

le projet de
3^{ème} ligne de métro
de la grande agglomération toulousaine



12 juillet 2016

Qui sommes-nous ?

SMTC-Tisséo est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité et des Transports Urbains au sein de la grande agglomération toulousaine

Un Syndicat Mixte, recevant délégation de 4 intercommunalités

- Conçoit et développe la politique de transports-mobilités et la politique tarifaire
- Organise les services réguliers de transports en commun,
- Etudie et programme les projets nouveaux,
- Assume la responsabilité financière (gestion du budget annuel et prospective),
- Propriétaire de l'ensemble des infrastructures et du parc existant.

.... et confiant les missions suivantes

- Etude et construction de nouvelles infrastructures à la SMAT (société publique locale)
- Exploitation, développement et commercialisation du service à Tisséo-EPIC (Etablissement Public Industriel et Commercial),
- Exploitation d'un service adapté aux personnes à mobilité réduite à MOBIBUS.

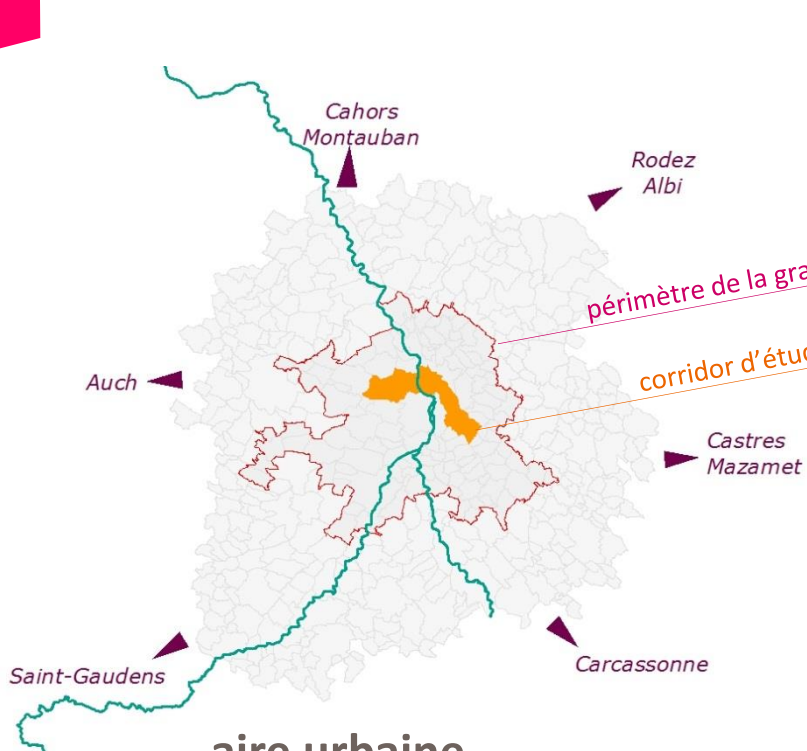


Exploite le réseau métro – tram – bus

Exploite le service adapté aux personnes à mobilité réduite

Réalise les nouveaux projets

La 3^{ème} ligne : un enjeu à différentes échelles



aire urbaine
453 communes
1,2 million d'habitants



grande agglomération toulousaine
101 communes, 1 million d'habitants
(115 communes pour le Projet Mobilités)

Le territoire de la grande agglomération toulousaine et le corridor d'étude

Différentes échelles de mobilité ...

- les quartiers, les communes, la grande agglomération, l'aire urbaine, échelles de la mobilité quotidienne
- L'échelle de la mobilité régionale
- L'échelle des échanges entre les métropoles françaises et internationales

... et différents enjeux

- La **vie quotidienne et le cadre de vie** : l'accès aux emplois et aux services, la santé publique, ...
- La **protection de l'environnement**, l'amélioration de la **qualité de l'air** et la **réduction des gaz à effet de serre**
- la **mixité sociale**
- Le **développement économique**
- ...

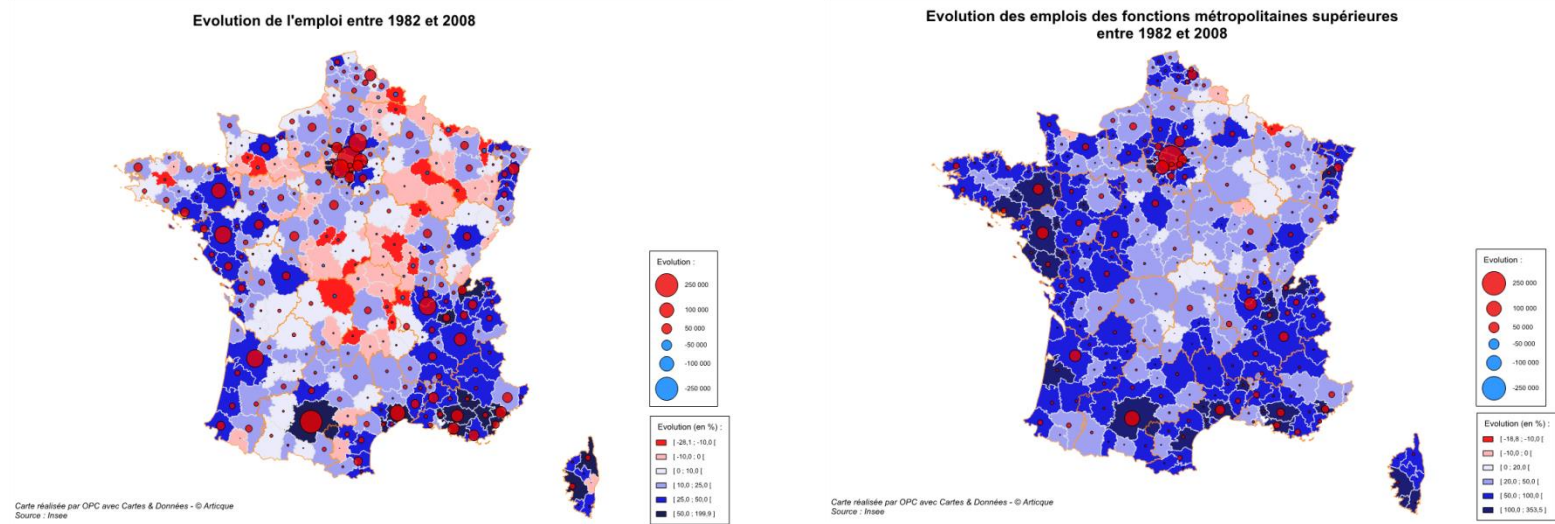
Le corridor d'étude dans la grande agglomération :
une réponse partenariale pour une gouvernance territoriale inclusive au croisement des différentes échelles



1.

La mobilité face aux défis de l'attractivité des territoires

La dynamique des métropoles de l'arc Atlantique –Méditerranée - Alpes



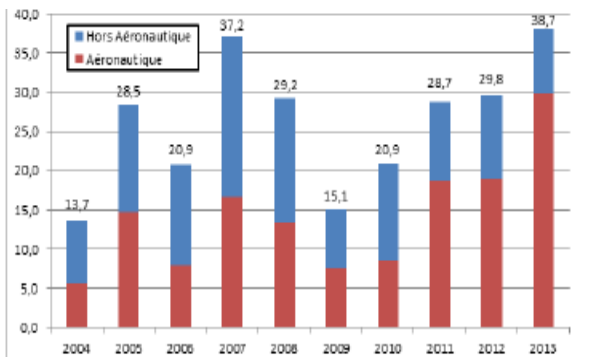
- L'attractivité des territoires et des emplois métropolitains porté de plus en plus par le cadre de vie
- Arc Atlantique –Méditerranée : le nouveau contrepoids de l'Île-de-France
- La métropole toulousaine en tête de cette dynamique territoriale au niveau national... mais quid du devenir de son attractivité ?

1.

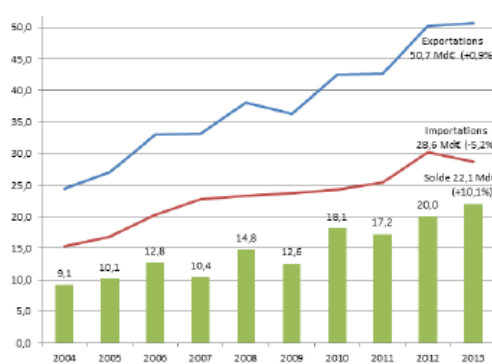
L'aéronautique, un enjeu de croissance économique pour la France

Grands contrats conclus par des entreprises françaises dans les pays émergents et en développement depuis 2004

montant estimé de la « part française » (en milliards d'Euros)



Evolution des échanges aéronautiques, par an depuis 2004 (milliards d'Euros)



Source : Résultats du commerce extérieur en 2013 – Ministère du commerce extérieur – février 2014

UN POIDS LOURD DE L'ÉCONOMIE FRANÇAISE

1er EXPORTATEUR EN FRANCE ET EN EUROPE

42,5 MILLIARDS D'EUROS DE CHIFFRE D'AFFAIRES EN 2012

3000 PME

75% RÉALISÉES À L'EXPORTATION

UN MILLIARD D'EUROS INVESTI CHAQUE ANNÉE DANS LA PRODUCTION FRANÇAISE

170 000 EMPLOIS DIRECTS

140 000 EMPLOIS INDIRECTS

UN RECRUTEMENT EN HAUSSE

NUMÉRIQUE D'EMBAUCHES

Année	Nombre d'embauches
2005	8000
2006	10000
2007	9000
2008	13000
2009	7000
2010	8000
2011	13000
2012	15000

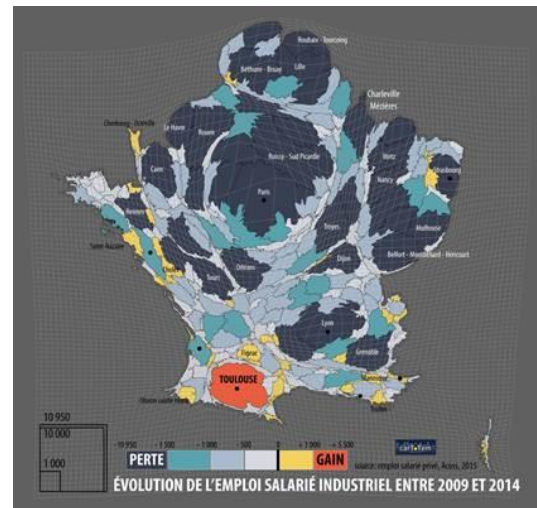
1.

Une forte dynamique portée par l'emploi industriel et des filières d'excellence...

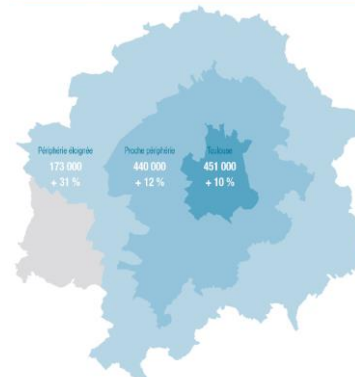
Un territoire parmi les plus dynamiques et attractifs de France pour l'économie, l'habitat et la vie étudiante

- **+ 130 000 habitants** dans le périmètre de l'enquête ménages (179 communes) entre 2004 et 2013, soit environ **+ 15 000 habitants / an** (équivalent de la commune de l'Union),
- **+ 150 000 emplois** depuis 20 ans ... Un écosystème positionné sur des filières d'excellence qui continue de créer des emplois malgré la crise ...

+15 000 habitants/an entre 2004 et 2013
+ 150 000 emplois depuis 20 ans
500 000 nouveaux déplacements par jour dans 10 ans



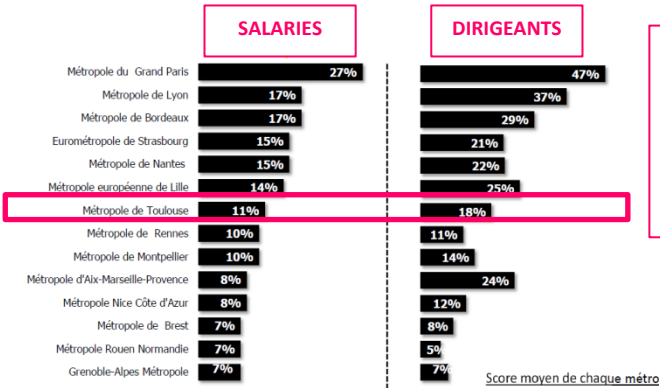
Nombre d'habitants par territoire et évolution 2004 - 2013



La saturation des réseaux : un risque sur la dynamique économique toulousaine par rapport à d'autres métropoles ?

En France, une perception des grandes entreprises et de leurs salariés moins favorable pour la grande agglomération toulousaine

par rapport aux autres métropoles françaises (enquête OpinionWay décembre 2014), en particulier du fait du **critère « accessibilité et réseau de transport »**



Perception de l'évolution des métropoles au cours des 10 dernières années

« concernant chacun des aspects ci-dessous, quelles sont les trois métropoles dans lesquelles la situation a évolué le plus favorablement au cours de ces dix dernières années selon vous ? »

- De nombreux emplois non desservis par les modes lourds de transports publics, notamment dans les sites du pôle mondial de compétitivité Aerospace Valley,

DIRIGEANTS	Métropole du Grand Paris	Métropole de Lyon	Métropole de Bordeaux	Métropole européenne de Lille	Métropole d'Aix-Marseille-Provence	Métropole de Nantes	Eurométropole de Strasbourg	Métropole de Toulouse	Métropole de Montpellier	Métropole Nice Côte d'Azur	Métropole de Rennes	Métropole de Brest	Grenoble-Alpes Métropole	Métropole Rouen Normandie
L'ouverture à l'international / La connectivité avec les autres villes européennes	64%	40%	16%	33%	28%	12%	45%	17%	8%	10%	2%	3%	5%	2%
La vie culturelle, le patrimoine	63%	39%	28%	29%	30%	19%	22%	15%	13%	10%	7%	3%	2%	2%
Accessibilité et réseau de transport	61%	48%	28%	23%	34%	14%	20%	10%	12%	7%	8%	3%	6%	2%
Le dynamisme économique et la création d'emplois	56%	49%	28%	22%	21%	23%	15%	25%	12%	11%	11%	3%	9%	2%
L'action et les équipements dans le domaine éducatif (écoles, lycées...)	50%	37%	27%	28%	21%	20%	20%	21%	17%	6%	9%	7%	11%	3%
L'action des élus locaux	48%	34%	41%	28%	23%	21%	15%	15%	17%	13%	7%	5%	6%	5%
Les prix dans le secteur de l'immobilier	31%	29%	22%	27%	18%	23%	16%	17%	14%	12%	18%	23%	11%	17%
La sécurité des biens et des personnes	28%	30%	31%	21%	18%	31%	21%	16%	9%	16%	23%	18%	6%	8%
La qualité du cadre de vie, l'environnement	22%	29%	40%	17%	23%	31%	17%	27%	23%	20%	13%	11%	8%	6%
Pourcentage moyen par métropole	47%	37%	29%	25%	24%	22%	21%	18%	14%	12%	11%	8%	7%	5%

SALARIES	Métropole du Grand Paris	Métropole de Lyon	Métropole de Bordeaux	Eurométropole de Strasbourg	Métropole de Nantes	Métropole européenne de Lille	Métropole de Toulouse	Métropole de Rennes	Métropole de Montpellier	Métropole d'Aix-Marseille-Provence	Métropole Nice Côte d'Azur	Métropole de Brest	Métropole Rouen Normandie	Grenoble-Alpes Métropole
La vie culturelle, le patrimoine	38%	18%	16%	13%	12%	17%	9%	8%	8%	16%	7%	4%	6%	5%
La vie culturelle, le patrimoine	37%	22%	19%	14%	13%	14%	12%	9%	9%	8%	6%	4%	4%	6%
Accessibilité et réseau de transport	33%	19%	16%	12%	16%	12%	12%	8%	9%	6%	8%	4%	4%	9%
Le dynamisme économique et la création d'emplois	32%	22%	11%	30%	9%	21%	9%	5%	8%	9%	7%	3%	4%	7%
L'ouverture à l'international / La connectivité avec les autres villes européennes	28%	15%	15%	12%	18%	14%	13%	11%	15%	6%	6%	5%	4%	8%
L'action et les équipements dans le domaine éducatif (écoles, lycées...)	26%	17%	21%	11%	14%	16%	9%	9%	11%	7%	7%	5%	5%	7%
L'action des élus locaux	18%	13%	18%	14%	17%	11%	8%	13%	7%	5%	10%	11%	10%	8%
Les prix dans le secteur de l'immobilier	15%	12%	23%	14%	21%	10%	12%	13%	14%	6%	15%	6%	8%	7%
La sécurité des biens et des personnes	14%	11%	11%	11%	17%	14%	10%	17%	9%	5%	5%	18%	17%	7%
Pourcentage moyen par métropole	27%	17%	17%	15%	15%	14%	11%	10%	10%	8%	8%	7%	7%	7%

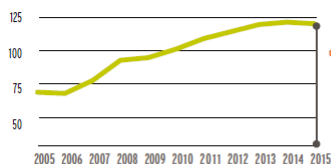
○ Critères sur lesquels la métropole a le plus évolué
 ■ Le podium des métropoles par critère

Un réseau de transport urbain en fort développement, mais à orienter vers les salariés

Une fréquentation du réseau Tisséo en forte croissance depuis 10 ans, avec une part forte du métro ...

... mais une part des TC faible dans les déplacements domicile-travail (8%) par rapport aux autres aires urbaines (>11% à Bordeaux, Nantes, Strasbourg, et >15% à Grenoble, Lille, Lyon...)

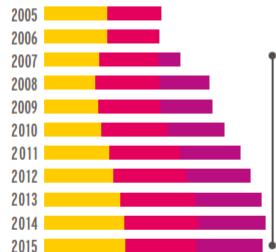
MILLIONS DE DÉPLACEMENTS



120,9
millions
de déplacements
en 2015

Tisséo : 3^{ème} réseau de transports urbains par sa fréquentation

MILLIONS DE VALIDATIONS



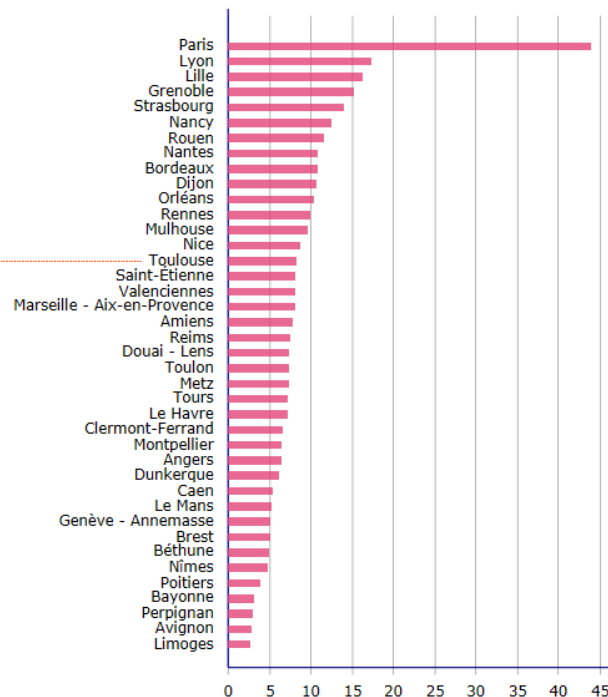
169,8
millions
de validations en 2015

● TOTAL RÉSEAU
● RÉSEAU DE SURFACE (BUS + TRAM)
Y COMPRIS SERVICES AFFRÉTÉS
● MÉTRO
● MÉTRO A
● MÉTRO B

Aire urbaine de Toulouse : 15^{ème} sur 40 pour la part des TC dans les déplacements domicile-travail

2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015

●	90,1	88,7	105,5	127,9	130,7	139,6	152,3	160,1	168,9	173,2	169,8
●	48,4	48,1	42,3	39,1	40,9	43,8	50,2	53	58,2	61,9	62,4
●	41,7	40,6	45,9	49,9	48,9	51,6	55,1	57	58,8	57,33	55,3
●	0	0	17,3	38,9	40,9	44,2	47,1	50,1	51,9	52,25	52,1



1.

Vers une nouvelle mobilité pour la grande agglomération toulousaine

- ▶ La nécessité de répondre aux **enjeux de croissance démographique et de structuration du territoire**, à travers une stratégie globale de mobilités intégrant notamment dans son plan d'action un réseau structurant offrant :
 - Des solutions capacitaires de transport
 - Une meilleure articulation avec le réseau ferroviaire
 - L'optimisation des potentialités du réseau bus
- ▶ La nécessité de prendre en compte le **contexte économique national**.
- ▶ L'enjeu de la desserte des **zones d'emploi dont les accès routiers sont saturés**
- ▶ Une meilleure **déclinaison par territoire** afin de réunir **maillage, capacité et interconnexion**.

Les enjeux du projet mobilités

La mobilité, une nécessaire ambition portée par les Collectivités Territoriales

Trois enjeux majeurs

- Améliorer l'accessibilité de l'agglomération toulousaine, notamment l'**accès aux emplois**
- Assurer la **desserte des différents territoires**,
- Optimiser les conditions de la mobilité en particulier l'**intermodalité**.



Trois leviers pour agir

- **Le report modal.** La complémentarité des modes de déplacement,
- **La cohérence urbanisme-mobilités.** Pas de développement urbain sans transports,
- **L'optimisation des réseaux.** Un meilleur usage de la route et du stationnement.



Aujourd'hui :

3,8 millions de déplacements quotidiens dont 500 000 en transport en commun et autant sur le périphérique

Dans 10 ans :

500 000 déplacements quotidiens en plus dont **250 000 en transport en commun**



Le SMTC-Tisséo est :

- **porteur du Projet Mobilités** et ambassadeur des stratégies de mobilité des collectivités (*)
- **maître d'ouvrage du développement du réseau structurant de transport urbain**

() compétentes en matière de voirie, de stationnement, de réseau cyclable, d'accessibilité des cheminements piétons, d'urbanisme...*

2.

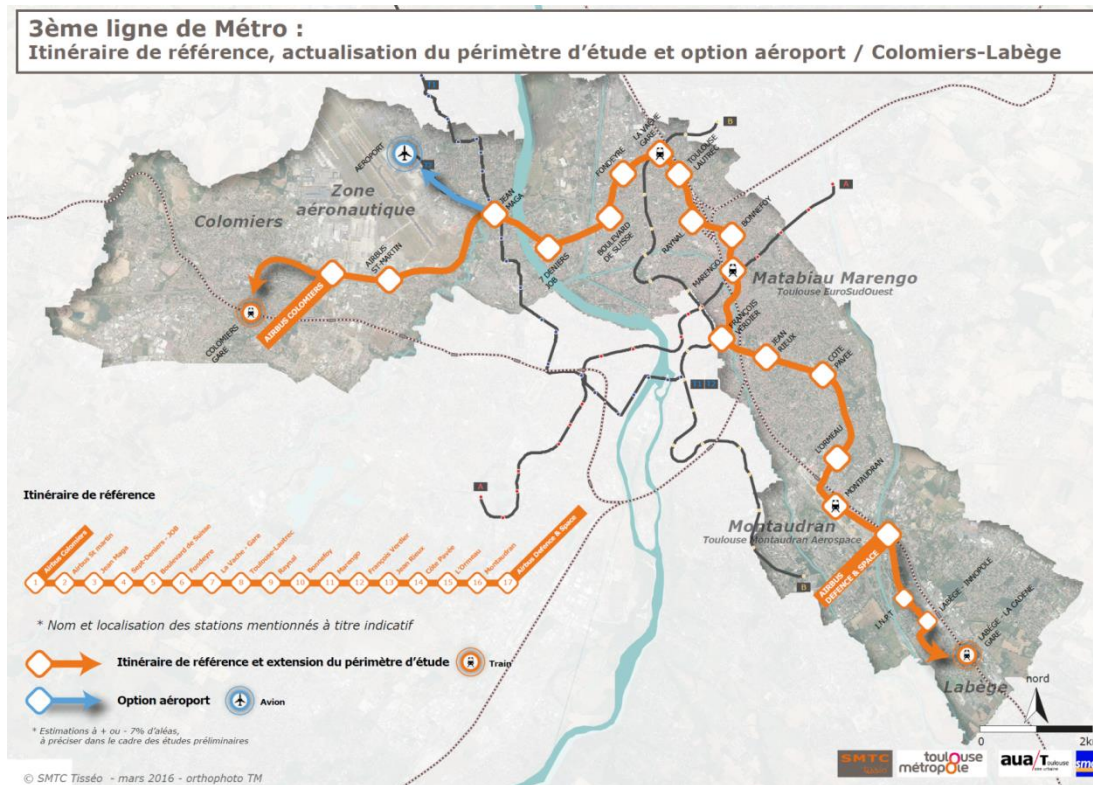
**Où en est le projet de 3^{ème} ligne
de métro aujourd'hui ?**

2. Où en est la 3^{ème} ligne aujourd'hui ?

Itinéraire et caractéristiques

- Un itinéraire d'étude défini de Colomiers à Labège, environ 28 km
- 200 000 à 220 000 voyageurs par jour
- 1,7 à 2,2 milliards d'Euros selon les capacités financières publiques
- Une mise en service prévue pour 2024
- Un projet nécessairement partenarial

... s'inscrivant dans le **Projet Mobilités 2025-2030**



2.

Où en est la 3^{ème} ligne aujourd'hui ?

Des temps de parcours attractifs

- ... de l'ordre de 15-20 minutes entre les gares et les pôles d'emploi

Liaisons depuis la Gare Matabiau	Temps de parcours TC actuels en heure creuse	Temps de parcours avec Toulouse Aerospace Express	Gain de temps en heure creuse
Airbus Defence & Space - Matabiau	40 minutes	13 à 16 minutes	> à 25 minutes
Airbus Colomiers - Matabiau	40 minutes	21 minutes	> à 20 minutes
Labège Innopole - Matabiau	50 minutes	18 à 23 minutes	> à 30 minutes
Aéroport - Matabiau	30 minutes	20 à 24 minutes	> 6 à 10 minutes

- ... indépendants des conditions de circulation
- ... fiables et pérennes dans le long terme

3.

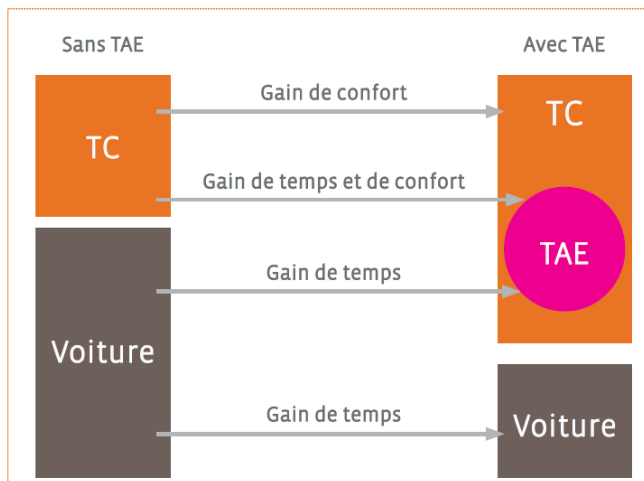
Qu'apporterait la 3^{ème} ligne de métro aux territoires, aux usagers ?

3. Qu'apporterait la 3^{ème} ligne ?

Report modal et gains de temps

Le **report modal** depuis la voiture vers les transports en commun permettrait de réduire significativement les nuisances générées par l'automobile (bruits, pollution atmosphérique, émission de GES, accidentologie etc.).

Les **usagers des TC** gagneraient en temps de parcours et de confort



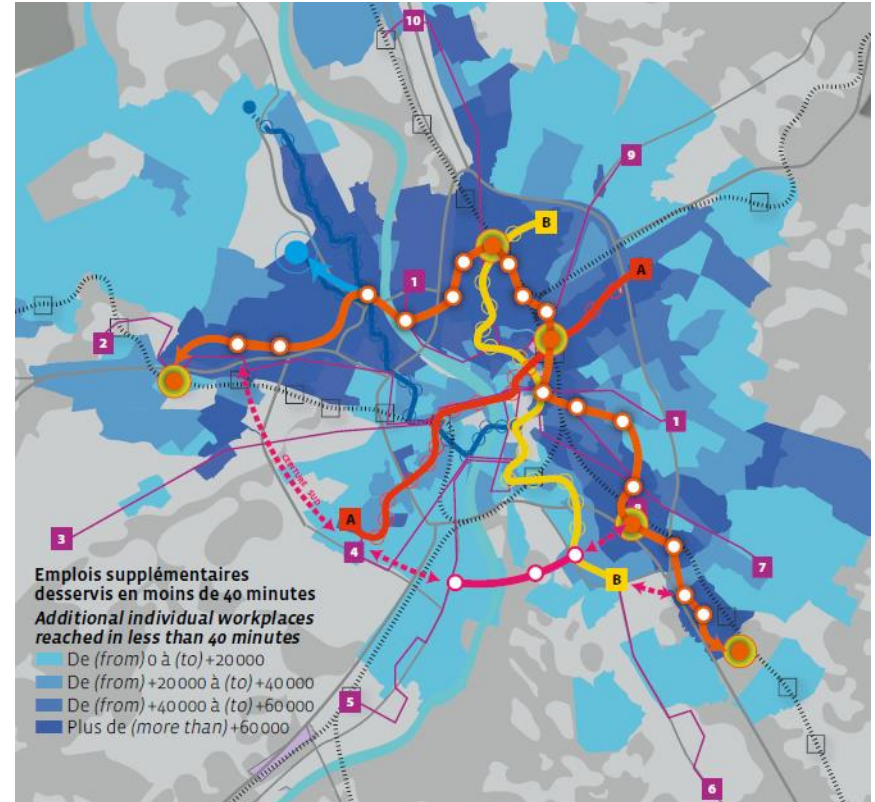
Baisse de la circulation	20 millions de déplacements de véhicules évités / an
Réduction des émissions de GES	39 000 tonnes équivalent CO2 évitées / an
Réduction de la consommation d'énergie	17 millions de litres de carburant économisés / an
Diminution de l'accidentologie	12 accidents évités chaque année (16 victimes)

Estimations de l'impact de la nouvelle ligne de métro sur la circulation automobile et sur les nuisances associées

3. Qu'apporterait la 3^{ème} ligne ?

L'amélioration de l'accès aux emplois

- La 3^{ème} ligne offre des **temps de parcours compétitifs** entre les quartiers desservis mais son impact en matière de rapidité et de confort est également démultiplié par les connexions que la ligne propose à l'ensemble du réseau des transports.
- Ainsi les habitants des **quartiers prioritaires de la politique de la ville** et plus globalement, de **l'ensemble des bassins d'habitat**, verront augmenter le nombre d'emplois accessibles rapidement en transport en commun.



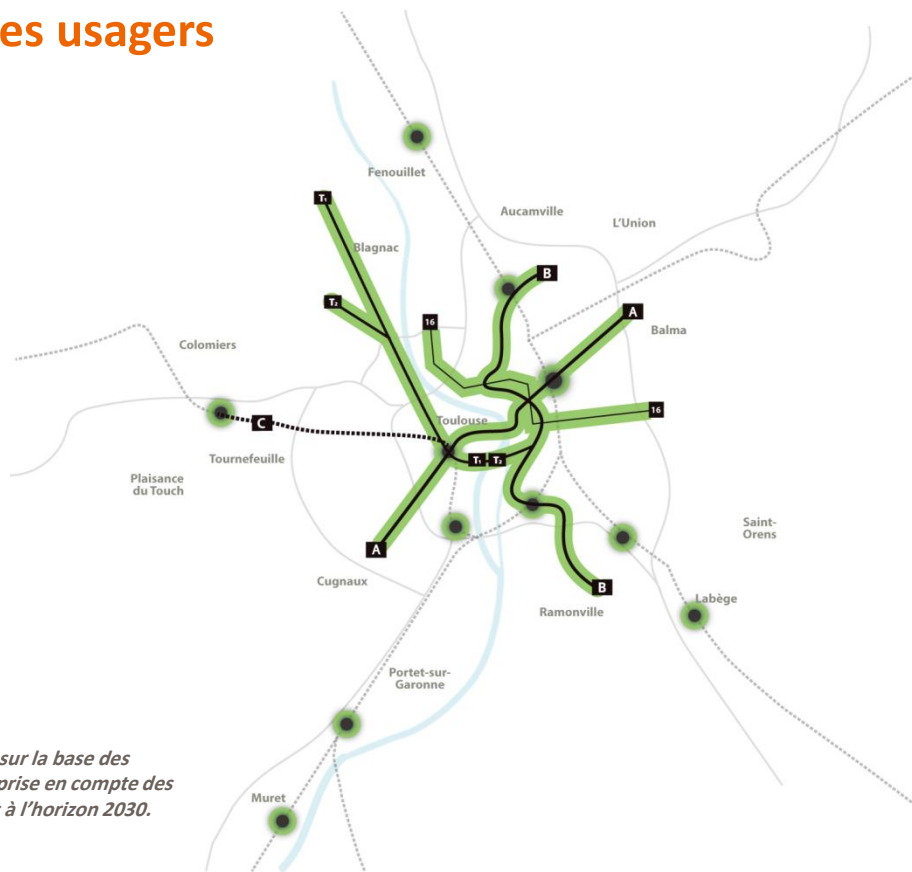
3.

La 3^{ème} ligne dans la desserte des territoires

Le réseau structurant au plus près des usagers

En 2016...

- Environ 301 000 habitants à 5-10 minutes du réseau structurant,
- Soit 31% de la grande agglomération toulousaine (périmètre PDU)



N.B : analyse réalisée sur la base des emplois 2013, pas de prise en compte des perspective d'emplois à l'horizon 2030.

La 3^{ème} ligne dans la desserte des territoires

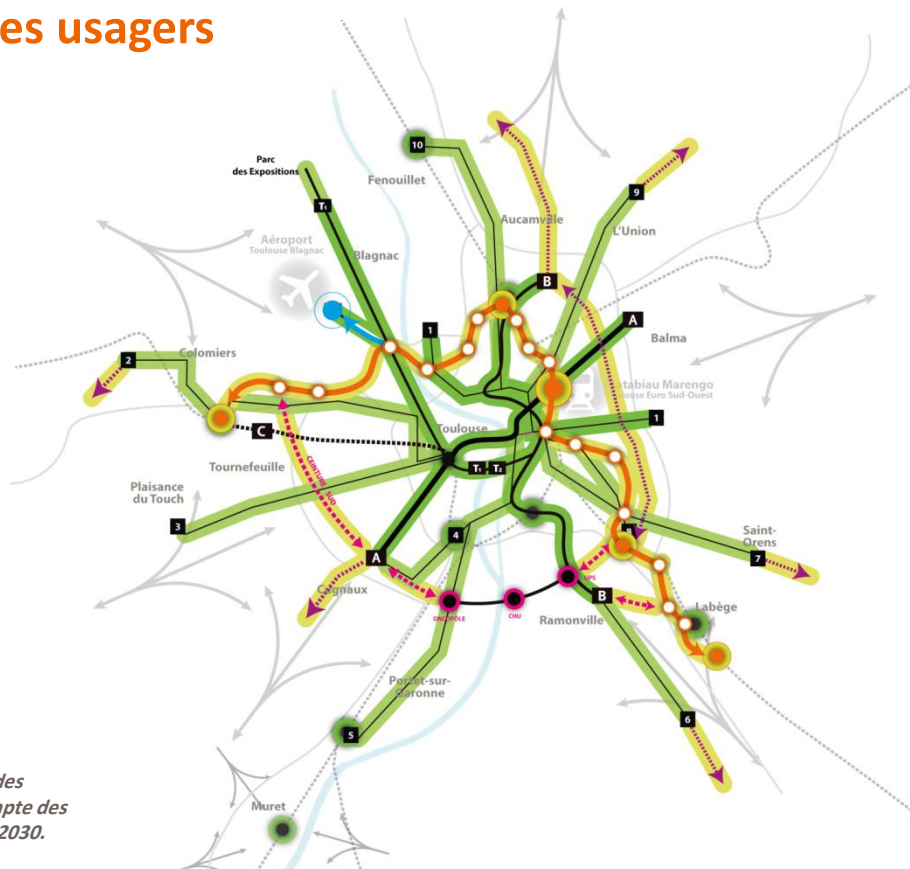
Le réseau structurant au plus près des usagers

10 ans après (2025) ...

■ Environ **507 000** habitants
à 5-10 minutes du réseau structurant,

■ Soit **52%** de la grande agglomération
toulousaine (périmètre PDU)

À l'horizon 2030, le *Projet Mobilités* (y compris liaisons inscrites au SCOT) permettra de desservir **plus de 560 000 habitants, soit près de 6 habitants sur 10 de la grande agglomération toulousaine.**



N.B : analyse réalisée sur la base des emplois 2013, pas de prise en compte des perspective d'emplois à l'horizon 2030.

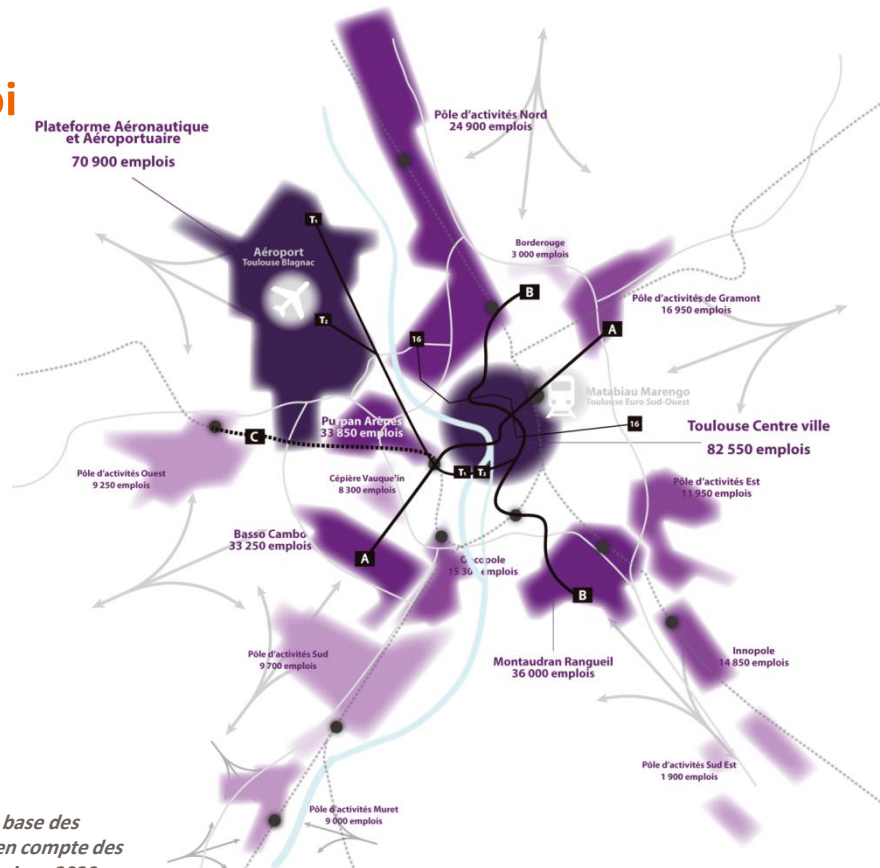
3.

La 3^{ème} ligne dans la desserte des territoires

Le réseau structurant et l'accès à l'emploi

En 2016...

- Environ 183 000 emplois desservis par le réseau structurant,
- Soit 35% de la grande agglomération toulousaine (périmètre PDU)



N.B : analyse réalisée sur la base des emplois 2013, pas de prise en compte des perspective d'emplois à l'horizon 2030.

3.

La 3^{ème} ligne dans la desserte des territoires

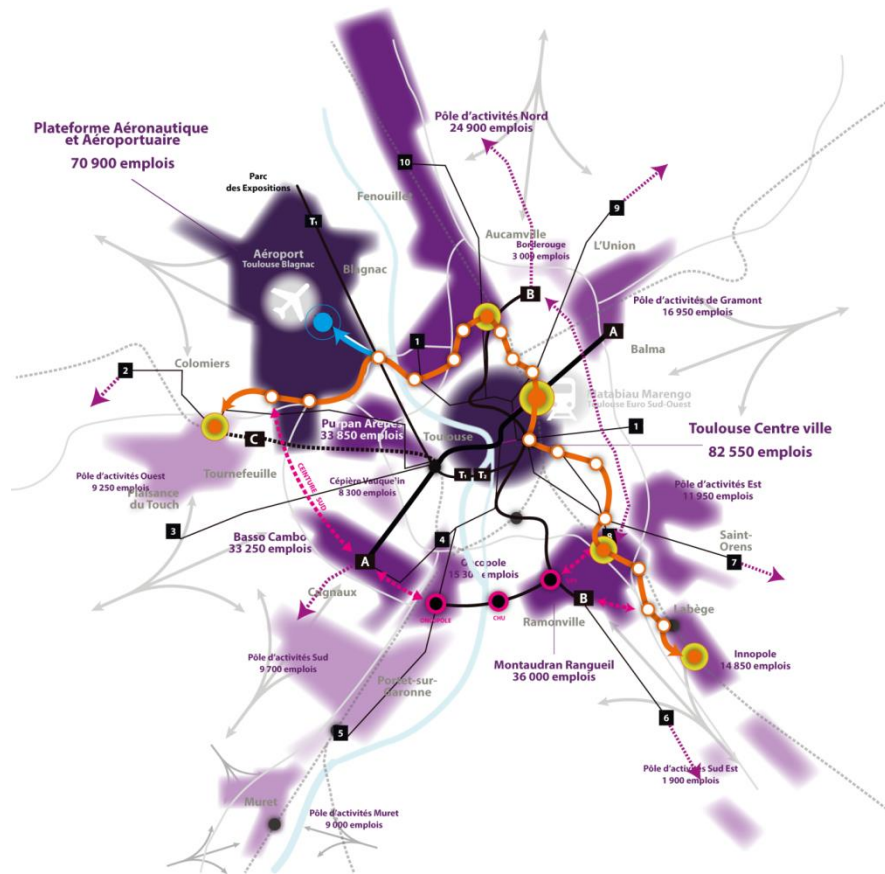
Le réseau structurant et l'accès à l'emploi

10 ans après (2025) ...

Environ **342 000** emplois desservis par le réseau structurant,

Soit **65%** de la grande agglomération toulousaine (périmètre PDU)

N.B : analyse réalisée sur la base des emplois 2013, pas de prise en compte des perspective d'emplois à l'horizon 2030.



3.

La 3^{ème} ligne : un outil-clé pour l'intermodalité

La 3^{ème} ligne de métro : la pierre angulaire du réseau structurant

En 2016...

6 rabattements possibles Métro et Tram

2 rabattements par la ligne 16



3.

La 3^{ème} ligne : un outil-clé pour l'intermodalité

La 3^{ème} ligne de métro : la pierre angulaire du réseau structurant

En 2020...

6 rabattements possibles Métro et Tram

2 rabattements en plus par le téléphérique urbain sud

8 rabattements en plus par le réseau des Linéos



3.

La 3^{ème} ligne dans la desserte des territoires

Le réseau structurant au plus près des usagers

En 2025...

- 9 rabattements possibles Métro et Tram suite à la mise en service de la 3eme ligne
- Des rabattements supplémentaires avec la ceinture sud
- Un rôle de maillage structurant de la 3eme ligne de métro et de la ceinture sud



La 3^{ème} ligne dans la desserte des territoires

Une inscription dans l'amélioration de l'accessibilité « longue distance »

- L'aéroport de Toulouse-Blagnac et la Gare Matabiau constituent des portes d'entrée pour la Grande Agglomération Toulousaine et mettent Toulouse en relation avec le monde entier.
- Avec la nouvelle ligne à grande vitesse Paris-Bordeaux-Toulouse, mise en service 2024, le centre de Toulouse ne sera plus qu'à 3h de Paris. **18 millions de voyageurs par an sont attendus à la gare Toulouse-Matabiau** (contre 9 aujourd'hui).
- Avec près de 8 millions de passagers en 2015, **l'aéroport de Toulouse-Blagnac est le 4^{ème} aéroport français en termes de fréquentation**. 42% du trafic est destiné à l'international, Paris en constitue la première destination avec 40% du trafic. Le plan de développement de l'aéroport prévoit **12 millions de passagers d'ici 2025**
- La connexion directe de la plateforme aérienne toulousaine avec la gare de Matabiau, transformée en un pôle multimodal TGV et centres d'affaires, ouvrira de nouvelles perspectives en matière d'audience internationale.

4.

Comment le projet est-il piloté et financé?

4. Comment le projet est-il piloté et financé?

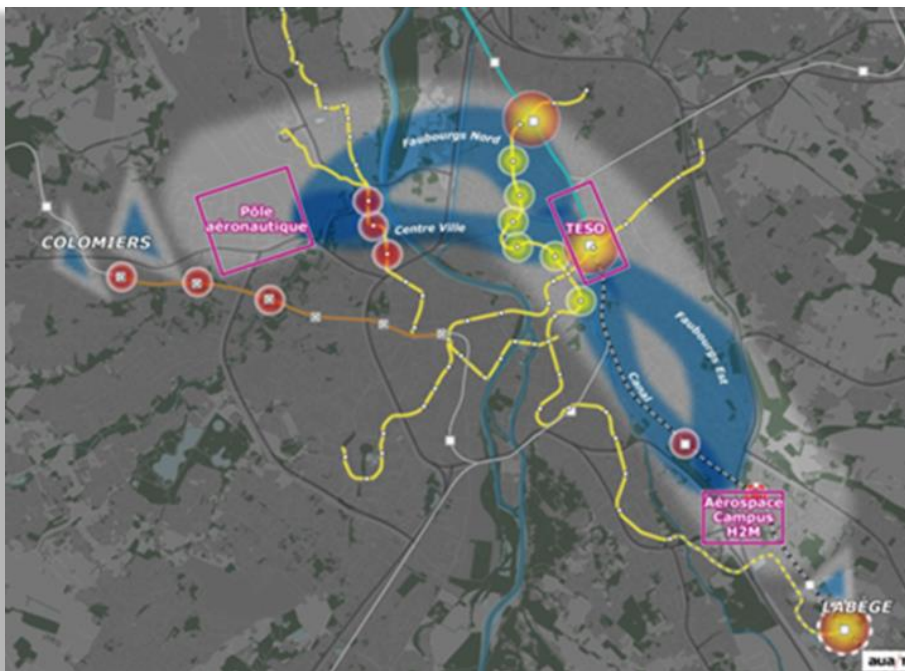
L'organisation du projet

- La gouvernance du projet est exercée depuis 2015 par un **Comité de pilotage partenarial ouvert aux principaux partenaires institutionnels** (Etat, Région, Conseil Départemental, chambres consulaires, etc.) et **le Comité syndical du SMTC-Tissé.**
- **Le caractère exceptionnel du projet Toulouse Aerospace Express réclame une organisation en « mode projet »** associant en son sein des acteurs tels que les collectivités territoriales associées, la SMAT, l'Aua/T, ainsi que des assistants à maîtrise d'ouvrage. Cette équipe qui favorise les circuits courts d'information et de décision offre une garantie d'efficacité et d'optimisation.

4.

Du corridor d'étude à l'itinéraire préférentiel

Les grands objectifs définis en février 2015 (comité syndical du SMTC)

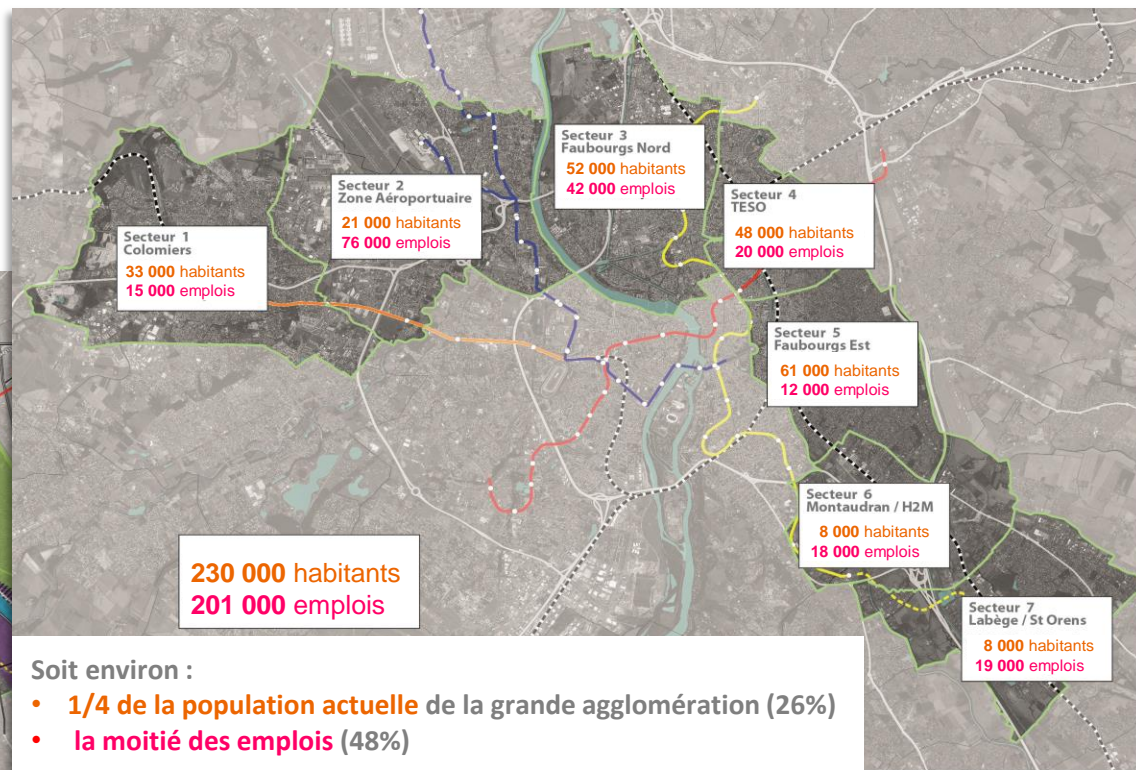
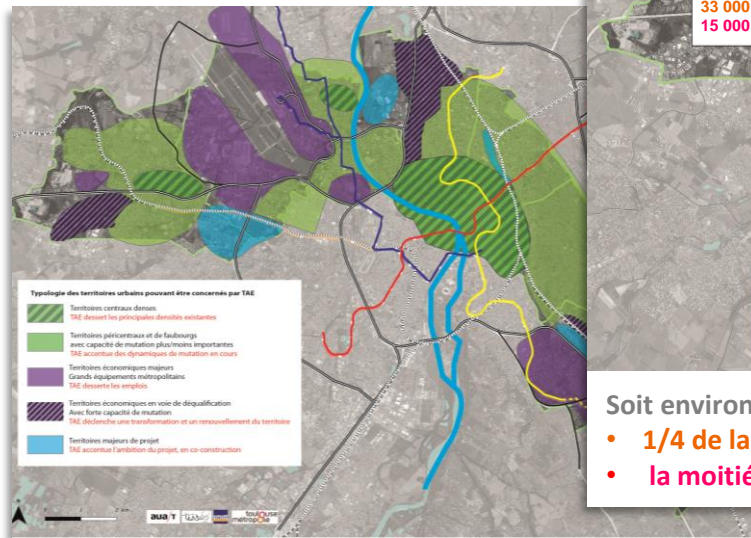


- Une ligne structurante capacitaire reliant les pôles de compétitivité au pôle tertiaire de Matabiau.
- Un corridor d'étude desservant les trois invariants, zone aéronautique, Toulouse Euro Sud Ouest (Matabiau), zone Montaudran et pouvant aller à Colomiers et à Labège
- Favoriser l'accueil de nouveaux habitants et emplois

2.

Du corridor d'étude à l'itinéraire préférentiel

Une première phase d'analyse territoriale
(comité de pilotage partenarial)

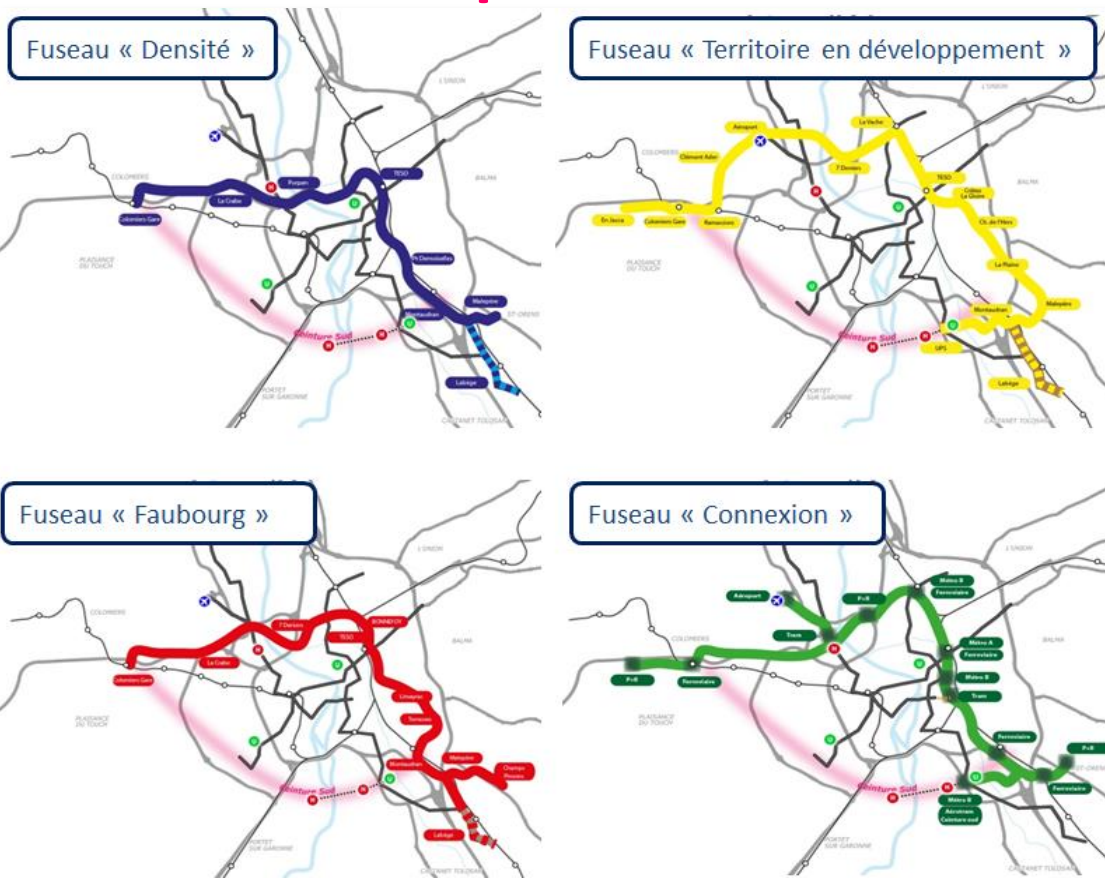


4.

Du corridor d'étude à l'itinéraire préférentiel

4 fuseaux tests (comité partenarial)

- définis en juillet 2015
- analysés en octobre 2015
- définition d'un itinéraire de référence jusqu'en décembre 2015
- puis échange avec les partenaires



Comment le projet est-il piloté et financé?

Coût, financement et maîtrise d'ouvrage

- A ce stade des études, le **coût d'investissement sur l'itinéraire de référence de février 2016 est estimé à 1,7 milliard d'euros (2,2 milliards sur l'itinéraire préférentiel de Colomiers à Labège)**.
- Le SMTC-Tisséo a engagé les premières actions de recherche de financement, notamment dans le périmètre de l'Union Européenne, en déposant un dossier dans le cadre de l'appel à projet du **programme « Mécanisme pour l'interconnexion en Europe » MIE**. Un financement de 9,8 M€ a été obtenu en juin 2016.
- Une candidature dans le cadre des **appels à projet lancés par l'Etat** en faveur des transports urbains et des grands projets d'infrastructure est envisagée (appel à projets Grenelle, PIA3, ...). Des contacts sont engagés avec les partenaires publics.
- La prospective financière du SMTC intègre **l'ensemble des composantes** de la feuille de route du SMTC-Tisséo.

Comment le projet est-il piloté et financé?

La définition du financement de l'ensemble du programme d'investissement du SMTC

2020: 1^{er} horizon de développement réseau structurant avec 10 linéas, le téléphérique urbain sud et le doublement de la capacité ligne A

3 horizons : **2025:** horizon de la 1^{ère} année de fonctionnement de la 3^{ème} ligne de métro, mais aussi la poursuite du développement du réseau

2030: horizon cible du Projet Mobilité ainsi que la montée en charge de la fréquentation de la 3^{ème} ligne de métro

Un programme total de 3,8 milliards d'Euros environ dont environ la moitié sur la 3^{ème} ligne.

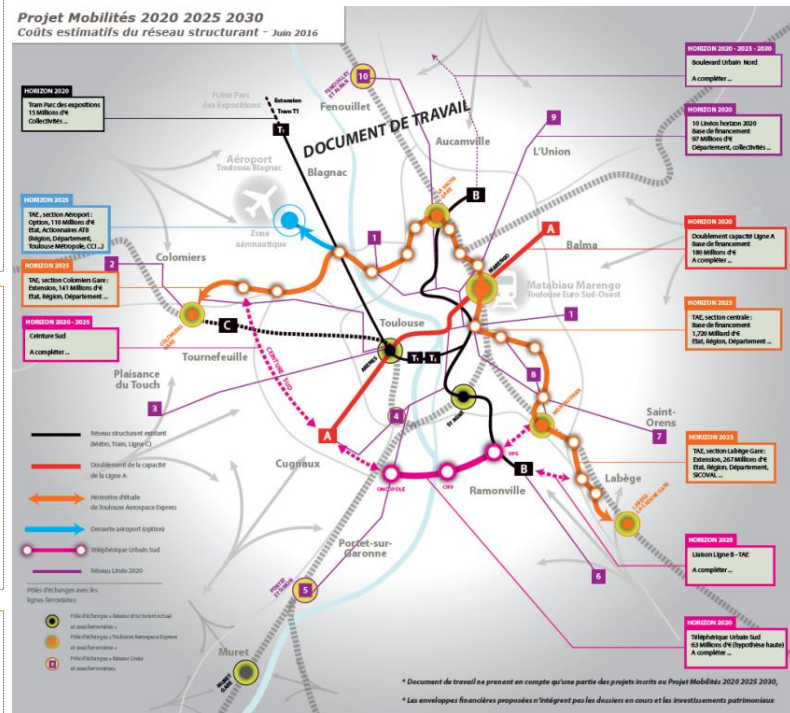
Le SMTC-Tisséo estime sa capacité d'investissement hors subvention à 2,8 milliards €.

Les différents partenaires potentiels sont associés à la définition du plan de financement afin de pouvoir réaliser l'ensemble du programme et de la 3^{ème} ligne de métro : Région Occitanie, Conseil Départemental de la Haute-Garonne, SICOVAL et actionnaires de l'aéroport.

Nommé « **Toulouse Aerospace Express** » au niveau national et international, le projet est positionné d'un niveau équivalent aux projets de la Société du Grand Paris.

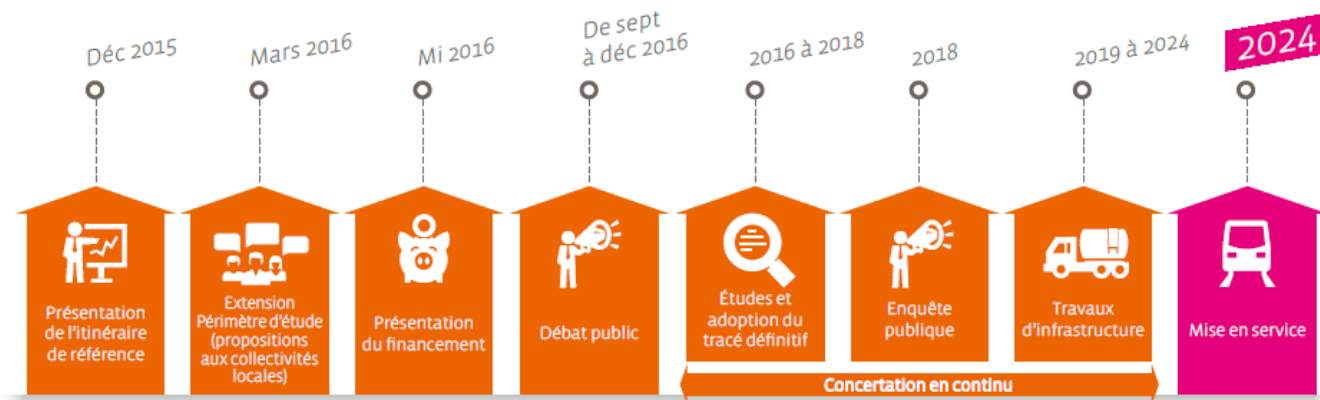
Des leviers spécifiques sont à mobiliser auprès de l'Etat et de l'Union Européenne.

Projet Mobilités 2020 2025 2030
Coûts estimatifs du réseau structurant - Juin 2016



4. Comment le projet est-il piloté et financé?

Les étapes du projet



L'ambition du SMTC en terme de concertation avec le public

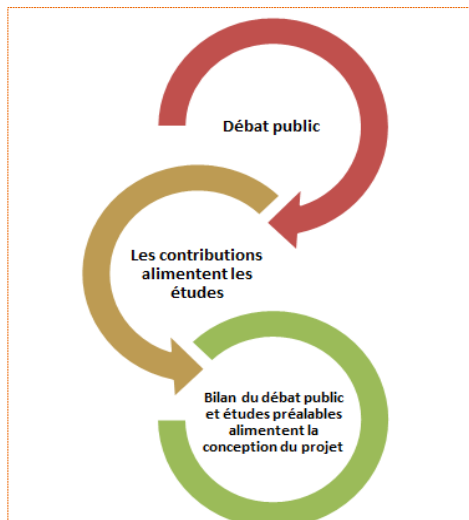
5. L'ambition du SMTC-Tisséo en terme de concertation avec le public?

Le chaînage des étapes de consultation légales

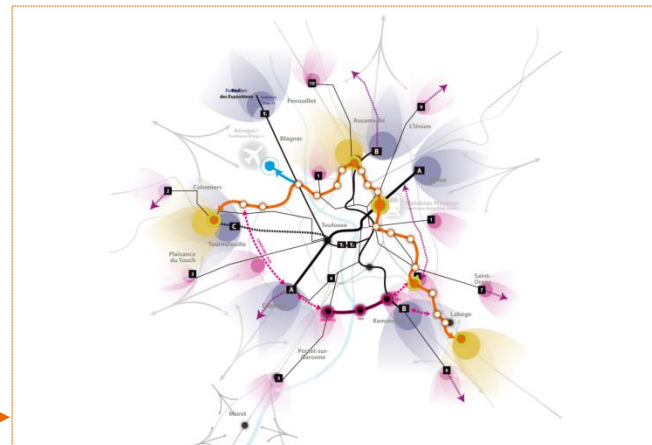


5. L'ambition du SMTC-Tisséó en terme de concertation avec le public?

Les attentes du SMTC vis-à-vis du Débat Public



1. partager l'ambition du projet
2. alimenter les études
3. « décloisonner »



- En élargissant les sujets soumis à discussion
- En diversifiant les dispositifs de participation
- En étendant les principes de participation à l'après débat public

5. L'ambition du SMTC-Tisséé en terme de concertation avec le public?

Au-delà du Débat Public : la poursuite de la concertation tout au long du projet

Les enseignements du Débat Public permettront de préciser le dispositif de concertation en continu.

les objectifs de la concertation tout au long du projet

Le SMTC-Tisséé envisage les objectifs de concertation suivants :

- **Organiser le partage d'informations**, le dialogue et les échanges d'avis,
- **Favoriser la définition** progressive du projet dans le respect de l'environnement humain et naturel,
- **Assurer la cohérence** entre le projet et les enjeux de développement territoriaux,
- **Bénéficier** tout au long du processus d'études des connaissances.

EN SYNTHÈSE...

- **L'enjeu de la mobilité** au cœur **de l'attractivité** des territoires et du **cadre de vie**
- Le projet de 3^{ème} ligne de métro : une **ambition forte**
- Un projet qui s'inscrit dans une **feuille de route globale** pour l'ensemble des territoires et en cohérence avec un nouveau **Projet Mobilités 2025-2030**
- **L'impératif de l'équation coût-délai** résultant des enjeux mobilités et du contexte économique des collectivités
- **Un objectif de concertation en continu, au-delà du Débat Public**