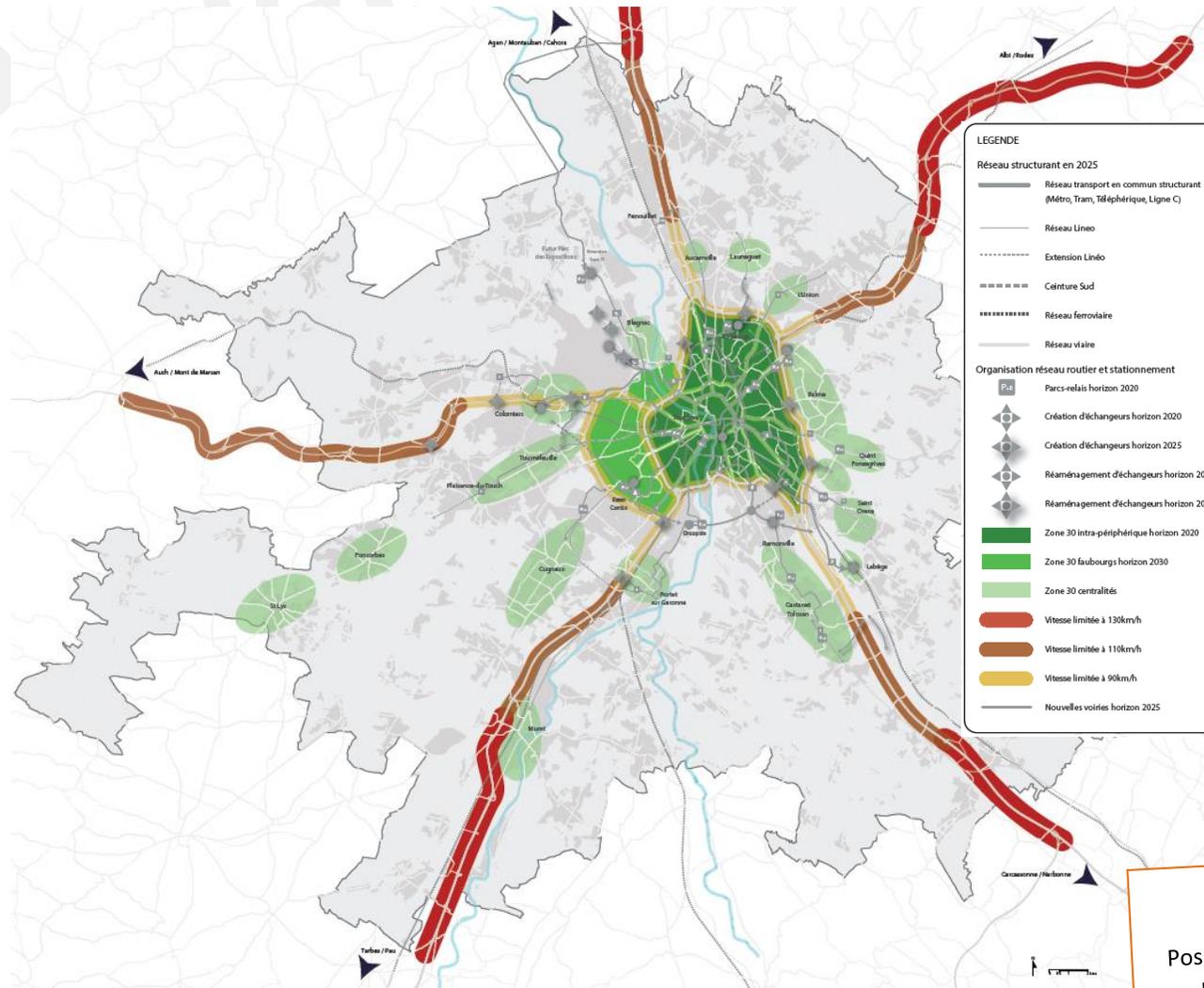
Calendrier

Etude en 2017/2018 pour une mise en œuvre 2019/2020

Indicateurs de suivi

En phase étude : Etat d'avancement des études.

En phase mise en œuvre : qualité de l'air, niveau sonore, accidentologie.



Les points essentiels

- Dispositif de réduction des vitesses sur le réseau de voiries rapides urbaines pour réduire les émissions de polluants.
- Concerne tous les territoires de la grande agglomération toulousaine et une grande partie de la Ville Intense.
- S'inscrit dans une politique de santé publique visant à réduire le nombre de zones urbaines soumis aux pollutions de fond (urbanisation linéaire le long des axes routiers et autoroutiers).

Les axes innovants accompagnant le projet

Possibilité d'utiliser les panneaux à messages variables et les applications mobiles pour informer des gains générés (qualité de l'air et meilleur environnement sonore)

Action 36 : DIMINUER les accidents de la route.

Le projet

Dans le cadre de la gestion des trafics routiers, un des objectifs du Projet Mobilités porte sur la réduction des accidents de la route.

Afin d'identifier les zones d'insécurité routière et d'apporter des solutions d'aménagement, un plan d'actions reposant sur l'observation et l'évaluation des accidents est nécessaire :

- Connaître l'accidentologie sur le territoire (créer un observatoire commun entre gestionnaires de réseaux), établir des diagnostics de sécurité et déterminer les principaux enjeux.
- Etablir un plan d'actions et réaliser des actions de prévention et de sensibilisation, mettre en place des actions de contrôle et de répression.
- Mettre en place un protocole d'évaluation de l'influence des aménagements sur la sécurité routière, évaluer l'efficacité des aménagements, et corriger si nécessaire.

Dans ce cadre, les observatoires des accidents et du PDU intégreront le suivi de l'accidentologie des transports en commun.

Par ailleurs, le programme national de traitements des passages à niveau préoccupants doit être poursuivi, avec notamment les actions de suppression des PN 67 et 68 (chemins de Gabardie et de Nicol), PN 189 (Montaudran – chemin Carosse), PN 2, 3 et 11 sur la ligne Matabiau – Empalot – Colomiers, PN 1 et 19 (Portet sur Garonne – Route d'Espagne et Muret – avenue Saint-Germier) sur l'axe ferroviaire du Sud-Ouest Toulouse / Bousens, PN 201 (RD16 à Montgiscard) et 196 (RD79 à Escalquens) sur celui du Sud-Est Toulouse / Castelnaudary.

Les objectifs

Réduire le nombre de tués et de blessés sur les routes.

Sécuriser le réseau routier et les franchissements du réseau ferroviaire.

Pilote

Gestionnaires de voiries et SNCF pour le réseau ferroviaire

Partenaires

SMTC, Police Nationale, Gendarmerie, Région, Département, DDT31.

Coût

Pour les aménagements routiers : coût des travaux à inscrire aux budgets voiries des différents gestionnaires.

Pour le traitement des passages à niveau : de 5 à 10 millions d'euros en fonction de l'importance et de la nature des traitements ou amélioration à apporter.

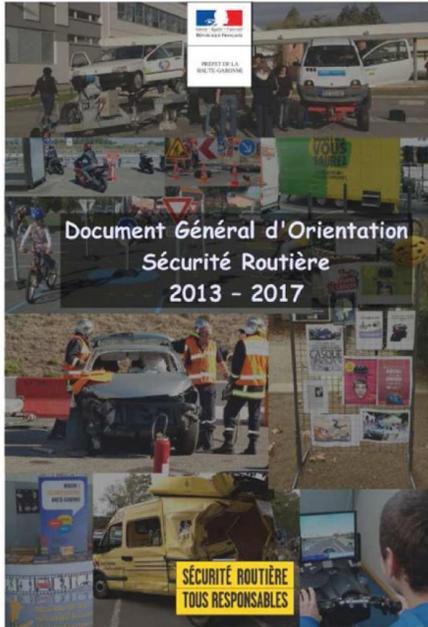
Calendrier

Mise en œuvre en continu

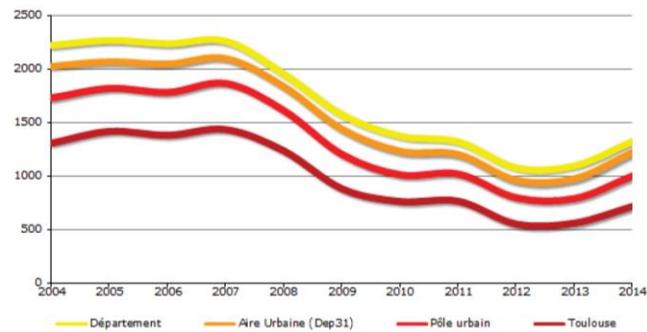
Indicateurs de suivi

En phase mise en œuvre : réalisation de l'observatoire commun et liste des actions de sécurité routière réalisées.

En phase suivi : nombre d'accidents sur le périmètre du Projet Mobilités, nombre d'accidents par mode impliqué, nombre de tués et blessés graves ou légers.



Evolution du nombre de victimes par périmètres INSEE -
Observatoire SGGD / DDT31, 2014



Les points essentiels

- Créer un observatoire commun des accidents.
- Etablir des diagnostics de sécurité, déterminer les principaux enjeux et proposer un plan d'actions pour résorber les zones d'insécurité routière.
- Evaluer l'influence et l'efficacité des aménagements et corriger si nécessaire.

Action 37 : STRUCTURER les réseaux dédiés au transport de marchandises.

Le projet

Les flux de déplacements liés aux transports et livraison de marchandises sont à considérer dans les politiques de gestion de la circulation. Le Projet mobilités propose deux actions :

A. Concevoir des itinéraires routiers dédiés permettant d'organiser et gérer les flux de transport de marchandises

Il s'agit d'élaborer un plan d'itinéraires spécifiques permettant d'organiser et de gérer les flux de transports de marchandises, notamment ceux destinés au marché local. Cette action doit chercher à concilier la mobilité des marchandises en ville inhérente au dynamisme économique et la réduction des nuisances de certains trafics. Ainsi, il convient de prendre en compte :

- L'accessibilité des poids-lourds transportant des marchandises en ville.
- L'identification des itinéraires pour les marchandises spécifiques, notamment les matières dangereuses.
- La pérennisation des itinéraires de convois exceptionnels à l'industrie locale.

Au regard de la localisation des sites logistiques de la grande agglomération, il convient de conforter les axes routiers structurants permettant l'acheminement des marchandises en ville.

Les contraintes d'urbanisation, de gabarits des ouvrages d'art, la qualité des chaussées, les possibilités de stationnement, la sécurité routière et les nuisances sonores doivent être identifiés pour garantir l'accessibilité de la ville aux véhicules de marchandises dans les meilleures conditions. Ce schéma des

itinéraires routiers se conforme à la hiérarchisation des voies et s'adapte aux requalifications urbaines.

Ces itinéraires doivent permettre de concilier les besoins importants de la ville en matière de consommation de biens et la gestion raisonnée du trafic routier.

B. Elaborer un schéma de circulation marchandises « route et fer »

Pour un certain nombre de filières, et notamment les matières dangereuses et les marchandises pondéreuses dans un premier temps (matériaux de construction notamment), il est nécessaire d'articuler les opportunités offertes par le réseau ferroviaire situé dans la grande agglomération avec les itinéraires routiers stratégiques identifiés précédemment.

Cette action permettra d'identifier les sites de transbordement opportuns afin de favoriser le report modal de la route vers le fer, de tels sites nécessitant des conditions d'accessibilité optimales et d'intégration urbaine exemplaire.

C. Vérifier par des études techniques de faisabilité l'opportunité d'un fret fluvial

Le Canal du Midi constitue un élément patrimonial exceptionnel, au patrimoine mondial de l'UNESCO, dont la vocation économique est aujourd'hui essentiellement touristique. Le Canal, ainsi que les autres voies d'eau de la grande agglomération restent néanmoins opérationnels pour un usage de transport, si celui-ci est bien adapté aux conditions économiques et aux contraintes de la batellerie fluviale.

Il s'agira d'étudier l'hypothèse de desserte des déchetteries/recycleries par voie fluviale. Le club économique « Toulouse au fil de l'eau » a en effet constaté la

Horizon 2020

présence de deux pôles au Nord et Sud-Est de l'agglomération situés à proximité d'une voie d'eau.

Ces déchetteries-recycleries traitent notamment le recyclage obligatoire des produits manufacturés domestiques, type appareils ménagers. Elles sont alimentées par des camions qui opèrent la collecte.

Or, ces déchets pourraient être transportés via des barges circulant sur les voies d'eau, d'autant que le facteur temps ne constitue pas un impératif absolu de la collecte, les déchetteries disposant de capacités de stockage suffisantes.

Le fret fluvial ainsi envisagé aurait un impact fort en matière de développement durable en participant d'un report modal qui réduirait notablement l'empreinte carbone de la gestion du recyclage de tels déchets.

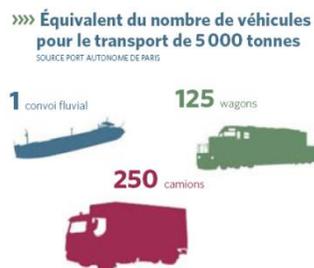
Les objectifs

Mieux gérer les circulations liées au transport de marchandises et les arrêts pour acte de chargement/déchargement.

Intégrer les contraintes d'accessibilité des véhicules dédiés au fret.

Favoriser le report modal sur des transports moins polluants et adaptés aux volumes considérés.

Construire un « Plan de Déplacements Marchandises » à l'échelle de la grande agglomération.



Pilote

Gestionnaires des réseaux routiers, ferroviaires et des voies navigables

Partenaires

SMTC, syndicats professionnels de logistique urbaine

Coût

A déterminer dans les études de faisabilité

Calendrier

Réalisation des études sur la période 2017/2018

Indicateurs de suivi

En phase étude : suivi des études.

En phase mise en œuvre : Respect des itinéraires.

Les points essentiels

- **Organiser et gérer les flux de transport de marchandises pour apaiser les circulations en ville, zones d'habitat dense et zones commerciales.**
- **Transférer le transport notamment de matières dangereuses vers le fer.**
- **Etudier la possibilité de développer le fret fluvial.**

Action 38 : ANTICIPER l'instauration de mesures complémentaires permettant de réduire les émissions liées au trafic routier.

Le projet

Dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère arrêté par l'Etat le 24 mars 2016 et de son action B8 « Mettre en œuvre des mesures supplémentaires permettant de réduire les émissions liées au trafic routier sur l'agglomération toulousaine », le Projet Mobilités propose de mener une étude de préfiguration d'un dispositif de gestion de la circulation automobile en cas de pics de pollution. Une telle étude est envisagée dans le cadre de l'appel à projet national « Ville respirable », où Toulouse Métropole a la possibilité d'étudier la mise en œuvre éventuelle d'une Zone de Circulation Restreinte.

Ces ZCR peuvent concerner tout ou partie du territoire de la commune ou de l'intercommunalité. L'arrêté de délimitation de ces ZCR fixe également les mesures de restriction de circulation applicables et détermine les catégories de véhicules concernés.

Cette politique restrictive doit être accompagnée de mesures incitatives à l'usage des transports en commun : mise en place de la gratuité de l'usage des transports en commun, information préalable des pics de pollution sur les dispositifs et autres applications mobiles afin d'avertir les usagers du changement de leur pratique de déplacement.

Cette action ne nécessitera pas une mise en œuvre opérationnelle si le plan d'actions du projet Mobilités est décliné dans sa globalité, contribuant ainsi à endiguer le trafic automobile et à réduire les émissions de pollutions.

Les objectifs

Réduire les émissions de polluants dans les territoires exposés.

Pilote

Toulouse Métropole

Partenaires

Etat, Oramip, SMTC, intercommunalités et communes

Coût

Coût d'étude à programmer

Calendrier

Etude à mener pour 2017/2018

Indicateurs de suivi

En phase étude : Etat d'avancement de l'étude.

En phase mise en œuvre : indice de qualité de l'air et niveaux de pollution atmosphérique.

LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE par le CROISSANCE VERTE

Les différentes catégories du certificat sur la qualité de l'air

Date de 1^{ère} immatriculation du véhicule - voiture particulière

Essence et autres Diesel

Toutes les voitures particulières 100% électriques	
1 Euro 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	
2 Euro 4 Entre le 1 ^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus	Euro 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011
3 Euro 2 et 3 Entre le 1 ^{er} janvier 1997 et le 31 décembre 2005 inclus	Euro 4 Entre le 1 ^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus
4	Euro 3 Entre le 1 ^{er} janvier 2001 et le 31 décembre 2005 inclus
5	Euro 2 Entre le 1 ^{er} janvier 1997 et le 31 décembre 2000 inclus
6 Euro 1 Jusqu'au 31 décembre 1996 inclus	Euro 1 Jusqu'au 31 décembre 1996 inclus

@ecologieenergie #loiRoyal

Les points essentiels

- Une étude à enclencher permettant de déterminer les actions à mettre en œuvre, sur un territoire donné, pour améliorer la qualité de l'air en agissant à la source.
- Une contribution à l'atteinte des objectifs du Plan de protection de l'Atmosphère.
- Dispositif prévu par la loi de transition énergétique valant pour la croissance verte.
- Une mise en service volontaire de la part des communes.
- Une mise en œuvre progressive amorcée à Paris.

Les axes innovants accompagnant le projet

- Information de la qualité de l'air sur les applications mobiles et les panneaux à messages variables
- Information sur les économies en CO2 en fonction du mode de transport choisi

Action 39 : PREPARER l'avenir en favorisant l'innovation pour dynamiser l'accessibilité.

Le projet

Il s'agira d'étudier les pistes d'innovation possibles qui permettront de favoriser l'optimisation des réseaux routiers et du stationnement, notamment à travers :

- **Intégration/gestion des données routières** : Intégrer les informations sur le trafic routier et le stationnement à l'application mobile Tisséo (congestion, disponibilité des P+R Tisséo et autres parkings alentours...) ou encourager le report vers d'autres applications locales plus compétentes dans ces domaines particuliers.
- **Stationnement** : Créer des parcs-relais mixtes et modulaires (stationnement tous modes, logements, bureaux), déployer une gestion intelligente des parkings tant au sein des parcs-relais que sur l'espace public à proximité immédiate des pôles d'échanges (5 minutes à pied).
- **Réseau routier** : Développer les modes de gestion dynamiques des voies structurantes toulousaines (partage des voies de circulation, gestion évolutive des vitesses selon les périodes de la journée...).

La recherche de partenariats avec des acteurs publics et privés doit être développée afin de profiter pleinement de « l'écosystème toulousain » (conventions, appels à projet, sites d'expérimentation sur le territoire).

Les interfaces avec les démarches développées par les intercommunalités membres (SmartCity de Toulouse Métropole, Territoires d'expérimentation du Sicoval...) seront favorisées.

Les objectifs

Faciliter les déplacements des usagers : plus rapides, plus fluides, plus confortables.

Répondre à des enjeux d'amélioration de la qualité de l'air en réduisant les émissions de polluants.

Favoriser des aires de stationnement plus mixtes et intégrées.

Pilote

SMTC

Partenaires

Intercommunalités, communes, Département, Etat, partenaires publics et privés concernés (développeurs d'applications mobiles Transport, ...)

Calendrier

Dès 2016, en continu du Projet Mobilités

Horizon 2030

Projet



Les points essentiels

- Intégrer les informations sur le trafic routier et le stationnement à l'application mobile Tisséo.
- Favoriser la mixité et la modularité dans la création des parcs-relais et la gestion intelligente des parkings (au sein et à proximité des pôles d'échanges).
- Développer les modes de gestion dynamiques des voies structurantes toulousaines.
- Moderniser les outils de gestion du stationnement.
- Mettre en place des nouveaux services aux usagers.

Les points essentiels à retenir

39 ACTIONS

POUR METTRE EN OEUVRE LA STRATEGIE MOBILITE

1/ Report modal

TC et intermodalité : 13 actions.

- FAIRE la 3^{ème} ligne de métro Toulouse Aerospace Express.
- DOUBLER la capacité de la ligne A du métro.
- INTERCONNECTER la ligne B à TAE.
- DEVELOPPER le réseau tramway.
- FAIRE la ceinture Sud dont le premier tronçon en téléphérique urbainljh.
- ORGANISER l'intermodalité.
- DEVELOPPER le réseau LINEO.
- HIERARCHISER le réseau bus.
- ADAPTER le réseau bus aux territoires.
- RENFORCER l'accessibilité entre les territoires Nord-Ouest et Nord-Est.
- METTRE en place une tarification adaptée aux usages.
- RENFORCER les services à l'usager.
- PREPARER l'avenir dans l'organisation de la chaîne de mobilités.

Modes actifs et partage de l'espace public : 7 actions

- METTRE EN ŒUVRE un schéma directeur cyclable d'agglomération.
- METTRE EN ŒUVRE un schéma directeur piétons d'agglomération.
- ELARGIR le centre-ville de Toulouse.
- APAISER les circulations dans les faubourgs toulousains et communes de périphérie.
- AMELIORER la multimodalité dans les pôles d'échanges.

- DYNAMISER le développement et renforcer l'efficacité des plans de mobilités.
- PREPARER l'avenir en favorisant l'innovation en faveur des modes actifs.

2/ Cohérence urbanisme - mobilités : 8 actions

- S'ENGAGER sur la cohérence urbanisme / mobilités.
- METTRE EN ŒUVRE des pactes urbains sur les territoires déjà desservis ou pour lesquels des projets de desserte en TC sont programmés.
- TRADUIRE les pactes urbains dans les documents d'urbanisme.
- AMELIORER l'accessibilité et la desserte des zones économiques.
- DESSERVIR les quartiers prioritaires de Toulouse, Colomiers, Blagnac, Cugnaux, Muret.
- METTRE EN ŒUVRE une charte livraisons sur l'agglomération.
- DEFINIR un schéma de localisation des espaces logistiques urbains.
- PREPARER l'avenir en innovant entre habitat, logement et mobilités.

3/ Organisation des réseaux routiers et des stationnements : 11 actions

- DYNAMISER l'usage de la voiture partagée.
- ACCOMPAGNER et FAVORISER l'essor de l'électromobilité.
- METTRE EN ŒUVRE un schéma directeur des voiries.
- AMELIORER les liaisons routières transversales.
- DEVELOPPER une stratégie globale de stationnement.
- ACCENTUER le report modal en amont des zones de congestion.
- REDUIRE les nuisances sonores et atmosphériques générées par les infrastructures de transport routier.
- DIMINUER les accidents de la route.
- STRUCTURER les réseaux dédiés aux transports de marchandises.
- ANTICIPER l'instauration de mesures complémentaires permettant de réduire les émissions liées au trafic routier.
- PREPARER l'avenir en innovant pour dynamiser l'accessibilité.

Projet

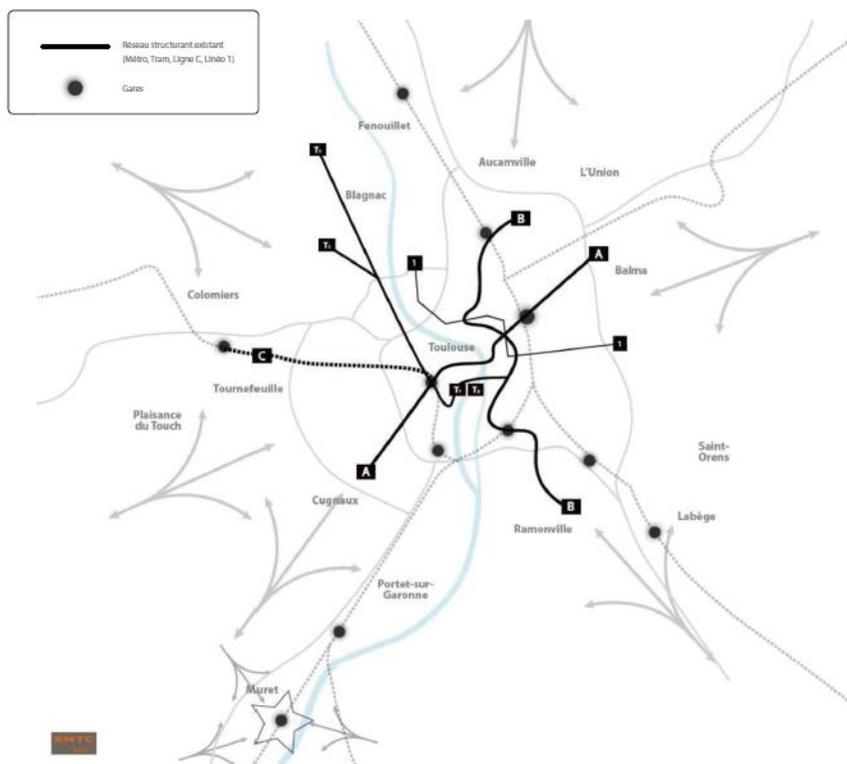
5

LES APPORTS DU PROJET MOBILITES

Projet

5.1/ Les apports du Projet Mobilités sur le développement du réseau structurant.

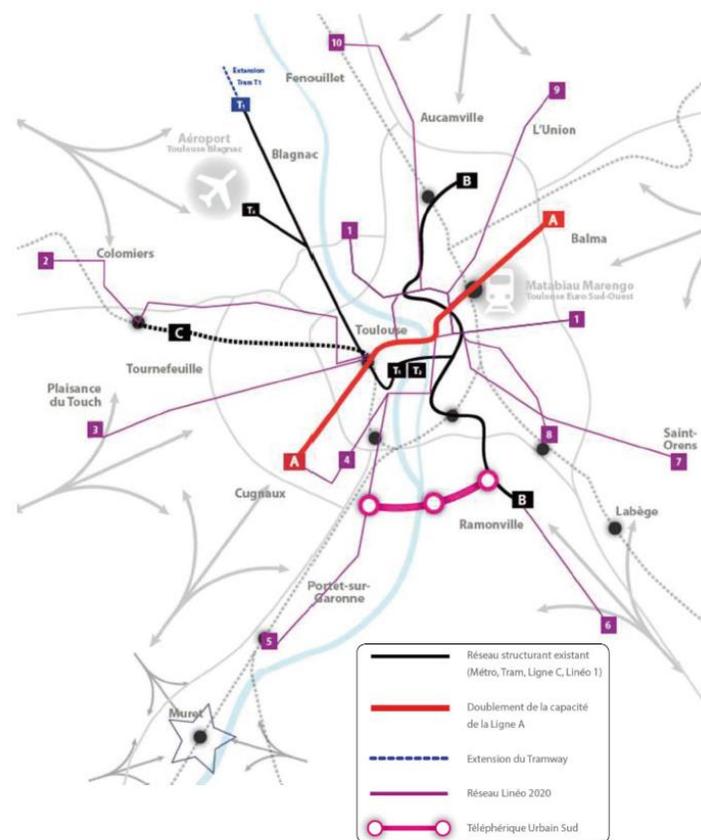
En 2016, le réseau structurant se compose des deux lignes de métro A et B, du réseau tramway T1 et T2, du tronçon Arènes / Colomiers dénommé « ligne C » de la ligne TER Toulouse / Auch et de la ligne de bus L16 préfigurant le futur réseau Linéo.



Le réseau structurant de la grande agglomération toulousaine en 2016

A l'horizon 2020, une première phase de réalisation est programmée :

- Le doublement de la capacité de la ligne de métro A.
- L'extension du tramway T1 vers le futur parc des expositions.
- La mise en place du Téléphérique Urbain Sud.
- Le déploiement de dix lignes Linéo structurantes sur la proche périphérie (qui enregistrait en 2013 plus de 70% d'utilisation de voiture individuelle).



Le réseau structurant de la grande agglomération toulousaine à l'horizon 2020

A l'horizon 2025 :

- Une nouvelle ligne structurante est proposée, Toulouse Aerospace Express, intégrant des connexions avec les lignes A et B, en complément, la réalisation de la ceinture Sud en continuité du téléphérique Sud permettant de desservir le secteur de Basso-Cambo et de connecter la 3^{ème} ligne à Colomiers et à Montaudran.
- L'extension du réseau Linéo.
- La mise en place de nouveaux axes de transport en commun structurants (ex : Boulevard Urbain Nord, Ramassiers) permettant de compléter l'offre globale de transports.
- La liaison entre la ligne B (terminus Ramonville) et TAE via le Parc Technologique du Canal.

Cette offre globale est à la fois « convergente » vers le coeur de la grande agglomération toulousaine et « transversale » entre les quartiers, les communes de proche périphérie.

A noter : ce réseau structurant est complété par un « maillage bus » du territoire pour lequel une réflexion est actuellement menée par le SMTC-Tisséo (réseau bus 2020-2025).

Toulouse Aerospace Express au coeur du Projet Mobilités

La future ligne de métro est un élément déterminant du Projet Mobilités. Elle répond à trois de ses objectifs fondamentaux tout en participant à la préservation de l'environnement et à la réduction de la pollution urbaine :

- Desservir et relier les équipements et les pôles économiques majeurs de l'agglomération toulousaine.
- Répondre de manière efficace et capacitaire aux nouveaux besoins de déplacements.
- Mailler le réseau de transports en commun : connexion avec le réseau ferroviaire, articulation avec le réseau interurbain, nouvelles correspondances et nouveaux pôles d'échanges.



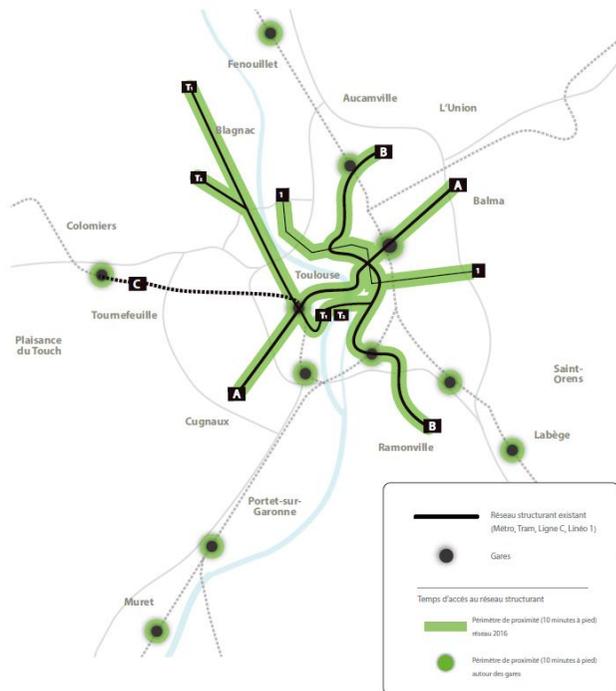
Le réseau structurant de la grande agglomération toulousaine à l'horizon 2025

5.2/ Les apports du Projet Mobilités pour la desserte au plus près des usagers

Un réseau structurant au plus près des usagers

Au-delà d'un accès plus facile à l'emploi, aux secteurs résidentiels et aux différents équipements collectifs, le projet permettrait d'assurer une offre de proximité à de plus en plus d'usagers.

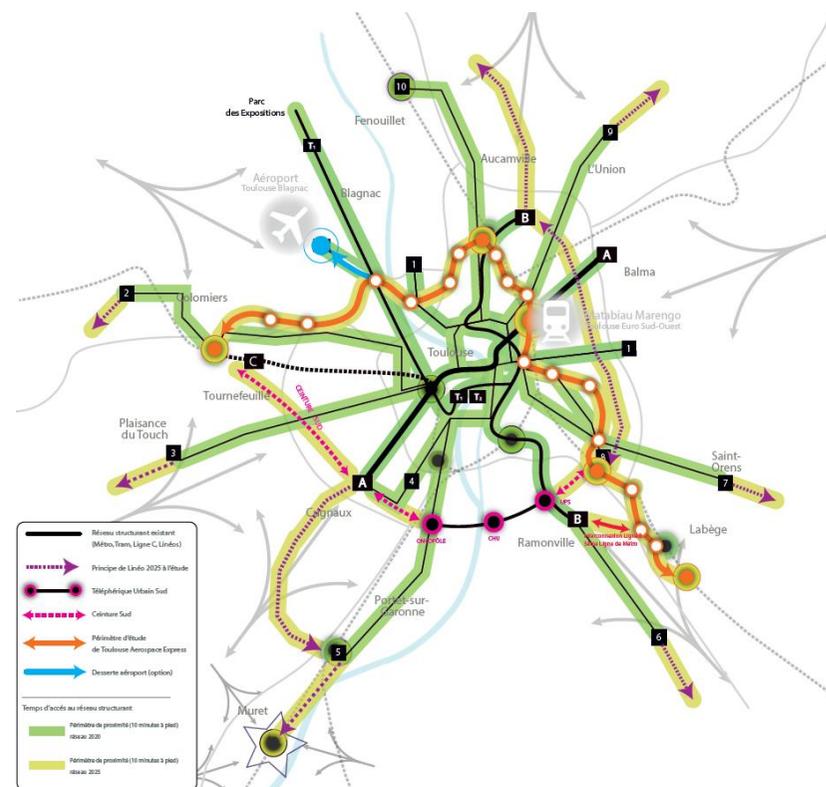
En 2016, le réseau structurant de transport en commun de la grande agglomération toulousaine, composé des deux lignes de métro (Ligne A et B), des deux lignes de Tram (T1 et T2) et de la Linéo 1 dessert (à moins de 10 mn des stations et des arrêts) environ 300 000 habitants, soit 31% de la grande agglomération toulousaine.



Pour 2025, le réseau structurant de transport en commun déployé (dont la 3^{ème} ligne de métro) permettrait de desservir directement 507 000 habitants, soit plus de la moitié des habitants de la grande agglomération toulousaine (52%) situé à moins de 10 minutes des stations et des arrêts.

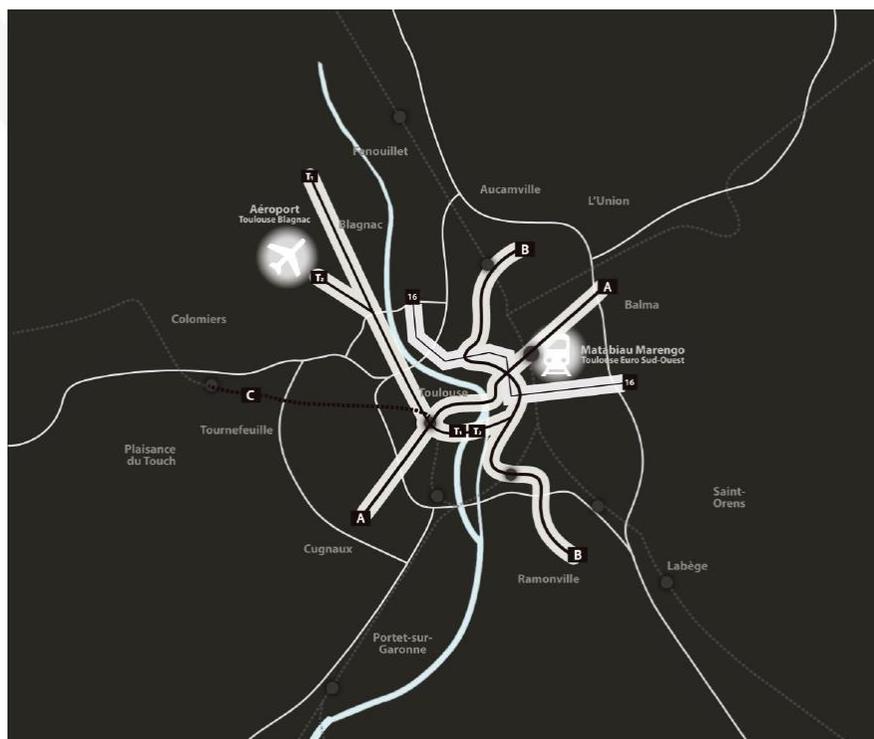
A l'horizon 2030, en intégrant les perspectives de développement du réseau structurant planifié au SCoT de la grande agglomération toulousaine, plus de 560 000 habitants seraient desservis, soit près de 60 % des habitants.

NB : Cette analyse a été réalisée sur la base des habitants 2013. En intégrant les projections démographiques à l'horizon 2030, plus de 690 000 habitants seraient desservis par le réseau structurant.



De plus, cette offre de service de transport en commun serait proposée très tôt le matin (5h-5h30) et très tard le soir (jusqu'à minuit et au-delà), avec des fréquences très importantes, permettant ainsi aux usagers de disposer d'une réponse efficace et fiable tout au long de la journée.

Le réseau structurant proposé très tôt le matin (5 heures / 5 heures 30) et très tard le soir (jusqu'à minuit et au-delà) en 2016



Le réseau structurant proposé très tôt le matin (5 heures / 5 heures 30) et très tard le soir (jusqu'à minuit et au-delà) en 2025



5.3/ Les apports du Projet Mobilités sur l'accès à l'emploi.

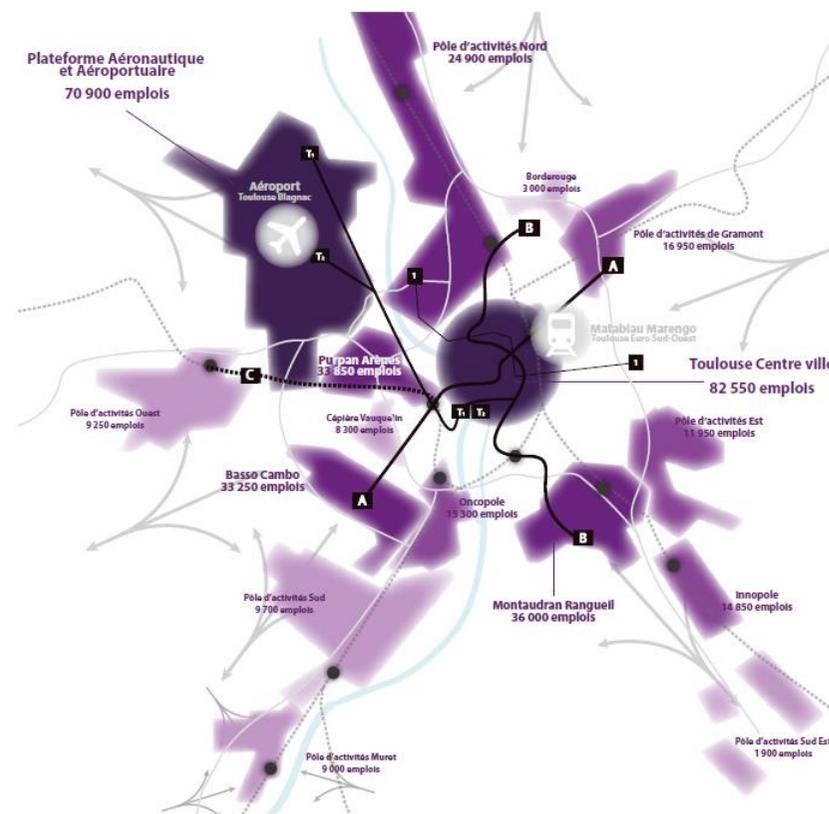
Une meilleure accessibilité des pôles d'emploi.

L'agglomération toulousaine concentre plus de 420 000 emplois salariés privés et plus de 100 000 emplois publics.

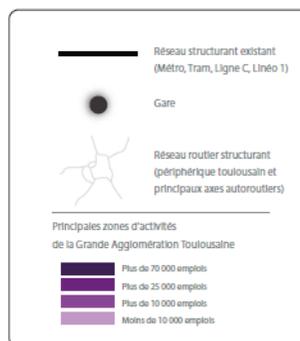
Plusieurs pôles économiques de l'agglomération souffrent aujourd'hui d'un déficit d'accessibilité en raison de la congestion automobile et d'une desserte insuffisante par les transports en commun.

Le développement du réseau structurant a vocation à améliorer l'accès en transports en commun à ces pôles d'emploi.

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



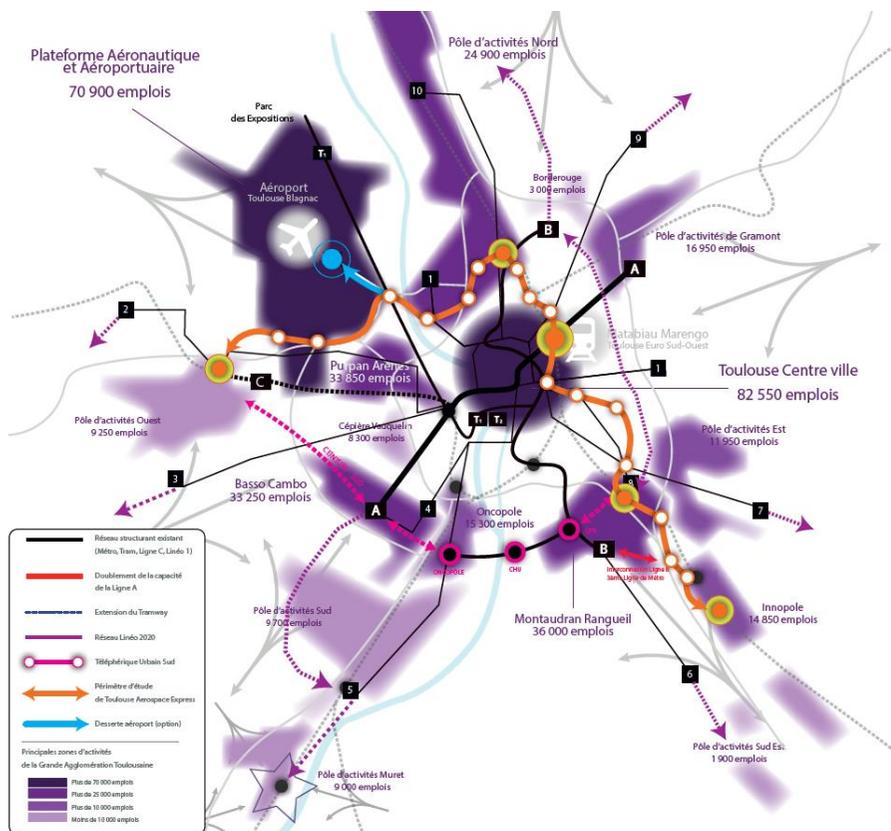
Les zones d'emploi en 2016 (données : Territoire de l'économie - AuaT)



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

A l'horizon 2030, en intégrant les perspectives de développement du réseau structurant planifié au SCoT de la grande agglomération toulousaine, plus de 370 000 emplois seraient desservis, soit 71 % des emplois.

NB : Cette analyse a été réalisée sur la base des emplois 2013. En intégrant les projections de développement économique à l'horizon 2030, plus de 470 000 emplois seraient desservis par le réseau structurant.

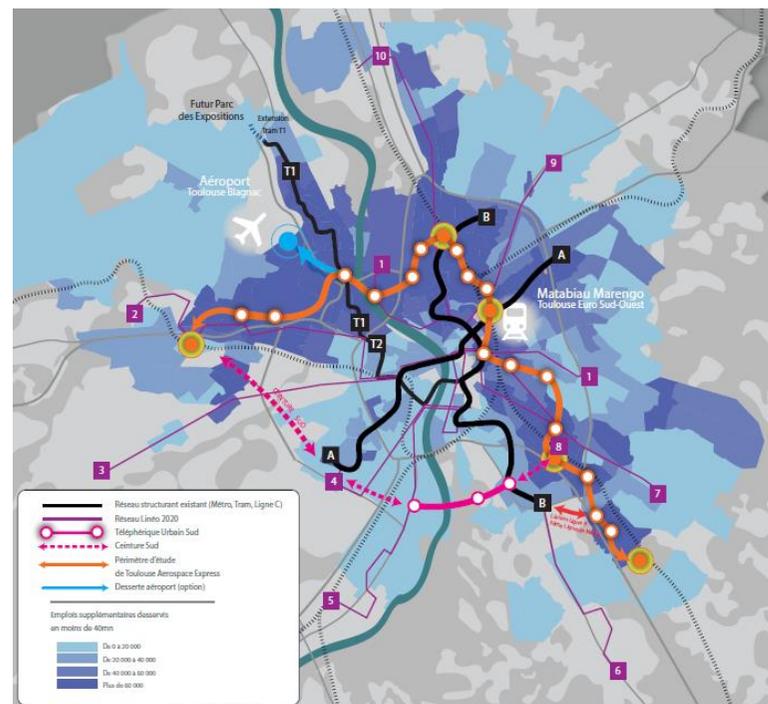


Un accès amélioré avec la 3^{ème} ligne

Les gains d'accessibilité intéressent les salariés qui doivent rejoindre quotidiennement leur lieu de travail, mais aussi les personnes en recherche d'emploi qui sont souvent dépendantes des transports en commun pour se déplacer et pour qui la mobilité est une condition nécessaire d'accès à l'emploi.

Si les gains d'accessibilité les plus importants concernent les territoires directement desservis par la 3^{ème} ligne de métro, les bénéficiaires de l'infrastructure s'étendent bien au-delà de son corridor : ils se propagent le long des lignes en correspondance (métro A et B, tram, Linéo, TER ...).

Ainsi, tous les territoires qui sont connectés à la 3^{ème} ligne de métro via une autre ligne ou un autre mode voient leur accessibilité à l'emploi renforcée.



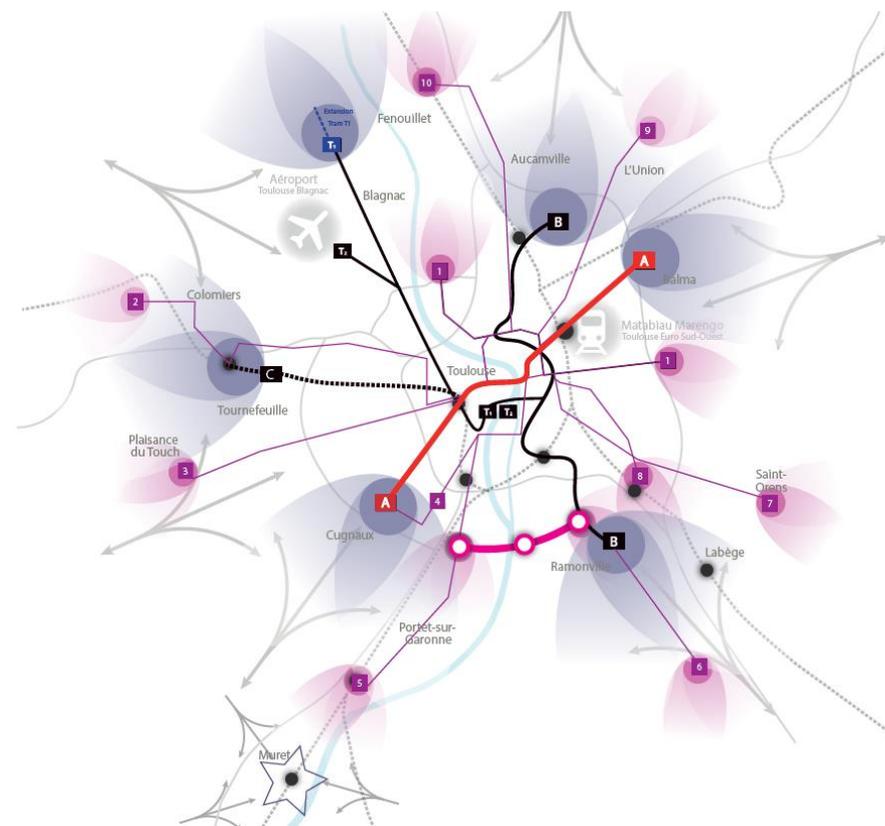
5.4/ Les apports du Projet Mobilités sur la desserte des territoires.

Une accroche des différents territoires, une mise en réseau pour le bien-être des usagers

En 2016, le maillage du réseau structurant est réduit et se concentre sur le centre de l'agglomération. Ce maillage doit permettre de maximiser les possibilités de déplacements dans l'ensemble des territoires les plus urbanisés, notamment entre les faubourgs et les communes de la périphérie.



En 2020, avec le réseau Linéo et le premier maillon en mode aérien de la ceinture Sud, le maillage se poursuivra, de nouvelles possibilités de rabattements étant offertes pour les territoires de la périphérie.



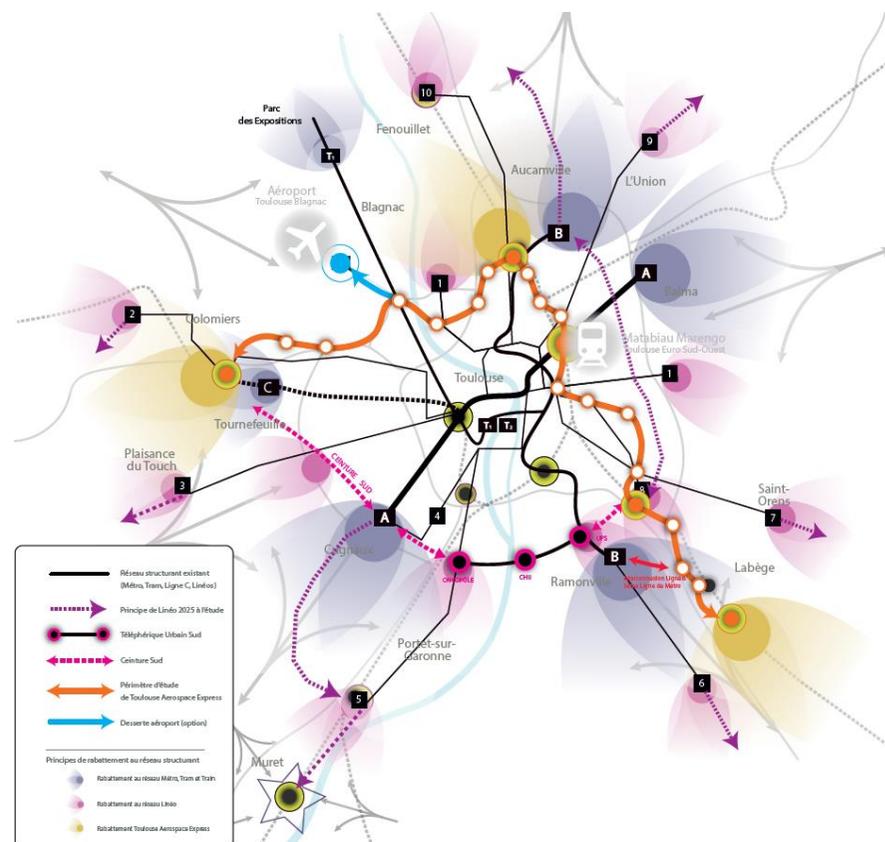
A l'horizon 2025, complété par la 3^{ème} ligne de métro et la ceinture Sud, ce principe de maillage doit permettre d'optimiser le fonctionnement du réseau :

De nouveaux itinéraires seraient ainsi créés pour les usagers, les temps de parcours seraient réduits notamment pour les liaisons qui ne seraient pas assurées de manière performante par le réseau actuel, et les sections centrales du réseau seraient déchargées.

Le réseau de bus urbains serait restructuré afin de proposer une offre de rabattement performante en lien avec le réseau interurbain. A ce titre, le réseau Linéo déployé en 2020 - 2025, participera pleinement à la réponse aux territoires non desservis par Toulouse Aerospace Express.

Des parcs relais implantés aux extrémités de la 3^{ème} ligne de métro, permettraient aux habitants de réaliser des déplacements intermodaux combinant voiture et transports en commun et d'échapper ainsi à la congestion du réseau routier, notamment sur la rocade.

Plusieurs pôles d'échanges multimodaux seraient ainsi créés ou renforcés. Leur configuration serait étudiée afin d'optimiser les conditions de correspondance et de limiter les contraintes associées aux changements de mode de transport. Des aménagements seraient mis en place pour maximiser l'accessibilité à pied et à vélo (cheminements, signalétique, stationnement, etc.). Outre l'intermodalité avec les lignes ferroviaires et interurbaines, ils pourraient intégrer les lignes d'autocars longue distance ainsi que le covoiturage.

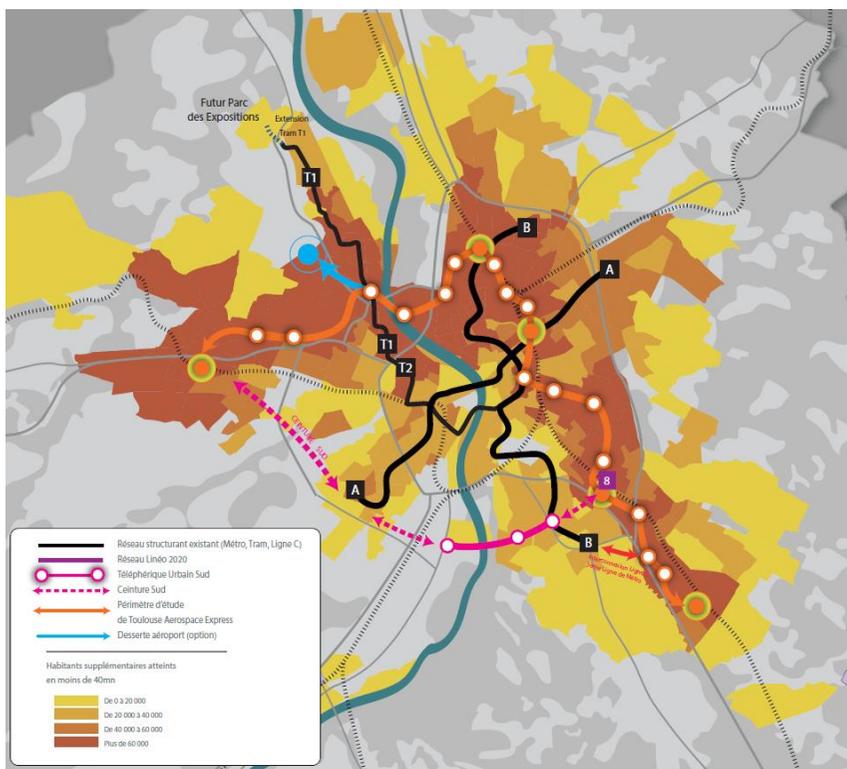


Les possibilités de rabattement depuis et vers le réseau structurant à l'horizon 2025

Des gains de temps pour les territoires avec la 3^{ème} ligne

L'accès aux secteurs résidentiels de la grande agglomération toulousaine serait également fortement amélioré grâce à la 3^{ème} ligne de métro. La carte ci-après illustre le rapprochement entre le domicile des habitants et le reste de l'agglomération : chacune des zones est identifiée en fonction du nombre d'habitants supplémentaires atteignables en moins de 40 minutes avec la 3^{ème} ligne de métro.

Les habitants des territoires directement desservis, tels que Colomiers, Labège ainsi que les faubourgs Nord et Est de Toulouse bénéficieraient d'itinéraires plus rapides au départ de leur domicile. Par le jeu des correspondances, les habitants du reste de l'agglomération seraient également bénéficiaires.



5.5/ Les apports du Projet Mobilités en termes d'intermodalité.

Optimiser les connexions

La connexion avec les grandes infrastructures de transports en commun est un des principes qui a guidé la conception du réseau structurant. Elle permet de faciliter l'intermodalité, c'est à dire l'usage combiné de plusieurs modes de transport pour se déplacer. Les enquêtes auprès des usagers du réseau de transports en commun urbains montrent en effet que plus de 40 % d'entre eux combinent plusieurs lignes ou plusieurs moyens de transport (y compris la voiture) dans leurs déplacements, un chiffre disposant encore d'un potentiel important d'augmentation compte tenu de la périurbanisation dans la métropole toulousaine.

Rayonnement national et international : TGV, avion

L'aéroport Toulouse-Blagnac et la gare Toulouse-Matabiau sont les deux principales portes d'entrée de la grande agglomération toulousaine pour les voyageurs régionaux, nationaux et internationaux. Ils permettent de connecter l'agglomération toulousaine au reste du monde. Ces deux équipements majeurs vont voir leur fréquentation augmenter dans les prochaines années.

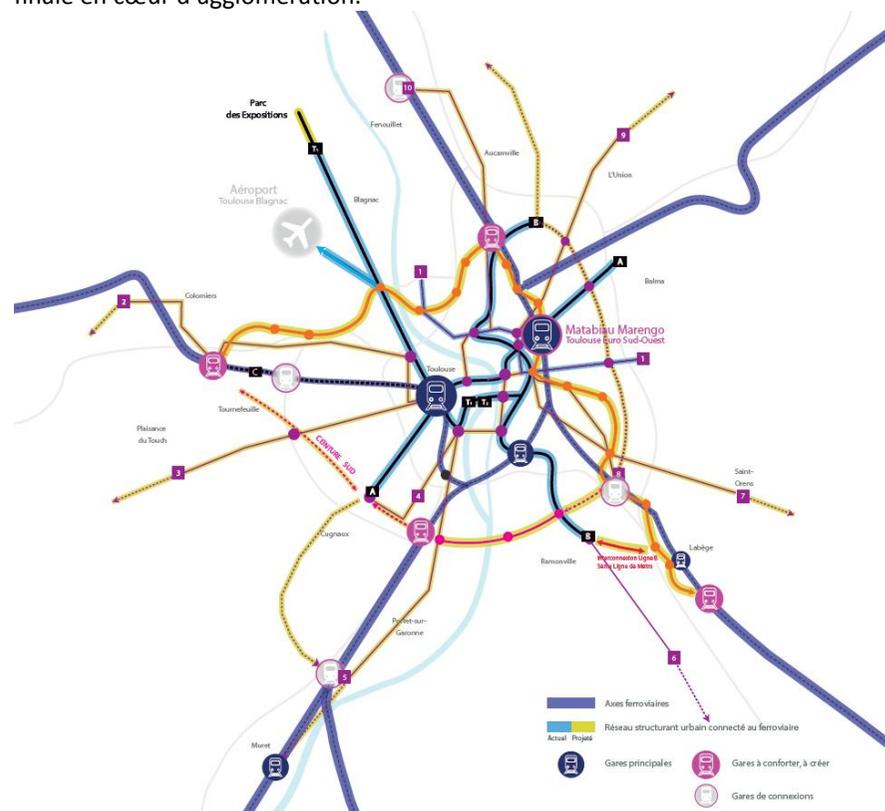
Située à l'intersection de cinq axes ferroviaires, la gare Matabiau a accueilli 9,4 millions de voyageurs TER et Grandes Lignes en 2013. Porté par le développement de l'offre TER, le trafic de la gare a progressé de près de 40% en dix ans.

Par ailleurs, la grande agglomération toulousaine se situe au coeur du Grand Projet ferroviaire Sud-Ouest (GPSO) porté par SNCF Réseau. La nouvelle ligne reliera Toulouse au réseau national à grande vitesse. 3h10 suffiront pour rejoindre Paris (contre 5h30 aujourd'hui). Elle permettra le rapprochement des deux grands pôles économiques du Sud-Ouest que sont Bordeaux et Toulouse (1h05 contre 2h aujourd'hui). Le trafic de la gare Matabiau à l'horizon GPSO est estimé à 18 millions de voyageurs annuels, soit près du double du trafic actuel.

Accessibilité régionale : connexion aux trains

Outre la connexion à la gare Matabiau, les échanges entre la 3^{ème} ligne de métro et les trains express régionaux (TER) seront possibles à la gare de Colomiers (axe

Toulouse – Auch), à la station de La Vache Gare (axe Toulouse – Montauban), dans les secteurs de Montaudran et de Labège (axe Toulouse – Castelnaudary). Les voyageurs qui se déplacent depuis la grande agglomération toulousaine (voire au-delà) vers son centre, auraient donc la possibilité d'accéder au réseau de transport urbain sans forcément aller jusqu'à la gare Matabiau, facilitant ainsi leur déplacement en réduisant leur temps de parcours et en décongestionnant le centre de l'agglomération. La combinaison des réseaux urbain et interurbain permettra aux voyageurs d'optimiser leurs déplacements : ils bénéficieront de la vitesse du train sur une partie plus ou moins importante de leur trajet et de la finesse de desserte du métro, du tram ou du bus pour rejoindre leur destination finale en cœur d'agglomération.



Complémentarité des réseaux de transports en commun, schéma d'intention

5.6/ Les apports du Projet Mobilités sur la qualité de vie et l'environnement.

Les grands objectifs du Projet Mobilités 2020/2025/2030 s'inscrivent dans le droit fil des enjeux portés par les politiques environnementales internationales et nationales pour une réduction de l'impact énergétique et environnemental des déplacements.

Ils répondent ainsi aux dispositions inscrites dans les lois Grenelle (2009, 2010) et de transition énergétique pour la croissance verte (2015) qui visent, notamment dans le domaine des mobilités, une réduction des émissions de CO₂ de 20% d'ici 2020, en se déclinant à travers les **cibles environnementales** suivantes :

- Une diminution des consommations énergétiques liées aux mobilités.
- Une diminution des émissions de polluants et de gaz à effet de serre, en-deçà des seuils limites.
- Une diminution du nombre de personnes régulièrement exposées à des pollutions de fond, eu égard aux impacts sanitaires reconnus de la pollution atmosphérique.
- Une diminution de l'exposition sonore des populations :
 - Par notamment une maîtrise de l'étalement urbain et un choix d'aménagement resserré en cœur d'agglomération, là où la densité et la pertinence de l'offre en transports en commun est la plus forte.
 - Par le choix d'une complémentarité des modes de déplacements.

Ces objectifs majeurs s'inscrivent en synergie avec les plans énergie-climat des intercommunalités de Toulouse Métropole, Muretain Agglomération et Sicoval, du Plan de Protection de l'atmosphère de l'agglomération toulousaine, ainsi que des plans nationaux et régionaux santé environnement.

En ce sens, il s'inscrit dans les périmètres de révision du ScoT de la grande agglomération toulousaine et du Plan de Protection de l'Atmosphère, afin de maintenir la cohérence territoriale des trois outils.

La stratégie de mobilité proposée à l'échelle de la grande agglomération toulousaine démontre sa capacité à satisfaire des besoins de mobilité croissants, liés à l'accroissement de la population et des emplois dans le territoire, et à trouver des leviers efficaces susceptibles de permettre, non seulement aux habitants et aux actifs d'aujourd'hui, mais aussi à ceux qui viendront demain ou après-demain résider ou travailler, de se déplacer le plus aisément possible.

Tout en :

- Accompagnant le développement économique et sociétal de la métropole, en maintenant son attractivité par une meilleure maîtrise de la congestion automobile.
- Assurant l'accessibilité au territoire à tous, notamment les personnes à mobilité réduite.
- Assurant la sécurité des biens et des personnes en mouvement, notamment des plus fragiles.

Le Projet Mobilités 2020-2025-2030 contribuera à :

- L'amélioration du cadre de vie des habitants, par la requalification des espaces publics et la réduction des nuisances sonores et visuelles.
- La santé publique par la dé-sédentarisation des personnes, ce qui passe par le développement des mobilités actives, et par l'amélioration de la qualité de l'air.
- La réduction de la précarité énergétique et du cloisonnement de certaines populations rurales, qui pourraient souffrir à moyen terme de la raréfaction de certaines ressources encore abordables aujourd'hui.

Vers une répartition plus équilibrée des différents modes de déplacements

Les outils de connaissance des pratiques de mobilité mettent en avant depuis une dizaine d'années une inflexion de l'usage de la voiture, un développement accru des réseaux de transports en commun, une faible évolution de la marche à pied et de l'usage du vélo.

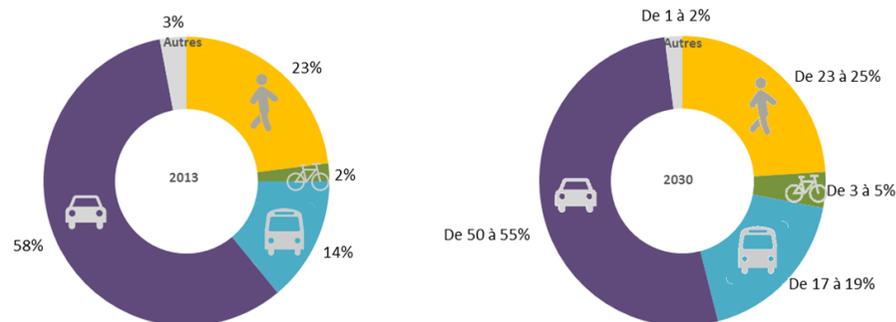
Le Projet Mobilités 2020/2025/2030 tend à poursuivre la dynamique du développement de l'usage des transports en commun et du moindre usage de la voiture, notamment lorsque ce mode de déplacement est utilisé pour faire des courtes distances de déplacement par un seul individu.

En raison de son programme d'actions en faveur des modes actifs, le Projet Mobilités 2020/2025/2030 devrait également aboutir à une augmentation des parts modales de la marche à pied et du vélo, notamment dans les espaces les plus denses de la grande agglomération toulousaine, dès lors que les réseaux sont correctement aménagés.

Le renforcement de l'usage des transports en commun, de la marche, du vélo et de la voiture partagée s'inscrit dans un dispositif plus complet d'objectifs :

- Nombre d'habitants et d'actifs desservis.
- Desserte de nouvelles clientèles, notamment celles non captives des transports en commun.
- Accompagnement du développement urbain et économique des territoires.
- Requalification des espaces publics et du patrimoine.
- Lien social et solidarité territoriale.
- Qualité du cadre de vie et de l'environnement.

Les perspectives de parts modales visées à l'horizon 2030



Chiffres exprimés à l'échelle du périmètre du Projet Mobilités (115 communes contre 179 communes pour le périmètre EMD).

Parts modales « tous modes ».

Objectifs exprimés sous forme de fourchette. Le bas de la fourchette correspond aux résultats de modélisation.

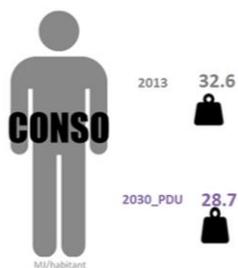
Le modèle de modélisation utilisé répond aux besoins de dimensionnement des infrastructures routières de déplacements et de transports en commun. Ne prenant pas en compte les changements de comportement ni les évolutions sociétales et sous-estimant les modes actifs, il présente des limites pour évaluer dans leur ensemble les apports d'une politique globale de mobilité.

Des comportements de déplacements plus sobres

Le Projet Mobilités 2020/2025/2030 va faire évoluer les comportements de déplacements au sein de notre agglomération.

Les études prospectives réalisées à l'aide des outils de modélisation démontrent que les actions du Projet Mobilités provoquent un report modal depuis la voiture vers les transports en commun et les modes actifs (marche et vélo).

Le développement des pratiques de déplacements plus sobres permet de réduire la consommation énergétique liée aux transports ainsi que les émissions de polluants atmosphériques et de Gaz à Effet de Serre (GES).

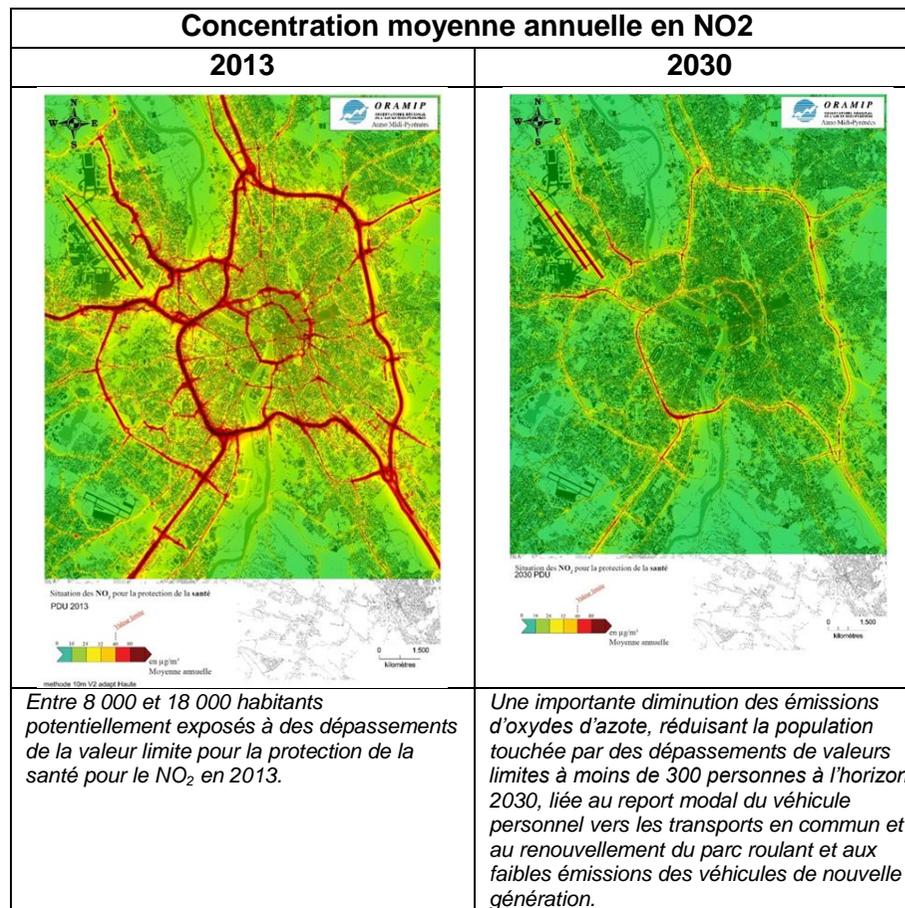


Une forte amélioration de la qualité de l'air

Notre agglomération est régulièrement exposée à des dépassements des seuils réglementaires de concentration de polluants atmosphériques (oxydes d'azote et particules fines notamment), ce qui menace notre santé.

En 2013, entre 8 000 et 18 000 personnes étaient exposées au regard de leur lieu d'habitation (voir carte ci-contre).

Les actions du Projet Mobilités, combinées au renouvellement du parc automobile, vont permettre de réduire fortement les émissions de polluants atmosphériques d'ici à 2030 : le nombre de personnes exposées à des dépassements de seuils chutera alors à moins de 300.



Moins d'émissions de GES par habitant

Notre agglomération bénéficie d'une forte attractivité qui se traduit par une croissance démographique importante. La population devrait ainsi augmenter de 250 000 habitants (+26%) d'ici à 2030. A l'horizon 2030, nous serons donc plus nombreux à habiter dans l'agglomération, à nous y déplacer et à émettre des Gaz à Effet de Serre (GES).

Le secteur des transports représente 56% des émissions totales de GES sur le territoire de la grande agglomération toulousaine pour l'année 2013. Ce territoire devrait être marqué par une augmentation continue de sa population jusqu'à l'horizon 2030. Cette augmentation de population devrait engendrer une augmentation des émissions de GES par les principales sources d'émissions (chauffage, trafic routier, etc.).

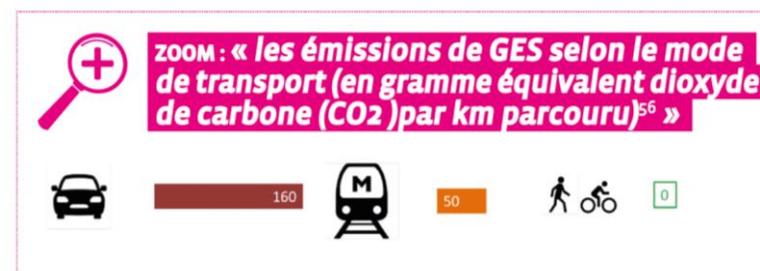
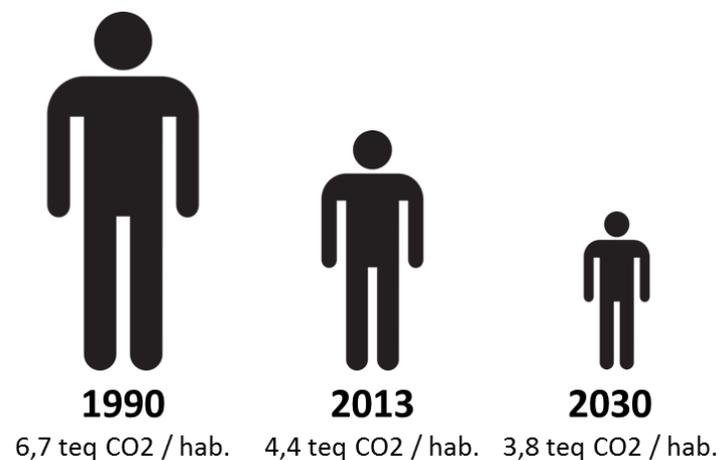
A son niveau, les aménagements prévus dans le cadre du Projet Mobilités 2020-2025-2030 devrait permettre de réduire de 3 à 4 points les émissions de GES en 2030 par rapport au scénario de référence « fil de l'eau ».

Il faut cependant noter que si les émissions totales de GES augmentent à l'horizon 2030 par rapport à 2013, les émissions par habitant diminuent de près de 14% entre 2013 et 2030 avec le scénario Projet Mobilités.

Entre 1990 et 2030, la quantité de GES émise par habitant diminue ainsi de plus de 40%, ce qui va au-delà de l'objectif actuellement fixé par le Paquet Energie Climat (plan d'actions législatif de l'Union Européenne)!

Grâce aux changements de comportements permis par le Projet Mobilités et au renouvellement du parc automobile, chacun d'entre nous émettra, en moyenne, moins de GES (voir schéma ci-contre).

Emissions de Gaz à Effet de Serre par habitant et par an



5.7/ Les apports du Projet Mobilités 2020/2025/2030 en termes de concertation et de communication

Une concertation en continu

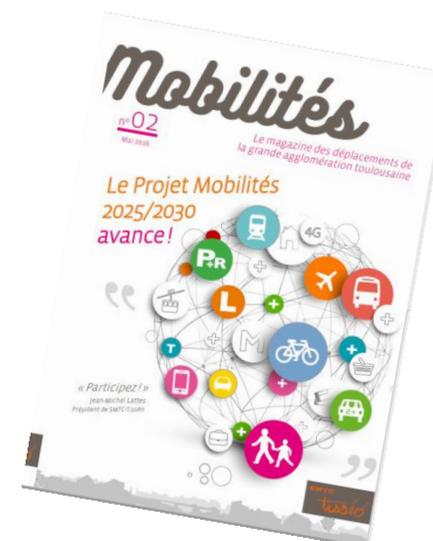


Du 7 septembre au 2 octobre 2015 :

- 5 réunions publiques réunissant plus de 400 personnes.
- Des documents de concertation dans les 115 communes concernées et 8 Etablissements Publics de Coopération Intercommunale.
- Un site internet présentant les grands principes du Projet Mobilités avec la possibilité pour les internautes d'émettre un avis et de déposer une contribution.
- 437 avis émis.

Du 17 mai au 10 juin 2016

- 12 stands mobilités dans le réseau métro et 17 dans des établissements en démarche de plans de mobilité, avec plus de 500 enquêtes auprès des salariés et des usagers.
- Une diffusion à 30 000 exemplaires du magazine n°2 Mobilités et à 56 000 exemplaires d'un dépliant présentant les principaux points du Projet Mobilités aux 115 communes concernées, aux Etablissements Publics de Coopération Intercommunale, aux entreprises, aux Personnes Publiques Associées, aux usagers et habitants.
- Une campagne de communication digitale avec plus de 1 000 000 de vues et 2 000 accès vers le site internet présentant les grands principes du Projet Mobilités, avec la possibilité pour les internautes d'émettre un avis et de déposer une contribution.
- Une enquête spécifique auprès d'un panel de 1 000 habitants et d'usagers.
- 157 avis émis.



16 ateliers d'échanges et de co-production avec les personnes publiques associées

4 et 5 novembre 2015 : 4 commissions thématiques :

- Objectif : présenter les enjeux du Projet Mobilités, partager le diagnostic du fonctionnement de la grande agglomération, avoir une approche par levier.
- Près de 200 participants.

1, 2 et 3 décembre 2015 : atelier des 4 commissions thématiques :

- Objectif : travail en atelier sur les pistes d'actions du Projet Mobilités.
- Près de 200 participants et 9 contributions.

24, 29, 31 mars et 6 avril 2016 : 4 commissions territoriales :

- Commissions articulées sur les territoires de vie des habitants.
- Des travaux en atelier, autour des 3 leviers de la stratégie mobilité et des trois horizons 2020/2025/2030.
- Près de 200 participants.

21, 22, 24 et 28 juin 2016 : atelier des 4 commissions territoriales :

- Objectif : présenter le Projet Mobilités et apporter les derniers amendements
- Près de 150 participants.

Tous les documents de concertation publique et de consultation des personnes publiques associées sont en accès libre sur

smtc-tiseo.fr



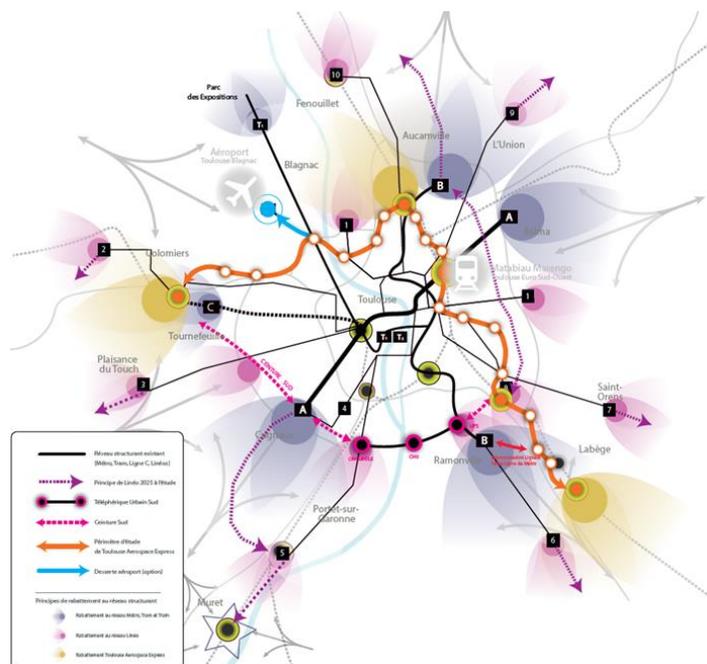
Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A2-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

Les points essentiels à retenir

Un maillage par le réseau de transport en commun structurant des territoires de la grande agglomération toulousaine permettant à l'horizon 2025 de desservir de 5 heures du matin à minuit (3 lignes de métro, 2 lignes de tramway, 13 lignes Linéo, 10 points de connexion avec le réseau ferroviaire):

52% des habitants

65% des emplois



Les possibilités de rabattement depuis et vers le réseau structurant à l'horizon 2025

La poursuite des tendances observées des pratiques de mobilité

Baisse de l'usage de la voiture particulière

Augmentation de l'usage des transports en commun et des modes actifs

Une contribution à la lutte contre le réchauffement climatique et à la politique de santé publique

Diminution de la production de gaz à effet de serre par individu

Réduction des émissions de dioxyde d'azote et du nombre d'habitants exposés à des dépassements de seuils

2 ans de concertation en continu

21 réunions de travail dont 5 avec le grand public

1 000 participants

100 000 supports d'information diffusés

1 000 000 de vues sur les outils numériques

Projet

204
Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A2-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

Projet

6

**LA MISE EN OEUVRE
DU PROJET
MOBILITES
2020/2025/2030**

Projet

206
Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A2-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

6.1/ Les principes de déclinaison du Projet Mobilités dans les politiques publiques, notamment celles liées à l'aménagement des territoires et à l'organisation des mobilités.

Parce que le défi à relever en matière de mobilité sur une grande agglomération en croissance démographique et économique soutenue est l'enjeu capital pour les prochaines années, il est impératif que la traduction opérationnelle du plan d'actions du Projet Mobilités 2020/2025/2030 prenne tout son sens dans différentes politiques publiques.

Ainsi, au-delà d'une prise en compte du Projet Mobilités dans les documents d'urbanisme intercommunaux ou locaux, il est attendu une déclinaison :

- Dans les politiques sectorielles telles que les programmes locaux d'habitat ou les plans locaux de déplacement.
- Dans les politiques territoriales d'équipements et de services tels que les schémas de développement économique, les schémas d'urbanisme commerciaux, les schémas d'implantations des équipements d'enseignement.
- Dans les projets urbains d'envergure pilotés par les collectivités ou par le secteur privé.
- Dans les plans de mobilité pilotés par les établissements, de façon à accompagner les leviers de la stratégie mobilité en faveur de l'accessibilité et de la desserte des zones économiques.

- Dans les plans climat, où le plan d'actions du Projet Mobilités viendra enrichir des orientations territoriales propres aux territoires et complétera également les orientations prises dans d'autres domaines : l'habitat, les sources d'énergies, les activités ...

A travers l'examen des projets de Plans Locaux d'Urbanisme ou des projets d'urbanisme implantés dans les corridors d'attractivité du réseau structurant de transports en commun urbains, le SMTC-Tisséo dispose d'outils le mettant en capacité de faire mieux prendre en compte la nécessaire cohérence urbanisme / mobilités, au bénéfice des habitants de la grande agglomération toulousaine.

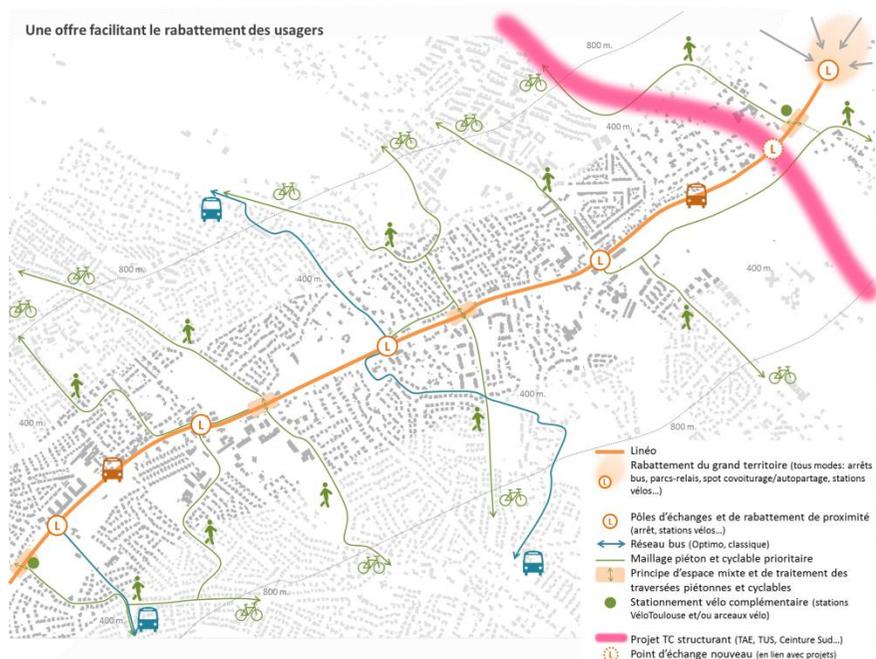
Le SMTC-Tisséo poursuivra en conséquence son travail d'analyse des documents d'urbanisme dans le cadre des procédures d'élaboration, de modification et de révision des PLU.

Il apparaît également essentiel que les programmations des collectivités dans le domaine de l'aménagement des espaces publics, des itinéraires cyclables et piétons, des réseaux routiers ... soient menées en cohérence et en synergie avec celles engagées par le SMTC-Tisséo en faveur des transports en commun.

Par exemple, lorsque le SMTC-Tisséo investit dans la mise en œuvre d'un projet structurant comme une ligne de métro ou un projet de surface, comme par exemple une ligne Linéo, cet investissement doit s'accompagner d'un projet de territoire intégrant les trois leviers de la stratégie mobilité comme l'illustrent ces trois schémas de principe:

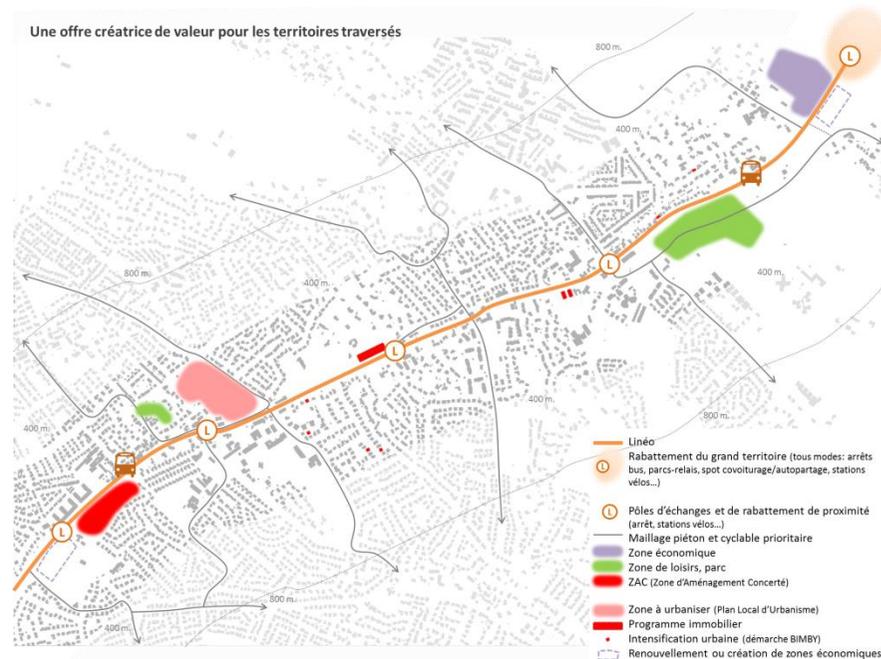
Pour le levier du report modal :

- Une mise en accessibilité des cheminements piétons accédant aux arrêts.
- Un plan de jalonnement piéton à l'intérieur du périmètre d'attractivité pour inciter les habitants à utiliser la ligne Linéo.
- Un traitement des itinéraires cyclables et du stationnement vélo pour favoriser l'intermodalité vélo / TC.



Pour le levier de la cohérence urbanisme mobilité :

- Un renforcement des potentiels de renouvellement urbain ou de nouveaux projets le long de l'axe desservi ou dans le périmètre d'attractivité.
- Une implantation préférentielle des équipements et services publics le long de l'axe desservi ou dans le périmètre d'attractivité.



6.2/ Le pilotage et le suivi de la mise en œuvre du Projet Mobilités

VERS LA PERENNISATION DU DISPOSITIF PARTENARIAL MIS EN PLACE POUR ELABORER LE PROJET MOBILITES 2020 / 2025 / 2030

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération toulousaine est chargé de la mise en œuvre du Projet Mobilités 2020/2025/2030 et de son évaluation.

Pour autant, le SMTC-Tisséo ne dispose pas de toutes les compétences institutionnelles et de tous les leviers pour assurer lui-même la mise en œuvre du plan d'actions.

Le SMTC-Tisséo n'est donc pas le seul garant de la réussite du Projet Mobilités 2020/2025/2030 et de l'atteinte des objectifs fixés par la stratégie mobilités. De l'adhésion à ce projet dépend sa réussite.

Les instances de suivi veillant à la mise en œuvre du Projet Mobilités existent déjà et seront pleinement « utilisées » pour s'assurer collectivement de la bonne mise en œuvre du Projet Mobilités, tant dans la déclinaison des orientations dans les outils réglementaires de niveau intercommunal ou communal, que dans la réalisation concrète du plan d'actions.

La procédure de révision a permis d'associer largement les partenaires institutionnels, techniques et associatifs, et de débattre, dans un cadre concerté, des objectifs à atteindre et des mesures à mettre en place.

L'organisation des déplacements relevant d'institutions multiples, les Partenaires Publics Associés à la révision se réuniront au moins une fois par an lors des instances mises en place pour l'élaboration du Projet Mobilités.

La Commission partenariale de suivi

Cette commission de suivi, constituée de l'Etat, de la Région, du Département, de Toulouse Métropole, du Muretain Agglomération, du Sicoval, du Syndicat intercommunal des transports publics de la région toulousaine, du Syndicat mixte d'étude de l'agglomération toulousaine (en charge du SCoT), se réunira pour faire un point sur la mise en œuvre du plan d'action du Projet Mobilités et, si nécessaire, coordonner certaines actions.

La Commission partenariale technique

Cette commission réunit les représentants techniques de la Commission Partenariale de Suivi et :

- Les SCoT périphériques (Nord Toulousain, Sud Toulousain, Lauragais).
- Les EPCI non membres du SMTC : Save au Touch, Coteaux Bellevue.
- Les établissements consulaires.
- Les CODEV de Toulouse métropole / Muretain / Sicoval.
- Le CESER.
- Les représentants du patronnat et des syndicats.
- L'Université de Toulouse (faculté d'aménagement / urbanisme) et l'Institut de la Ville.
- Les organismes dont les champs d'intervention portent sur les mobilités, l'aménagement et l'environnement.
- L'APUMP (professionnel de l'Urbanisme).
- L'ARS (Agence Régionale de la Santé).
- L'Aéroport de Toulouse-Blagnac.
- La SNCF.

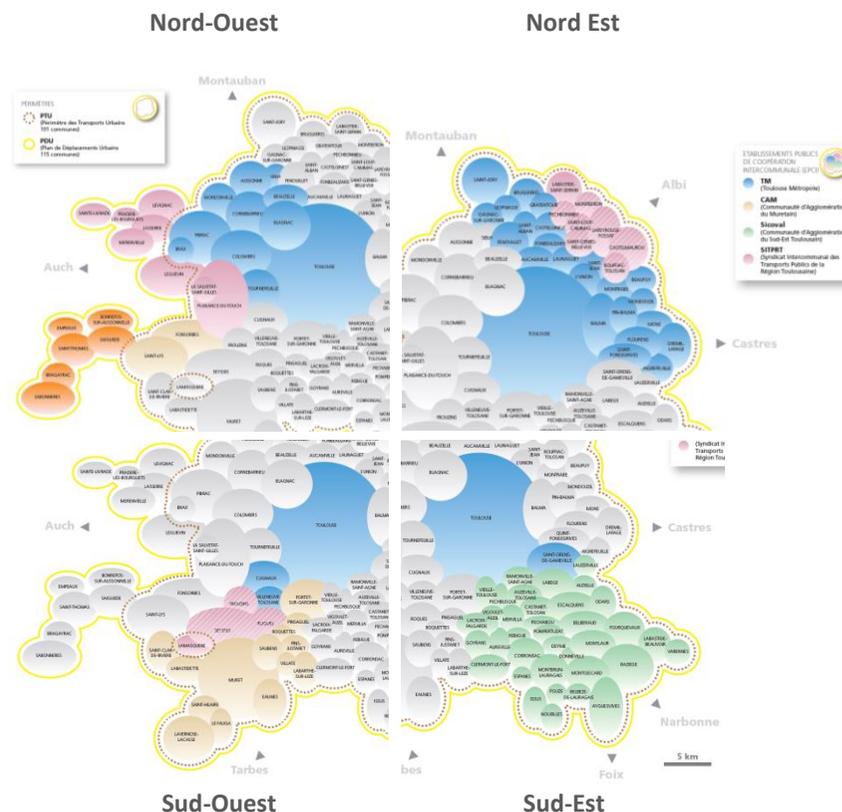
Cette commission se réunira en amont de la commission partenariale de suivi, sur des questions plus techniques liées à la mise en œuvre des actions et à l'évaluation de leurs efficacités.

Les Commissions territoriales : support de la territorialisation du Projet Mobilités 2020/2025/2030

Les commissions territoriales seront réunies au moins une fois par an. Elles permettront de faire connaître la déclinaison du plan d'actions et de débattre d'éventuelles adaptations face aux évolutions des territoires. Elles seront également un lieu d'échanges sur les évaluations des politiques publiques, dans la perspective de poursuivre les adaptations des outils de planification et d'organisation des mobilités pour les prochaines décennies.

Afin d'adapter la déclinaison territoriale du Projet Mobilités 2020/2025/2030 et de poursuivre un dialogue au plus près des besoins des territoires, une nouvelle commission territoriale « ville-centre » pourra être organisée.

Les commissions territoriales pourraient également constituer un des outils de pilotage et de suivi de cette déclinaison plus locale en la traduisant par un plan local de déplacement.



Le Comité d'Orientation des Transports Métropolitains

L'installation du Comité d'Orientation des Transports Métropolitains s'inscrit dans la stratégie exemplaire de la nouvelle mécanique des mobilités et de la diversification des réseaux structurants développés au niveau de l'aire métropolitaine toulousaine.

Il fait écho au Projet Mobilités 2020/2025/2030 qui vise à optimiser les flux et les infrastructures de transport et à préparer la logistique de demain aux mutations de la vie quotidienne et économiques, à l'augmentation de la mobilité des ménages, à la tertiarisation des activités, à la transition numérique et énergétique...

Le Comité d'Orientation est composé à ce jour :

- D'institutions consulaires : la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat de la Haute Garonne.
- D'organisations patronales : le Mouvement des Entrepreneurs de France (MEDEF) de la Haute Garonne, la Confédération Générale des PME (CGPME) de la Haute Garonne, l'Union Professionnelle Artisanale (UPA) de la Haute Garonne.
- De grandes entreprises ou services publics : Airbus Group, Thalès Alénia Space, le Centre Hospitalier Universitaire de Toulouse, La Poste, la Caisse d'Epargne de Midi-Pyrénées, Orange, Continental Automotive.
- De personnalités qualifiées.

Sa création répond à une volonté de mieux partager et restituer les enjeux d'une politique publique de qualité qui commence par un réseau structurant de transports en commun exemplaire. Cette dynamique prospective doit permettre d'alimenter et de modéliser les meilleurs scénarios dans une perspective de compétitivité du territoire.

Il s'agit également de dépasser les logiques institutionnelles et de développer des relations plus étroites avec le monde économique afin d'évoquer des problématiques très concrètes.

Le Comité a donc pour vocation importante d'aider la sphère publique à mieux comprendre les dispositifs, les paramètres et l'articulation de certains sujets et projets dans toute leur dimension socio-économique, en partageant des données objectives et fiables ainsi que des éléments de perspective co-construits par ses membres.

Travaillant plus particulièrement sur la dimension économique des mobilités, le Comité aura à apporter sa vision, sans préjudice des réflexions engagées dans d'autres périmètres de discussion, mais dans l'optique de les alimenter en éléments et données à la fois fiables, co-construits et partagés en matière de mobilité.

Ainsi, le Comité d'orientation des transports métropolitains pourra être consulté en tant que de besoin dans le cadre de la mise en œuvre du Projet Mobilités.

Les Conseils de Développement

A l'échelle du territoire de la grande agglomération toulousaine, trois intercommunalités disposent d'un Conseil de Développement : Toulouse Métropole, le Sicoval et le Muretain Agglomération.

Ces trois CODEV ont été invités à participer au dispositif partenarial mis en œuvre par le SMTC-Tisséo pour élaborer le Projet Mobilités 2020/2025/2030 et apporter leur contribution aux commissions partenariales, thématiques et territoriales.

Considérant que la question des déplacements quotidiens est un "point noir" majeur pour l'attractivité de la métropole toulousaine et pour la qualité de vie de ses habitants, les trois CODEV ont répondu favorablement à l'invitation du SMTC et ont décidé de travailler ensemble pour élargir la réflexion, en portant une

vision à long terme à la hauteur des enjeux et en souhaitant être force de proposition.

Dans la continuité de cet investissement, le SMTC-Tisséo poursuivra les échanges avec les CODEV pour faire des points d'étapes réguliers, à l'échelle de la grande agglomération toulousaine en général et de façon plus spécifique sur les territoires d'intervention de chacun des trois CODEV.

Par ailleurs, les CODEV pourront être associés aux travaux menés par le SMTC-Tisséo, dans le cadre par exemple du Comité d'Orientation des Transports Métropolitains, de l'Observatoire du PDU, ...

La coordination des actions des autorités organisatrices

Au titre de la mise en œuvre du plan d'actions du Projet Mobilités 2020/2025/2030, pour laquelle le SMTC-Tisséo est garant en application du Code des Transports, des synergies sont à rechercher entre les différents partenaires institutionnels, afin de mobiliser les ressources et les moyens et de satisfaire les besoins de mobilités des usagers, et notamment les Autorités Organisatrices des Mobilités.

Localement, la Conférence des exécutifs réunit la Région, le Département, le SMTC-Tisséo et ses collectivités membres. Elle se réunit de façon informelle et a traité à ce jour des dossiers liés à l'offre, à la tarification, à l'information voyageur, aux accords financiers à rechercher dans le financement des politiques publiques de mobilités.

Le souhait d'une meilleure coordination des autorités organisatrices a été évoqué à plusieurs reprises lors des différentes phases de concertation menées sur le Projet Mobilités 2020/2025/2030.

Ainsi, la Conférence des exécutifs doit avoir un rôle à jouer pour assurer la convergence de la mise en œuvre des différents plans et programmes concernant l'aménagement du territoire, la prise en compte de l'environnement, les déplacements.

Dans ce cadre, la stratégie mobilité définie par le Projet Mobilités 2020/2025/2030 et son plan d'actions devra faire l'objet de points spécifiques sur des sujets d'importance :

- Coordination des offres de transports en lien avec la construction d'un réseau structurant maillé à l'échelle des territoires. Cela peut concerner l'organisation des pôles d'interconnexion (gares routières et ferroviaires), des lignes interurbaines au sein du ressort territorial (ligne express HOP par exemple).
- Information multimodale délivrée aux usagers sur des supports intégrant toute la chaîne des mobilités.
- Structuration des points d'interconnexion entre les réseaux afin de faciliter l'intermodalité.
- Acquisition d'outils communs de connaissance des pratiques de mobilité, d'évaluation des politiques publiques.
- Stratégie d'évolution de la gouvernance eu égard à l'évolution des compétences des collectivités, en application des lois MAPTAM et NOTRe : mutualisation de services dans le périurbain, traitement des pôles d'échanges sur le réseau structurant, accueil des lignes nationales et internationales.

Seule une gouvernance plus coopérative et plus articulée entre autorités organisatrices permettra d'apporter une mise en œuvre concrète et réelle du plan d'actions. La Conférence des exécutifs devra se réunir au moins une fois par trimestre pour travailler en commun sur ces sujets.

LA MISE EN ŒUVRE D'OUTILS DE SUIVI ADAPTES

L'Observatoire du PDU

Pour permettre de suivre année par année la mise en œuvre des actions du Projet Mobilités et d'évaluer leurs impacts sur les mobilités et l'organisation des territoires, l'Observatoire existant du PDU sera reconfiguré et adapté au nouveau plan d'actions organisé selon les trois leviers de la stratégie mobilité actualisée.

Cet outil d'observation et d'évaluation fera apparaître, pour chaque action, les objectifs initiaux, les moyens mis en œuvre pour les atteindre, les résultats attendus et les indicateurs (de pertinence, d'efficacité, d'efficience). Le contenu de l'Observatoire fera par ailleurs référence, pour certains chapitres, à l'évaluation environnementale du PDU et au rapport d'accessibilité.

L'observatoire du PDU sera davantage partagé entre les partenaires du SMTC (les collectivités, les CODEV, ...) et rendu compréhensible par les entreprises, les usagers, les habitants.

Afin de renseigner des indicateurs majeurs de déplacements (parts modales, motifs de déplacements), des enquêtes devront être actualisées, vers 2020/2022 :

- L'Enquête Ménages Déplacements.
- L'enquête Cordon Routière.
- Les enquêtes Origine - Destination sur les réseaux TC.

Le budget à prévoir peut être évalué à hauteur de 2,5 millions d'euros HT.

Toutefois, d'autres solutions pourraient être recherchées pour évaluer plus régulièrement les politiques publiques avec les données issues des opérateurs de téléphonie et de guidage mobile.

Le compte déplacement

Le compte-déplacement fait partie de l'outillage prévu pour aider aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité.

Cet outil doit permettre de faire apparaître pour les différentes pratiques de mobilité les coûts pour l'utilisateur et ceux qui en résultent pour la collectivité. Il doit notamment permettre d'identifier tous ceux qui financent les déplacements (ménages, entreprises, collectivités) pour tous les modes de transport (véhicules particuliers, transports collectifs) et les montants correspondants.

En faisant apparaître aussi bien les dépenses et coûts directs que les coûts externes des transports (pollution, bruit, ...), ce compte-déplacement permet au public de s'informer et d'être sensibilisé aux pratiques de déplacements.

Le compte-déplacement mis en place par le SMTC-Tisséo sur la période 2008/2012 fera l'objet d'une mise à jour sur la période 2012/2020.

Le tableau de bord du PDU

En articulation avec l'Observatoire du PDU, un tableau de bord reprenant l'ensemble des actions du Projet Mobilités sera élaboré et aidera à suivre le quotidien de la mise en œuvre des actions. Cet outil pourrait notamment être utile pour animer les commissions territoriales.

Le développement d'outils complémentaires sera étudié :

- Observatoire de la congestion.
- Modélisation dynamique.

6.3/ La mise en œuvre du plan d'actions

Le SMTC-Tisséo est garant de la mise en œuvre du plan d'actions et des synergies entre actions, au regard de l'emboîtement des trois leviers de la stratégie mobilités.

Mais le SMTC-Tisséo ne peut pas mettre en œuvre des actions pour lesquelles il ne dispose pas de la compétence institutionnelle.

Aussi, d'autres acteurs institutionnels, voire privés dans certains cas, notamment en ce qui concerne les champs de l'écomobilité et de la logistique urbaine, sont sollicités pour la bonne mise en œuvre des orientations et du plan d'actions du Projet Mobilités, afin de remplir les objectifs fixés et de relever les défis de la grande agglomération toulousaine.

La mise en œuvre du levier du report modal / transport en commun et intermodalité

Les actions liées au développement des transports en commun et de l'intermodalité seront sous la compétence des Autorités Organisatrices de la Mobilité, soit la Région et le SMTC-Tisséo.

La Région est l'autorité compétente pour l'organisation du réseau régional de transport en commun, sur route ou sur réseau ferroviaire. Le développement de l'intermodalité réseau ferroviaire / réseau urbain se fera par conséquent en interface avec la celle-ci.

Dans ce cadre, l'évolution des compétences institutionnelles devra être considérée, le Département n'étant plus compétent à partir du 01/01/2017 pour les transports en commun interurbains.

Le SMTC-Tisséo agira en sa qualité d'Autorité Organisatrice des transports en commun urbains sur la grande agglomération toulousaine. Il assurera la bonne mise en œuvre des projets de 3^{ème} ligne de métro, du réseau Linéo, du téléphérique urbain et de la ceinture Sud.

Le SMTC-Tisséo portera les études de développement du réseau : connexion ligne B et 3^{ème} ligne, connexion réseau tramway et 3^{ème} ligne, déploiement du réseau structurant en cohérence avec les programmations urbaines des territoires.

Un accompagnement des communes et intercommunalités sera en appui de ce développement, notamment en ce qui concerne :

- Les rabattements des itinéraires piétons et cyclables ou des voiries vers les pôles d'échanges multimodaux.
- Les traductions réglementaires dans les Plans Locaux d'Urbanisme.
- Le traitement de l'accessibilité vers les arrêts et stations des transports en commun.
- Les projets territoriaux accompagnant le réseau structurant.

La mise en œuvre du levier du report modal / modes actifs et partage de l'espace public

Les actions liées au développement de l'usage des modes actifs ainsi que du partage des espaces publics relèvent essentiellement de la compétence des communes et intercommunalités :

- La mise en œuvre du réseau cyclable d'agglomération et d'actions de communication se fera sous compétence de Toulouse Métropole, du Sicoval, du Muretain Agglomération, de la Save au Touch et des Côteaux de Bellevue. Le SMTC-Tisséo pourra être le coordinateur de la constitution du réseau cyclable d'agglomération, en cohérence avec

l'organisation du réseau de transports en commun pour favoriser l'intermodalité TC / vélo.

- L'aménagement dans les centralités et faubourgs toulousains de secteurs piétonniers relève de la compétence des communes, considérant que certaines intercommunalités peuvent élaborer un schéma directeur global et cohérent à l'échelle de leur territoire.

En ce qui concerne les actions liées à l'écomobilité :

- Le développement du covoiturage et de l'autopartage sera porté par le SMTC-Tisséo, en synergie avec ses collectivités membres. Des développements en commun seront recherchés avec les collectivités de niveau départemental, voire régional, dans le cas notamment du déploiement d'aires de covoiturage.
- Les plans de mobilités seront portés par le SMTC-Tisséo, en partenariat avec les établissements privés et publics qui porteront en interne leurs propres plans d'actions (adhésion aux services de covoiturage, aménagement de services vélos, mise en place de nouvelles formes de travail – télétravail, visio-conférence, organisation des stationnements ...

Des synergies et partenariats pourront être mis en place dans le cadre du développement des nouveaux services en lien avec l'électro-mobilité, pour aider au développement de bornes de rechargement des véhicules hybrides par exemple.

La mise en œuvre du levier de la cohérence urbanisme / mobilités

Les actions liées à la mise en œuvre du levier de la cohérence urbanisme / mobilité relèvent principalement du SMTC-Tisséo et des intercommunalités.

La définition des pactes urbains se fera dans un cadre collaboratif entre le SMTC-Tisséo, Toulouse Métropole, le Sicoval et le Muretain Agglomération. La Région

pourra être associée en tant que de besoin, plus particulièrement au sujet des pactes urbains intéressant des territoires desservis par le réseau ferroviaire TER.

Les communes et intercommunalités devront à leur niveau traduire dans les PLU et PLUih les orientations et le plan d'actions du Projet Mobilités. Cette traduction devra notamment apparaître dans :

- Le rapport de présentation qui témoigne de la prise en compte des politiques publiques supra-communales.
- Le Programme d'Aménagement et de Développement Durable qui fixe les grandes orientations d'urbanisation.
- Le règlement écrit et graphique, notamment en ce qui concerne les normes de densité et de stationnement ainsi que les emplacements réservés.
- Les Orientations d'Aménagement et de Programmation pourront également traduire, pour les projets les plus importants, certaines dispositions du Projet Mobilités, comme par exemple le principe de raccordement des cheminements piétons au plus court vers les arrêts et stations des services de transports en commun.

Les pactes urbains, pour leur part, seront initiés entre le SMTC-Tisséo et les collectivités concernées, principalement Toulouse Métropole, le Sicoval et le Muretain Agglomération ainsi que leurs communes membres.

La politique de desserte des quartiers prioritaires nécessitera un cadre de mise en œuvre partenarial entre le SMTC-Tisséo et les signataires de la politique de la ville : l'Etat, Toulouse Métropole, la commune de Muret (Muretain Agglomération).

Enfin, des partenariats techniques pourront également être mis en place avec d'autres institutions dans le cadre d'actions ne relevant pas directement d'une maîtrise d'ouvrage institutionnelle, comme par exemple pour le thème du transport de marchandises.

La mise en œuvre du levier de l'organisation des réseaux routiers et des stationnements

Les actions liées à l'organisation des réseaux et des politiques de stationnement relèvent essentiellement de la compétence :

- Des communes en ce qui concerne la politique de stationnement sur voirie et le pouvoir de police du stationnement et de la circulation, considérant les possibilités de transfert des pouvoirs de police de stationnement et de la circulation à Toulouse Métropole (dépénalisation du stationnement).
- De l'Etat et des concessionnaires autoroutiers pour ce qui concerne la gestion et l'usage des grandes voiries routières comme le périphérique et les autoroutes ou routes nationales qui y sont connectées.
- De Toulouse Métropole sur son territoire, pour l'ensemble du réseau routier hors autoroutes et périphérique.
- Du Département de la Haute-Garonne pour le réseau routier départemental existant sur les territoires du Sicoval, du Muretain Agglomération, de la Save au Touch et des Coteaux de Bellevue.
- Du SMTC-Tisséo pour la gestion des parcs-relais.

Les mesures concernant la modération des vitesses, la réduction des accidents, la réduction des nuisances sonores et atmosphériques, la prise en compte des transports de marchandises s'inscrivent dans un cadre partenarial où l'ensemble des gestionnaires de voirie devront agir collectivement.

6.4/ L'étude de financement du Projet Mobilités

Les actions proposées par le Projet Mobilités 2020/2025/2030 ont fait l'objet d'une étude financière permettant de déterminer les enveloppes budgétaires nécessaires.

Il convient toutefois de rappeler quelques préalables :

- Le SMTC-Tisséó, maître d'ouvrage du PDU et garant de sa mise en œuvre, a établi sa propre prospective financière pour les transports en commun urbains. Concernant les autres modes, il s'agit d'estimations faites en concertation avec les autres collectivités publiques maîtres d'ouvrage des projets concernés.
- Le Projet Mobilités 2020/2025/2030 intègre dans son plan d'actions des projets contribuant à la stratégie mobilité et d'ores et déjà financés, plus particulièrement à travers le Contrat de Plan Etat-Région et les programmations pluriannuelles de Toulouse Métropole notamment.
- Les actions du Projet Mobilités 2020/2025/2030 sont à des niveaux de programmation ou d'études différents avec, en conséquence, des estimations financières à des stades plus ou moins avancés :
 - Des estimations précises faites à partir d'avant-projets.
 - Des évaluations faites par analogie pour ce qui concerne les actions reconduites du PDU 2012.
 - Des évaluations pour certaines actions dont celles concernant des programmes d'études.

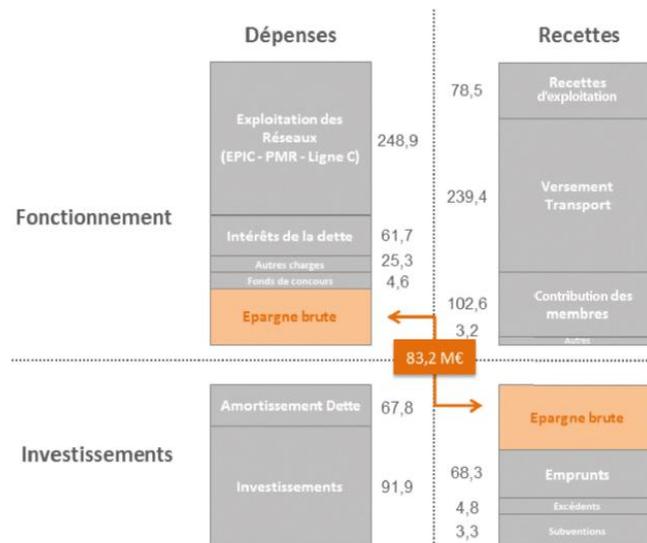
A. Le financement du levier du report modal / transport en commun et intermodalité

Les transports urbains

• Les équilibres économiques du réseau et de son développement

La capacité d'investissement du SMTC-Tisséó est conditionnée par ses dépenses de fonctionnement, tout particulièrement les coûts d'exploitation du réseau (près de 250 M€ en 2016) et ses recettes de fonctionnement :

- Le versement transport versé par les employeurs de plus de 10 salariés (239,4 M€) ;
- La contribution des collectivités membres du SMTC-Tisséó ;
- Les recettes d'exploitation (78,5 M€), composées des recettes tarifaires.



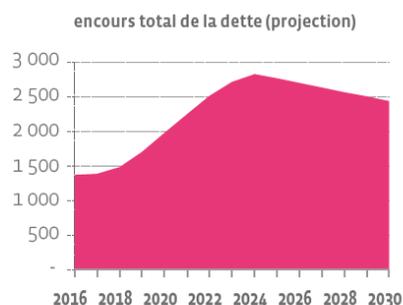
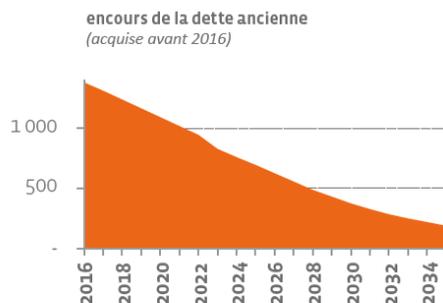
Schématization de l'équilibre budgétaire du SMTC : extrait du Budget Primitif 2016

L'écart entre ces dépenses et recettes constitue l'épargne brute, représentant la première recette d'investissement du SMTC-Tisséó, suivi des emprunts et subventions. Cette épargne brute correspond à la capacité d'autofinancement du SMTC-Tisséó.

Ainsi, pour un projet d'infrastructure de transport, les 3 recettes sont cet autofinancement, l'emprunt et les subventions.

Un exercice de prospective financière a été mené afin de déterminer les capacités d'investissement du SMTC-Tisséó en fonction de l'évolution des différents paramètres, avec en particulier la prise en compte dans les données d'entrée :

- De la maîtrise du pilotage de l'exploitation du réseau, permettant des dépenses d'exploitation retrouvant le niveau du produit du versement tansport.
- De l'extinction progressive de la dette actuelle du SMTC-Tisséó (environ 1,4 milliard d'euros en 2015) donnant une capacité d'un stock de dette d'environ 2,5 milliards d'euros intégrant les projets nouveaux à partir des années 2020.



Les hypothèses de la prospective :

- une inflation à 1,75%.
- un Versement Transport à 2,5% - Proche d'un niveau de couverture des charges d'exploitation.
- des recettes commerciales à - 1,5% par an.
- des charges d'exploitation autour de 2% par an.
- une participation des collectivités membres du SMTC.
- un emprunt à un taux de 3,5% sur 25 ans.
- des subventions apportées par l'Etat, la Région, le Département et l'Europe.

Le programme d'investissement global du SMTC-Tisséó 2020-2025-2030

Le plan pluriannuel d'investissement du SMTC-Tisséó se décline à trois horizons :

- **2020**, correspondant au premier horizon de développement du réseau structurant dans le cadre du Projet Mobilités, en particulier le développement des 10 Linéo, le téléphérique urbain Sud, le doublement de la capacité de la ligne A de métro, mais aussi au développement du réseau bus en général.
- **2025**, horizon de la première année de fonctionnement de la 3^{ème} ligne de métro, mais aussi de la poursuite du développement du réseau urbain Tisséo.
- **2030**, horizon-cible du Projet Mobilités, correspondant également à la montée en charge de la fréquentation de la 3^{ème} ligne de métro et à la poursuite du maillage du réseau structurant et des territoires de développement.

Le tableau ci-après propose une ventilation pluriannuelle des investissements, en cohérence avec la programmation pluriannuelle des investissements du SMTC-Tisséo.

	montants en valeur 01/2016
Investissements patrimoniaux (hors métro)	336 M€
Investissements patrimoniaux et matériel roulant Métro (A et B)	423 M€
Doublement de la capacité ligne A (hors rames)	180 M€
Ligne A : acquisition rames VAL et autres opérations	85 M€
Réseau de surface et opérations diverses	127 M€
Pôles d'échanges, parcs relais et sites propres bus	30 M€
Téléphérique Urbain Sud (hypothèse haute)	62 M€
Linéo horizon 2020	97 M€
Investissements TC 2025-2030	173 M€
Programme de base	1 513 M€
TAE - Section Airbus Colomiers – Airbus DS	1 720 M€
TAE - Section Colomiers Gare – Airbus Colomiers	141 M€
TAE - Section Airbus D&S – Labège Cadène gare	267 M€
Toulouse Aerospace Express	2 128 M€
Connexion B-TAE (sans rupture de charge)	180 M€
TOTAL	3 821 M€
Branche aéroport (hypothèse moyenne)	110 M€

Ces estimations sont issues de démarches rigoureuses et tirées des retours d'expérience sur des projets similaires locaux ou nationaux. Il est à noter que le maître d'ouvrage a réalisé la ligne B du métro en respectant l'enveloppe financière allouée au projet.

Le projet de 3^{ème} ligne représente un peu plus de la moitié de ce programme d'investissements 2016-2030. Ainsi, en dehors de la nouvelle ligne de métro, près de 1,5 milliard d'euros (valeur 2016) sera consacré aux investissements du réseau sur 15 ans, soit en pratique plus de 100 millions d'euros par an en moyenne.

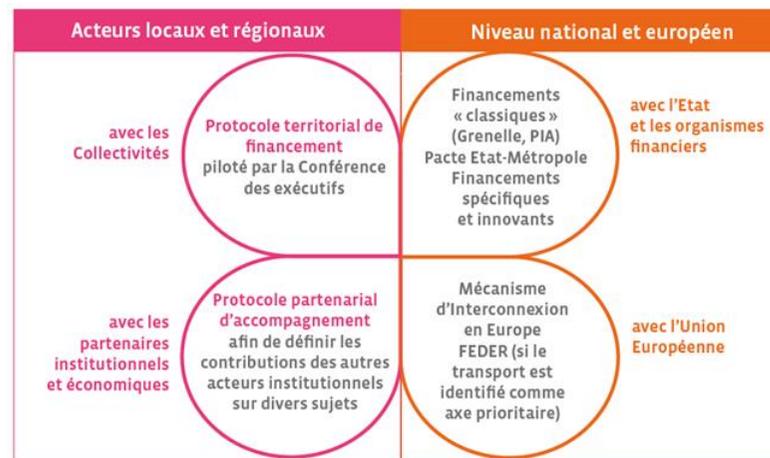
Le financement de l'investissement

La recherche de financements est assurée par le maître d'ouvrage SMTC-Tisséo, dans le cadre du programme d'investissements du Projet Mobilités 2020-2025-2030.

Les éléments de prospective financière permettent de conclure à une capacité d'investissement propre du SMTC-Tisséo (emprunt et autofinancement) de 2,8 milliards d'euros, dont environ la moitié pour le projet de 3^{ème} ligne de métro.

Dans le cadre de ce projet, suite à l'actualisation du périmètre d'étude et de l'option aéroport par la délibération 30 mars 2016, les différents partenaires et contributeurs financiers potentiels, sont associés à la définition du plan de financement du projet sur l'ensemble du périmètre d'études, y compris la desserte de l'aéroport, aux côtés de l'Etat et de l'Union Européenne. Il s'agit de la Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée, du Conseil Départemental de la Haute-Garonne, de la communauté d'agglomération du SICOVAL et des actionnaires de l'aéroport et d'ATB (Aéroport Toulouse Blagnac).

Le SMTC-Tisséo a d'ores et déjà engagé les premières actions en faveur du financement du projet, au plan local et national, permettant d'envisager la réalisation du Projet Mobilités 2020/2025/2030.

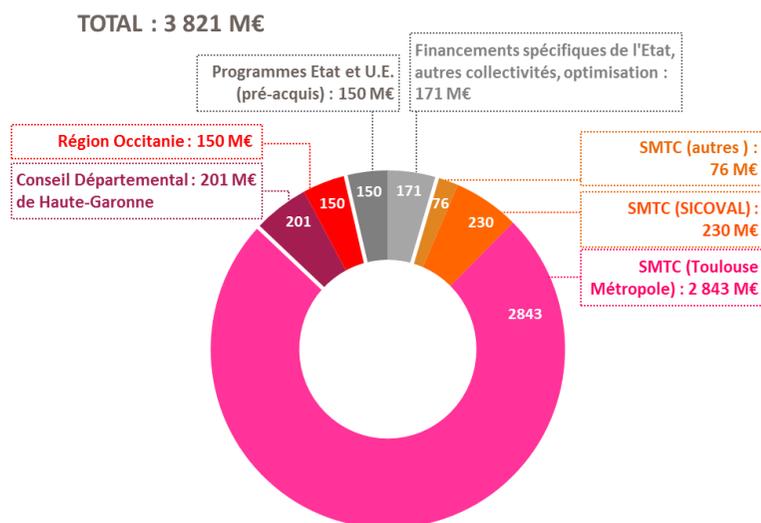


Concernant la participation des collectivités locales et autres partenaires du SMTC-Tisséo au financement du Projet Mobilités, et plus particulièrement à la 3^{ème} ligne de métro, un protocole partenarial sera élaboré afin de définir les contributions des partenaires au projet autre que des subventions, telles que la mise à disposition de foncier, les facilités en phase de chantier, les contributions à l'innovation et à l'accompagnement au projet, ...

Par ailleurs, la démarche de financement est complétée par :

- La recherche de financements innovants, tels qu'inspirés du Grand Paris Express ou de la mission en cours pilotée sur le financement du projet de GPSO.
- Les échanges réguliers avec les principaux organismes financiers.
- Des premiers contacts auprès de la Banque Européenne d'Investissements et de l'Union Européenne.

A ce stade, l'état d'avancement du plan de financement de l'ensemble du programme d'investissement TC est illustré par le schéma suivant :

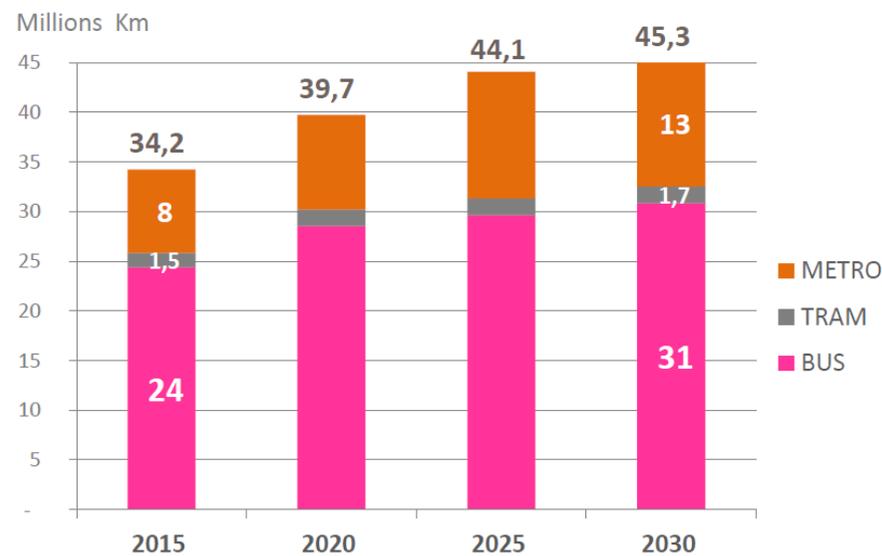


• La couverture des dépenses d'exploitation

Le programme d'investissement se réalise sans sacrifier ni le développement du réseau, ni son exploitation.

L'évolution de l'offre du réseau urbain Tisséo se poursuivra pour s'adapter à la croissance urbaine et démographique de la grande agglomération toulousaine :

- **+11 millions de km annuels** entre 2015 et 2030, soit + 33% .
- **Dont 65% sur le réseau de surface** .
- +7,2 millions de km annuels.



OFFRE DU RESEAU 2015-2020-2025-2030

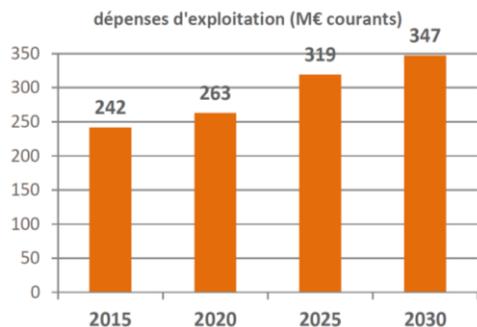
en millions de kilomètres annuels et par mode (hypothèses de la préparation du Contrat de Service Public SMTC-Tisséo / Tisséo EPIC et de la prospective financière)

Pour mémoire :

Offre km 2001 : 15,8 millions km annuels

Offre km 2008 : 27,3 millions km annuels

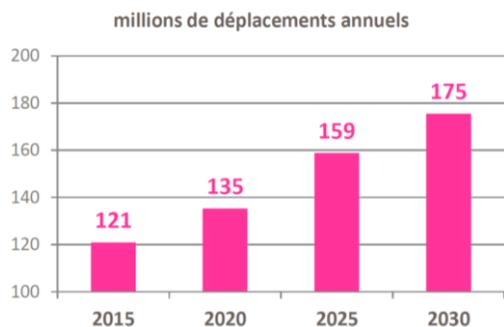
Les dépenses d'exploitation d'ici à 2030 devraient évoluer de l'ordre de 100 millions d'euros, traduisant l'évolution de l'offre avec par ailleurs une perspective de croissance de la fréquentation de + 44 % d'ici 2030 (croissance démographique, action commerciale orientée vers les salariés, plus grande couverture des zones d'habitat et d'emploi par le réseau structurant capacitaire).



Pour mémoire :

Dépenses d'exploitation 2001 : 89,7 M€

Dépenses d'exploitation 2008 : 155,7 M€



Pour mémoire :

Fréquentation 2001 : 56 millions de déplacement.

Fréquentation 2008 : 92 millions de déplacement.

• **Soutenabilité financière**

La soutenabilité financière est évaluée en prenant en compte :

- L'ensemble des dépenses de fonctionnement, intégrant le développement du réseau, mais également la croissance des recettes d'exploitation.
- Des hypothèses prudentielles sur des paramètres externes telles que l'inflation, le versement transport, les taux d'emprunt.

Les variables liées, une fois l'ensemble de ces paramètres ci-dessus, sont fixes :

- Les paramètres de soutenabilité financière tels que définis par la BEI (durée de la dette et épargne nette).
- La durée de la dette nouvelle.
- La contribution financière des collectivités membres du SMTIC-Tisséo.

Ainsi, la soutenabilité financière est vérifiée si la participation des collectivités membres double progressivement d'ici 2030, en 15 ans, puis se stabilise, en supposant la durée de remboursement de la dette nouvelle sur 25 ans.

Il est à noter que le PDU de 2012 reposait sur une prospective financière prévoyant un doublement de la participation des collectivités membres d'ici 2020, puis une croissance au-delà.

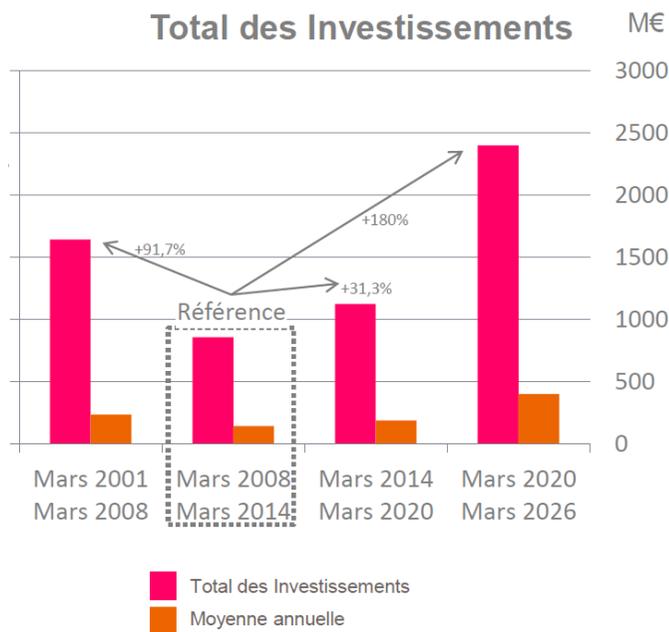
Ceci s'explique par la maîtrise durable du coût d'exploitation du déplacement grâce :

- A l'engagement de la démarche d'optimisation du réseau bus.
- Au nouveau dispositif de pilotage de l'exploitation du réseau, permettant la maîtrise des coûts d'exploitation.
- A la mobilisation des recettes commerciales.
- A un poids plus élevé du métro, grâce au projet Toulouse Aerospace Express, dont le coût d'exploitation rapporté à sa fréquentation est inférieur aux ratios du réseau de surface.

Rappel des investissements des précédents PDU

En prenant comme référence les investissements sur la période de mars 2008 à mars 2014, il convient de souligner que :

- Sur la période de mars 2001 à mars 2008 (une année de plus), les investissements ont été supérieurs de 91,7 % ;
- Sur la période de mars 2014 à mars 2020, les investissements seront supérieurs de 31,3 %.
- Sur la période de mars 2020 à mars 2026, les investissements seront supérieurs de 180 %.



Les transports régionaux

Le financement des transports régionaux (TER et réseau routier régional) relève de la compétence de la Région. Plusieurs engagements ont été pris dans le Contrat de Plan Etat/Région 2015/2020 signé le 30 juin 2015 entre l'Etat et la Région, dont l'objectif est d'accompagner la croissance économique et l'emploi tout en assurant un développement équilibré des territoires.

Le CPER 2015/2020 intègre un programme ferroviaire qui prévoit de :

- Moderniser le réseau structurant ferroviaire.
- Moderniser le noeud ferroviaire toulousain.
- Réaliser des travaux de modernisation de la gare Matabiau dans l'optique de l'arrivée de la LGV.
- Réaliser d'autres opérations de modernisation du noeud ferroviaire toulousain.
- Fluidifier les transports ferroviaires sur l'Ouest toulousain.
- Réaliser des projets régionaux de développement à fort potentiel.
- Mener des études prospectives pour poursuivre la modernisation du réseau ferroviaire régional et l'amélioration des transports collectifs.

Toutes ces opérations participent à la valorisation de l'usage du noeud ferroviaire toulousain et à l'accessibilité de toutes les gares et haltes existantes sur les 115 communes directement concernées par le Projet Mobilités 2020/2025/2030 (extrait du CPER 2015/2020) :

Le Plan Rail, initié par le Conseil régional et cofinancé par l'État, la Région et SNCF-Réseau, a permis de remettre en état les voies et les ouvrages sur plus de 500 km du réseau ferroviaire existant, sauvegardant la pérennité menacée du réseau. Il a également permis de développer le réseau avec notamment des aménagements importants en gare de Toulouse Matabiau, le doublement de la voie entre Toulouse et Saint-Sulpice, la modernisation de la signalisation sur plusieurs axes. 820 M€ ont ainsi été investis sur la période 2007/2014 (400 M€ Région, 193 M€ État, 179 M€ RFF, 48 M€ autres dont Union européenne).

L'amélioration du niveau des infrastructures ferroviaires a renforcé l'attractivité des TER et favorisé le report modal vers le fer, permis la mise en place d'un réseau cadencé et amélioré la qualité de service offerte aux voyageurs.

L'évolution du trafic TER montre le bénéfice retiré par les midi-pyrénéens de ces efforts d'investissement, puisque celui-ci a augmenté très sensiblement ces dernières années, passant de 6 à 12 millions de voyages en 10 ans.

Pour autant, les efforts doivent être poursuivis afin de permettre de répondre à la demande croissante de transports collectifs, en veillant à préserver un développement équilibré des territoires urbains, péri-urbains et ruraux, comme pour préparer l'arrivée de la LGV.

Les conditions de financement de ce volet ferroviaire restent subordonnées à la participation financière de SNCF-Réseau dont les montants sont donnés à titre indicatif et seront déterminés dans le cadre des dispositions précisées par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire lors de la programmation de chaque opération.

Un redéploiement des financements pourra être nécessaire lorsque cette participation financière sera effectivement arrêtée.

- Moderniser le noeud ferroviaire toulousain :

L'horizon de mise en service de la ligne Bordeaux-Toulouse du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) 2024 laisse une période propice pour préparer l'arrivée de la LGV.

La modernisation du noeud ferroviaire Toulousain, qui porte sur un programme d'investissements d'un coût total de 191,4 M€, s'inscrit pleinement dans le cadre du projet global GPSO.

Sa mise en oeuvre sera donc envisagée en cohérence avec les modalités de financement arrêtée de manière partenariale pour GPSO.

- Travaux de modernisation de la gare Matabiau dans l'optique de l'arrivée de la LGV :

Agée de plus de 150 ans, la gare Matabiau n'a connu aucune intervention majeure sur ses installations dédiées à l'accueil des voyageurs et sera rapidement saturée compte tenu de l'augmentation des trafics induite par l'arrivée de la LGV. La nécessité d'élargir les quais existants et de prévoir à terme deux quais supplémentaires a été démontrée par les études conduites dans le cadre du Schéma Directeur du Patrimoine Ferroviaire lié au pôle d'échanges Matabiau et par les études de modélisation des flux liées aux Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse.

La modernisation du noeud ferroviaire toulousain portera sur un programme d'investissements d'un coût total de 186,8 M€. 126,1 M€ seront notamment dédiés à la réalisation des travaux nécessaires à l'arrivée de la LGV en gare de Matabiau, dans le cadre du projet d'urbanisme Toulouse EuroSudOuest.

Intitulé de l'opération	Coût des travaux prévisionnel (M€)
modernisation du noeud ferroviaire de Toulouse : Matabiau – AVP+PRO+REA de la première phase « largeur des quais et nombre de voies à Matabiau, aménagement des chantiers de la gare...	121,5
modernisation du noeud ferroviaire de Toulouse : Mise en accessibilité de la gare de Matabiau	4,6
modernisation du noeud ferroviaire de Toulouse : IPCS Toulouse Portet ou Muret	27,5
études prospectives pour le noeud ferroviaire de Toulouse, la gare St Agne, la ligne Montréjeau-Luchon...	3
GPSO- ligne existante -aménagement ferroviaires au nord de Toulouse : études de projet	30,2

État : 52,7 M€

Région : 61,94 M€

SNCF Réseau : 27,3 M€

La participation de la Région, acquise dans le principe, sera fixée quand seront connues celles de Toulouse Métropole et du Département de la Haute-Garonne.

- Renforcer les transports ferroviaires vers l'Ouest de la métropole : Arènes-Colomiers

L'axe d'Auch a bénéficié d'un programme de modernisation important dans le cadre du Plan Rail permettant une amélioration du service très significative avec l'établissement du cadencement et une augmentation du trafic avec une part importante constituée de trafics intra-urbain au sein du territoire de la métropole toulousaine, en particulier pour desservir le pôle industriel aéronautique.

L'achèvement du doublement Arènes-Colomiers, pour un coût total de 51,4 M€, permettrait de renforcer les transports collectifs vers l'Ouest de la Métropole. La pertinence de ce projet pourrait toutefois être remise en cause au regard du projet de Toulouse Métropole de réalisation d'une troisième ligne de métro, qui desservirait les mêmes zones.

Intitulé de l'opération	Coût des travaux prévisionnel (M€)
Axe d'Auch : amélioration de l'exploitation, notamment achèvement du doublement entre Arènes et Colomiers, amélioration de la bifurcation d'Empalot, ...	51,4

État : 12,85 M€

Région : 25,7 M€

SNCF Réseau : 5,14 M€

Autres partenaires attendus : 7,71 M€

- Mener des études prospectives multimodales pour l'amélioration de l'accessibilité de l'aire urbaine toulousaine :

La conduite d'études multimodales sur l'agglomération toulousaine doit permettre d'évaluer les besoins en mobilité et d'identifier les réponses les plus appropriées.

Intitulé de l'opération	Coût des travaux prévisionnel (M€)
Études prospectives multimodales	3

État : 0,70 M€

Région : 0,70 M€

Toulouse Métropole : 0,70 M€

Département : 0,70 M€

SMTC : 0,20 M€

- Autres opérations de modernisation du noeud ferroviaire toulousain :

Il s'agit de poursuivre la modernisation du réseau ferré dans l'agglomération toulousaine pour permettre d'améliorer la qualité du service. Dans ce cadre est prise en compte l'évolution de la halte ferroviaire de Labège, en lien avec la création d'un nouveau nœud ferroviaire avec le réseau métro.

Intitulé de l'opération	Coût des travaux prévisionnel (M€)
GPSO- ligne existante -aménagement ferroviaires au nord de Toulouse : études de PROjet	30,2
Halte ferroviaire de Labège	7,6
Installation Permanente de Contre-Sens / Banalisation Toulouse Portet ou Muret	27,5

État : 54,33 M€

Région : 63,94 M€

SNCF Réseau : 28,18 M€

Autres partenaires attendus : 44,95 M€

La participation de la Région, acquise dans le principe, sera fixée quand seront connues celles de Toulouse Métropole et du Département de la Haute-Garonne.

Les Transports interurbains

Il conviendra de noter que les évolutions des compétences des nouvelles régions font, qu'à compter du 01/01/2017, les réseaux interurbains de transports en commun passent d'une compétence départementale à une compétence régionale, hormis les réseaux scolaires qui restent de la compétence départementale jusqu'en septembre 2017.

B. Le financement du levier du report modal / modes actifs et partage de l'espace public

Les financements nécessaires aux réseaux des modes actifs intègrent d'une part les investissements consacrés aux opérations nouvelles et, d'autre part, l'entretien et la mise à niveau des équipements existants.

Le développement de l'usage du vélo nécessite une confortation du réseau cyclable, soit en créant de nouveaux itinéraires, soit en traitant les discontinuités, et également en mettant en place un jalonnement efficace.

Afin de satisfaire à cette politique volontariste de développement de la pratique du vélo, les coûts d'investissements estimés à 156 millions d'euros sur la période 2009/2020 dans le PDU 2012, soit de l'ordre de 16 millions d'euros par an, sont reconduits au Projet Mobilités 2020/2025/2030, et restent à répartir entre collectivités compétentes.

Ces investissements sont à couvrir notamment par les intercommunalités et communes, avec des subventions accordées par le Département, d'un montant compris entre 10 et 50 % en fonction de la typologie et de la vocation des itinéraires cyclables.

Par ailleurs, ce volet englobe les politiques d'apaisements des zones habitées : création de zones 30, d'espaces partagés. Ces opérations sont réalisées dans un cadre plus global lors des opérations d'urbanisme et d'aménagement.

C. Le financement du levier de la cohérence urbanisme / mobilités

Le levier de la cohérence urbanisme/mobilité intègre :

- **Des études urbaines nécessaires à l'élaboration des pactes urbains.**
Ces études pourront être réalisées en régie par le SMTC-Tisséo et par les intercommunalités, avec un appui des supports techniques des collectivités de type assistance à maîtrise d'ouvrage et/ou agence d'urbanisme.
- **Des traductions opérationnelles des pactes urbains dans les documents de réglementation urbaine.**
Cette déclinaison relève de la compétence des intercommunalités et des communes. Les budgets nécessaires seront intégrés aux budgets liés au processus de modification / révision des PLUih et PLU.
- **Des études nécessaires au renouvellement des zones économiques, au positionnement de plateformes logistiques, à l'organisation des livraisons en ville.**
Ces études seront prises en charge par les structures compétentes. Un chiffrage du montant de ces études n'est pas possible à ce jour.

En ce qui concerne plus particulièrement le financement de la politique de la ville, celui-ci est traduit :

- **D'une part dans le Contrat de Plan Etat-Région 2015/2020 :**

L'État mobilisera ses dispositifs de droit commun dans le cadre des Contrats de ville.

La Région accompagnera les contrats de ville dans le cadre des contrats régionaux uniques en mobilisant d'abord l'ensemble de ses politiques de droit

commun, en particulier celles relevant du volet emploi formation. Elle participera au soutien d'équipements de proximité, de développement économique, culturel et sportif, ainsi qu'à la réhabilitation thermique des logements selon les dispositifs prévus dans le cadre des contrats régionaux uniques.

En complément, dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain, au niveau national, un investissement de 5 milliards d'euros de subvention de l'ANRU sera réparti à 83% sur 200 quartiers d'intérêt national et à 17% sur des sites d'intérêt régional, dans le cadre des CPER.

A l'échelle de la grande agglomération toulousaine :

les quartiers d'intérêt national sont les suivants :

- Grand Mirail (Reynerie, Bellefontaine, Bagatelle) à Toulouse.
- Empalot à Toulouse.

les quartiers d'intérêt régional sont les suivants :

- Muret.
- Colomiers.
- Les Izards à Toulouse.

43 M€ seront mobilisés par l'État pour les 11 quartiers d'intérêt régional, dont les 7 quartiers de l'agglomération toulousaine.

Les crédits mobilisés seront intégrés à la maquette financière du CPER lorsque les moyens affectés aux projets de renouvellement urbain seront connus précisément au fur et à mesure de leur intégration dans les contrats de ville.

État : 43 M€

Région : la participation sera comprise dans l'enveloppe globale contractualisée de 90 M€ consacrée aux contrats régionaux uniques.

- **D'autre part dans les Contrats de Ville Etat / Toulouse Métropole et Etat / Muretain Agglomération :**

Extrait du Contrat de ville Etat/Toulouse Métropole :

La mobilisation des crédits de droit commun relevant de l'ensemble des politiques publiques sera privilégiée par l'ensemble des partenaires dans la mise en oeuvre des plans d'actions indiqués au présent contrat pour l'atteinte des objectifs fixés. Les crédits spécifiques viendront appuyer les crédits de droit commun et créer un effet levier.

Il sera veillé à l'optimisation des moyens alloués par chaque partenaire, avec le souci d'éviter les doublons, de concerter et de coordonner les interventions.

Chaque action pourra faire l'objet d'un financement unique ou de co-financements, les sources de financement pouvant relever de crédits spécifiques ou du droit commun de l'état, des collectivités territoriales comme d'autres organismes partenaires.

Trois types d'actions :

- les actions ne nécessitant pas de moyens financiers
- les actions nécessitant des moyens en ingénierie (budget de fonctionnement)
- les actions nécessitant un budget d'investissement

L'intervention de chaque partenaire, au titre du contrat de ville, fera l'objet d'un engagement au bénéfice des quartiers prioritaires de la politique de la ville de Toulouse Métropole.

Ces engagements permettront la déclinaison, aux regards des actions et des territoires associés, d'une annexe financière.

D. Le financement du levier de l'organisation des réseaux routiers et des stationnements

En ce qui concerne les réseaux routiers, les gestionnaires de voiries financeront les opérations inscrites au Projet Mobilités 2020/2025/2030, considérant que certaines opérations pourraient faire l'objet de financements partenariaux.

Deux types d'investissements coexistent :

- D'une part ceux directement liés à la réalisation de nouvelles voiries primaires ou secondaires, de type voie de liaison structurante ou boulevard urbain multimodal.
- D'autre part ceux liés à la politique de stationnement et de mise en œuvre de zone apaisée et 30, en accompagnement de la politique de développement du réseau de transport en commun.

Ces besoins d'investissements sont à couvrir par les gestionnaires de voiries concernés, en l'occurrence l'Etat, le Département de la Haute-Garonne et Toulouse Métropole, sur leur territoire respectif de compétence.

A noter que les coûts d'entretien du réseau routier ne sont pas intégrés dans ces éléments financiers.

Le programme routier du Contrat de Plan Etat/Région 2015/2020

Plusieurs engagements ont été pris dans le Contrat de Plan Etat/Région 2015/2020 signé le 30 juin 2015 entre l'Etat et la Région en ce qui concerne le programme routier :

- Finaliser le Programme De Modernisation des Itinéraires routiers (PDMI).
- Améliorer la desserte du Nord-Ouest toulousain, axe stratégique pour le développement économique régional. Les deux principaux objectifs

consistent à décharger l'échangeur du Ritouret et l'échangeur de la Fontaine Lumineuse. Pour ce faire, un ensemble d'actions, co-construit par les 4 acteurs publics (Etat, Région, Département, Métropole) est en voie de déclinaison. Le montant global des travaux cofinancés s'élève à 20 M€ HT.

- Poursuivre l'amélioration du réseau routier structurant de la région en initiant de nouvelles opérations.

Concernant plus particulièrement les territoires de l'aire urbaine et de la grande agglomération toulousaine, les opérations inscrites au CPER 2015/2020 sont les suivantes (extrait du CPER 2015/2020) :

Finaliser le Programme De Modernisation des Itinéraires routiers (PDMI)

Le PDMI, sur la période 2009-2014, a permis d'engager la réalisation de nouvelles liaisons à 2 x 2 voies entre Toulouse et les villes moyennes régionales : les travaux sur la RN 124 entre Auch et Toulouse, sur la RN 88 entre Rodez et Toulouse ont été lancés, certains tronçons mis en service. L'amélioration des liaisons vers la frontière espagnole est également engagée avec la déviation de St Béat (RN 125), la déviation d'Ax-les-Thermes (RN 20). L'achèvement de la mise à 2 x 3 voies de la rocade de Toulouse est lancé.

Si le PDMI a permis de combler certains retards, des rattrapages considérables sont encore à réaliser sur le réseau routier national. Toutes les opérations n'étant pas encore en phase travaux, la poursuite des travaux prévus est indispensable dans le respect des engagements pris.

L'achèvement des opérations du PDMI déjà décidées entre l'État, la Région et les Départements, constitue ainsi la priorité de ce CPER. Le coût global de ces investissements est évalué à 436,16 M€.

A l'échelle du périmètre de la grande agglomération toulousaine, la pression démographique se traduit par un besoin croissant de mobilité avec un réseau routier accueillant de plus en plus de circulation malgré la mise en place de transports collectifs nouveaux. Les opérations suivantes, permettant la finalisation du Programme de Modernisation des Itinéraires, ainsi que le financement d'une opération nouvelle prioritaire, la desserte d'Airbus dans le Nord-Ouest toulousain, seront soutenues pour un montant total de 68,5 M€ :

Achever la mise à 2x3 du périphérique.

Intitulé de l'opération	Coût des travaux prévisionnel (M€)
Périphérique de Toulouse (A620) – Mise à 2x3 voies du périphérique et protections acoustiques <ul style="list-style-type: none"> • Réalisation de l'élargissement sur la section Rangueil-Lespinet (38,60 M€) • Protections acoustiques (9,9 M€) 	48,5

Améliorer la desserte du Nord-Ouest toulousain, axe stratégique pour le développement économique régional

Voie	Intitulé de l'opération	Coût des travaux prévisionnel (M€ HT)
Agglomération Toulouse	<u>Echangeur du Ritouret</u> : aménagement d'un échangeur en milieu urbain permettant notamment la desserte d'Airbus et de l'aéroport Toulouse Blagnac.	20
Agglomération Toulouse	<u>Echangeur Fontaine Lumineuse</u> : Fontaine Lumineuse : bretelle d'accès et de sortie de la RN124 vers la ZAC de St Martin du Touch	

État : 21,25 M€

Région : 14,52 M€

Toulouse Métropole : 20,03 M€

Autres partenaires attendus : 12,71 M€

Les projets routiers du Département de la Haute-Garonne

Les projets routiers sous responsabilité du Département sont les suivants :

Sur le territoire du Sicoval :

- La déviation de Castanet pour 2 millions d'euros.
- Le prolongement de la RD 916 jusqu'à Belberaud pour 15 millions d'euros.
- L'effacement du passage à niveau d'Escalquens sur la RD 79 pour 10 millions d'euros dont 1,5 à la charge du Département.
- Le giratoire RD 813 / RD 24 à Montgiscard pour 0,6 million d'euros dont 50 % pris en charge par le Département.
- Le giratoire RD 813 / RD 16 à Ayguevives pour 0,7 million d'euros.
- Le réaménagement du giratoire RD 916 / RD 57 à Labège pour un montant de 1 à 6 millions d'euros en fonction des aménagements retenus.

Sur le territoire de Toulouse Métropole :

Compte-tenu du transfert à Toulouse Métropole au 1er janvier 2017 des voiries départementales situées sur le territoire de la Métropole, un ensemble de projets vont passer sous maîtrise d'ouvrage métropolitaine, comme par exemple la voie du Canal de Saint-Martory.

Ces opérations, autrefois départementales, devraient être inscrites, dans la mesure des capacités budgétaires, à la Programmation Pluriannuelle des Investissements de la Métropole.

Concernant les projets à cheval sur le territoire de Toulouse Métropole et sur des territoires de compétence départementale :

- Certains projets routiers sur routes départementales vont se retrouver au 1er janvier 2017 sous deux maîtrise d'ouvrage, i.e. départementale et métropolitaine.
- Un projet routier, déjà inscrit au PDU 2012, est repris au projet Mobilités 2020 /2025 / 2030 : il s'agit du prolongement de la RD902 au-delà du site du nouveau parc des expositions et en direction du site Eurocentre.
- On peut également citer la déviation de Saint-Orens.

Sur le territoire du Muretain Agglomération :

Le Département accompagnera à hauteur de 10 millions d'euros le Muretain – agglomération qui mène une étude sur les aménagements fonctionnels à programmer sur son réseau routier pour traiter les points de dysfonctionnements et faciliter la circulation des transports en commun, notamment sur l'axe départemental support de la ligne 117 Muret / Roques / Portet / Toulouse.

Les projets routiers de Toulouse Métropole

Les opérations structurantes de déplacement, sur la période 2015/2020, s'élèvent à 147,5M€ lesquelles peuvent ainsi s'élever à 147,5 M€. Elles sont constituées entre autres :

- D'un programme annuel de pistes cyclables.
- De travaux sur les rocades (études multimodales en vue de la création d'une seconde rocade et Programme de développement et de modernisation des infrastructures : échangeur de Borderouge, 2x3 voies à Rangueil, etc..).
- De l'amélioration du maillage du secteur Est (LMSE, jonction Est) de l'amélioration du secteur Nord (Boulevard Urbain Nord, urbanisme autour des aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse,..).
- De l'amélioration du secteur Nord-Ouest (articulations avec le pôle logistique Airbus et la zone aéroportuaire, liaisons des Ramassiers..).

Au-delà de 2025, la programmation des opérations sera établie en fonction des capacités budgétaires à la Programmation Pluriannuelle des Investissements de Toulouse Métropole et des conclusions de l'étude prospective multimodale pour l'amélioration de l'accessibilité de l'aire urbaine toulousaine.

Le financement des mesures de stationnement

Par ailleurs, ce volet englobe les politiques de stationnement qui accompagne le report modal vers les transports en commun : zone payante ou gérée par disque bleue, tarification en faveur des résidents, ...

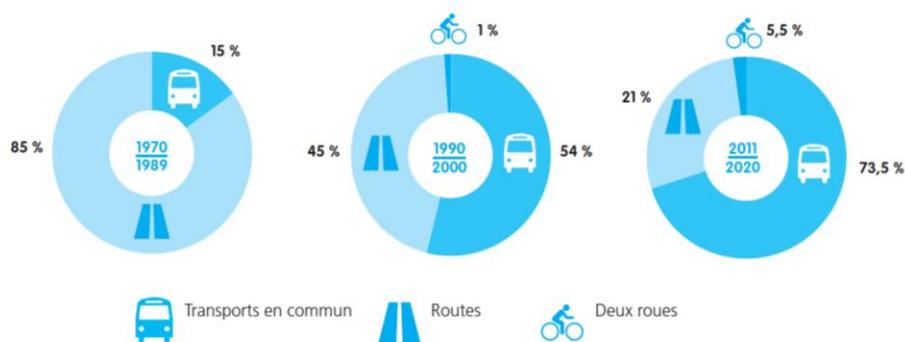
Les actions propres aux thèmes de l'amélioration de la qualité du cadre de vie, de l'articulation urbanisme / déplacements, du transport de marchandises nécessitent également des investissements financiers, pouvant être importants dans certains cas comme la création de plateformes de redistribution de marchandises.

Toutefois, ces actions sont plus difficilement chiffrables et ne figurent pas dans cette approche financière.

Il conviendra par conséquent de suivre, à la suite de l'application de ces mesures, le coût de leur mise en place.

6.5/ L'évolution des financements des politiques publiques de mobilités

Un comparatif en pourcentage des investissements consacrés aux différents modes de transports a été réalisé depuis l'élaboration du plan de déplacements urbains (2001), et actualisé dans le cadre de sa première révision (2012).



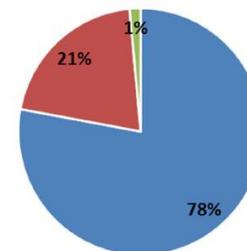
Il montre à l'évidence les investissements croissants en faveur des deux roues et des transports en commun. Pour ces derniers, les investissements sont conséquents et engendrent par ailleurs des charges d'exploitation de plus en plus lourdes.

A contrario, on note un moindre investissement pour la route, sachant que la circulation automobile génère à la collectivité d'autres coûts : coût sur les dépenses de santé publique lié aux accidents et à la pollution atmosphérique, imperméabilisation des sols, étalement urbain.

Dans le cadre de l'évaluation des coûts de la mobilité, l'actualisation du compte-déplacements 2008/2012 pour la période à venir permettra également un suivi sur :

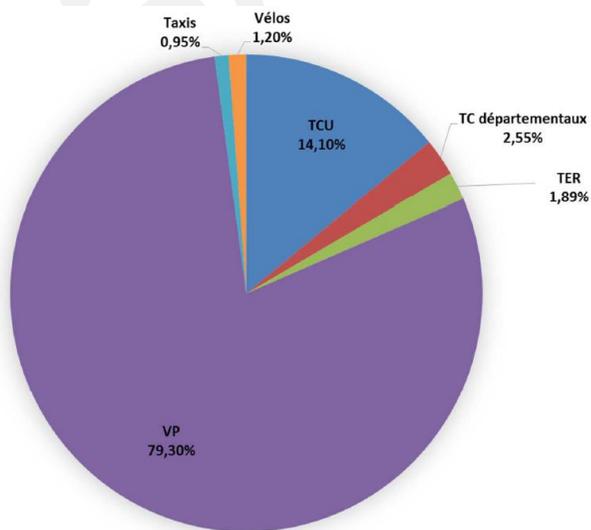
- La répartition des coûts directs par mode.
- L'évaluation du coût des externalités (coût de la pollution, des accidents, de l'étalement urbain, ...).
- L'évolution du coût social par mode.

Répartition en 2008 / 2012 des coûts directs entre transport en commun, véhicule individuel et modes actifs



Le transport individuel (comportant véhicules particuliers, deux-roues motorisés et taxis) représente la part la plus importante des dépenses (78%), tandis que les transports collectifs représentent 21% des dépenses. Les modes actifs constituent seulement 1% des dépenses totales.

Source : compte-déplacements 2008/2012 SMT-C-Tissé



Les véhicules particuliers représentent près de 80% du coût social des transports sur le territoire, tandis que le réseau de transport urbain représente 14%. Le reste des coûts sociaux est réparti entre transports départementaux, TER, taxis et vélos (moins de 3% du coût total pour chacun de ces modes).

Source : compte-déplacements 2008/2012 SMTC-Tisséo

Les deux graphiques ci-après présentent la part des externalités et des coûts directs dans le coût social.

Source : compte-déplacements 2008/2012 SMTC-Tisséo

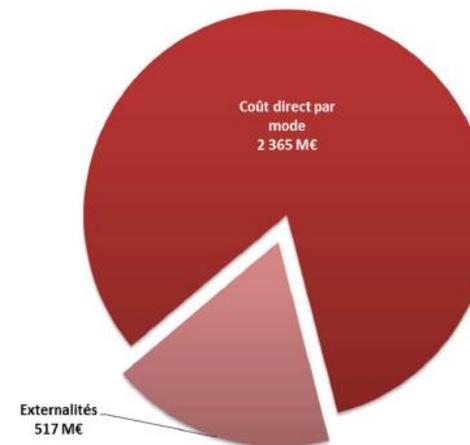


Illustration 34. Répartition du coût social du transport

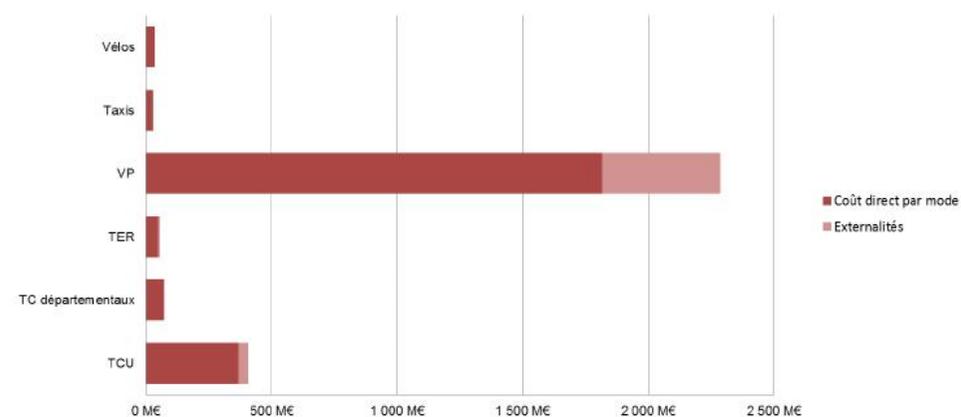


Illustration 35. Répartition du coût social du transport par mode

Les points essentiels à retenir

Une gouvernance partenariale nécessaire à la réussite du Projet Mobilités 2020/2025/2030

Le maintien des commissions partenariales assurant un cadre de cohérence politique dans la mise en œuvre des actions et permettant d'accompagner les évolutions de gouvernance territoriale.

La pérennisation des commissions territoriales permettant une appropriation des différents acteurs des territoires et une adaptation du plan d'actions du Projet Mobilités aux spécificités territoriales.

Une ouverture partenariale vers les CODEV, le monde associatif et les acteurs du monde économique.

Des outils de suivi et d'évaluation qui s'adapteront et qui seront davantage partagés

Une adaptation de l'observatoire du PDU au nouveau plan d'actions.

Une actualisation du compte-déplacements à programmer.

“

91% des investissements en faveur des TC

”

Un financement multi-partenarial

Le levier du report modal

Transport en commun et intermodalité

3,8 milliards d'euros au titre du réseau urbain structurant et de l'intermodalité

186,8 millions d'euros au titre du CPER 2015/2020

Modes actifs et partage de l'espace public

156 millions sur la période 2016/2025 en faveur du vélo (répartition entre les collectivités compétentes)

Le levier de la cohérence urbanisme / mobilités

Des ressources internes pour élaborer les pactes urbains

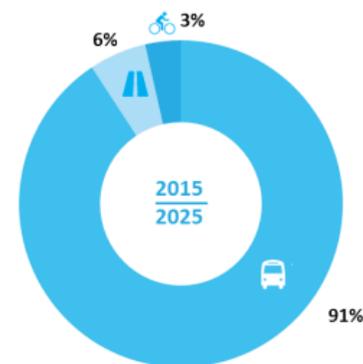
Des contrats de ville en œuvre pour répondre aux besoins des quartiers prioritaires

Le levier de l'organisation des réseaux routiers et des stationnements

68,5 millions d'euros au titre du CPER 2015/2020

147,5 millions d'euros d'investissements pour Toulouse Métropole

35 millions d'euros d'investissements pour le Département.



ANNEXE : TABLEAU DE BORD DU PLAN D' ACTIONS

LES ACTIONS DU PROJET MOBILITES 2020-2025-2030	Horizon 2020	Horizon 2025	Horizon 2030
1/ Report modal			
FAIRE la 3 ^{ème} ligne de métro Toulouse Aerospace Express		X (2024)	
DOUBLER la capacité de la ligne A du métro	X (2019-2020)		
INTERCONNECTER la ligne B à TAE		X (2024)	
DEVELOPPER le réseau tramway	X (2019-2020)		
FAIRE la ceinture sud, dont le téléphérique urbain sud	X (téléphérique, 2020)		
ORGANISER l'intermodalité	X (en lien avec les projets TC)	X (en lien avec les projets TC)	X (en lien avec les projets TC)
DEVELOPPER le réseau LINEO	X (Linéo 1 à 10)	X (extensions et nouvelles Linéo)	
HIERARCHISER le réseau bus		X (offre Optimo)	X (offre Optimo + axes inscrits au SCOT)
ADAPTER le réseau bus aux territoires	X (en lien avec planning Linéo et autres projets)	X (en lien avec planning Linéo et autres projets)	
RENFORCER l'accessibilité entre les territoires Nord-Ouest et Nord-Est		X (en lien avec programmation urbaine)	
METTRE en place une tarification adaptée aux usages	X		
RENFORCER les services à l'usager	X	X	X
PREPARER l'avenir dans l'organisation de la chaîne des mobilités	X	X	X
METTRE EN ŒUVRE un schéma directeur cyclable d'agglomération.	X	X	(à préciser)
METTRE EN ŒUVRE un schéma directeur piétons d'agglomération	X	X	X
ELARGIR le centre-ville	X (en lien avec programmation urbaine)		
APAISER les circulations dans les faubourgs et les communes	X	X	
AMELIORER la multimodalité dans les pôles d'échanges	X (en lien avec les projets TC)	X (en lien avec les projets TC)	X (en lien avec les projets TC)
DYNAMISER les plans de mobilités	X	X	X
PREPARER l'avenir en innovant en faveur des modes actifs	X	X	X
2/ Cohérence urbanisme - mobilités			
S'ENGAGER sur la cohérence urbanisme / mobilités	X (en lien avec projets urbains et TC)	X (en lien avec projets urbains et TC)	X (en lien avec projets urbains et TC)
METTRE EN ŒUVRE des pactes urbains sur les territoires	X (en lien avec projets urbains et TC)	X (en lien avec projets urbains et TC)	X (en lien avec projets urbains et TC)
TRADUIRE les pactes urbains dans les documents d'urbanisme	X (en lien avec projets urbains et TC)	X (en lien avec projets urbains et TC)	X (en lien avec projets urbains et TC)
AMELIORER l'accessibilité et la desserte des zones économiques	X (en lien avec projets urbains et TC)	X (en lien avec projets urbains et TC)	(à préciser)
DESSERVIR les quartiers prioritaires de la politique de la ville	X (en lien avec TC)	X (en lien avec TC)	(à préciser)
METTRE EN ŒUVRE un charte livraison sur l'agglomération	X	X	X
DEVELOPPER un schéma de localisations des plateformes logistiques	X	X	X
PREPARER l'avenir en se projetant dans la ville de demain	X	X	X
3/ Organisation des réseaux routiers et des stationnements			
DYNAMISER l'usage de la voiture partagée	X	X	X
ACCOMPAGNER et FAVORISER l'électromobilité	X	X	X
METTRE EN ŒUVRE un schéma directeur des voiries	X (en lien avec projets TC)	X (en lien avec projets TC)	(à préciser)
AMELIORER les liaisons routières de périphérie à périphérie	X (études multimodales)	X	X
DEVELOPPER une stratégie globale de stationnement	X (en lien avec projets TC)	X (en lien avec projets TC)	(à préciser)
ACCENTUER le report modal en amont des zones de congestion	X (en lien avec projets TC)	X (en lien avec projets TC)	
REDUIRE les nuisances en limitant les vitesses sur les grandes voiries	X	X	X
DIMINUER les accidents de la route	X	X	X
DYNAMISER la logistique urbaine	X	X	
ANTICIPER l'instauration de mesures complémentaires sur la circulation	X	X	X
PREPARER l'avenir en innovant dans l'accessibilité	X	X	X