



## SOMMAIRE

|   |           |
|---|-----------|
| <b>CONTEXTE.....</b>  | <b>3</b>  |
| Une situation exceptionnelle, une attractivité à préserver .....                  | 3         |
| Une gouvernance adaptée aux enjeux de mobilités.....                              | 4         |
| Un projet résolument partenarial en direction de tous les acteurs.....            | 5         |
| <br>  |           |
| <b>UNE STRATÉGIE MOBILITÉS AMBITIEUSE POUR TOUS LES TERRITOIRES .....</b>         | <b>6</b>  |
| Un Projet Mobilités 2020.2025.2030 au cœur des enjeux territoriaux .....          | 6         |
| Les axes stratégiques et le plan d'action.....                                    | 7         |
| Les principaux apports .....  | 9         |
| <br>  |           |
| <b>L'APPROBATION DU PROJET MOBILITES 2020.2025.2030.....</b>                      | <b>12</b> |
| Un avis favorable de la Commission d'Enquête Publique .....                       | 12        |
| Une prise en compte des résultats de l'enquête publique .....                     | 12        |
| <br>  |           |
| <b>ANNEXES.....</b>   | <b>15</b> |
| Axe 1 - Levier du report modal : transports en commun et intermodalité.....       | 15        |
| Axe 1 - Levier du report modal : modes actifs et partage de l'espace public ..... | 16        |
| Axe 2 - Levier de la cohérence urbanisme-mobilités .....                          | 17        |
| Axe 3 - Levier de l'organisation des réseaux routiers et des stationnements ..... | 18        |
| Réserves et recommandations de la Commission d'Enquête Publique.....              | 19        |

## CONTEXTE

### Une situation exceptionnelle, une attractivité à préserver

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

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

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

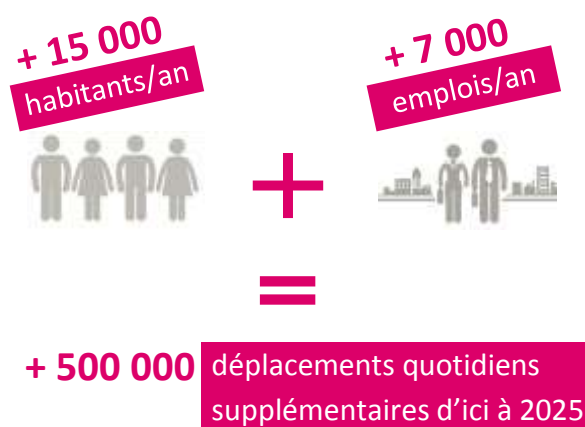


La grande agglomération toulousaine au carrefour du Sud-Ouest européen

Au sein de cette aire urbaine, le ressort territorial de l'Autorité Organisatrice des Mobilités, « Tisséo Collectivités », regroupe de 108 communes, accueille plus d'1 million d'habitants et connaît une forte croissance démographique et urbaine qui la place parmi les plus dynamiques de France.

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

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



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

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

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

## Une gouvernance adaptée aux enjeux de mobilités

Créé en 1972, le syndicat mixte des transports en commun dit Tisséo Collectivités constitue l'autorité organisatrice des mobilités pour un large territoire de 108 communes.

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

108  
communes



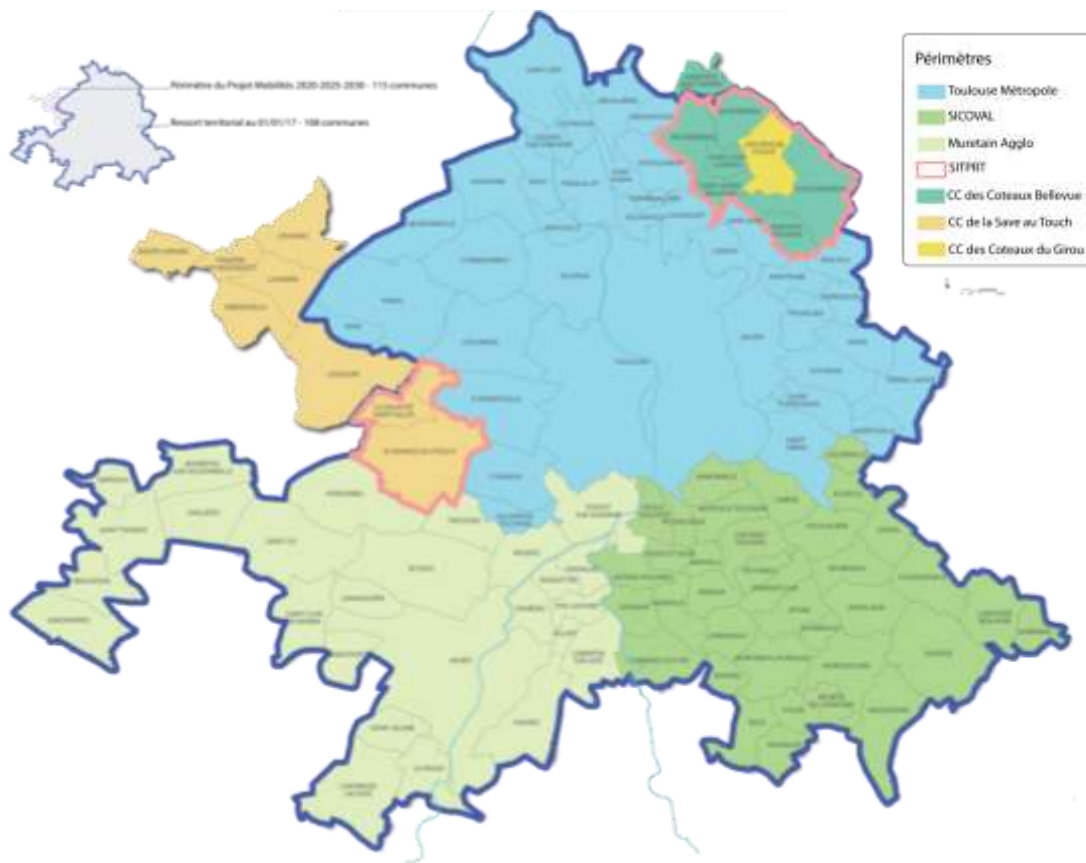
+ 1 million  
d'habitants



1 200  
km<sup>2</sup>



### Périmètre du Projet Mobilités 2020.2025.2030 et périmètre de compétence



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

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

## Un projet résolument partenarial en direction de tous les acteurs

Si le Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains est piloté par Tisséo Collectivités, il est réalisé collégalement avec les quatre intercommunalités membres (Toulouse Métropole, Muretain Agglo, le Sicoval, le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine, dit SITPRT) et les personnes publiques associées (Etat, Région Occitanie, Département de la Haute Garonne, les intercommunalités, les communes, les Chambres consulaires ...).

La révision du PDU s'inscrit dans une démarche partenariale avec les acteurs institutionnels, économique, associatifs et le grand public :

- **le volet institutionnel** a vu la mise en place d'instances dédiées, notamment une « **Conférence des Exécutifs** » réunissant les 4 intercommunalités membres, le Conseil Départemental de la Haute-Garonne et le Conseil Régional Occitanie. Cette Conférence des Exécutifs a permis un consensus sur les enjeux et ambitions du Projet Mobilités 2020.2025.2030 et un partenariat financier concret ;
- **le volet économique** a été essentiel via la mise en place du **Comité d'Orientation des Transports Métropolitain (COTM)** regroupant les principaux contributeurs du Versement Transport, mais aussi de réunions régulières avec les clubs d'entreprises, les acteurs économiques...
- **le volet territorial** allant au-delà des procédures de concertation classiques avec notamment :
  - o la création des commissions territoriales pour aboutir à une meilleure déclinaison par territoire du plan d'action ;
  - o trois phases de consultation publique : une phase obligatoire, avant l'élaboration du projet puis deux phases facultatives en amont de la consultation des personnes publiques associée et de la mise à l'enquête publique du projet.

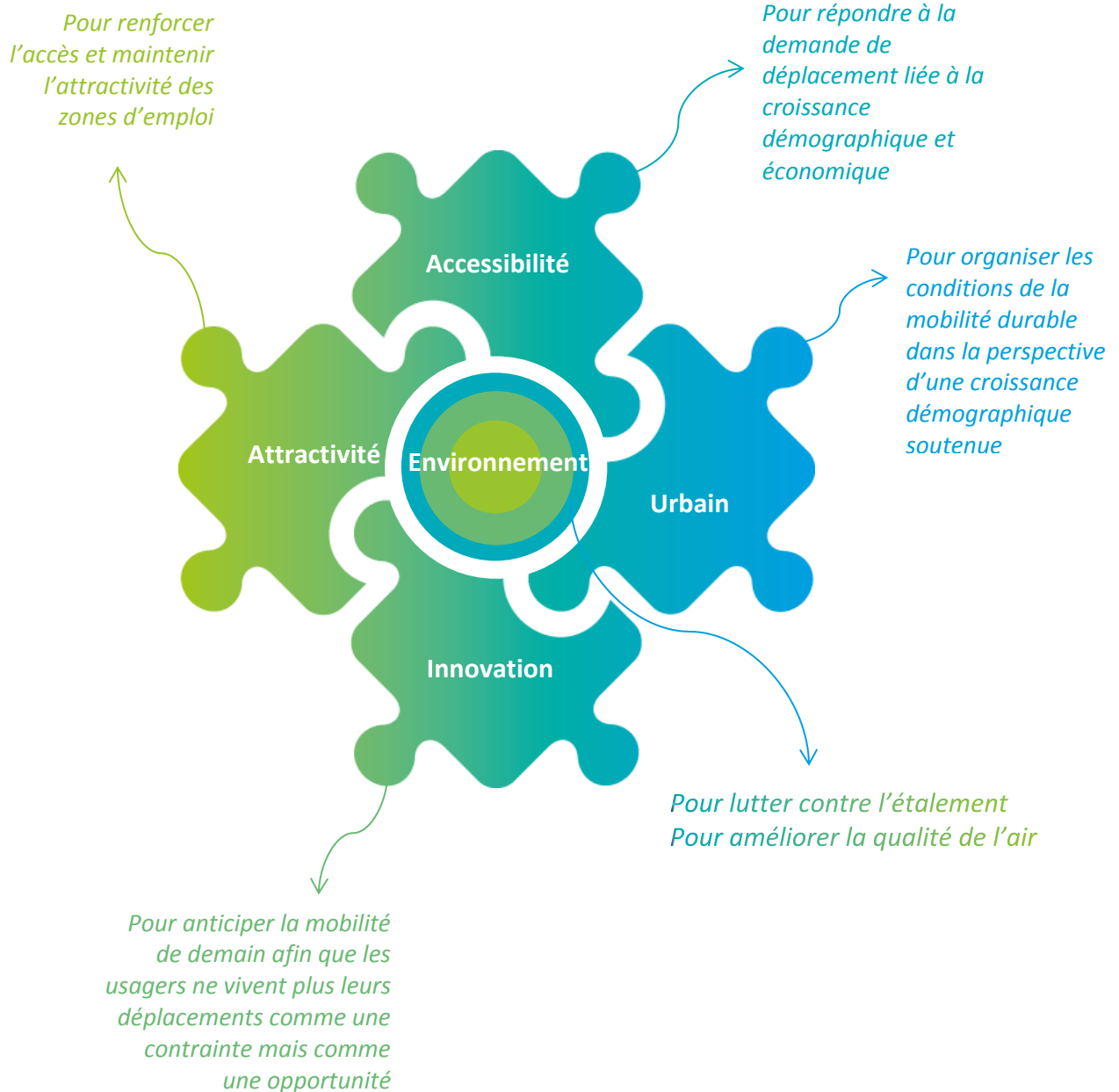
**Un Projet Mobilités conçu de manière très collective à partir des enjeux de performance économique du territoire mais aussi des questions de maillage et d'organisation des réseaux.**



## UNE STRATÉGIE MOBILITÉS AMBITIEUSE POUR TOUS LES TERRITOIRES

### Un Projet Mobilités 2020.2025.2030 au cœur des enjeux territoriaux

**Quatre enjeux majeurs** en matière de mobilité ont été mis en évidence pour la grande agglomération toulousaine, en cohérence avec les enjeux environnementaux.



## Les axes stratégiques et le plan d'action

Trois grands axes sont ainsi portés par le Projet Mobilités, en réponse aux enjeux identifiés et à la poursuite de la croissance territoriale, démographique et économique.

1

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

« Faire fonctionner ensemble le train, le métro, le tramway, le bus, la marche à pied, le vélo, la voiture partagée. » (cf. cartes p 15 et 16)

20 actions sont proposées parmi lesquelles la réalisation de la 3ème ligne de métro Toulouse Aerospace Express (incluant une desserte spécifique aéroport connectée à la station Jean Maga), mais aussi le doublement de la capacité de la Ligne A, le projet de connexion ligne B entre Ramonville et l'INPT, l'extension du réseau tramway, la réalisation du téléphérique urbain sud. Cet axe comporte également le déploiement du réseau Linéo 2020 et 2025, l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux ... Ce réseau structurant est complété par un « maillage bus » pour lequel une réflexion est actuellement menée par Tisséo-Collectivités.

Concernant les modes actifs, deux actions majeures sont proposées :

- la réalisation de schémas directeurs cyclable et piéton d'agglomération volontariste, sous le pilotage de Tisséo Collectivités en partenariat avec les collectivités concernées ;
- de donner la priorité aux modes vélos et piétons par le développement de zones apaisées dans les principales centralités du territoire (centre-ville de Toulouse élargi, principes de zones 30 km/h dans les faubourgs toulousains, accès aux pôles d'échanges ...).



2

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

« Développer la ville et les transports en commun. » (cf. cartes p 17)

8 actions sont proposées parmi lesquelles la mise en œuvre d'outils de cohérence urbanisme-mobilités nommés « Pactes Urbains », en lien avec les orientations du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT).

Le principe consiste à engager 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 duquel 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.

Le contenu des pactes urbains sera structuré à partir des trois leviers du Projet Mobilités 2020.2025.2030. Au-delà des pactes urbains, il s'agira de prioriser les actions tant :

- sur les pôles d'emplois (plus favorable à l'usage des transports en commun et des modes actifs, mutualisant les espaces de stationnement),
- sur les quartiers prioritaires de Toulouse, Colomiers, Blagnac, Cugnaux et Muret.

### 3

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

« Mieux développer et aménager les voiries et les stationnements. » (cf. cartes p 18)

**11 actions** sont proposées parmi lesquelles le renforcement de l'utilisation de la voiture partagée (covoiturage, autopartage...), de l'électromobilité (véhicules électriques et hybrides rechargeables), l'organisation du transport de marchandises, la limitation des vitesses mais également de la hiérarchisation du réseau routier.

Sur ce dernier point, le lancement d'études multimodales et prospectives sous le pilotage de l'Etat permettra d'actualiser les données à disposition (trafic, modélisation dynamique...), d'intégrer les transferts de compétence (domaine routier départemental...) et d'anticiper les évolutions de comportement des usagers dans une vision long terme (2040 et au-delà). Les études multimodales et partenariales permettront de statuer sur les futurs ouvrages à réaliser, parmi les plus efficaces pour répondre aux besoins de la grande agglomération toulousaine.

Au-delà des enjeux de circulation, de lutte contre les accidents de la route et de modération des vitesses sur le réseau routier structurant, il s'agira de développer la stratégie globale de stationnement en prenant en compte le réseau projeté des transports en commun, de favoriser le report modal des automobilistes en amont des zones de congestion (vers les parkings et poches de stationnement relais). A ce titre, Tisséo Collectivités prévoit de renforcer la capacité d'accueil sur les parcs relais au sein de la grande agglomération toulousaine.





## Les principaux apports

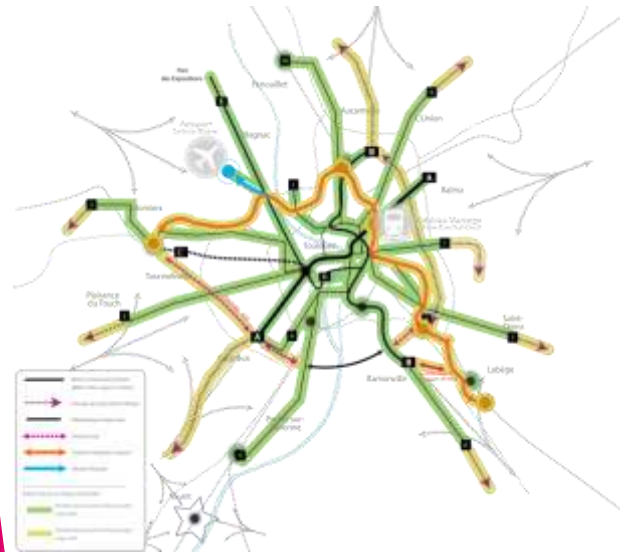
### Des bénéfices pour les habitants...

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

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

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

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



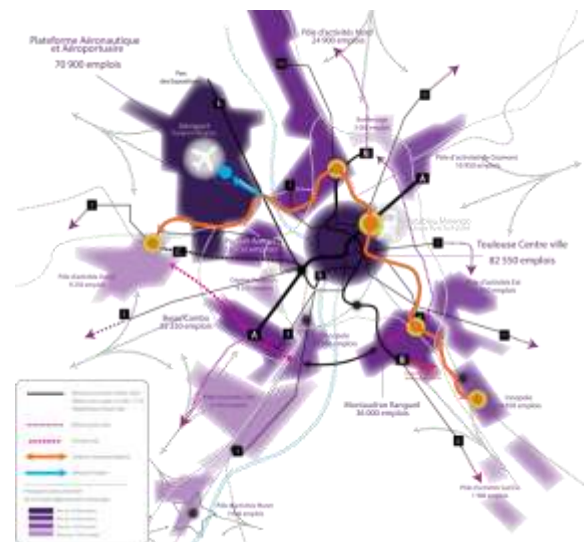
### Des bénéfices pour les emplois...

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

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

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

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



## Une intermodalité renforcée pour tous les territoires

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 (transport urbain, interurbain, ferroviaire). A ce titre, Tisséo-Collectivités a proposé une première version de sa stratégie de mobilité lors des Etats généraux du Rail organisés par la Région Occitanie.



La desserte métropolitaine proposée par le Projet Mobilités s'appuie notamment sur :

- **la connexion au réseau grande vitesse et à l'aéroport,**
- **le renforcement de la desserte ferroviaire** notamment par la réalisation des Aménagements Ferroviaires Nord Toulousain,
- **le déploiement du réseau structurant urbain** (notamment Toulouse Aerospace Express, Ceinture Sud, Connexion Ligne B...) qui articule les principaux pôles d'emplois, dessert les différents quartiers de l'agglomération et se connecte à l'étoile ferroviaire toulousaine, permettant aux usagers de se déplacer sans passer obligatoirement par le centre de Toulouse.

A terme, ce système permettra de renforcer l'offre de transports collective en limitant la congestion du nœud ferroviaire de Matabiau.

**5** nouvelles connexions au réseau ferroviaire

**4** nouvelles connexions au réseau métro, tram

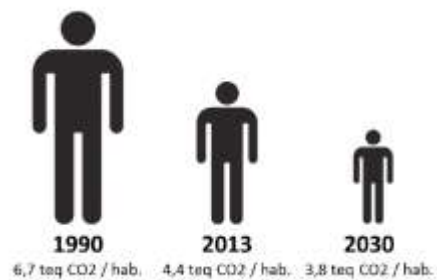
**1** liaison spécifique « navette express » desservant l'aéroport

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

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

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

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



- Une diminution de la circulation automobile
- Une limitation des émissions de GES et de la consommation d'énergie
- Une amélioration de la qualité de l'air
- Une anticipation d'un scénario +2°C
- Une diminution de la population exposée à la pollution de l'air

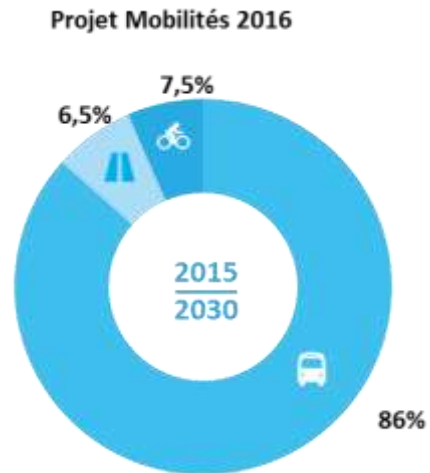
## Une prospective financière intégrée : une exigence partagée

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

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

### L'enveloppe financière du Projet Mobilités :

- 3.9 milliards d'euros pour les transports en commun et l'intermodalité ;
- 348 millions d'euros en faveur du vélo ;
- 289 millions d'euros pour les réseaux routiers et le stationnement.



## L'innovation au cœur de la démarche

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

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

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



105 contributeurs

+ de 270 projets

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

## L'APPROBATION DU PROJET MOBILITES 2020.2025.2030

### Un avis favorable de la Commission d'Enquête Publique

Le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a délibéré le 4 février 2015 sur l'engagement de la révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine puis le 19 octobre 2016 pour arrêter le projet de PDU.

Après trois phases de consultation du public (septembre 2015 à mars 2017), la consultation de plus de 270 personnes publiques associées (novembre 2016 à février 2017), une enquête publique sur le Projet Mobilités s'est tenue du 4 septembre au 10 octobre 2017, durant laquelle la commission d'enquête a veillé à la bonne information des citoyens.

La commission d'enquête a rendu son rapport et ses conclusions le 14 décembre 2017. Elle a rendu, à l'unanimité des 5 membres, un **avis favorable assorti de deux réserves et neuf recommandations**, tout en relevant :

- la qualité du document **« un dossier d'enquête détaillé et bien présenté »** ;
- les moyens mis en œuvre pour la concertation en considérant qu'il s'agit d'une **« démarche hautement appréciable »** ;
- l'information du public en mettant en évidence **« la bonne volonté du maître d'ouvrage de communiquer en toute transparence »**.

Enfin, elle souligne que le Projet Mobilités contient **« ... des actions courageuses pour répondre efficacement à la très forte augmentation de la demande de déplacements attendue »** et adopte **« une position réaliste »**.

**Cet avis marque donc une étape décisive dans la mise en œuvre des projets répondant aux besoins quotidiens des usagers de la grande agglomération toulousaine pour aujourd'hui et demain.**

### Une prise en compte des résultats de l'enquête publique

**Les réserves 1 et 2 + la recommandation 1** concernent les modes actifs.

#### Réponse du maître d'ouvrage

Il est proposé d'élaborer les schémas directeurs « cyclable » et « piéton » dans un calendrier inférieur à deux ans. Ils seront pilotés par Tisséo Collectivités en partenariat avec les structures concernées au titre de leurs compétences. Le schéma directeur cyclable d'agglomération englobera les études nécessaires à la détermination du cadre de travail coordonné entre collectivités concernées et l'ingénierie financière à mobiliser pour faire évoluer le budget consacré à la mobilité cyclable à hauteur de 25 millions d'euros par an. Par ailleurs, les commissions territoriales permettront de mener des ateliers spécifiques sur le sujet des modes actifs.

**Les recommandations 3, 7 et 8** concernent les modalités de réalisation de la Ceinture Sud, en interface avec d'autres projets et en considérant la desserte des territoires Ouest et Sud-Ouest.

#### Réponse du maître d'ouvrage

TAE est une opération d'ensemble qui doit être réalisée en synergie étroite avec la Connexion Ligne B. Ces projets complémentaires doivent permettre un maillage territorial cohérent à l'échelle du Sud-Est toulousain (desserte structurante et efficace des pôles d'activités, accompagnement du développement urbain, intermodalité, connexion ferroviaire...). La conception de ces deux projets est à mettre en œuvre dans une même temporalité pour cumuler au maximum les bénéfices de report modal attendu et de réponse efficace à la demande de déplacement. L'engagement financier TAE n'obère pas la capacité à réaliser d'autres projets, dont la Ceinture Sud. La Ceinture Sud se connecte au Sud-Est au projet TAE, un phasage de la TAE dans la partie Sud obérant la possibilité de cette connexion et créant une interruption dans le maillage du réseau.

A l'horizon 2020, le projet de Ceinture Sud correspond au tronçon central « Téléphérique Urbain Sud » entre le site de l'Oncopole et la station de métro Université Paul Sabatier, avec de part et d'autre des services bus vers Basso Cambo, Colomiers à l'Ouest et Montaudran à l'Est, via des axes bus déjà existants ou en cours de réalisation. A l'horizon 2025, des hypothèses d'extension du « Téléphérique Urbain Sud » vers Basso Cambo et Montaudran doivent être étudiés pour en vérifier l'opportunité et la faisabilité.

Concernant le ferroviaire :

- dans le cadre des études alternatives à TAE, le renforcement de l'offre ferroviaire notamment sur l'axe Brax-Léguévin-Oncopole, prolongée à Matabiau à l'horizon 2035 a été étudié avec les partenaires du ferroviaires (SNCF, Région) ;
- dans le cadre du Contrat de Plan Etat / Région 2015-2020, des réflexions ont été engagées sur la complémentarité entre la ligne TAE et la desserte ferroviaire de l'axe Ouest. Ces études seront poursuivies, en fonction des décisions prises par les partenaires dans le cadre du CPER, afin d'envisager différents scénarios d'optimisation de la desserte de l'axe d'Auch et ainsi définir les conditions de mise en œuvre d'une offre intermodale renforcée.

En complément à ces réponses, il est précisé :

- que le maillage opéré par la Ceinture Sud permettra des ramifications directes avec 5 lignes du réseau Linéo, la perspective d'une connexion complémentaire au réseau ferroviaire à hauteur du secteur du Chapitre sur la branche Sud-Ouest de l'étoile ferroviaire toulousaine, des terminus sur TAE de part et d'autre ;
- qu'un maillage complémentaire transversal des territoires Sud-Ouest / Nord-Ouest viendra compléter la transversalité Colomiers / Cornebarrieu / Blagnac / Fenouillet, sur le principe de base d'une liaison Colomiers / Portet sur Garonne pouvant s'opérer dans un premier temps par une amélioration des services bus, en préfiguration d'une évolution à étudier et à mettre en cohérence avec les perspectives de programmation et de développement urbain.

**Les recommandations 4 et 5** concernent la tarification et les supports de titre de transports.

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

Il est proposé la poursuite de l'adaptation des supports et titres de transports aux usages, en considérant les supports et titres intermodaux d'ores et déjà existants, la dématérialisation des titres, la structure des ventes abonnements / titres à l'unité. Cette démarche se fera en partenariat et en cohérence avec les politiques des autres autorités organisatrices.

Par ailleurs, une tarification attractive sera mise en place pour les différents usages de la ligne aéroport avec un ticket « liaison aéroport » à un prix attractif et concurrentiel pour favoriser l'usage des transports en commun aux voyageurs aériens et usagers occasionnels et, un abonnement Tisséo incluant la liaison aéroport pour favoriser les usagers des transports du quotidien, en particulier les salariés qui utiliseront la ligne pour aller à leur travail.

**La recommandation 2** porte sur l'enquête publique du projet Toulouse Aerospace Express (TAE).

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

Une concertation continue a été mis en place pour accompagner le projet Toulouse Aerospace Express, à la suite du débat public et dans une volonté de maintenir des relations privilégiées avec les acteurs du territoire (garant, dialogue territorial, groupe miroir, ateliers de quartier, info'mobile...). Elle sera poursuivie afin de préparer l'enquête publique. Par ailleurs, il est proposé d'intégrer dans le dossier d'enquête publique du projet TAE l'évaluation socio-économique du scénario de phasage.

**La recommandation 6** porte sur les dispositifs partenariaux et collaboratifs de management de la mobilité.

### Réponse du maître d'ouvrage

Dans le cadre des démarches partenariales (Pacte Métropolitain d'Attractivité, DEMETER et COMMUTE), Tisséo Collectivités s'inscrit en qualité de partenaire et coordinateur d'actions innovantes en matière d'éco-mobilité et d'accompagnement des entreprises dans leur démarche de plan de mobilité à travers :

- la gestion du changement de comportement de mobilité ;
- les nouveaux modes de travail et organisations des espaces de travail ;
- les nouveaux services de mobilité.

**La recommandation 9** est en lien avec des actions liées à la qualité de l'air.

### Réponse du maître d'ouvrage

De nombreuses mesures sont ou seront prises en faveur des objectifs de réduction des émissions de polluants :

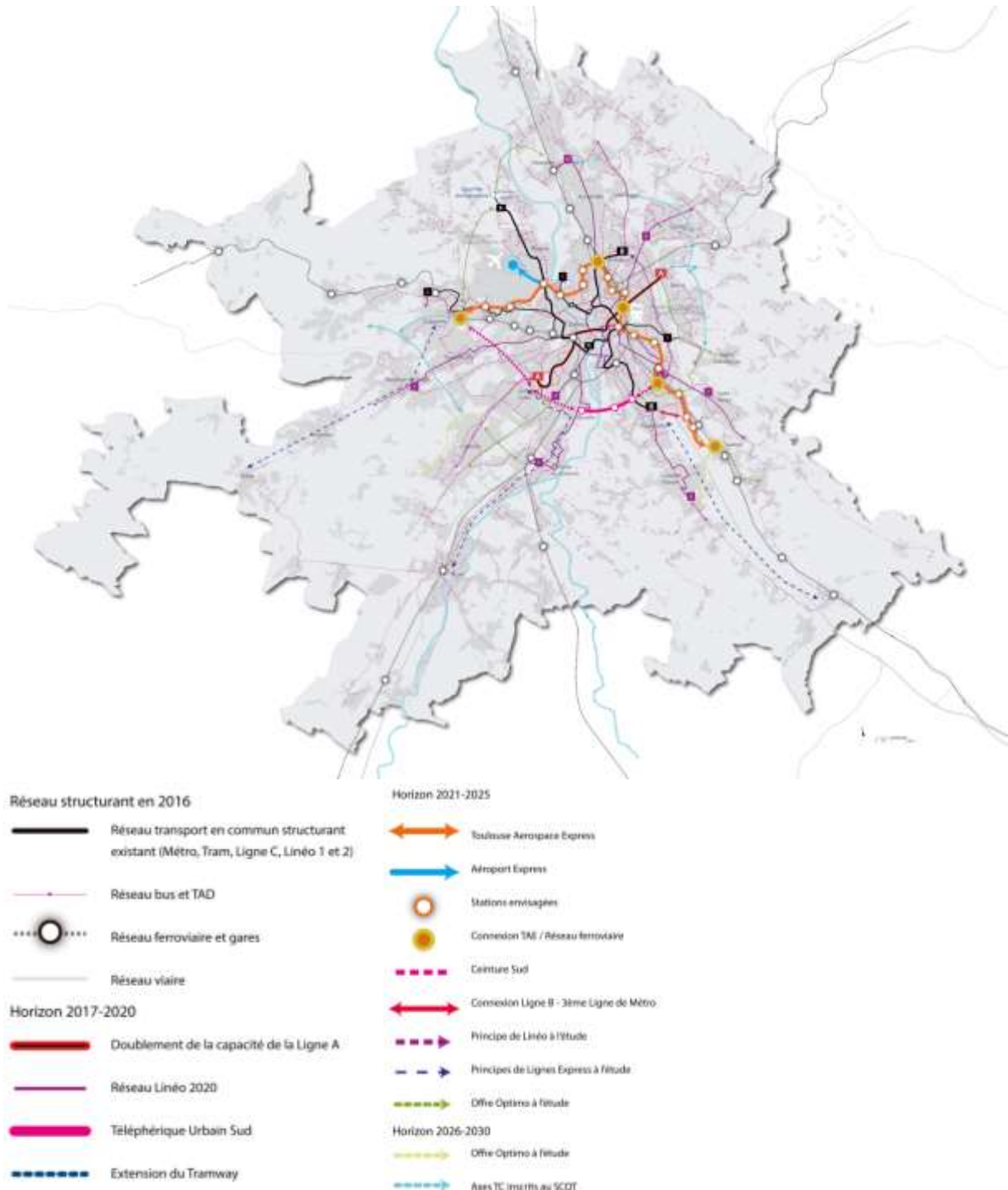
- étude d'une « Zone de Circulation Restreinte » par Toulouse Métropole dans le cadre du programme Ville Respirable ;
- mise en œuvre du nouveau dispositif de gestion des pics de pollution (ticket Planète, services métro supplémentaires...) et de mesures du Plan de Protection de l'Atmosphère (abaissement de la vitesse sur le tronçon autoroutier St-Jory / Toulouse et sur la rocade Arc-en-Ciel) ;
- des synergies entre actions du Projet Mobilités : partage des espaces publics en faveur des transports en commun et des modes actifs, apaisement des vitesses dans les quartiers, politique globale de stationnement en tenant compte de l'offre en transports en commun...

**Le Comité Syndical du 7 février 2018 a approuvé le Plan de Déplacements Urbains en tenant compte des résultats de l'enquête publique constitués par les réserves et recommandations.**

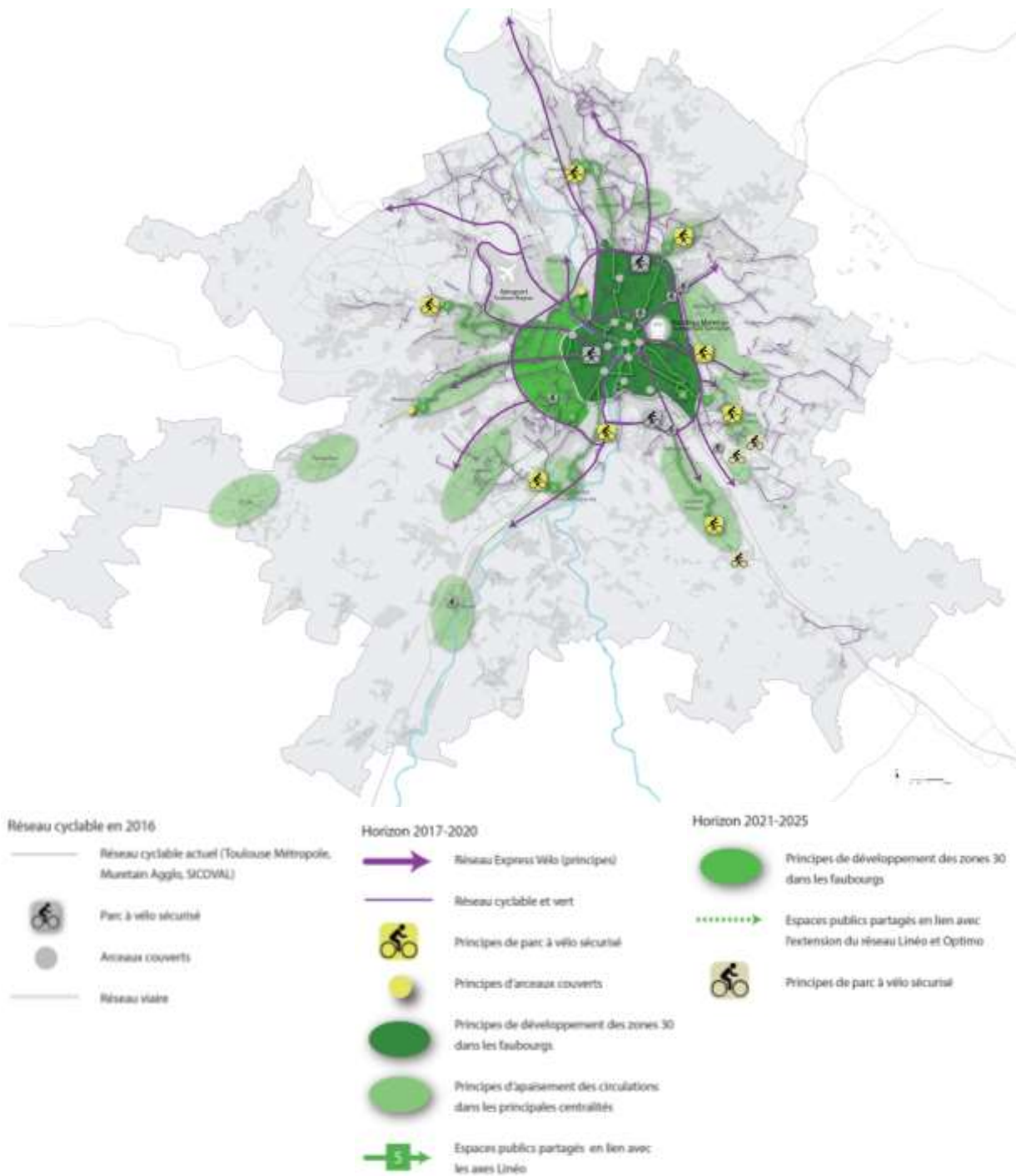
**La mise en œuvre du Projet Mobilités se poursuivra en concertation avec les territoires, les partenaires, les associations et les citoyens, dès début 2018 dans le cadre des commissions territoriales.**

## ANNEXES

### Axe 1 - Levier du report modal : transports en commun et intermodalité

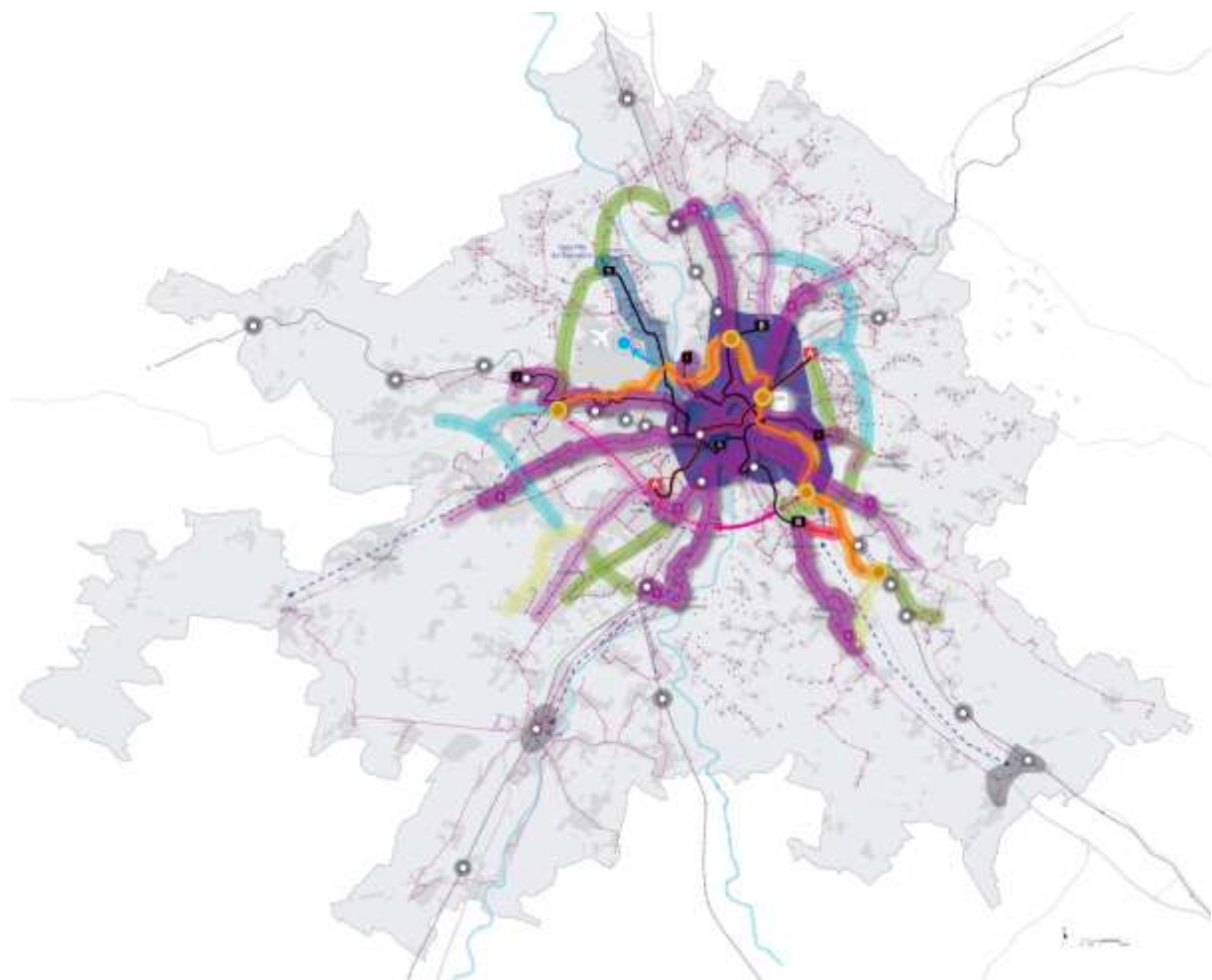


## Axe 1 - Levier du report modal : modes actifs et partage de l'espace public





## Axe 2 - Levier de la cohérence urbanisme-mobilités



### Réseau structurant en 2016

- Réseau transport en commun structurant existant (Métro, Tram, Ligne C, Lignes 1 et 2)
- Réseau bus et TAD
- Réseau ferroviaire et gares et principes de pactes urbains
- Réseau viarie

### Horizon 2017-2020

- Doublement de la capacité de la Ligne A
- Réseau Lignes 2020 et principes de pactes urbains
- Téléphérique Urbain Sud
- Extension du Tramway et principes de pactes urbains
- Principes de pactes urbains intra-périphérique

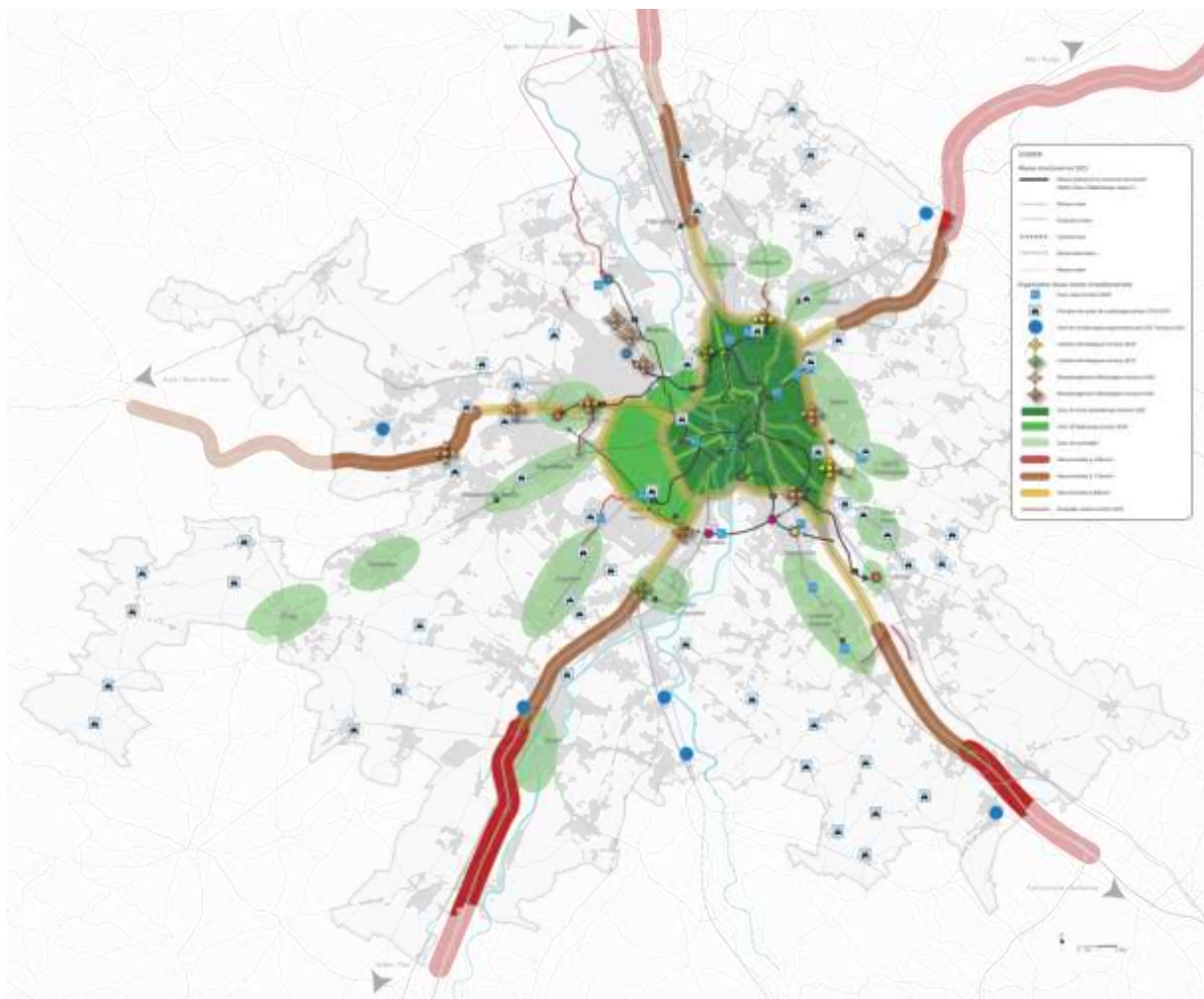
### Horizon 2021-2025

- Toulouse Aéroport Express et principes de pactes urbains
- Aéroport Express
- Connexion TAE / Réseaux ferroviaires
- Ceinture Sud et principes de pactes urbains
- Connexion Ligne B - 5ème Ligne de Métro et principes de pactes urbains
- Principe de Lignes à l'étude et de pactes urbains
- Principes de Lignes Express à l'étude

### Horizon 2026-2030

- Offre Optimo à l'étude et principes de pactes urbains
- Offre Optimo à l'étude et principes de pactes urbains
- Axes TC inscrits au SCOT et principes de pactes urbains

### Axe 3 - Levier de l'organisation des réseaux routiers et des stationnements



#### Réseau structurant en 2025

- Réseau transport en commun structurant (Métro, Tram, Téléphérique, Ligne C)
- Réseau Linéo
- Extension Linéo
- Ceinture Sud
- Réseau ferroviaire
- Réseau viarie

#### Organisation réseau routier et stationnement

- Parc-relais horizon 2020
- Principes de spots de stationnement horizon 2018-2019
- Aires de covoiturage programmées par CO31 horizon 2020
- Création d'échangeurs horizon 2020
- Création d'échangeurs horizon 2025
- Réaménagement d'échangeurs horizon 2020
- Réaménagement d'échangeurs horizon 2025
- Zone 30 intra-périphérique horizon 2020
- Zone 30 faubourgs horizon 2020
- Zone 30 centralités
- Vitesse limitée à 130km/h
- Vitesse limitée à 110km/h
- Vitesse limitée à 90km/h
- Nouvelles viaries horizon 2025

## Réserves et recommandations de la Commission d'Enquête Publique

### Réserve n°1

*Le budget annuel de 15,6 M€ dévolu à la modalité cyclable dans le PDU de 2012, que le Projet Mobilités 2020-2025-2030 n'a pas prévu d'augmenter, devra être porté dès à présent à 25 M€/an ce qui correspond à 200 M€ d'ici à 2025 et à 325 M€ d'ici à 2030. Cette augmentation immédiate, qui est attendue par une part croissante de la population, témoignera de la résolution des collectivités locales à lutter contre la pollution atmosphérique.*

### Réserve n° 2

*Considérant que la réalisation d'un schéma directeur cyclable et d'un schéma directeur piéton, prévues par les actions 14 et 15 du projet de PDU, confirmées par Tisséo dans sa réponse au procès-verbal de synthèse, fait partie de l'une des solutions d'urgence peu coûteuses, susceptibles d'induire un vrai changement de la mobilité au niveau de la grande agglomération toulousaine et par conséquent une réduction de la pollution de l'air, la Commission demande que le PDU fixe une échéance inférieure à deux années pour la présentation de ces deux schémas couvrant l'intégralité de son périmètre.*

### Recommandation n° 1

*La Commission recommande au Porteur de projet de poursuivre et d'étendre la démarche qu'il déclare avoir l'intention d'engager dans sa délibération du 22 novembre 2017 concernant la mobilité cyclable, dans le but de transférer sous son autorité ou sous celle d'une autre autorité unique, un maximum de compétences relatives à la mobilité.*

*Elle recommande que dans ce cadre, toutes les actions relatives au vélo qui relèvent souvent de l'initiative des collectivités, soient confiées par délégation à Tisséo ou tout autre autorité en tant qu'autorité organisatrice unique des mobilités cyclables urbaines et des services associés et que ce syndicat intègre, comme il s'y est engagé, les associations d'usager dans le comité de pilotage.*

### Recommandation n° 2

*En approuvant le choix de principe de la construction d'une troisième ligne de métro, la Commission en a retenu le principe mais elle recommande au porteur de projet de tenir le plus grand compte des observations qui seront déposées au cours de l'enquête publique spécifique à cet ouvrage, en ce qui concerne le tracé définitif et la localisation des stations.*

### Recommandation n° 3

*La Commission recommande au Maître d'ouvrage, qui aura réalisé dès 2025 le prolongement de la ligne B du métro vers Labège, de différer de cinq ans la réalisation du tronçon de la troisième ligne de métro compris entre la gare Matabiau et son terminal sud. Ce report provisoire devrait permettre d'avancer à 2025 la réalisation urgente de la ceinture sud, dont l'avancement fait l'objet de la recommandation n° 7 ci-après.*

### Recommandation n° 4

*Afin de faciliter l'usage de transport en commun sur l'aire urbaine, la Commission recommande l'adoption urgente d'une billetterie commune et unique aux trois réseaux des transports en commun déployés sur le TDU (Tisséo, TER, Arc-en-ciel), offrant un tarif unique de transport qu'il s'agisse d'abonnements ou de l'achat de billets à l'unité.*

### Recommandation n° 5

*Compte tenu de l'abaissement du coût d'exploitation prévu de la future Navette Aéroport Express par rapport au tramway T2 et au bus, la Commission recommande au SMTC de ne pas instaurer pour cette navette une tarification spécifique qui pénaliserait les usagers de l'aéroport.*

### Recommandation n° 6

*La Commission recommande au Porteur de projet de suivre les deux dispositifs visant à la décongestion de la zone aéronautique Nord-Ouest : le pacte d'attractivité métropolitain entre Airbus et Toulouse Métropole, auquel est associé Tisséo Collectivités, et les deux projets nationaux et européens, DEMETER et COMMUTE dans lesquels Toulouse Métropole et Tisséo Collectivités sont partenaire.*

### Recommandation n° 7

*La Commission demande au SMTC de compléter le Projet Mobilités en ce qui concerne la réalisation de la ceinture sud de Colomiers à Portet-sur-Garonne. Le maître d'ouvrage devra notamment préciser le réseau structurant qu'il envisage de mettre en place ainsi que les échéances prévues qu'il est souhaitable d'avancer à 2025.*

**Recommandation n° 8**

*Considérant :*

- *que l'argument du coût très élevé de l'adaptation de l'étoile ferroviaire à la création d'un RER toulousain est controversé ;*
- *qu'il s'applique inégalement aux différentes branches et qu'en particulier la branche sud-ouest (tracé 2) pourrait être mise aux normes nécessaires pour un coût acceptable (376 M€) ;*

*La Commission recommande au maître d'ouvrage de mener rapidement une étude à ce sujet qui pourrait apporter une solution à l'engorgement du secteur sud-ouest.*

**Recommandation n° 9**

*La Commission recommande au SMTC d'engager sans tarder une étude exploratoire de faisabilité technique, financière et sociale des conséquences de la mise en place à Toulouse d'une Contribution Routière Urbaine (CRU).*