

**Rapport Evaluation environnementale
réalisé pour Tisséo-SMTC
par l'aua/T**

Sommaire

I. Le contexte du Projet Mobilités 2020/2025/2030	4
II. Le Projet Mobilités 2020/2025/2030, valant révision du PDU.....	6
III. Une nouvelle stratégie pour satisfaire des besoins de mobilité croissants ...	7
IV. Une démarche itérative, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement	11
V. Une co-construction du plan d'actions.....	13

I. Le contexte du Projet Mobilités 2020/2025/2030

L'agglomération toulousaine dispose d'un plan de déplacements urbains (PDU) depuis le 12 juin 2001 (arrêté préfectoral), élaboré à l'origine à l'échelle de 72 communes pour un périmètre de transports urbains (PTU) de 53 communes et une population de 755 000 habitants. Ce premier PDU proposait :

- la constitution d'un réseau métro avec le prolongement de la ligne A et la réalisation de la ligne B, l'amorce d'un réseau tramway avec la ligne T1 et la programmation de plusieurs axes bus en site propre. Il portait également le principe du prolongement de la ligne B.
- une articulation entre les projets urbains et l'organisation des réseaux de transports en commun.
- La maîtrise des flux automobile par une organisation du réseau routier basée sur des boulevards urbains multimodaux.
- Des politiques de développement de l'usage du vélo et de la marche à pied.
- Un engagement des premières actions en faveur de l'Ecomobilité.

La première révision du PDU, approuvée en 2012 et menée à une échelle territoriale de 117 communes accueillant plus de 960 000 habitants a fait évoluer la politique des transports sur l'agglomération toulousaine suivant deux grands axes : une organisation multimodale des déplacements intégrant la cohérence urbanisme/déplacement, et un maillage du réseau structurant métro/tramway, en phasage avec les programmations urbaines et nécessitant un partage plus équilibré de l'usage des espaces publics par les différents modes de déplacements.. Ainsi, le programme d'intervention s'articulait autour de 9 thématiques et 43 actions, avec pour objectifs :

- D'être en capacité de répondre à la demande déplacements liées à la croissance démographique.
- De mailler les réseaux de transports en commun permettant de réduire l'usage de la voiture.
- De contractualiser la programmation urbaine en accord avec le rythme de développement des réseaux de transports en commun.

Il s'inscrivait alors dans une agglomération toulousaine déjà très attractive, dont la croissance démographique et économique se poursuit toujours fortement aujourd'hui.

Ce territoire accueille ainsi plus de 18 000 habitants supplémentaires par an sur la période 2008/2013, générant de 40 à 50 000 déplacements quotidiens en plus. Cette croissance s'accompagne d'un dynamisme économique de l'agglomération qui totalise 500 000 emplois privés et publics et dénombre 4 500 nouveaux emplois créés par an depuis 5 ans, malgré un contexte national de crise économique et de croissance atone. Le secteur industriel aéronautique y tient une place majeure.

On constate ainsi une progression de 101 à 120 millions de déplacements sur le réseau Tisséo en 2015, soit près d'un quart de progression depuis 2010 (5,38% par an). Cette tendance est confortée par l'enquête-ménage-déplacements, réalisée en 2013, qui donne aux transports publics une part de marché parmi les déplacements mécanisés de 17% au lieu de 11% observés en 2004. Pour autant, cette part modale n'atteint pas l'objectif initial du PDU de 22/23% en 2020.

A cela, plusieurs explications :

- Un réseau maillé TC performant, mais uniquement dans le cœur d'agglomération, avec des infrastructures qui fonctionnent à pleine capacité, avec de faibles réserves pour accueillir de nouveaux déplacements et, a contrario, des réseaux de surface encore disponibles mais qui manquent d'attractivité.
- Des retards dans la programmation des grands projets d'infrastructures routières et transports en communs pouvant avoir des effets négatifs sur l'attractivité et la qualité du cadre de vie.
- Une politique de stationnement qui a évolué, mais qui reste relativement permissive à l'échelle de l'agglomération, malgré un effet direct sur les comportements.
- Une absence de stratégie globale d'agglomération pour la logistique urbaine, le réseau cyclable, le réseau piéton.
- Des avancées à conforter dans le domaine de la mise en accessibilité, de l'écomobilité, de l'intermodalité, de la qualité du cadre de vie
- Des enjeux multiples d'amélioration de la qualité du cadre de vie, de développement économique et sociétal, d'accessibilité aux transports en communs.

Au regard de sa compétence Transports, le SMTC a poursuivi les orientations actuelles du PDU depuis son élaboration en 2010, assurant l'aboutissement de plusieurs projets structurants (prolongement du tramway T1, réalisation du tramway T2, voie axe bus du canal Saint-Martory et liaison multimodale Sud-Est) et la réalisation d'études de projets (voie des Ramassiers, boulevard urbain nord notamment). Une volonté forte s'est ainsi exprimée en faveur d'une politique de mobilité s'appuyant sur le développement d'un réseau structurant de transport très performant, pour répondre à des enjeux locaux, régionaux et nationaux, majeurs et partagés :

- La préservation du cadre de vie et de la santé des habitants de la grande agglomération toulousaine,
- Les enjeux de réduction des gaz à effet de serre.

Aussi, le constat d'une saturation des réseaux de déplacements et d'une absence de desserte performante des sites économiques majeurs pose aujourd'hui l'enjeu de l'attractivité du territoire et celui du devenir du pôle métropolitain de niveau mondial et de son rôle de locomotive de la compétitivité française à terme.

Pour répondre à ces enjeux d'attractivité et de compétitivité, il convient d'apporter une réponse globale de mobilité pour :

- Doter le territoire de solutions de mobilité pour accueillir 500 000 nouveaux déplacements par jour d'ici 2025 ;
- Assurer une desserte des sites d'activités au cœur du pôle de compétitivité mondiale.

Pour ce faire, le SMTC identifie **trois enjeux fondamentaux**, en termes de :

- **Mobilité** : l'organisation d'une mobilité durable dans la perspective d'une croissance démographique et économique soutenue ;
- **Accessibilité** : la mise en place d'un réseau structurant et capacitaire pour répondre à la demande de déplacements sur les territoires, et d'absorber en 2025 au moins 250 000 déplacements supplémentaires sur le réseau structurant de transport en commun ;
- **Attractivité** : le maintien de l'attractivité des zones économiques et d'emplois et le renforcement de leur accès à partir des grandes portes métropolitaines : la future gare TGV Matabiau et l'aéroport international de Toulouse-Blagnac.

A ces trois enjeux fondamentaux, s'en ajoute un quatrième : l'**anticipation** de la mobilité de demain, à travers les nouveaux outils de l'information et de la communication.

L'élaboration du Projet Mobilités 2020/2025/2030 valant révision du PDU 2012 a été engagée par délibération du SMTC du 4 février 2015 afin de permettre l'adaptation du PDU au nouveau contexte métropolitain et la réalisation de nouveaux projets d'infrastructures de déplacements répondant à la structuration et au maillage de la métropole toulousaine.

II. Le Projet Mobilités 2020/2025/2030, valant révision du PDU

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.

Ainsi, à l'horizon de 10 ans, soit 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.

Trois grands objectifs sont retenus, en réponse aux enjeux majeurs identifiés et à la poursuite de la croissance territoriale, démographique et économique de la grande agglomération toulousaine :

- **Mettre en œuvre une politique de transport en commun** 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 des axes structurants de transports en commun,
- **Mettre en œuvre un plan de circulation et de 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 troisième 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 coupure 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 transport 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 troisième 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 portés 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, établissements 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, ...).

Ces grands objectifs 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 d'émissions,
- 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 Agglo 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 PPA, afin de maintenir la cohérence territoriale des trois outils. Le PTU est pris en compte dans son intégralité.

III. Une nouvelle stratégie pour satisfaire des besoins de mobilité croissants

La stratégie de mobilité proposée à l'échelle de la grande agglomération toulousaine doit démontrer 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, maintenant son attractivité par une meilleure maîtrise de la congestion automobile.
- Assurant l'accessibilité au territoire à tout un chacun, 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 se doit de contribuer 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.

et de répondre au souhait d'une part de plus en plus importante de la population de disposer d'un bouquet de services de mobilité attractif et moderne.

La nouvelle stratégie Mobilités s'articule ainsi autour de **trois leviers complémentaires et ordonnés** dont la finalité est d'articuler au sein d'un même « système » les différentes politiques publiques de mobilité entre elles.

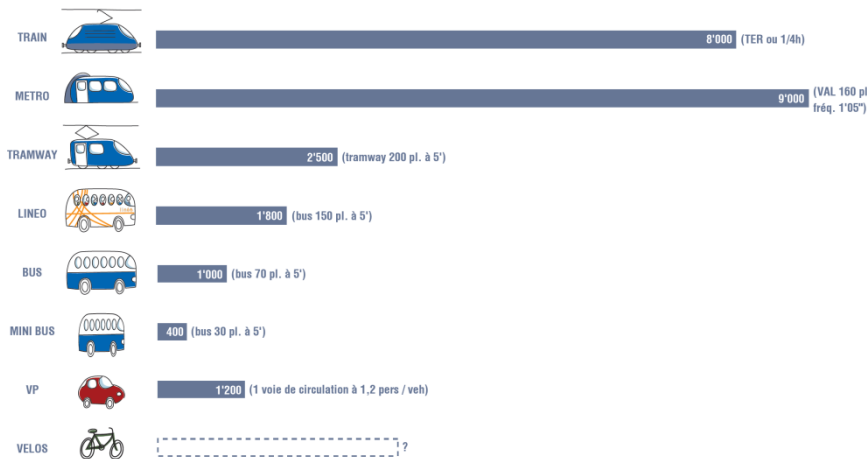
Levier 1	Le report modal	<i>Ou comment faire fonctionner ensemble le train, le métro, le tramway, le bus, la marche à pied, le vélo, la voiture partagée.</i>
Levier 2	La cohérence entre urbanisme et mobilités	<i>Ou comment développer une ville mixte et densifiée, plus favorable aux modes alternatifs à la voiture.</i>
Levier 3	L'organisation des réseaux routiers	<i>Ou comment mieux développer et aménager les voiries et les stationnements, en coordination avec le développement des modes de transports alternatifs à l'automobile.</i>

Le levier du report modal

Une politique de report modal de la voiture en solo vers ces alternatives moins consommatrices d'espace est à mettre en œuvre dès le 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 1'000 à 1'200 déplacements par heure (approche 1 individu par véhicule).

Celles offertes par des modes de transport collectifs sont bien supérieures : 2000 à 2500 voyageurs / heure pour le tramway et 8 à 10'000 voyageurs / 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 "transport 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 est ainsi décliné en deux thèmes :

- Le levier du report modal / transports en commun et intermodalité.
- Le levier du report modal / modes actifs et partage de l'espace public.

Accusé de réception en préfecture
 031-253100986-20161021-201610191-1A5-4-
 DE
 Date de télétransmission : 21/10/2016
 Date de réception préfecture : 21/10/2016

Le levier de la cohérence urbanisme / mobilités

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.

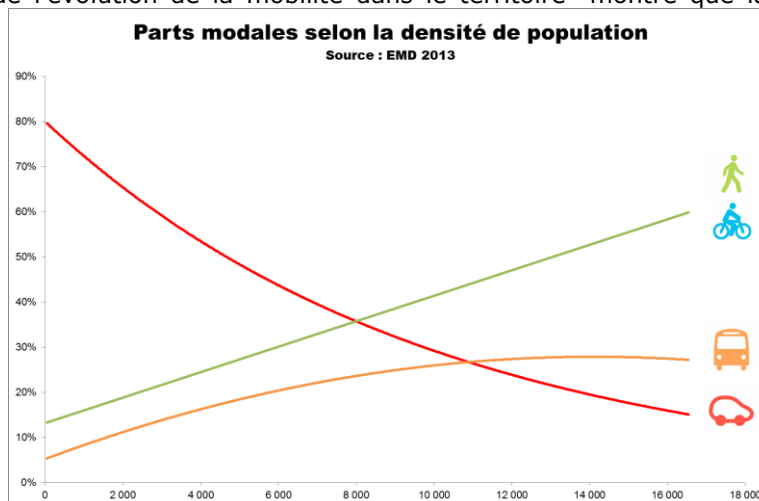
La mise en œuvre d'une politique d'urbanisme plus économe en déplacements motorisés dans des secteurs et dans des conditions qui limitent la dépendance à l'automobile, devrait permettre de freiner l'augmentation continue du trafic et indirectement la congestion.

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 a été plus rapide que les capacités de développement des infrastructures.

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.



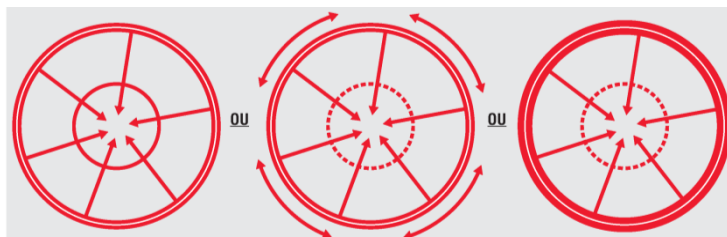
Le levier de l'organisation des réseaux routiers

Une organisation du réseau viaire qui est optimisée et coordonnée avec le développement des autres modes de transports : c'est en 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.

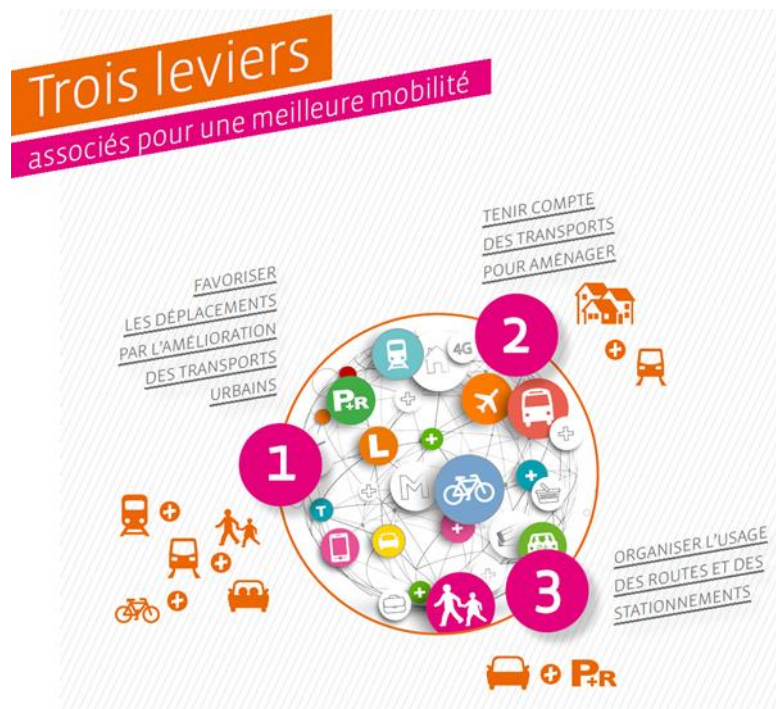
Un meilleur partage de l'espace sur les voies qui le nécessitent doit être recherché afin de permettre au réseau viaire de participer à l'effort capacitaire de l'agglomération. Une attention toute particulière doit être portée aux voies de rocade qui, par leurs capacités de diffusion dans le territoire,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



¹ celui de l'Enquête Ménages Déplacements en tout cas

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.

Mis au service d'une stratégie résolument multimodale, dont le **report modal est la clef de vôte**, ces trois leviers sont complémentaires et indissociables les uns des autres.



Déclinés à travers **20 orientations** et articulés autour d'un plan de **39 actions**, ils visent à répondre aux **cibles environnementales** posées par le législateur et les impératifs environnementaux :

- ▶ Une réduction de la consommation d'espaces et, de fait, une amélioration de la protection des espaces naturels ou paysagers sensibles.
- ▶ Une amélioration de l'environnement sonore.
- ▶ Une diminution des consommations énergétiques liées aux déplacements.
- ▶ Une réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.
- ▶ Une diminution des risques de pollutions chroniques et accidentelles des eaux superficielles et souterraines.
- ▶ Une valorisation des paysages et du cadre de vie.
- ▶ Une amélioration de la sécurité des déplacements.
- ▶ Une amélioration des conditions de santé publique.

IV. Une démarche itérative, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement

Les outils de connaissance des pratiques de mobilité (enquêtes ménages déplacements, par exemple) 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 vise 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.

Afin de tester puis de valider les orientations et éléments de programmation retenus par le Projet Mobilités 2020/2025/2030, des études prospectives ont été réalisées à l'aide d'outils de modélisation, portant successivement sur :

- Des scénarios d'évolution des déplacements à l'horizon 2025-2030, définis sur la base d'hypothèses sociodémographiques partagées, à l'échelle de la Grande agglomération toulousaine (aua/T).
- Une évaluation quantitative à l'horizon 2030 de la qualité de l'air, des émissions de gaz à effet de serre et des consommations d'énergie, afin d'évaluer l'impact du scénario « Projet Mobilités » sur la pollution de l'air par rapport à un scénario « Fil de l'eau » (ORAMIP Atmo - Midi-Pyrénées).

Ces deux étapes de modélisation, interrogeant de manière itérative le processus d'élaboration et de choix du Projet Mobilités 2020/2025/2030, ont apporté des éléments importants d'aide à la décision pour la définition du Projet Mobilités.

L'exercice de modélisation des déplacements démontre que les actions du Projet Mobilités 2020/2025/2030 entraînent de manière effective un report modal de la voiture particulière vers les transports en commun et les modes actifs (marche et vélo).

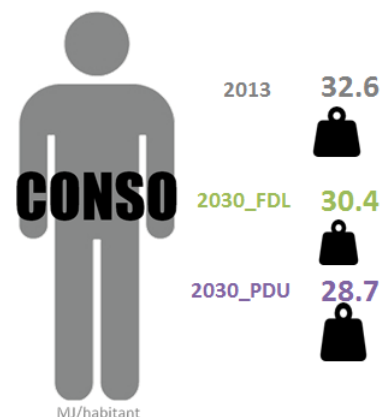
L'utilisation de ces résultats comme données d'entrées aux exercices de modélisation « air » permet de vérifier que ce report modal s'accompagne effectivement de :

- Une **réduction de la consommation énergétique par habitant** liée aux déplacements,

Le territoire devrait être marqué par une augmentation continue de sa population jusqu'à l'horizon 2030, entraînant une augmentation du nombre de kilomètres parcourus par les véhicules.

A son niveau, les aménagements prévus par le Projet Mobilités devrait permettre de réduire de 7 points la consommation de carburant en 2030 par rapport au scénario de référence « fil de l'eau ».

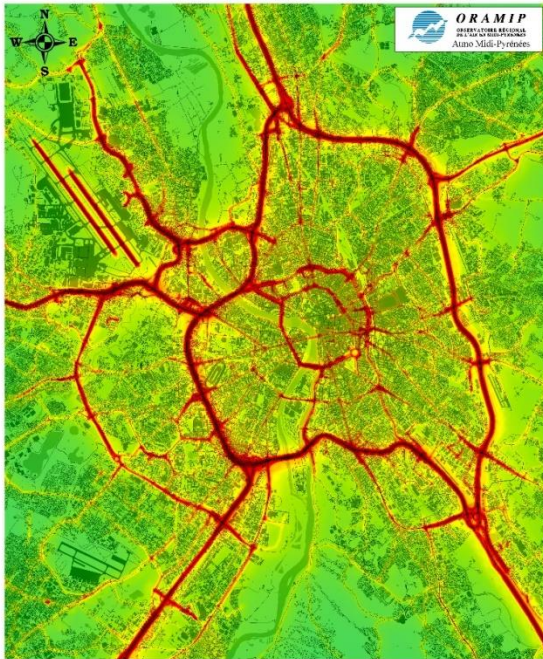
Il faut cependant noter que si la consommation totale de carburant augmente à l'horizon 2030 par rapport à 2013, la consommation par habitant diminue de près de 12% entre 2013 et 2030 avec le scénario Projet Mobilités.



- Une forte **amélioration de la qualité de l'air** à laquelle est exposée la population (source : Etude ORAMIP, 2016)

Une importante diminution des émissions d'oxydes d'azote, réduisant la population touchée par des dépassements de valeurs limites à moins de 300 personnes à l'horizon 2030, liée au report modal du véhicule personnel vers les transports en commun et au renouvellement du parc roulant et aux faibles émissions des véhicules de nouvelle génération.

Entre 8000 et 18000 habitants potentiellement exposés à des dépassements de la valeur limite pour la protection de la santé pour le NO₂ en 2013.



Situation des NO₂ pour la protection de la santé PDU 2013
Méthode 10m V2 adapt Haute
en µg/m³
Moyenne annuelle

Pollution au NO₂ sur la zone centrale du PDU pour 2013

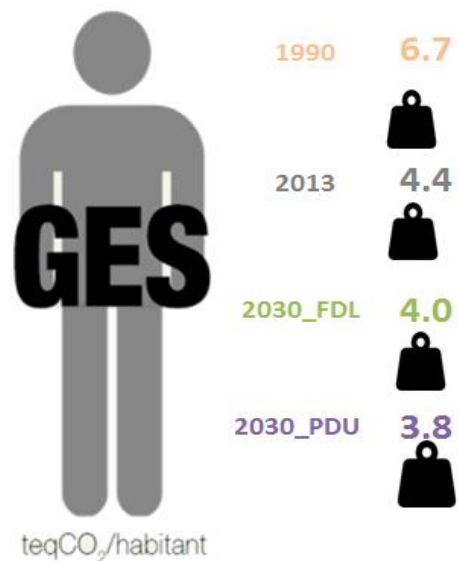


Situation des NO₂ pour la protection de la santé 2030 PDU
Méthode 10m V2 adapt Haute
en µg/m³
Moyenne annuelle

Pollution au NO₂ sur la zone PDU pour le scénario 2030_PDU

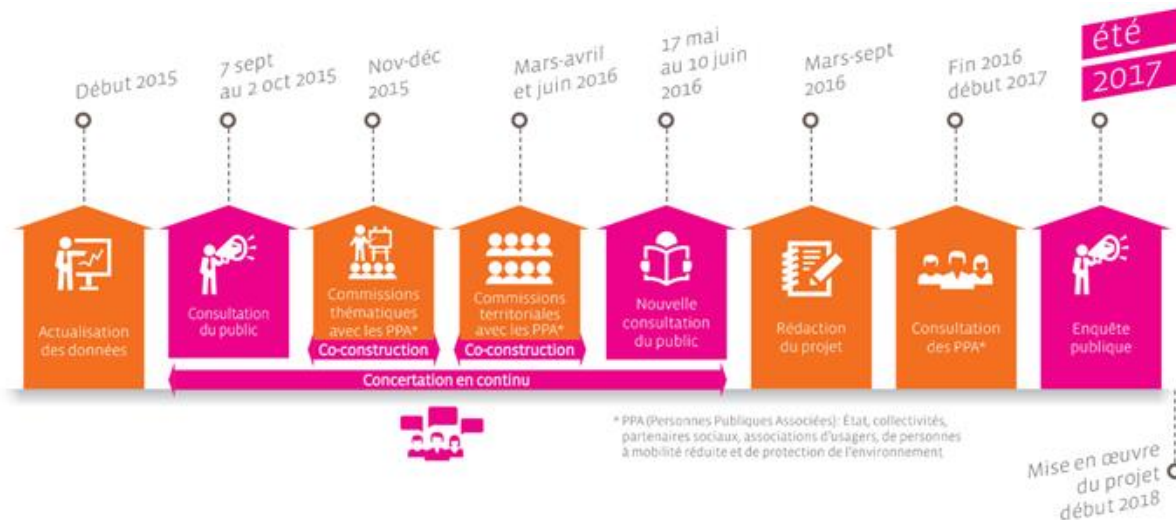
- Une **diminution des émissions de gaz à effet de serre par habitant**

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 !



V. Une co-construction du plan d'actions

Le Projet Mobilités 2020/2025/2030, valant révision du PDU 2012, a été engagé par délibération du SMTC le 4 février 2015, afin d'adapter le PDU au nouveau contexte métropolitain et de réaliser de nouveaux projets d'infrastructures de déplacements répondant à la structuration et au maillage de la métropole toulousaine.



Consultation du public et participation citoyenne

Deux phases de consultation du public ont été organisées, en 2015 et en 2016, afin de partager et d'échanger sur une vision 2020/2025/2030 de l'organisation des mobilités dans la métropole toulousaine.

Création de commissions pour une gouvernance partenariale

Dès 2015, un programme de travail technique, ouvert et transversal, a été mis en place avec pour objectif de concevoir le projet de Plan Mobilités 2020/2025/2030.

Plusieurs commissions ont été créées, afin de favoriser une collaboration interdisciplinaire et participative :

- **Commissions partenariales de suivi et technique**

La Commission Partenariale de Suivi est une instance de gouvernance du Projet Mobilités 2020/2025/2030 réunissant le SMTC et ses quatre collectivités membres ainsi que l'Etat, la Région, le Département et le SMEAT.

Elle a pour objectif de s'accorder sur la cohérence des politiques publiques proposées au Projet Mobilités 2020/2025/2030, d'acter des enjeux et objectifs ainsi que de la stratégie globale de mobilités.

La Commission Partenariale Technique, composée des techniciens de l'Etat, de la Région, du Département, des EPCI et des Syndicats des Scot et Pays des territoires concernés par le Projet Mobilité, de la CCI, de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat, des Codev, de l'aéroport, de la SNCF, des VNF, de l'ARS, de l'ARPE, de l'ADEME, de l'ORAMIP, de l'Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi Pyrénées et de l'Université Fédérale Toulouse Midi Pyrénées a pour objet de valider l'ensemble de la démarche et des éléments techniques du Projet Mobilités 2020/2025/2030.

Ces deux commissions se sont réunies à chaque grande étape d'élaboration du Projet Mobilités 2020/2025/2030.

- **Commissions thématiques**

Les commissions thématiques, composées des personnes publiques associées (structures présentes dans les commissions partenariales, auxquels s'ajoutent des représentants d'associations de défense environnementale, de la promotion des modes actifs, des usagers des transports en

commun et des usagers des modes motorisés, se sont réunies à deux reprises en 2015. Ces commissions se sont déroulées sous format d'ateliers de travail.

4 commissions thématiques

Installation <i>4 et 5 novembre 2015</i>	Atelier <i>1, 2 et 3 décembre 2015</i>
Objectif : présenter les enjeux du Projet Mobilités, partager le diagnostic du fonctionnement de la grande agglomération, avoir une approche par levier.	Objectif : travail en atelier sur les pistes d'actions du Projet Mobilités.
Près de 200 participants.	Près de 200 participants et 9 contributions.

- **Commissions territoriales**

Les commissions territoriales réunissent les personnes publiques associées plus directement impliquées sur les territoires des communes et des quartiers toulousains des quatre bassins de mobilités identifiés par l'Enquêtes Ménages Déplacements 2013, à savoir le Nord-Ouest, le Nord-Est, le Sud-Est et le Sud-Ouest. Ces commissions, réunies à deux reprises en 2016, seront à nouveau sollicitées pour suivre l'avancée des actions inscrites dans le Projet Mobilités 2020/2025/2030.

4 commissions territoriales

Installations <i>24, 29, 31 mars et 6 avril</i>	Atelier <i>21, 22, 24 et 28 juin 2016</i>
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.	Objectif : présenter le Projet Mobilités et apporter les derniers amendements
Près de 200 participants.	Près de 150 participants.

L'ensemble de ces commissions ont eu pour rôle de co-construire le Projet Mobilités 2020/2025/2030 :

- Partage des éléments de diagnostic et de fonctionnement de la grande agglomération toulousaine.
- Ateliers autour des enjeux et objectifs permettant, selon la stratégie globale de mobilité, une déclinaison d'un plan d'actions articulé sur les 3 leviers du report modal, de la cohérence urbanisme / mobilité et de l'organisation des réseaux routiers et des politiques de stationnement.
- Ateliers autour de la déclinaison du plan d'actions par territoire.