

**Enquête publique TAE et CLB
12 juillet 2019**

Avis des trois Codevs de l'agglomération toulousaine

I – Préambule.....	p.2
II - Aspects budgétaires.....	p.3
III - Performance du réseau et accessibilité multimodale.....	p.4
IV - Aspects urbanistiques	p.5
V - Aspects environnementaux	p.6
Annexes.....	p.7

I - Préambule : Des considérations toujours d'actualité depuis le débat public de 2016

Lors du débat public organisé en 2016 par la CNDP à la demande de Tisséo, les Codevs avaient déjà collaboré pour produire un cahier d'acteur commun. Un certain nombre des observations alors formulées restent d'actualité.

1. la construction d'une troisième ligne de métro sera bénéfique à l'amélioration des mobilités dans l'agglomération toulousaine et aucun des membres des trois Codev ne conteste son utilité.

2. Cependant, elle n'est pas une condition suffisante, à elle seule, pour faire face aux enjeux des mobilités à l'échelle de l'agglomération. Le projet de troisième ligne doit s'inscrire dans un Projet Mobilités (celui du PDU) plus global :

- qui articule différents modes de déplacement (métro, rail, bus, tram, modes actifs, automobile...)

- qui propose des solutions pour l'ensemble de l'agglomération, notamment pour les secteurs Sud et le Nord de l'agglomération, dont les habitants ne pourront directement bénéficier de cette infrastructure, à moins que des solutions de rabattement vers celle-ci et des correspondances suffisantes ne soient prévues.

Même si le dossier d'enquête publique affirme la volonté de concentrer la majeure partie des gains de population le long du tracé de la 3ème ligne (ou du moins le long des tracés des TC performants), des secteurs de l'agglomération pour l'instant mal desservis sont néanmoins habités. Le Codev Muretain Agglo ne peut se satisfaire du très faible impact qu'aura la TAE sur les déplacements des habitants du sud-ouest toulousain. La densification le long de la 3ème ligne ne réglera pas leurs problèmes de déplacement et ne facilitera pas les efforts des communes pour mieux organiser leur urbanisation.

3. La Ligne TAE/CLB ne sera pas mise en service avant 2025-2030. Elle ne répond donc pas aux enjeux de mobilité à plus court terme.

4. Cet investissement important va concentrer les ressources et se fera au détriment d'autres investissements pourtant nécessaires.

A ces observations, s'ajoutent deux éléments qui portent sur le contexte de l'enquête publique et qui ont tendance à en limiter la portée démocratique. Ce qui aurait pu être un moment d'échange privilégié avec les citoyens semble réduit à une simple obligation réglementaire.

5. L'enquête publique s'organise en effet sur une période très courte (1,5 mois), et pour partie au mois de juillet, alors qu'il s'agit d'un dossier complexe sur un projet qui structurera le développement de l'agglomération pour les décennies à venir.

6. Les actions de communication engagées par ailleurs par Tisséo (affichage du tracé de la troisième ligne dans le métro, réunions publiques sur l'aménagement des stations, déploiement d'outils de communication sur les emplacements des futures stations, ...) laissent penser que les résultats de l'enquête publique n'auront pas d'influence sur le projet.

II - Aspects budgétaires

Les Codevs s'interrogent d'abord sur les fragilités du plan de financement de l'investissement.

1. Le plan de financement comporte encore des incertitudes fortes et a suscité un dissensus entre les membres des Codevs :

- certains considèrent comme fiable la marge de risque de 15 % de dépassement des coûts d'investissement pour un projet de métro ;
- d'autres, considèrent qu'une marge de risque de 50 % de dépassement serait plus sûre, sur la base de la contre-expertise diligentée par le Secrétariat Général Pour l'Investissement (SGPI). Les Codevs sont en attente d'une réponse précise de Tisséo aux observations des experts du SGPI relatives à ces risques importants de dépassements budgétaires.

2. Le dossier ne propose pas de compte d'exploitation prévisionnel de Tisseo Collectivité et Réseau couvrant la période d'évaluation. La mise à disposition de ce compte d'exploitation prévisionnel présentant les chroniques des recettes de trafic, le produit du versement transport, les contributions des collectivités, paraît indispensable. Il n'est pas normal que le lecteur soit obligé de procéder par recoupements successifs, au risque de se tromper, pour se faire une idée de la situation.

3. Les estimations du versement transport sont évoquées entre 2017 et 2024, puis après 2030, mais le produit global du versement transport n'est jamais présenté. Plus largement, la probabilité d'aléas d'économies importants ne semble pas prise en compte, l'équilibre financier supposant le maintien du dynamisme économique de l'agglomération. Les Codevs sont en attente d'une réponse précise de Tisséo aux observations des experts du SGPI regrettant qu'il n'ait pas été fait usage des 3 scénarios économiques proposés par France Stratégie.

Les Codevs soulignent par ailleurs que le dossier aurait pu mettre en avant des sources d'économies ou des potentiels de recettes supplémentaires.

4. L'exploitation du réseau pourrait générer davantage de recettes, dans la mesure où une politique très volontariste portant sur la multimodalité (rabattement via le rail, le bus et les modes actifs vers la ligne) ou sur une diminution de l'usage de la voiture (mise en place d'une ZFE restrictive et sur un périmètre intégrant le périphérique) pourraient faire augmenter la fréquentation de la ligne, pour un accroissement mineur du coût marginal d'exploitation.

5. La création d'une société de projet (du type de celle du Grand Paris) n'est pas évoquée, mais la LOM devrait permettre, par ce biais, à certaines collectivités d'être maître d'ouvrage de l'infrastructure. Par ailleurs, la taxation des bénéficiaires des plus-values foncières réalisées à proximité d'une infrastructure nouvelle, également évoquée dans le projet de LOM, devra être envisagée si la loi le permet.

6. L'idée d'un phasage de la construction en deux temps (CLB et tronçon TAE Colomiers – François Verdier d'abord, puis François Verdier La Cadène dans un second temps) avait été évoquée avant l'enquête publique comme une possibilité d'étaler dans le temps la charge de l'investissement. Il n'est cependant pas présenté comme une alternative possible dans le dossier.

Ce point a fait l'objet de réactions différentes dans les trois Codevs :

- La question du phasage fait l'objet d'un dissensus au sein du Codev Toulouse Métropole
- Le Codev du Sicoval s'oppose à tout scénario de phasage qui retarderait l'arrivée du métro sur son territoire. Il défend l'idée du projet dans sa globalité, c'est à dire la création simultanée de la TAE et la prolongation de la ligne B jusqu'à la station INPT.
- Le Codev du Muretain souhaite, compte tenu des risques économiques envisagés, qu'il soit affirmé que l'option de projet de référence inclut le prolongement de la ligne B jusqu'à La Cadène (en l'absence de projet TAE/CLB).

III - Performance du réseau et accessibilité multimodale

Les Codevs s'interrogent d'abord sur l'absence d'une vision stratégique ou l'insuffisante prise en compte d'éléments structurants.

1. Pas (ou peu) de mention concernant les impacts au-delà de l'horizon 2030 des évolutions sociétales en termes de travail ou de mobilité sur l'avenir du secteur de l'aéronautique et de la zone aéroportuaire, des effets directs ou induits du changement climatique. Si ces évolutions sont difficiles à anticiper, un projet qui s'inscrit dans le temps long devrait néanmoins mettre en avant une capacité d'adaptation et de résilience.

2. L'option de référence est décrite de façon insuffisante. Il aurait été intéressant que les performances des nouvelles lignes structurantes en correspondance soient décrites, ce qui n'est pas le cas. Les hypothèses sur le réseau ferroviaire ou sur l'articulation avec la future ceinture sud notamment sont très insuffisantes.

Certaines études mobilisées sont anciennes. Notamment, le flou sur les études de trafic et l'insuffisance des études d'impact socio-économique créent des doutes, accentués par l'absence de données précises sur les grandes lignes de la restructuration future du réseau de surface.

D'autres remarques portent sur les performances du futur réseau à proprement parler.

3. Les effets positifs de la ligne se concentrent sur l'axe Est-Ouest Labège-Colomiers. Les populations et les zones d'emploi du nord et du secteur sud-ouest de l'agglomération sont peu concernées. Seule une offre de transport desservant ces secteurs (cadencement des TER et/ou TC en site propre) permettraient d'étendre les bénéficiaires du projet TAE/CLB à l'ensemble de l'agglomération.

4. La fréquence affichée sur les bouts de la ligne (Montaudran/Labège et Jean-Maga/Colomiers) est peu élevée (une rame toutes les 6 minutes en heure de pointe contre 3 minutes sur le centre de la ligne), alors que la desserte de ces zones est mise en avant comme un objectif majeur du projet. Cela peut sembler paradoxal.

5. Le projet prévoit une ligne à une voie dans le secteur Labège-Ramonville. Cette option, qui semble avoir été retenue pour réduire les coûts d'investissement, anticipe le développement futur du réseau puisque le viaduc est prévu pour accueillir ultérieurement deux voies. Cependant, les

Codevs pensent que ce choix limite la résilience du réseau en cas de problème et risque d'entraîner un surcoût pour ses développements futurs (comme cela est actuellement le cas avec le prolongement des quais sur la ligne A), pour une économie de départ estimée à 30 millions d'euros seulement. Les Codevs préconisent fortement l'exploitation sur deux voies et à une fréquence identique à celle de la ligne B, entre Ramonville et l'INPT.

IV - Aspects urbanistiques

Les résultats bénéfiques du projet TAE/CLB dépendent de la mise en oeuvre d'un projet urbanistique articulé au projet. Les Codevs souhaitent souligner plusieurs points sur lesquels le maître d'oeuvre, mais également Toulouse Métropole, devront faire preuve de vigilance.

1. Le dossier laisse penser que le coeur de l'agglomération accueillera la majeure partie des gains de population qui pourront être concentrés le long du tracé et que le développement sera moins important dans les quartiers/communes non-desservis par un TC performant. Les Codevs se félicitent d'un tel parti pris visant à favoriser l'urbanisation dense plutôt que l'étalement urbain. Il faudra veiller à ce que les autres documents et outils réglementaires (PLUIh, SCoT) aillent dans ce sens.

2. Les tissus bâtis mutables le long du tracé ne doivent pas être laissés à la seule promotion immobilière. Il est nécessaire d'avoir une intervention publique forte, en amont des projets, notamment sur la maîtrise du foncier pour construire des "morceaux" de ville mixtes dotés d'équipements, de commerces, d'espaces publics de qualité, des itinéraires vélos et piétons attractifs, si possible végétalisés et fonctionnels vers les stations. L'offre en logements ne doit pas être exclusivement composée de petits logements locatifs, mais s'adresser également aux familles. C'est à la condition que la densification apporte une réelle plus-value en matière de qualité d'usage des logements et des espaces publics, de services et d'équipements, qu'elle pourra être socialement acceptée et représenter une alternative "désirable" à l'installation en maison individuelle périurbaine, celle-ci répondant aux attentes des ménages d'un cadre de vie habitable.

3. Les Codevs émettent des réserves sur la distance entre les stations, trop longue pour être vraiment attractive et accessible pour la population de tout un quartier, la zone d'influence autour d'une station de métro étant de 500m à 600 m et non de 1 km. Seul un développement important des infrastructures dédiées aux modes actifs et aux nouvelles mobilités (NVEI) permettra d'étendre le périmètre d'attraction des stations.

Les Codevs s'interrogent par ailleurs sur différents éléments présentés :

4. L'organisation des abords des stations des pôles multi-modaux, spécialement des P+R et des terminus, n'est pas assez décrite, alors qu'il s'agit d'espaces stratégiques pour le succès du projet. Les parties aériennes sur les extrémités de la ligne semblent plutôt bien intégrées à leur environnement, mais il est dommage de ne pas en avoir eu des images dans le rendu paysager.

5. Selon le dossier, « la réalisation concomitante de TAE et CLB permettrait d'attirer au moins 7 000 emplois supplémentaires dans l'agglomération ». D'une part, cette estimation est hasardeuse, car il est difficile de connaître l'avenir économique de l'agglomération, et

notamment des activités industrielles, pour valider ou non ces hypothèses d'emploi. D'autre part, au lieu de renforcer encore l'attractivité et donc la pression sur le coeur d'agglomération, ne faudrait-il pas anticiper une redistribution de la création d'emplois - par ailleurs souhaitable - vers la périphérie proche, voire vers les villes moyennes de l'ex-Midi-Pyrénées.

6. Plus spécifiquement, les Codevs ont formulé plusieurs remarques concernant certains quartiers :

- Les potentiels de développement des activités autour de l'avenue des Etats-Unis semblent sous-estimés, alors que le tissu industriel et commercial ancien est en train de muter et de faire l'objet d'implantations de grandes entreprises.

- la prochaine opération Malpère Marcaissone qui doit accueillir plus de 6500 logements, éloignée de toute desserte performante ou avec des ruptures de charges dissuasives, semble peu recevable.

- Le choix de ne pas desservir l'aéroport directement suscite de nombreuses interrogations et critiques des habitants. Si les Codevs comprennent les raisons qui ont amené à ce choix, il semble insuffisamment expliqué au public et devrait faire l'objet d'une communication spécifique.

V - Aspects environnementaux

En l'absence de données précises dûe à l'absence d'études (celles-ci venant après la DUP), il est difficile de mesurer les impacts du chantier du projet TAE/CLB et de ses effets. Notamment :

1. 30 % du tracé étant en surface, les environs seront impactés par le bruit et la pollution de l'air pendant et après le chantier. Dans les zones d'habitat dense, la pollution sera sensible.

2. Au vu des éléments du dossier, il est impossible de se prononcer sur le bilan carbone du chantier, et donc sur le niveau d'efficacité du projet au regard des objectifs de réduction des GES.

3. L'incertitude demeure sur les mesures compensatoires (ERC). Par exemple, le devenir des arbres patrimoniaux n'est pas prévu au moment de l'enquête publique et leur suivi n'en semble que plus aléatoire.

4. Lors de la réalisation des lignes A et B, le devenir des déblais a suscité de nombreuses prises de position et inquiétudes, donc, sur un chantier aussi important, la vigilance est de mise (gestion spécifique de 37 000 m³ de déchets pollués).

5. Il faut souligner le cas de deux stations en situation sensible dont l'étude est à approfondir :

- les stations Jean Maga et Sept-deniers, en zone inondable PPRI (risques inondation et biodiversité) avec toutes les contraintes afférentes ;

- la station Fondeyre qui se situe près de deux sites Seveso PPRT (ESSO et STCM). Les risques technologiques ne font pas l'objet de mesures en cas d'accident (zone de la station, zone de stationnement et zone de rabattement) dans un secteur qui devrait connaître ultérieurement un développement de l'urbanisation.

Annexes :

1 - Cahiers d'acteurs des 3 Codevs dans le cadre du débat public sur la troisième ligne, 2016

2 - Avis des 3 Codevs sur le Projet Mobilités 2020/2025/2030, en tant que Personnes Publiques Associées, 2017

3 - Suivi de l'avis des 3 Codevs sur le Projet Mobilités, 2018

DÉBAT PUBLIC

3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR DES CODEV

TISSER LA TOILE DES MOBILITÉS pour le court, le moyen et le long terme

INTRODUCTION

En réponse à leur saisine par le SMT-C Tisséo dans le cadre de la révision du PDU, les 3 Codev ont engagé une réflexion commune sur les mobilités dans la grande agglomération toulousaine. Adossés à des collectivités territoriales différentes – la Métropole de Toulouse, la communauté d'agglomération du Sicoval et la communauté d'agglomération du Muretain – qui ne sont pas concernées de la même manière par la double question de la pertinence et du tracé de la 3^{ème} ligne de métro, ils ont fait le choix de ne pas se prononcer sur celle-ci, mais de centrer leurs travaux sur ce qu'ils pouvaient partager :

- la conviction que l'amélioration des mobilités à l'échelle de la grande agglomération métropolitaine ne saurait se réduire à la réalisation d'une 3^{ème} ligne de métro, quel que soit par ailleurs son effet structurant ;
- la nécessité d'inscrire cette 3^{ème} ligne dans un projet global articulant les différents modes de déplacement (rail, métro, bus, modes doux, voiture) au profit de l'ensemble des territoires ;
- la volonté d'attirer l'attention sur le fait que la focalisation d'une partie conséquente des moyens financiers sur cette seule infrastructure ne permette pas, dans le même temps, de réaliser les autres investissements nécessaires à l'amélioration de tous les déplacements.

Les 3 Codev partagent également une interrogation commune sur le risque que fait courir l'inversion dans l'ordre des procédures : le débat sur la 3^{ème} ligne de métro est intervenu avant que l'on ne dispose d'un projet organisant l'ensemble des mobilités.

Mais surtout, alors que cette 3^{ème} ligne aura un effet conséquent sur l'urbanisation, ce débat intervient sans que l'on ne dispose d'un projet de développement concerté de la grande métropole (le SCoT va être mis en révision) et du PLUiH en cours d'élaboration. Les 3 Codev militent pour une articulation entre déplacement et urbanisme, entre politique des mobilités et choix des modes d'urbanisation.

Codev Muretain

Le Conseil de développement de la CAM

Conseil de développement
TOULOUSE MÉTROPOLE

Le Conseil de
Développement
du Sud-Est Toulousain

QU'EST-CE QU'UN CODEV ?

Un conseil de développement (Codev) est une assemblée consultative qui réunit des représentants du monde de l'entreprise, des organisations syndicales et professionnelles, des organismes publics et parapublics et du milieu associatif. Il comporte également un collège de personnalités qualifiées.

Les Codev des trois principales intercommunalités de l'agglomération toulousaine – Toulouse Métropole, Sicoval et Muretain – ont souhaité rédiger ensemble cette contribution sur le projet Toulouse Aerospace Express (TAE).

1. TISSER UNE TOILE DES MOBILITÉS ROBUSTE ET DURABLE

Un réseau encore incomplet

Dans notre agglomération, une des plus dynamiques de France, avec une urbanisation très étalée, la toile des mobilités n'arrive plus à fonctionner: son maillage est incomplet, ses articulations sont trop rares et fragiles, ses « tuyaux » se bouchent de plus en plus souvent. Cette saturation s'aggrave d'année en année (thrombose circulatoire, saturation du métro aux heures de pointe), malgré d'énormes investissements réalisés depuis une vingtaine d'années dans les transports collectifs.

Les trois Codev partagent l'idée, développée dans le dossier du maître d'ouvrage, qu'en l'absence d'une politique volontariste, le spectre d'un « scénario noir » se dessine.

La troisième ligne de métro, permettra, à moyen terme, de tisser un fil concentrique majeur et de contribuer au maillage de l'agglomération toulousaine par des transports collectifs performants.

Mais ce projet ne peut répondre aux attentes du court terme, notamment pour les déplacements domicile-travail, c'est pourquoi les Codev proposent d'engager sans tarder un « plan d'urgence » permettant de consolider la toile des mobilités.

2. ENGAGER UN PLAN D'URGENCE POUR LES MOBILITÉS, OU COMMENT AGIR, À COURT TERME, SUR UNE TOILE DONT LES FILS SONT ENGORGÉS ET PEU CONNECTÉS

Sans attendre la réalisation d'une troisième ligne de métro, qui ne pourra en aucun cas être opérationnelle avant 2024 au mieux, ce plan d'urgence constitue un véritable défi collectif à relever à l'horizon 2020. Il s'agit de répondre rapidement aux attentes des entreprises, des usagers et

des habitants pour améliorer la qualité de leur vie quotidienne. Il s'agit aussi d'optimiser les investissements lourds engagés depuis une vingtaine d'années, en se fixant trois objectifs, ambitieux, mais réalisables :

Objectif 1

Résorber, en grande partie, la « thrombose circulatoire », en réduisant d'environ 15 %, en six ans, le nombre de « voitures solos » circulant en même temps aux heures de pointe sur le réseau routier.

Covoiturage et auto partagée

Considérer le covoiturage comme un outil majeur et favoriser son développement rapide et massif, en particulier pour les déplacements domicile/travail, en soutenant les innovations technologiques et sociétales et les initiatives citoyennes.

Optimisation des voiries

Hiérarchiser et organiser l'usage des réseaux routiers par la mise en place d'un plan de circulation optimisant les capacités résiduelles et maîtrisant la distribution des flux aux heures de pointe.

Mise en place de « boucles » afin de dissuader le transit dans le cœur de la métropole.

Organiser la multimodalité

Favoriser la multimodalité entre transports collectifs et automobiles par une augmentation très forte de l'offre de stationnement dans les parcs-relais et en désengorgeant les accès automobiles.

Maîtrise du stationnement

Réduire l'offre de stationnement à destination, sur l'espace public comme sur l'espace privé par une politique volontariste et coordonnée.

Extension du stationnement résident et gestion des contraventions au service du report modal, de la voiture vers les modes alternatifs.

Livraisons et logistique urbaine

Mise en place d'une Charte de livraison et d'un projet de logistique urbaine, en favorisant les modes alternatifs à la voiture.

Objectif 2

Augmenter la capacité et l'attractivité des transports collectifs en faisant passer de 8 à 10 %, en cinq ans, la part des transports collectifs dans les déplacements domicile/travail.

Ce plan d'urgence prend en compte :

- les actions déjà intégrées, pour l'horizon 2020, dans le Projet Mobilités en cours d'élaboration par le SMTC (doublement capacitaire de la ligne A, mise en place de lignes de bus Linéo et téléphérique urbain sud).
- des actions programmées dans le cadre du PDU en vigueur 2012/2020, mais qui resteraient non réalisées à l'horizon 2020.
- des actions complémentaires proposées par les Codev :

Métro

Doubler la longueur des rames de la ligne B et prolonger cette ligne jusqu'à l'INPT (correspondance avec la future 3^{ème} ligne).

Tramway

Augmenter la capacité et le cadencement du tramway et optimiser les temps de parcours pour améliorer son attractivité pour les déplacements domicile/travail.

Lignes de bus Linéo

- Optimiser les temps de parcours des bus Linéo : priorité aux feux, sites propres... Ces lignes Linéo doivent pouvoir, à terme, évoluer en lignes de tramway.
- Réaliser des lignes Linéo sur les itinéraires programmés en BHNS (bus à haut niveau de service) dans le PDU 2012, toujours en vigueur : BUN (boulevard urbain nord), RD820, RD120/RD817 de Portet jusqu'à Muret.

Trains du Quotidien

Engager avec la Région et la SNCF un programme d'amélioration du cadencement sur les lignes TER de banlieue, partout où cela est possible, en attendant un véritable plan-rail des trains du quotidien.

Connexions et pôles d'échanges multimodaux

Améliorer la connectivité (train, métro, tramway, Linéo, bus, voitures et modes actifs) et l'attractivité des pôles d'échanges par leur aménagement en véritables « places publiques ».

Urbanisme et mobilités

Mettre en place, autour de chaque ligne structurante, quel que soit le mode de déplacement, des « pactes urbains » et des « contrats de pôles multimodaux », pour engager une véritable polarisation urbaine autour des transports collectifs.

Objectif 3

Passer de 24 à 28 % la part des mobilités actives (à pied et à vélo) dans les déplacements (horizon 2020) :

La moitié des déplacements quotidiens font moins de trois kilomètres... Les marges de manœuvre sont importantes au profit des mobilités « douces » ou actives, sur l'ensemble du territoire :

- Aménager dans l'agglomération un « réseau express vélo » connecté aux pôles d'échanges
- Développer le système de vélos partagés en première couronne.

3. FAIRE CONFIANCE AU DÉBAT POUR CO-CONSTRUIRE LE PROJET TAE

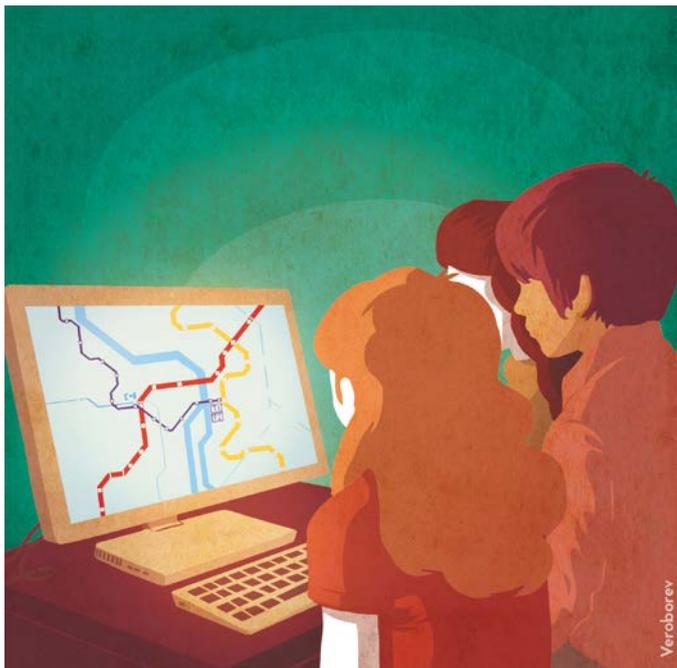
Le débat public a permis l'expression de nombreuses propositions d'optimisation du projet TAE ou de projets alternatifs, au moins partiels.

Les Codev ne proposent pas de projet alternatif mais souhaitent que le projet TAE s'inscrive dans une vision globale au service des mobilités à l'échelle de la Grande Agglomération.

Le Projet Mobilités 2020/2025/2030 va être soumis pour consultation aux Personnes Publiques Associées.

Dans la mesure où la 3^{ème} ligne de métro constitue l'élément majeur et structurant de ce Projet Mobilités, les Codev souhaitent que les recommandations de la CPDP soient intégrées dans le projet qui leur sera soumis.

4. FINANCEMENT : L'HEURE DES CHOIX



Agir tout de suite en préparant le long terme

À court terme, quel coût d'investissement global faut-il envisager pour résorber rapidement la « thrombose » circulaire et l'engorgement des transports publics aux heures de pointe?

À moyen et long terme, quel coût pour disposer d'un réseau structurant en capacité de répondre aux besoins croissants de mobilité liés à la dynamique de la métropole toulousaine?

Près de la moitié des actions programmées dans le PDU 2012 ne seront pas engagées en 2020, soit une dépense « non réalisée » de 1,5 Md€ (estimation intégrant des dépenses à réaliser par d'autres maîtres d'ouvrage que le SMTC).

Le programme d'investissement proposé par le SMTC est de 3,821 Md€, dont un peu plus de la moitié pour la

3^{ème} ligne (hors branche aéroport). Les actions du PDU 2012, non engagées, le seront-elles avant 2020/2030, et si oui lesquelles?

Les Codev estiment l'investissement pour réaliser leur plan d'urgence à 800 M€ sur les cinq prochaines années (à confirmer par le SMTC).

Investir davantage

Les élus de la Grande agglomération toulousaine devront alors opérer des choix :

- bâtir un plan d'investissement sur les quinze prochaines années en se basant sur les seuls moyens financiers mobilisables, année après année (niveau d'emprunt acceptable, engagement des différents financeurs...)
- ou « mettre la barre plus haut » et investir davantage pour répondre à l'urgence, en recherchant des recettes et des sources de financement supplémentaires et innovantes : captation des plus-values foncières et immobilières (sur le modèle du Grand Paris), allongement de la durée de la dette, augmentation de la cotisation transport, financement privé d'une partie des infrastructures (aéroport?).

L'avenir des mobilités ne peut se concevoir qu'autour d'un consensus politique et dans le cadre d'une coopération renforcée entre l'Autorité organisatrice de la mobilité de la Grande agglomération toulousaine (SMTC) et l'ensemble des autres autorités organisatrices des transports et collectivités concernées.

C'est la seule voie possible pour répondre durablement aux enjeux de développement harmonieux, d'attractivité et de qualité de vie de la grande agglomération toulousaine, sans remise en cause des projets à chaque échéance électorale.

Les propositions citées dans ce Cahier d'acteur sont extraites d'une contribution plus complète, disponible sur le site du débat public : Point de vue n° 14 / 05/11/2016 « Contribution du groupe inter CODEV, Muretain, Sicoval, Toulouse Métropole : Tisser la toile des mobilités pour le court, le moyen et le long terme »

Avis des 3 CODEV(s) sur le Projet Mobilités 2020/2025/2030, en tant que Personnes Publiques Associées (Accompagné des 8 Annexes jointes)

1. DES INCOHÉRENCES...

Les 3 CODEV(s), consultés en tant que Personnes Publiques Associées (PPA), répondent à cette consultation, dans les délais impartis (28 Février 2017), afin que leur AVIS MOTIVÉ, avec ses annexes, soit versé au Dossier d'Enquête Publique (DUP).

Ils expriment, cependant, leur désaccord sur le calendrier retenu par le SMTC. Celui-ci ne permet pas aux PPA de fonder leur avis, en prenant toute la mesure des analyses détaillées et des recommandations contenues dans le compte rendu établi par le Président de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) sur le projet de 3ème ligne de métro (ni, a fortiori, de leur mise en œuvre éventuelle). Ce calendrier ne permet pas d'intégrer les réponses que le Maître d'Ouvrage (qui dispose de 3 mois pour les rendre publiques) apportera aux recommandations de la CPDP.

Aussi, **le présent AVIS, sera t'il complété ultérieurement, par un additif explicitant le point de vue des 3 CODEV(s)** sur les décisions finales que prendra le SMTC (Projet de 3ème ligne et Projet Mobilités), en réponse aux recommandations de la CPDP.

Cet AVIS et son additif seront rendus publics et adressés à l'ensemble des Maires de toutes les communes intégrées dans le périmètre du Projet Mobilités 2020/2025/2030, valant révision du PDU 2012/2020, encore en vigueur.

Nous considérons en effet que:

- Le choix implicite d'un modèle de développement, principalement centré sur la ville de Toulouse, dont la 3ème ligne de métro constituerait la colonne vertébrale, plutôt que celui d'un développement plus équilibré, favorisé par une toile des mobilités, à l'échelle d'un territoire élargi intégrant les espaces périurbains, mérite d'être explicité et débattu entre tous les élus du périmètre du PDU. Les élus du SMTC peuvent difficilement assumer, seuls, un Projet Mobilités qui revisite, de fait, la logique du projet territorial tel qu'il a été négocié entre les collectivités composant le SMEAT, lors de l'élaboration du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, actuellement en vigueur.
- L'opportunité n'a pas été saisie pour articuler, dans une même temporalité, l'élaboration du premier PLU intercommunal (Toulouse Métropole), et les mises en révision du PDU et du SCoT sur un même périmètre, pour rendre cohérents Projet de Mobilités et Projet Urbain Métropolitain.

Il est encore temps, pour l'ensemble des collectivités de se saisir de ce débat avant qu'il ne soit tranché, de fait, par l'adoption du Projet Mobilités, dans sa version actuelle.

2. AVIS RESERVÉS DES 3 CODEV(s):

2.1 - À l'issue de la phase de concertation.

Les 3 CODEV(s), saisis par le Président du SMTC à l'été 2015, ont participé très activement aux ateliers de "co-construction" du Projet Mobilités entre Juin 2015 et Octobre 2016. Dans la même période, ils ont travaillé à l'élaboration d'une méthodologie d'évaluation des actions du Projet Mobilités, présentée au SMTC en Juillet 2016 et qui fera l'objet d'une première séance de travail AUAT – SMTC – CODEV(s) le 27 Février 2017.

Jouant le jeu de la "co-construction", les 3 CODEV(s) ont souligné, à plusieurs reprises, les aspects positifs de ces travaux.

De nombreuses contributions écrites ont été adressées au SMTC:

- *Document remis au SMTC suite aux Commissions Partenariales Techniques des 4 et 5 Novembre 2015, "Contribution des 3 CODEV, faisant suite aux Commissions Techniques du 4 & 5 Novembre 2015": Voir Annexe 1, Décembre 2015.*
- *Documents remis au SMTC, le 29 Mars 2016, "Projet Mobilités 2025-2030, Toujours les mêmes enjeux": Voir Annexe 2, Mars 2016.*
- *Conférence de presse commune le 14 Avril 2016: Voir Annexe 3, Avril 2016.*
- *Documents remis au SMTC, le 12 Septembre 2016, "Courrier à Mr le Président du SMTC sur les enseignements à N+3 du PDU 2012": Voir Annexe 4, Septembre 2016.*

Ils ont également pris l'initiative d'une séance de travail, le 5 Octobre 2016, avec les responsables locaux de SNCF Réseaux et SNCF Mobilités, sur les questions liées à l'usage de l'étoile ferroviaire pour dynamiser les "Trains du Quotidien".

La V1 du Projet Mobilités du 19 Octobre 2016 reste très imprécise et incomplète dans la définition des 39 actions. De plus, dans le document soumis aux PPA, le SMTC n'a pas pris en compte les propositions des 3 CODEV(s) qui appellent un arbitrage politique et, en particulier, celles portant sur le "Plan d'Urgence pour les mobilités" et sur la participation des usagers et des habitants aux instances de travail et de décisions autour des pactes urbains.

- *Prise en compte des propositions des 3 CODEV(s) sur les actions du Projet Mobilités: Voir Annexe 5, Février 2017.*

Ces faits motivent notre premier AVIS RESERVÉ.

Les 3 CODEV(s) attendent que l'ensemble de leurs propositions, et en particulier celles de leur "Plan d'Urgence pour les mobilités", fassent l'objet d'une prise de position des élus du SMTC. Ils souhaitent qu'elles soient intégrées, pour la période 2017/2021, dans les actions et le budget du Projet Mobilités.

Comme l'a souligné le Président de la Commission du Débat Public, la mise en œuvre de ce Plan d'Urgence pourrait contribuer à de sensibles et rapides améliorations des Mobilités du Quotidien. Ce Plan d'Urgence ne peut se concevoir sans une approche plus intégrée entre les collectivités locales et les AOT concernées. (*Voir les Annexes.*)

2.2 - A l'issue du Débat Public sur la 3^{ème} ligne.

Les 3 CODEV(s) tirent un bilan très positif du Débat Public organisé par la CPDP. Une telle démarche contribue à renforcer la Démocratie Participative et montre l'intérêt de la mobilisation et de l'expression de l'intelligence collective, indispensable à l'élaboration d'un consensus.

Les 3 CODEV(s) ont retenu plusieurs éléments forts de la lecture du compte rendu du Président de la CPDP, et en particulier:

- La lassitude des citoyens devant les changements de politiques de mobilités à chaque élection.
- La recommandation de ne pas sacrifier les urgences à la réalisation de la 3^{ème} ligne. (Plan d'Urgence des 3 CODEV(s) nécessitant une approche intégrée de tous les modes de déplacements, coopération renforcée vers l'évolution d'une gouvernance unique des AOT).
- La nécessité d'intégrer les mobilités de demain.
- La prise en compte d'un principe "d'égalité des territoires" devant permettre un équilibre du développement entre Toulouse et les autres territoires du PDU.

Les 3 CODEV(s) retiennent également:

- Les quatre recommandations principales du compte rendu de la CPDP et souhaitent que les décideurs y donnent suite:
 1. "Partager le portage politique du projet, le rendre plus lisible"
 2. "Bien articuler les concertations à venir"
 3. "Prolonger la dynamique de participation"
 4. "Libérer les données importantes et étudier les alternatives, à travers la mise en place d'un conseil scientifique"
- Et celle qui propose que les 3 CODEV jouent un rôle particulier dans la suite du processus, tel que défini dans les pages 104 et 105 du compte rendu de la CPDP:

En attendant, la commission estime que les trois Conseils de développement, dont le rôle et la capacité de compromis ont été remarqués pendant le débat, pourraient être mobilisés, avec les moyens financiers ou humains afférents, pour assurer la transition participative et cela jusqu'à l'enquête publique sur le PDU. Une personnalité indépendante du maître d'ouvrage, issue de ces conseils, pourrait en assurer le pilotage. La diffusion du compte rendu et du bilan du débat, l'accompagnement des étudiants de l'IEP dans la démarche d'évaluation du débat, le pilotage du partenariat nécessaire à l'étude des alternatives, la poursuite de l'atelier cartographique participatif seraient le coeur de sa mission.

C'est pourquoi la commission suggère que la libération des études et l'étude des alternatives soient réalisées, en lien avec les Conseils de développement, sous l'égide d'un conseil scientifique tel qu'évoqué par le maître d'ouvrage dans son dossier initial, sous réserve bien sûr que celui-ci présente les garanties déontologiques et de neutralité qu'on doit attendre d'un tel organisme.

Les Président(e)s des 3 CODEV(s) en acceptent le principe, sous conditions, toutefois que le rôle qui leur serait confié soit compatible avec leurs missions et que soit mis à leur disposition des moyens humains et financiers adaptés, leur permettant de l'assumer.

Le contenu exact et les limites de cette mission doivent être préalablement précisés par le Maître d'Ouvrage s'il donne suite à cette recommandation.

A ce stade et dans l'attente des décisions du SMTC sur les suites à donner, les 3 CODEV(s):

- Prennent acte des premières réactions du Maître d'Ouvrage qui considère que l'opportunité de la 3^{ème} ligne de métro a été actée au cours de ce Débat Public;
- Considèrent que le projet de 3^{ème} ligne ne résoudra pas, même accompagné des autres actions du Projet Mobilités, la "thrombose circulatoire métropolitaine", qu'il ne permettra pas le respect des engagements des PCEAT sur les émissions de GES et qu'il ne favorisera pas un développement urbain équilibré de l'ensemble du territoire de l'aire métropolitaine;
- Considèrent que le modèle de développement, le projet urbain de territoire et l'organisation des mobilités pour le court, le moyen et le long terme doivent faire l'objet de compromis durables et stables, si l'on ne veut pas que les décisions majeures pour le bien-être des habitants et l'attractivité de la Grande Agglomération Toulousaine soient remises en cause à chaque échéance électorale;
- Considèrent que le débat sur le budget nécessaire à la mise en œuvre d'un Projet Mobilités consensuel doit impliquer toutes les collectivités et AOT concernées, sur la base de deux hypothèses contrastées, telles que nous les avons développées dans nos différentes contributions au Débat Public;
- Attendent un positionnement du Maître d'ouvrage sur les contributions des 3 CODEV(s) à ce Débat Public:
 - *Contribution et Cahier d'Acteur des 3 CODEV(s) au Débat Public sur le Projet de 3^{ème} ligne de métro: Voir Annexe 6 et Annexe 7*

L'ensemble de ces considérations, à l'issue du Débat Public, et dans l'attente des décisions du Maître d'Ouvrage, qui feront suite aux recommandations de la CNDP, constitue, à ce stade, **une motivation supplémentaire pour émettre notre second AVIS RESERVÉ.**

Suivi de l'avis des 3 CODEVs sur le Projet Mobilités

Observations sur la prise en compte de nos propositions par Tisséo et la Commission d'enquête publique

Le 06 Juin 2018

I. Retour sur le passé.

Depuis l'été 2015, les 3 CODEVs de Muret aggro, du Sicoval et de Toulouse Métropole, à la demande du Président de TISSEO, se sont fortement mobilisés et ont été force de propositions, à chaque étape de l'élaboration du PDU et lors du débat public sur le projet de 3^o ligne.

En retour, de nombreux contacts se sont noués avec le responsable du Projet de Tisséo, et plusieurs de nos propositions "techniques" ont été prises en compte, dans le projet de PDU arrêté le 19 Octobre 2017. Un dialogue s'est également instauré entre Tisséo et un groupe de travail des CODEVs, autour de nos propositions sur une méthode d'évaluation **des politiques de mobilité**.

Par contre, la plupart de nos propositions "de fond", sont restées sans réponse, jusqu'à la lettre que nous a adressé le Président de TISSEO, le 27 Novembre 2017¹

En 2 ans, seul un débat (salle Duranti à Toulouse le 16 Janvier 2016), a permis des échanges, entre les équipes de Tisséo, les techniciens de Toulouse Métropole et les représentants des 3 CODEVs, sur la base de nos propositions et interrogations.

A ce jour, le projet de PDU, arrêté le 19 Octobre 2017, a été amendé, pour tenir compte des conclusions et avis de la commission d'enquête publique (4 Septembre/10 Octobre 2017), du 12 Décembre 2017.

Ce PDU amendé a été approuvé par le Conseil syndical de Tisséo Collectivités, le 7 Février 2018. Il a été transmis au Préfet de la Haute-Garonne, pour contrôle de légalité, le 8 Février.

Les 3 CODEVs pensent que **le temps est venu**, après plus de 2 années de mobilisation et de propositions de la part de leurs membres et en complément des avis des CODEVs du Muretain et de celui du CODEV du Sicoval, **de rappeler nos principales prises de position** restées sans réponse, ou pour lesquelles les réponses ne nous paraissent pas satisfaisantes. Les 3 CODEVs, pensent également utile, de les **porter à la connaissance des principaux décideurs et acteurs concernés par les politiques publiques en matière de mobilités et d'urbanisme, ainsi qu'à l'ensemble des élus du Périmètre de PDU...**

¹ Notre contribution du 5 Novembre 2016, adressée au Président de la Commission du Débat Public sur le projet de 3^o ligne de métro, a également fait l'objet d'un retour de Tisséo.

Nous sommes, en effet, convaincus que **le PDU approuvé ne répond pas aux principaux défis environnementaux, de santé des habitants, de "thrombose circulatoire" et de difficultés quotidiennes éprouvées par les usagers des transports collectifs...**pour de nombreuses années, encore.

II. Réponse à la lettre du Président de TISSEO Collectivités, du 27 Novembre 2017.

Au regard de leur mobilisation, les membres des 3 CODEVs, ont été déçus de cette réponse. Déception qui a eu pour conséquence, une certaine forme de démobilitation, de la part de plusieurs membres du groupe de travail.

Nous nous sommes demandés si nos contributions n'avaient pas été mal comprises, ou si elles n'avaient pas été jugées incompatibles (financièrement?) avec la priorité accordée à la 3° ligne de métro, ou encore, si elles n'allaient pas bien au-delà de la volonté politique des principaux décideurs, ou des objectifs (peu) partagés entre les différentes Autorités Organisatrices de Transports.

Les 3 CODEVs reviennent, ci-dessous sur les principaux éléments de cette lettre.

1° Sur les incohérences entre PDU/SCOT et PDU/PLU, nous regrettons l'occasion manquée de mettre à profit un "alignement des planètes" pour mettre en cohérence Urbanisme et Mobilités. Probablement pas du fait de Tisséo, mais par manque de vision partagée sur l'avenir du territoire entre l'ensemble des décideurs, en matière de politiques d'urbanisme en lien avec les mobilités.

2° Sur le Plan d'urgence, la réponse liste la feuille de route de Tisséo, pour un montant d'un milliard d'€, sans se positionner réellement sur le plan d'urgence, ni en remettre en cause les résultats attendus. Or, ce plan, à condition de faire l'objet d'une mise en œuvre rapide, volontariste, globale et cohérente, en intervenant, concomitamment sur l'usage de la voiture, des transports collectifs et des mobilités actives, nous paraît toujours pertinent. Il nous semble de nature à répondre, au moins en grande partie, aux défis de réduction du trafic automobile, enjeu principal d'un PDU. Ce plan d'urgence répond aux défis à relever en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de consommation énergétique enjeux majeurs du Plan Climat, mais aussi, de réduction de la pollution, du bruit, des accidents. Autant d'enjeux, rappelés par l'Etat, dans sa note du 18 Aout 2015. Nous sommes également convaincus que **les 79 propositions contenues dans ce plan d'urgence** (voir tableau joint), **sont**, en grande partie, **de nature à répondre aux défis posés par la "thrombose circulatoire"**, (chaque jour plus préoccupante), et à ceux posés **par les difficultés grandissantes, éprouvées par les usagers des transports collectifs.**

Lien vers notre avis PPA:

<https://codev-toulouse.org/documents/680311/681451/Avis+PPA+sur+le+Projet+Mobilit%C3%A9s+2020-2025-2030/90f2d159-8c08-4f1d-9b4e-d97d84d39102>

3° Sur les pactes urbains, notre proposition d'associer les riverains et les usagers de chaque ligne structurante à l'élaboration et au suivi de ces pactes nous paraît être la voie la plus raisonnable, pour que l'intensification urbaine, autour de la ligne et l'organisation d'une multi modalité optimale puissent se co construire, sans conflits, au bénéfice du bien commun.

4° Sur les conclusions du débat public sur la 3^{ème} ligne, nous ne pouvons que rappeler ce que nous avons écrit en Février 2017 et qui est confirmé par l'avis de la MRAe, en date du 2 Mars 2017 (Rappelé dans le TISSEO poche - Chiffres clés de 2016):

Les 3 objectifs du nouveau PDU, sont complémentaires de **la principale orientation d'un PDU**, qui doit être celle de **l'amélioration de la qualité de l'air** (objectif difficilement atteignable, aux différents horizons, sur la base des seules actions du PDU, dans sa version actuelle).

5° Sur l'évaluation des politiques publiques, nous nous félicitons, bien entendu, du travail engagé, avec Tisséo et ses partenaires de l'Observatoire des Mobilités, sur la base des propositions des 3 CODEVs. Nous devons, cependant être attentifs, collectivement, au respect par cet Observatoire des échéances fixées par l'Etat.

6° Sur la gouvernance, les CODEVs connaissent, bien entendu, les règles du jeu entre collectivités. Nous appelons à une évolution urgente de ces règles, pour permettre une organisation cohérente et efficace des mobilités à l'échelle d'une aire urbaine aussi dynamique que la nôtre: la région Occitanie reste cheffe de file de l'inter modalité et Autorité Organisatrice compétente sur la desserte ferroviaire. **La valorisation de l'étoile ferroviaire Toulousaine et l'organisation de trains du quotidien**, cadencés peuvent très bien faire l'objet **d'avancées rapides**, si la Région a la volonté d'engager un plan d'actions partagées avec les autres AOT et les collectivités locales concernées.

Tisséo Collectivités doit de notre point de vue être moteur de cette dynamique, appelée de leurs vœux, par les 3 CODEVs.

Le partenariat qui se met en place entre Tisséo et le SMEAT pour définir un cadre commun d'examen de la cohérence "Urbanisme/Mobilités" est évidemment une avancée, mais cette cohérence ne se traduit pas (encore?) dans les PLU ni dans le PLUiH de Toulouse Métropole, malgré un début de travail en commun entre Tisséo et les services de Toulouse Métropole.

III. Positionnement sur les conclusions de la Commission d'Enquête Publique.

Pour apprécier la portée des "conclusions et avis", de la Commission d'Enquête Publique sur le projet de déplacements urbains "Projet Mobilités 2020/ 2025/ 2030", il ne faut pas se contenter d'en lire les conclusions. Il faut lire les 16 pages de l'avis détaillé. **Cet avis, de la commission d'enquête, est très critique sur de nombreux points majeurs du projet.**

Lien vers le document de la Commission d'enquête:

<http://tisseo-collectivites.fr/file-download/download/public/585>

Nous en reprenons, ci-dessous, les points saillants, assortis des commentaires qu'ils inspirent aux 3 CODEV:

1. Sur l'organisation de la concertation

La Commission d'Enquête (CE) souligne l'engagement fort du Maître d'Ouvrage (MOa), dans une démarche de concertation amont, avec une bonne information, des moyens dédiés conséquents et une volonté de transparence.

Les 3 CODEVs ont, à plusieurs reprises, exprimé leur satisfaction sur l'organisation de cette concertation et son état d'esprit.

Ils regrettent, cependant, les délais trop courts de la procédure d'enquête (demande d'allongement de ce délai refusé) et des conditions d'organisation souvent inadaptées à une expression du public (réunions trop "cadrées", temps de parole trop courts).

2. Sur la mobilisation citoyenne

La CE a été impressionnée par la capacité contributive du public et du tissu associatif. Elle a souligné la qualité et la pertinence, du point de vue de l'intérêt public, de très nombreuses contributions.

Les 3 CODEVs ont exprimé, à plusieurs reprises, le même enthousiasme pour cette expression de l'intelligence collective, avec l'intérêt public au cœur des propositions. Ils soulignent, par contraste, la faiblesse des contributions des institutions et de certaines collectivités, tout au long de la procédure, du point de ce même intérêt public.

Ils partagent le point de vue de la CE, que "l'enjeu politique avéré" a conduit le MOa à donner, parfois, des réponses évasives sur les sujets délicats.

3. Sur le contenu du dossier

- Les enjeux et objectifs du PDU

La CE considère que Tisséo a trop privilégié la réponse à un enjeu unique ("*Comment répondre aux besoins de mobilité des prochaines années?*"), oubliant 3 autres enjeux majeurs d'un PDU; **la sécurité des déplacements, l'économie du temps de parcours, la protection de l'environnement**, en souhaitant que les modes actifs fassent l'objet d'engagements financiers plus nets, exprimant ses craintes sur la mise en œuvre des "Pactes Urbains", en regrettant l'absence de maîtrise de Tisséo, sur tout ce qui touche au trafic automobile et au stationnement.

*Les 3 CODEVs, ont déploré, depuis longtemps, les difficultés éprouvées par les collectivités et les institutions pour se mettre d'accord sur une gouvernance partagée, et agir efficacement sur les mobilités. Ils rappellent que l'enjeu majeur d'un PDU, reste **l'amélioration de la qualité de l'air**, enjeu, de notre point de vue, encore trop largement sous-estimé par l'ensemble des décideurs concernés, mais aussi, il faut bien le reconnaître, par les citoyens.*

- La cohérence avec la Stratégie Nationale de Développement de la Mobilité Propre

La CE rappelle les engagements de la France en matière de réduction des émissions de GES, d'ici à 2030 (- 40%), ainsi que la Stratégie Nationale (SDMP), déclinée en 6 orientations. Elle regrette que les résultats attendus de la mise en œuvre des actions du PDU, pour la même échéance, se situent très en deçà de ces objectifs.

Les 3 CODEVs ont noté, avec satisfaction, un engagement nouveau de Tisséo et des collectivités, pour le développement du vélo. Par contre, ils déplorent, le manque d'engagements pour agir sur les leviers des 5 autres orientations de la SDMP:

- *Signaux faibles du PDU sur la maîtrise de la demande de mobilité.*
- *Pas d'engagement dans le PDU sur le développement des véhicules à faible émission.*
- *Pas d'engagements pour le développement de l'usage des carburants alternatifs et le déploiement d'infrastructures de recharge.*
- *Signaux faibles pour l'optimisation du fonctionnement des véhicules et des réseaux existants.*
- *Signaux encore trop faibles pour le développement des modes de transports collaboratifs.*

*Plusieurs propositions de notre **Plan d'urgence pour les mobilités** sont en phase avec cette SDMP.*

- La gouvernance et la coordination

La CE regrette que seulement 12 actions, sur les 39 du PDU, soient de la compétence exclusive de Tisséo. Pour la mise en œuvre de toutes les autres, elle regrette que l'émiettement des responsabilités entre autorités obéissant à des logiques propres et indépendantes les unes des autres, conduise à l'inefficacité.

*Les 3 CODEV reformulent, ici, leur proposition, déjà ancienne, de la nécessité de créer, le plus rapidement possible, une **autorité administrative, unique, organisatrice des mobilités**, pour l'ensemble des territoires du périmètre du PDU.*

Ils se réjouissent du premier pas dans cette direction par la création, à l'initiative de La Région Occitanie en février 2018, d'un Groupement des Autorités Responsables de Transport Occitanie. Reste à mettre l'organisation des transports urbains de Toulouse et Montpellier au cœur des premiers travaux de ce GART Occitanie.

- La cohérence urbanisme/ mobilités

La CE souligne la pertinence des propositions des CODEV, mais ne les reprend que très partiellement.

*Les 3 CODEV alertent, de nouveau, comme vient de le faire le CODEV Toulouse Métropole, dans le cadre de sa contribution à l'enquête publique sur le PLUiH. Nous pensons qu'il y a urgence à assurer cette cohérence, qu'il est nécessaire d'associer à l'élaboration et au suivi des Pactes Urbains, les usagers et les riverains de chaque ligne de TC, structurante. Ils rappellent, ici, également, en particulier, leur proposition de "**Contrats de gares et de pôles multimodaux**".*

4. Sur les différents modes de déplacements

- Le métro

La CE se prononce en faveur de la réalisation en 2 phases du projet de 3^{ème} ligne, dont la seconde phase devrait être différée dans le temps. Cette recommandation est justifiée, pour la CE, par la nécessité de réaliser, préalablement, d'autres investissements, jugés prioritaires.

Les 3 CODEVs estiment aussi qu'il y a des urgences, mais elles ne sont pas forcément les mêmes que celles évoquées par la CE.

*Concernant le projet de 3^{ème} ligne, les 3 CODEVs rappellent leur position **réservée**, exprimée en Février 2017, à l'issue du débat public. Ils suivent de près les travaux du "Conseil scientifique", mis en place par Tisséo et s'exprimeront, de nouveau à l'occasion de l'enquête publique.*

- Le train

La CE souligne l'intérêt de la proposition de l'AUTATE sur l'étoile ferroviaire et regrette que le public n'ait pas eu accès à cette contribution. Elle demande l'approfondissement de ce dossier.

Les 3 CODEVs, tout en se félicitant des progrès qui commencent à apparaître en matière de coordination entre la Région et Tisséo, regrettent que l'étoile ferroviaire continue à être sous-exploitée.

*A la suite des Assises de la Mobilité, ils attendent beaucoup de la future Loi **d'Orientation sur les Mobilités**, mais aussi du travail engagé par les Maires des grandes villes, dont le Maire de Toulouse (tribune parue dans "Le Monde" du 23 Mars 2018), sur la transition énergétique d'initiative locale.*

*Ils espèrent qu'il en sortira une volonté nouvelle de faire du ferroviaire, la colonne vertébrale du système français de mobilités, avec une priorité (y compris budgétaire) aux **trains du quotidien**, au développement des pôles multimodaux, à la désaturation des nœuds ferroviaires, à l'approche des grandes villes ... Toulouse et son aire urbaine auraient tout à y gagner.*

- Le tram

La CE rappelle que Tisséo s'est engagé à étudier comment mieux intégrer la ligne T1 dans l'urbanisme et comment améliorer ses performances.

Les 3 CODEVs sont convaincus qu'il y a une réelle marge de progrès (voir Plan d'Urgence...), pour les trams, mais aussi pour les Linéo.

- Les routes, les voitures et leur stationnement

La CE regrette la frilosité de Tisséo à proposer des actions sur le réseau routier, visant à réduire efficacement la part modale de la voiture, celle-ci échappant largement à ses compétences. **La nécessité de créer une AOT unique est de nouveau mise en avant.**

*Les 3 CODEVs considèrent que l'absence de volonté partagée de collaborer entre institutions à la transition énergétique, doit absolument être dépassée. Ils partagent l'appel de la tribune, citée ci-dessus, à **faire évoluer la gouvernance du système énergétique vers davantage de décentralisation et de démocratie locale.***

La CE regrette les contradictions de Tisséo et des collectivités sur les politiques de stationnement (parcs relais et parkings).

*Les 3 CODEVs rappellent **qu'une politique de réduction efficace de la part modale de la voiture passe très largement par une politique de maîtrise du stationnement à destination, sur l'espace public et privé.***

Tant que l'ensemble des acteurs publics et privés n'affronteront pas cette question, forcément impopulaire à court terme, mais d'intérêt public, à long terme, il est illusoire d'espérer des progrès spectaculaires dans la réduction de la part modale de la voiture.

La CE regrette l'absence d'un plan d'ensemble pour le covoiturage et la voiture partagée.

*Les 3 CODEVs appellent à une véritable politique publique en faveur du développement de la voiture partagée. Ils ont déjà fait de nombreuses propositions dans ce sens. **Le covoiturage de courte distance est un enjeu national.** Toulouse, avec son potentiel exceptionnel de recherche et de recherche et développement, peut avoir l'ambition d'être en pointe dans ce domaine...*

- Les modes actifs

Les deux réserves de la CE, ont été levées par Tisséo, par l'engagement, en accord avec l'ensemble des collectivités locales concernées, à mettre en œuvre **un schéma directeur cyclable d'agglomération, volontariste** et par l'adoption d'un budget annuel de 25m€ dévolu à la mise en œuvre du schéma directeur cyclable (dépenses d'investissement et de fonctionnement).

Les 3 CODEVs font part de leur satisfaction pour ces premiers pas en faveur de l'un des deux modes actifs les plus efficaces pour favoriser le report modal. Ils seront attentifs aux actions

réellement engagées et à leur rythme et cohérence. Le retard à rattraper en quelques années va nécessiter un engagement sans réserve de tous les acteurs concernés.

IV. Positionnement sur le PDU adopté le 07 Février 2017.

Lien vers le Projet Mobilités modifié:

<http://tisseo-collectivites.fr/file-download/download/public/641>

Ce projet, par l'importance du financement qu'il va devoir mobiliser, montre bien que la mobilité est un enjeu de premier plan pour la grande agglomération de Toulouse. Il montre aussi que le périmètre du PTU qui correspond en grande partie à celui du SCOT est la bonne échelle pour penser l'avenir de notre agglomération, conduisant à envisager une redéfinition de la **gouvernance de ce territoire**.

Le lien entre mobilité et urbanisme est affirmé, mais sa prise en compte se réduit à proposer de cibler les zones dans lesquelles il faudra chercher une cohérence entre les deux, notamment à travers les pactes urbains. C'est un progrès, conforme aux vœux du SCOT, mais **cette cohérence doit** être recherchée **sur l'ensemble du périmètre des transports urbains**.

Suite aux réserves de la commission d'enquête, un effort financier sera fait en faveur du vélo. Une autorité organisatrice sera mise en place pour gérer l'ensemble des déplacements actifs/doux, cela est nécessaire, mais ne semble pas encore suffisant pour rattraper l'important retard qu'a pris l'agglomération sur ce point.

La question de la gouvernance de la mobilité active est abordée, mais si les diverses AOT acceptent de dialoguer, la **gouvernance globale de la mobilité** est encore un horizon lointain.

Les réponses fournies par Tisséo sur les inquiétudes exprimées sur la qualité de l'air ne sont pas à la hauteur des enjeux.

L'absence de mesure masque la médiocrité de la qualité de l'air. La diminution de la part modale de la voiture ne permet pas de compenser l'augmentation liée à l'arrivée des nouvelles populations qui s'ajoute à celle provoquée par l'allongement des distances parcourues par déplacement.

La seule réponse rapide et efficace tient au niveau (élevé) de l'effort à consentir sur l'usage de modes doux et actifs et sur le développement d'un réseau de TC performant.

Si la référence à l'usage du train pour la mobilité urbaine commence à apparaître, notamment vers Muret et Portet, les AOT restent bien trop frileuses. L'absence d'investissement de l'état depuis de nombreuses années sur l'Etoile Ferroviaire toulousaine ne permet pas aux AOT d'anticiper l'avenir en proposant la création, dans quelques années, d'un périphérique ferroviaire. Une logique de type RER semble à terme indispensable, pourquoi ne pas l'amorcer à court terme? Éliminer cette perspective, en la mettant en concurrence avec la troisième ligne de métro, est, du point de vue des 3 CODEVs, une erreur.

A l'heure où Toulouse prend le leadership de la conception de "la voiture autonome", la perspective sur de possibles développements de navettes autonomes circulant sur des itinéraires adaptés pour améliorer, à coût réduit, le rabattement des passagers sur les transports en commun à forte capacité, aurait pu être évoqué.

Les habitants de la grande agglomération auront à attendre sept années, avant de voir les premiers véritables effets du Projet Mobilités sur une partie du territoire, sans pour

autant, que la qualité de l'air s'améliore. Le Plan d'Urgence des 3 CODEVs, pourrait, si Tisséo et les collectivités concernées, voulaient bien s'en saisir, améliorer, beaucoup plus vite, les mobilités quotidiennes.

Les 3 CODEVs considèrent que les défis à relever pour l'avenir des mobilités à l'échelle de la grande agglomération relèvent des "12 Travaux d'Hercule".

En matière de qualité de l'air et de ses effets sur la santé des habitants, de "thrombose circulatoire", de difficultés éprouvées par les usagers dans leurs mobilités quotidiennes et de leurs effets sur la vie économique et l'attractivité de l'agglomération toulousaine, la situation continue à se dégrader, malgré l'ambition affichée par le PDU et un premier rapprochement entre AOT.

Les 3 CODEVs considèrent que la poursuite de la coopération, avec un niveau d'ambition de plus en plus élevé, entre l'ensemble des acteurs concernés, est la seule voie possible pour espérer relever ces défis.

Pour leur part, les 3 CODEVs continueront à être "force de propositions" dans le cadre de leur participation au dispositif partenarial de travail mis en place par Tisséo pour la mise en œuvre du Projet Mobilités.

Le travail engagé dans le cadre de l'observatoire du PDU autour d'outils d'évaluation, proposés par les 3 CODEVs, constitue une première coopération qui permettra de mesurer les effets de la mise en œuvre du Projet Mobilités.

Plan d'Urgence des 3 CODEV

N°	Objet	Propositions	CE	Tiseo
I	<u>Objectif 1</u>	Résorber, en grande partie, la "thrombose circulatoire", en réduisant d'environ 15 %, en valeur absolue, en 5/6 ans, le nombre de "voitures solos" circulant en même temps aux heures de pointe sur le réseau routier, dans tous les secteurs stratégiques de la grande agglomération.	Commission d'Enquête Conclusions et Avis du 12 Décembre 2017 Renvois vers Tableau Joint CE	PDU Modifié du 07 Février 2018 Renvois vers Tableau Joint PDU Modifié
1	Covoiturage - Auto partagée	Considérer le covoiturage comme un outil majeur pour résorber cette "thrombose circulatoire". Favoriser son développement rapide et massif, en particulier pour les déplacements domicile/travail, par tous les moyens envisageables, en impliquant tous les acteurs concernés	27 - 33	27
2	Covoiturage - Auto partagée	En favorisant la montée en puissance de toutes les innovations technologiques et sociétales permettant de passer de la voiture "solo" à la voiture partagée. En dynamisant les partenariats avec des start-up spécialisées de type COOVIA, RESEAU POUCE, CITIZ,... et tous les acteurs du covoiturage et de l'auto partage.	28 - 34	
3	Covoiturage - Auto partagée	En permettant un accès privilégié aux P+R (SMTC/Tiseo vient de décider la création de 2000 places supplémentaires. Elles pourraient être réservées aux "covoitureurs").		
4	Covoiturage - Auto partagée	En réduisant le coût des transports en commun et des autoroutes et voies rapides urbaines pour les "covoitureurs".		
5	Covoiturage - Auto partagée	En étudiant et en expérimentant l'accès privilégié (aux heures de pointe) à certains sites propres bus, voies autoroutières et voies rapides urbaines, pour les "covoitureurs".		
6	Covoiturage - Auto partagée	En déployant une stratégie globale, porte à porte, impliquant les collectivités locales, des associations, des retraités, des bénévoles pour organiser toutes les formes d'autopartage, le matin, côté domicile. En impliquant les employeurs, les chambres de commerce, les facultés, les syndicats, les salariés, les enseignants, les étudiants, pour organiser l'auto partage côté travail et études.		
7	Optimisation des voiries	Hiérarchiser et organiser l'usage des réseaux routiers par la mise en place d'un plan de circulation optimisant les capacités résiduelles et maîtrisant la distribution des flux aux heures de pointe:		48
8	Optimisation des voiries	En fixant une vitesse optimale pour réguler les flux, améliorer la sécurité et réduire la pollution.		50 - 51 - 52 - 53 - 55
9	Optimisation des voiries	En organisant la gestion des flux aux entrées sur le périphérique.		
10	Optimisation des voiries	En mettant en place un système de "circulation en boucle" pour dissuader le transit par le cœur de la ville intense.		
11	Optimisation des voiries	En réorganisant la voirie dans les quartiers, les faubourgs pour améliorer les flux concentriques et favoriser le partage de la voirie.		
12	Optimisation des voiries	En engageant avec les gestionnaires de voirie (Etat, Conseil Départemental, Toulouse Métropole), une signalétique dynamique d'itinéraires de substitution pour permettre aux automobilistes d'anticiper et d'éviter les secteurs de "bouchons".		
13	Multimodalité VL/TC	Organiser la multimodalité entre TC (trains y compris) et automobiles, en amont des zones de congestion par une augmentation très forte de l'offre de stationnement (3 à 5 fois la capacité actuelle), par la chasse aux "voitures ventouses" dans les P+R, par des aménagements fluidifiant les accès voitures aux heures de pointe.		
14	Télétravail - Co-travail - Tiers-lieu	Favoriser l'implantation de lieux de travail, d'accueil de travailleurs nomades, au droit des P+R et des plates formes multimodales (cotravail, tiers-lieux,...)		
15	Télétravail - Co-travail - Tiers-lieu	Favoriser le développement massif du télétravail.		
16	Stationnement à destination	Mettre en place une politique coordonnée entre collectivités locales, sur tout le périmètre du PDU, assurant la maîtrise de stationnement à destination (réduction de l'offre), sur l'espace public, et sur l'espace privé		
17	Stationnement à destination	En associant le SMTC aux collectivités locales pour l'organisation du stationnement sur les espaces publics, dans les secteurs desservis par les transports collectifs structurants. (Extension du stationnement résident/gestion des contraventions...)		
18	Stationnement à destination	En mettant en place un partenariat avec les entreprises et services publics et privés les plus générateurs de trafic, pour maîtriser le stationnement sur les espaces privés dans les secteurs desservis par les transports collectifs structurants. (Incitations financières? Valorisation du foncier libéré par la réduction de l'offre de stationnement?)		
19	Charte de livraison	Enrayer l'explosion de la livraison des colis par des véhicules automobiles polluants.		
20	Charte de livraison	Généralisation d'une CHARTE de LIVRAISON avec tous les acteurs économiques concernés, sur tout le territoire du PDU.		
21	Logistique Urbaine	Redynamiser un projet global et partenarial de logistique urbaine dont les études sont très avancées. (Le SMTC, autorité organisatrice des transports urbains, pourrait avoir un rôle coordonnateur de la politique de transports de marchandises)		
22	Logistique Urbaine	En concrétisant ce projet de logistique urbaine (entre structures publiques et privées) de livraison de marchandises par tous les modes possibles, alternatifs à la voiture.		
23	Logistique Urbaine	En créant un réseau de plateformes logistiques mutualisées d'agglomération à la périphérie des zones de congestion de la circulation, complété par un réseau de centre de distribution urbain et par des espaces logistiques urbains au cœur des quartiers denses (Cartoucherie, Borderouge, Malepère...)		
24	Logistique Urbaine	En expérimentant des solutions mixtes voyageurs/marchandises dans les tramways, métro, bus, linéo), aux heures creuses et la nuit.		
25	Logistique Urbaine	En lançant des "appels à projets" portant sur des pratiques innovantes dans la livraison de marchandises en ville, "la livraison du dernier kilomètre".		
26	Logistique Urbaine	En expérimentant avec Airbus et avec des start-up locales la mise en œuvre de projets "Sky-Ways", ou autres systèmes de livraison de colis par drones.		

Plan d'Urgence des 3 CODEV

N°	Objet	Propositions	CE	Tisseo
27	Voitures autonomes non polluantes	Favoriser le développement rapide des véhicules automobiles non polluants.		
28	Voitures autonomes non polluantes	Expérimenter la voiture autonome partagée sur des parcours ciblés, autour des stations de TC, en prolongement des lignes, ou en articulation entre deux lignes, ou en desserte de zones actives de travail ou d'études.		
29	PMR	Prendre en compte pour tous les modes de transports en commun et les modes complémentaires (auto partage, covoiturage), l'accessibilité des PMR (personnes âgées, toutes formes de handicap, même provisoire, personnes avec enfants en bas âge).		
30	PMR	Prendre en compte, dans l'aménagement des espaces d'échanges, une atmosphère, une signalétique, une sonorisation différente afin de faciliter le repérage dans l'espace pour toutes les personnes en situation d'handicap.		
II	Objectif 2	Augmenter, sensiblement, la capacité d'accueil et l'attractivité des transports collectifs en faisant passer de 8 à 10%, en 5 ans, la part des transports collectifs dans les déplacements domicile/travail.		
31	Connexion entre modes, PEM	Associer les autres Autorités Organisatrices des Transports, les collectivités concernées, les acteurs économiques et les citoyens à une amélioration rapide des complémentarités et synergies entre tous les modes de déplacements.		
32	Connexion entre modes, PEM	En améliorant l'attractivité des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) pour les usagers de tous les modes de déplacements (avion, train, métro, tramway, Linéo, bus, voitures et modes actifs), par des équipements, des aménagements et des services adaptés aux besoins de chaque mode et, facilitant leurs interconnexions. Le mode de fonctionnement et l'aménagement des espaces publics actuels du pôle des Arènes constituent, de ce point de vue, un contre-exemple.	36	
33	Connexion entre modes, PEM	En améliorant l'attractivité de ces pôles d'échanges par leur aménagement en véritables "places publiques", offrant aux usagers des qualités d'usage, de confort et un niveau de "services" correspondant à leurs besoins quotidiens.		
34	Connexion entre modes, PEM	En engageant, dans le périmètre immédiat de chacun de ces PEM, des projets urbains concertés, favorisant une densification de l'habitat et des emplois.		
35	Métro	Accompagner le doublement capacitaire de la ligne A du métro par des aménagements favorisant son attractivité, par une meilleure accessibilité, une augmentation des capacités d'accueil pour tous les autres modes, aux terminus et à tous les Pôles d'Echanges avec les autres axes structurants. (Les 450 places supplémentaires programmées par le SMTC/Tisséo à Basso Combo, constituent une première étape)	26	
36	Métro	Double la longueur des rames de la ligne B et améliorer la multimodalité selon les mêmes principes que la ligne A. (Les 300 places supplémentaires programmées à Borderouge constituent également un premier pas dans la bonne direction)		
37	Métro	Prolonger la ligne B, au moins jusqu'à l'INPT pour s'affranchir des engorgements du nœud routier du Palays.		3 - 4
38	Tramway	Augmenter la capacité et le cadencement des lignes de tramway et réduire les temps de parcours sur les lignes T1 et T2.		
39	Tramway	En portant le cadencement à 3/4 mn aux heures de pointe, mais avec la desserte d'une station sur deux (même offre capacitaire, mais réduction sensible du temps de parcours)		
40	Tramway	En doublant, dès que nécessaire, aux heures de pointe, la longueur des rames.		
41	Tramway	En engageant un projet visant à réorganiser le plan de circulation et de stationnement, le long et autour des lignes existantes, pour réduire les zones de conflit et de "cohabitation" entre voitures et tramway.		
42	Tramway	En augmentant la capacité d'accueil et en favorisant l'accessibilité des P+R.		
43	Linéo - Bus	Réaliser les 10 lignes Linéo prévues au Projet Mobilité 2020/2025/2030, mais en optimisant davantage les temps de parcours pour les rapprocher des performances d'un BHNS (bus à haut niveau de service):	29	17
44	Linéo - Bus	En leur donnant la priorité systématique aux feux et en aménageant des sites propres à tous les "points de ralentissement", pour chaque itinéraire.	29	
45	Linéo - Bus	En les intégrant comme axes de TC structurants avec des aménagements favorisant leur attractivité et leur accessibilité aux terminus et à tous les pôles d'échanges multimodaux, d'interconnexion avec les autres axes structurants.		
46	Linéo - Bus	Réaliser, également dans les 5 ans, des lignes Linéo sur les itinéraires programmés en BHNS dans le PDU 2012, toujours en vigueur. (BUN, RD820, RD120/RD817 de Portet jusqu'à Muret,)	32	18
47	Linéo - Bus	Améliorer le cadencement des lignes de bus desservant les zones d'emplois les plus importantes et accélérer le renouvellement du parc par des "bus propres".		
48	Linéo - Bus	Créer des lignes Linéo de "maillage concentrique" sur plusieurs itinéraires ne nécessitant pas d'investissements lourds en infrastructures, mais attractifs pour le report modal (Bd des Crêtes, zone de La Plaine, par exemple).		19 - 20 - 21
49	Linéo - Bus	Ces lignes Linéo doivent pouvoir, le jour où elles seront insuffisantes pour répondre à la demande, être transformées en lignes de tramway, plus capacitaires, plus rapides, et plus fiables en terme de temps de parcours.		
50	Trains du quotidien	Les questions spécifiques liées à la sous-utilisation de l'étoile ferroviaire toulousaine et au rôle que pourrait jouer le "train du quotidien", dans l'amélioration des mobilités à l'échelle de la grande agglomération, doivent être intégrées, dès maintenant, dans le Projet Mobilité 2020/2025/2030.	37	14 - 15 - 16
51	Trains du quotidien	En engageant, d'urgence, avec la Région et la SNCF, un programme d'amélioration du cadencement, partout où cela est possible, en priorité sur les lignes dotées de "marges de manœuvre" techniques ne nécessitant que des investissements limités (en attendant de faire mieux).	37	14 - 15 - 16
52	Trains du quotidien	En engageant avec la Région et la SNCF, un programme d'amélioration de la fiabilité des dessertes et des services rendus aux usagers.	37	

Plan d'Urgence des 3 CODEV

N°	Objet	Propositions	CE	Tiseo
53	Trains du quotidien	En anticipant la mise en service, programmée pour 2024, des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT), dans les documents d'urbanisme (SCoT/PLUIH) et dans l'organisation de la multimodalité.		
54	Trains du quotidien	En inscrivant le projet de contournement ferroviaire de Toulouse pour le fret et les matières dangereuses, (Schéma Régional des Transports), dans les documents d'urbanisme (SCoT/PLUIH) afin de dégager des sillons ferroviaires pour les "trains du quotidien".		
55	Urbanisme/Mobilités	Mettre en place, autour de chaque ligne structurante, quel que soit le mode (train, métro, tramway, Linéo, voiries structurantes, autoroute à vélos,...), y compris les lignes existantes, des "PACTES URBAINS" et des "CONTRATS de PÔLES MULTIMODAUX", tels que définis plus précisément dans le chapitre 3.	23	
56	Urbanisme/Mobilités	En mettant à profit l'opportunité unique, offerte par la mise en révision, dans la même temporalité, du SCoT et du PDU sur un même périmètre, ainsi que l'élaboration, pour la première fois de PLU intercommunaux, pour articuler, enfin, urbanisme et mobilités, autour d'une vision partagée.	23	
57	Urbanisme/Mobilités	En mettant en place, sur tous les secteurs desservis par des axes de transports collectifs capacitaires, des instances de concertation permanente, avec les collectivités, les entreprises, les habitants, pour améliorer en permanence les mobilités du quotidien.		
58	Urbanisme/Mobilités	En orientant la mobilité résidentielle (très rapide à Toulouse[1]) prioritairement vers les secteurs desservis à moins de 10 mn à pied par les transports en commun structurants (Train, Métro, Tramway, linéo, Aéroporté): en renforçant la communication grand-public directe, mais aussi en partenariat avec tous les acteurs professionnels de l'immobilier (aménagement, construction, vente, location...).		
59	Urbanisme/Mobilités	En négociant les conditions d'accueil de nouveaux habitants et de nouvelles activités, compatible avec l'amélioration de ces mobilités.		
60	Urbanisme/Mobilités	En intégrant les différents projets de ZAC en cours, non achevés, voir non engagées qui seront nécessairement en concurrence avec les tissus dits mutables au Nord (Projet 3é ligne). La mutabilité des tissus traversés par la ligne de métro est fragile, une forte intervention publique (ZAC, expropriations,...) sera nécessaire, mais son opérabilité dans le temps demeurera incertaine en raison des multiples projets en cours.		
III	Objectif 3	Passer de 24 à 28% la part des mobilités actives (à pied et à vélo) dans les déplacements (Horizon 2020): Cet objectif se décline selon les trois typologies de territoires de la grande agglomération		
61	Toulouse intra-muros	Sur la poursuite et le renforcement de la dynamique actuelle; il est possible de passer de 38% de part modale en 2014 à 44 à 46% en 5 ans pour les deux modes actifs que sont la marche et les deux-roues.		
62	Proche périphérie	En concentrant les actions sur les cœurs de communes de la première couronne, il est possible de passer de 20% à 23 à 25% de part modale des deux mobilités actives en 5/6 ans.		
63	Périphérie éloignée	En concentrant les efforts sur les très courts déplacements Domicile/Ecole, en particulier, à l'échelle de chaque commune, il est possible d'atteindre, en 2020, 18 à 20% de part modale des deux mobilités actives, au lieu des 15% en 2014.		
64	Limiter l'usage quotidien de l'automobile	Elle appelle la mise en place d'une pédagogie intense pour développer la "culture vélo" et encourager la pratique régulière de la marche. Il faut également mettre en place une politique cohérente d'aménagement des espaces publics, de développement des services publics et privés, au plus près des habitants, et en agissant sur les documents d'urbanisme.		
65	Modes Actifs	Mettre en œuvre, d'urgence, des schémas directeurs cyclables et piétons d'agglomération, volontariste, et une charte "aménagement modes actifs", unique, pour toute l'agglomération, en liaison avec les associations d'usagers.	1 - 2	27 - 28 - 29 - 30 - 31 - 36 - 37 - 38 - 39 - 40
66	Modes Actifs	Mettre en œuvre un "plan mobilités actives" autour des stations et gares pour améliorer l'attractivité TC pour les piétons et les deux-roues. (Aménagements de surface, parkings dimensionnés et sécurisés, aménagements PMR, signalétique performante avec temps de parcours...)		42
67	Modes Actifs	Intégrer la dimension "développement des mobilités actives" dans les plans de déplacement d'entreprises (obligatoire en Janvier 2018, pour toutes les entreprises de plus de 100 salariés). Dynamiser la "prime vélo", comme levier d'un changement des pratiques...		43
68	Modes Actifs	Développer le système de vélos partagés sur la première couronne et en mettant en place une aide au développement des vélos électriques pour les déplacements domicile/travail-éducation.		33 - 34
69	Modes Actifs	Améliorer le partage de la voirie en faveur des modes actifs, en multipliant les "zones de rencontre", les "zones 30" et les aménagements de sécurité en faveur des modes actifs.		
70	Modes Actifs	Développer les services favorisant les modes actifs et en mettant en place une politique globale de communication pour accélérer la montée en puissance des modes actifs.	39	35 - 44 - 45
71	Réseau Express Vélo	Aménager un "réseau express vélo", structurant et connecté avec les voies vertes (schéma directeur départemental), dont les lignes, formant un réseau radial et concentrique, seront connectées aux pôles multimodaux des transports collectifs.	41	
72	Nord	Un boulevard urbain nord avec un TC performant pour desservir des secteurs déjà urbanisés et désengorger les communes du Nord-Est en attendant la réalisation des aménagements ferroviaires du nord de Toulouse (AFNT) avec des trains cadencés au ¼ d'heure et de nouvelles gares.		
73	Nord	Une ligne Linéo sur la RD 820.		
74	Sud	Une ligne Linéo entre Portet et Muret, par RD 120/RD 817, en prolongement de la Linéo 5, dont le terminus est prévu à Portet, dans le Projet Mobilité arrêté par le SMTC.		

Plan d'Urgence des 3 CODEV

N°	Objet	Propositions	CE	Tisseo
75	Evaluation	La proposition d'un outil de suivi et d'évaluation, collaboratif pour mieux associer les milieux économiques, les usagers des transports, les riverains des infrastructures et les citoyens aux résultats concrets des politiques de mobilités.		57
76	Le Coût des Mobilités et leurs Financements	Le bilan de la mise en œuvre du PDU 2012/2020, fait remonter le fait que près de la moitié des actions programmées dans ce PDU, ne seront pas engagées en 2020, soit une dépense "non réalisée" de 1.5 Md€.		58
77	Le Coût des Mobilités et leurs Financements	Les actions du PDU 2012, non engagés, le seront-elles avant 2020/2030?		59
78	Le Coût des Mobilités et leurs Financements	Notre estimation (à confirmer par des investigations plus précises) des actions complémentaires proposées par notre groupe de travail pour réussir ce PLAN d'URGENCE est de 800M€, environ, à engager. sur les 4 ou 5 prochaines années – horizon 2020/2021 et donc à intégrer dans le budget du Projet Mobilité 2020/2030}		
79	La seule approche par l'investissement ne suffit plus.	Il nous paraît indispensable d'avoir connaissance, dès maintenant, d'un échéancier sur 30 ans: Les recettes de tarifications. Celles du versement transports. Les investissements et les subventions/participations. L'encours de la dette et les annuités. Les contributions à l'équilibre des collectivités locales.		22

N°	OBJET	NOTE DE LA COMMISSION
1	Réserve n° 1: Budget à 25 M€/an.	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.
2	Réserve n° 2: Deux ans pour Schéma Directeur Cyclables et Piétons.	Réalisation d'un schéma directeur cyclable et d'un schéma directeur piéton, prévues par les actions 14 et 15, fixé à une échéance inférieure à deux années pour la présentation de ces deux schémas couvrant l'intégralité de son périmètre.
3	Recommandation n° 1: AOT des Mobilités Cyclables Urbaines.	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.
4	Recommandation n° 2: 3é ligne, tenir compte des résultat de l'Enquête Publique.	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. Le détail du tracé, l'emplacement et le nombre de stations ne pourront être définies qu'à l'issue de l'enquête publique propre de la TAE.
5	La 3é ligne	Par ailleurs, dans le cadre du dossier d'enquête publique de TAE, le projet TAE fera l'objet d'une contre-expertise indépendante menée par le Commissariat Général à l'Investissement.
6	Recommandation n° 3: Phasage de la 3é ligne, pour la Ceinture Sud.	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.
7	Recommandation n° 4: Billeterie Unique.	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.
8	Tarifification.	Poursuivre rapidement la réflexion autour d'un tarif commun entre les 3 réseaux Tisséo, TER et Arc en Ciel.
9	Recommandation n° 5: Pas de tarif Spécifique sur Navette Aéroport.	Compte tenu de l'abaissement du coût d'exploitation, la Commission recommande au SMTC de ne pas instaurer pour cette navette une tarification spécifique qui pénaliserait les usagers de l'aéroport.
10	Recommandation n° 6: Décongestion de la zone aéronautique Nord-Ouest.	Suivre les deux dispositifs DEMETER et COMMUTE.
11	Recommandation n° 7: Colomiers - Portet avant 2025.	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.
12	Recommandation n° 8: Etude Etoile Ferroviaire Sud Ouest.	La branche sud-ouest (tracé 2) pourrait être mise aux normes nécessaires pour un coût acceptable (376 M€). La commission recommande que l'étude du RER T2 puisse être reprise, notamment en prévision du futur CPER.
13	Recommandation n° 9: Péage Urbain.	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).
14	Avis de la MRAE: Faiblesse juridique du dossier.	La prise en compte des recommandations de la MRAE avant la mise à l'enquête du dossier, par exemple via une note complémentaire, aurait permis de renforcer la sécurité juridique du dossier.
15	Avis PPA: Pris en compte de ces avis.	Elle note également l'engagement du SMTC de tenir compte de ces avis au moment et après l'approbation du Projet Mobilités 2020-2025-2030, pour enrichir et adapter les actions projetées.
16	Le Financement global du Projet.	La Commission prend acte de l'engagement du porteur de projet de compléter les fiches 14-29-31 et 32 pour intégrer plus complètement les contributions du Département. Il mettra à jour le chapitre 6 du Projet Mobilités pour intégrer le contenu du modèle prospectif, validé par le Comité syndical du 4 octobre 2017.
17	La Soutenabilité Financière.	La Commission note donc qu'en l'absence de tout aléa, les engagements de participation pris par les collectivités membres du Syndicat étant tenus, le projet tel qu'il est présenté devrait pouvoir être soutenu par celui-ci.
18	La part du financement de TAE.	Il est donc urgent que la métropole toulousaine engage une profonde mutation de sa mobilité qui soit très capacitaire, relie les pôles d'activité en expansion, et préserve l'environnement.
19	La composition des ressources.	La Commission prend acte du scénario d'évolution des ressources communiqué par le porteur de projet concernant le Versement de Transport et les recettes commerciales. Elle note que la négociation menée avec les intercommunalités, membres du Syndicat, a conduit à dégager un consensus en faveur d'une majoration de leur contribution.
20	La répartition de la contribution des collectivités.	La Commission a bien noté que les collectivités adhérentes du SMTC ont délibéré favorablement sur leur contribution.
21	Le financement du PDU par l'Etat, la Région, le Département et les groupements de communes.	La Commission prend acte du fait que le financement des transports régionaux repose sur les engagements du CPER 2015-2020.

CE

22	<u>Gouvernance et Coordination Mobilité Urbaine.</u>	Elle déplore cependant que Conseil des Exécutifs reste informel et ne constitue pas une autorité supérieure. La Commission recommande que la mise à l'étude de la création d'une « Autorité unique des mobilités urbaines cyclables soit poursuivie en vue de la création d'une véritable Autorité organisatrice de la mobilité urbaine sur le périmètre du PDU.
23	<u>Périmètre du projet: Cohérence SCOT – Urbanisme.</u>	Anticiper les mobilités sur l'urbanisation. Réduire les distances de transport en créant une meilleure cohérence entre urbanisme et transport. Pacte urbain. Leur mise en application dépend d'une autorité autre que le SMTC, notamment des communes et intercommunalités en charge de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. Urbanisation dense le long de la 3ième ligne de métro, qui n'apparaît pas clairement dans le projet Groupe de travail "Coordination des grands projets métropolitains".
24	<u>Protection de la santé et de l'environnement: Oxydes d'azote et Particules fines.</u>	Le projet annonce une « forte augmentation de la qualité de l'air » en évoquant les effets du projet. L'analyse détaillée de l'évaluation environnementale montre cependant que le PDU ne contribue qu'à hauteur de 2 % à la réduction des émissions, ce qui correspond à la marge d'erreur des calculs. Les gains réels seraient liés à l'amélioration du parc automobile : le PDU ne contribuera donc pas à l'évolution positive de ces paramètres.
25	<u>Protection de la santé et de l'environnement: Emissions de GES.</u>	L'évaluation environnementale du projet PDU prévoit une augmentation de +9 % des GES. Cop21: réduire de -40% ses émissions de GES d'ici 2030. SRCEA de Midi-Pyrénées prévoit une réduction de -13 % des émissions de GES dans le secteur des transports, entre 2005 et 2020 et en valeur absolue. PCET de Toulouse Métropole se fixe un objectif ambitieux de réduction des GES de -20 % pour le secteur des transports entre 2005 et 2020. SNBC fixe l'objectif national de baisse de -29% des émissions de GES à l'horizon 2023 par rapport à 2013 pour le secteur du transport.
26	<u>Parcs-relais aux terminus des lignes.</u>	La CE estime toutefois que les projets de poches de stationnement et de parking relais devraient être intégrés dès la conception des lignes.
27	<u>Aires de covoiturage .</u>	Dynamiser l'usage de la voiture partagée » sera amendée en intégrant la programmation des spots covoiturage et le schéma départemental des aires de covoiturage.
28	<u>Promouvoir le covoiturage et l'autopartage.</u>	Appel à chauffeurs bénévoles. Facilitation des flux des voitures « covoiturage » par rapport aux voitures "solo". Limiter la vitesse. Généraliser les radars pédagogiques. Créer plus d'axes à sens unique. Mettre en place un stationnement résidentiel.
29	<u>Aménagements en fonction des opportunités</u>	elle regrette l'absence d'une politique plus volontariste en ce qui concerne les aménagements permettant une plus grande régularité des bus immergés dans le trafic routier, s'en remettant aux opportunités ou à la réalisation de programmes d'opérations non définies (réfection de chaussées ou aménagements de voirie par les communes).
30	<u>Desserte à moyen terme (2024) du secteur ouest</u>	Principalement axée sur l'amélioration capacitaire de la ligne A du métro, la 3ème ligne de métro et 4 lignes Linéo (lignes 2, 3, 4 et 5), qui seront interconnectées par la ceinture sud.
31	Lignes Express	La commission regrette de n'avoir obtenu aucune précision sur les études de faisabilité de lignes express pilotées actuellement par SMTC.
32	<u>Le BUN</u>	La commission prend acte de la réponse du SMTC, selon laquelle le BUN se réalise conformément au programme prévu par le PDU 2012, avec une échéance de réalisation complète à l'horizon 2030.
33	<u>Covoiturage</u>	Elle note que la fiche « Action 29 : Dynamiser l'usage de la voiture partagée » sera amendée en intégrant la programmation des spots covoiturage et le schéma départemental des aires de covoiturage.
34	<u>Covoiturage</u>	Elle souhaite une large diffusion des applications multimédia
35	<u>Franchissement Garonne.</u>	Elle prend acte que l'action n° 10 prévoit enfin une étude en 2017-2018.
36	<u>Electromobilité</u>	Elle prend acte de l'Appel à Projet Pôles d'échanges multimodaux innovants dont on attend des propositions pour favoriser les propriétaires de véhicules électriques.
37	<u>Etoile Ferroviaire</u>	La commission note l'intérêt de cette étude et regrette que le public n'ait pas eu accès à cette alternative pendant l'enquête.
38	<u>Sécurisation des parcs vélo</u>	La Commission d'Enquête regrette l'absence d'informations sur " les mesures à l'étude" par les autorités compétentes qui sont "préoccupées par le problème".
39	<u>Promotion du vélo</u>	La Commission d'enquête estime que certaines propositions relèvent bien du domaine de compétence de Tisséo Collectivités et feront l'objet de recommandations.
40	<u>Ceinture Sud</u>	La commission recommande que Tisséo détaille le projet de ceinture sud, hors téléphérique sud.
41	<u>Réseau Express Vélo</u>	CODEV La commission note qu'une des solutions d'urgence peu coûteuses, susceptibles d'induire un vrai changement de la mobilité au niveau de la grande agglomération toulousaine, aucun échéancier précis n'a été fixé

PDU Modifié

N°	PRISE EN COMPTE TISSEO
1	<p>Action 1: Le projet de 3 ligne de métro est en cours d'étude. A partir du Dossier de Maitrise d'Ouvrage, des études de faisabilité devront contribuer aux choix définitif du mode, du tracé et des stations, le Projet Mobilités ne fixant qu'un cadre stratégique de politique de développement d'un réseau structurant adapté au besoin de mobilité des habitants.</p> <p>Coût 2, 330 milliards d'euros (budget cible, part d'aléas +/- 7%) (source : Programme Technique d'Opération, juillet 2017) (Page 96)</p>
2	<p>Action 1: Les Points Essentiels: Une liaison favorisant le maillage à l'échelle métropolitaine (220 000 individus desservis à 600m. des futures stations, 600 000 individus desservis à l'échelle du corridor d'étude). Une liaison rapide : moins de 40 minutes pour relier Labège et Colomiers, un parcours de 28 km proposant un vingtaine de stations. Des connexions avec le réseau de transports existant et futur (gares ferroviaires, métros A et B, tram, Linéo, et parcs-relais). Une desserte spécifique « Liaison Aéroport Express » associée à la 3 ème ligne et connectée à la station Jean Maga. Une mise en service pour 2024. (Page 97)</p>
3	<p>Action 3: Connecter la ligne B à TAE. L'opération a fait l'objet d'une délibération en date du 4/10/17, approuvant le programme technique de l'opération et son enveloppe budgétaire. Le Dossier de Maîtrise d'Ouvrage du projet fait l'objet d'une concertation publique au premier trimestre 2018. Une mise en œuvre du projet d'infrastructure suivra, en lien avec la réalisation de la 3ème ligne de métro. (Page 100)</p>
4	<p>Action 3: Interconnecter la ligne B à TAE. Coût 182 millions d'euros (budget cible, part d'aléas +/- 7%) – Programme technique d'opération du 4/10/17 (Page 100)</p>
5	<p>Action 4 : DEVELOPPER le réseau tramway. <u>Etudier la poursuite du développement du réseau tramway.</u> La poursuite de la desserte « Liaison Aéroport Express » au-delà de l'aéroport vers les zones économiques Nord. (Page 102)</p>
6	<p>Action 4 : DEVELOPPER le réseau tramway. Coût du prolongement T1 vers le Parc des Expositions: 23,834 millions d'euros (source : valeur délibération 11 juillet 2013) (Page 102)</p>
7	<p>Action 5 : FAIRE la Ceinture Sud (dont le premier tronçon en téléphérique urbain) Horizon 2020 : réaliser le Téléphérique Urbain Sud et les maillons Ouest et Est <u>Le Téléphérique Urbain Sud:</u> Selon le choix retenu, les larges cabines pourront accueillir jusqu'à 35 personnes. L'arrêt intégral en station permettra d'emporter son vélo à bord. (Page 104)</p>
8	<p>Action 5 : FAIRE la Ceinture Sud (dont le premier tronçon en téléphérique urbain) Horizon 2020 : réaliser le Téléphérique Urbain Sud et les maillons Ouest et Est <u>Les maillons Ouest et Est:</u> Il s'agit de compléter l'offre du Téléphérique Urbain Sud pour créer une liaison transversale connectant les lignes radiales du réseau structurant : métro A et B, Linéo, axe bus VCSM, ligne express Muret – Mirail/Basso Cambo (ligne 117), réseau ferroviaire. (Page 104)</p>

PDU Modifié

9	<p>Action 5 : FAIRE la Ceinture Sud (dont le premier tronçon en téléphérique urbain) Horizon 2020 : réaliser le Téléphérique Urbain Sud et les maillons Ouest et Est Le maillon Ouest reliera le site de l'Oncopole à la gare de Colomiers en empruntant l'Avenue Eisenhower reconfigurée en boulevard urbain multimodal, la rocade Arc-en-Ciel, le site propre des Ramassiers. Il offrira des correspondances avec les Linéo 2, 3, 4 et 5, le réseau ferroviaire (axes Toulouse/Muret, Toulouse/Auch)- (Page 104)</p>
10	<p>Action 5 : FAIRE la Ceinture Sud (dont le premier tronçon en téléphérique urbain) Horizon 2020 : réaliser le Téléphérique Urbain Sud et les maillons Ouest et Est Le maillon Est reliera le pôle d'échanges de l'UPS à la ZAC Toulouse Aerospace en empruntant notamment l'itinéraire de la Liaison Multimodale Sud Est. Il offrirait des correspondances avec le Linéo 8 et le métro B. (Page 104)</p>
11	<p>Action 5 : FAIRE la Ceinture Sud (dont le premier tronçon en téléphérique urbain) Horizons 2025/2030 : faire évoluer les maillons Ouest et Est Le mode de transport et les itinéraires de ces maillons sont voués à évoluer en fonction du développement urbain et de l'évolution du réseau de transports en commun, notamment avec la mise en service de la 3^{ème} ligne de métro et le cadencement TER. L'opportunité et la faisabilité de la création de nouvelles liaisons téléportées entre Oncopole et Basso Cambo et entre Université Paul Sabatier et Montaudran seront mises à l'étude : (Page 105)</p>
12	<p>Action 5 : FAIRE la Ceinture Sud (dont le premier tronçon en téléphérique urbain) Horizons 2025/2030 : faire évoluer les maillons Ouest et Est A l'Est, à partir de l'Université Paul Sabatier, il s'agira d'étudier et de créer une connexion performante entre la ligne B du métro et la 3^{ème} ligne afin d'améliorer le maillage transversal du réseau, de créer de nouveaux itinéraires, plus rapides, pour les liaisons de périphérie à périphérie et de périphérie à faubourg et de décharger les sections centrales du réseau structurant. (Page 105)</p>
13	<p>Action 5 : FAIRE la Ceinture Sud (dont le premier tronçon en téléphérique urbain) Horizons 2025/2030 : faire évoluer les maillons Ouest et Est A l'Ouest, il s'agira : D'étudier et créer des maillons de transport en commun Basso Cambo/Francazal/Gare de Portet, en lien avec le projet de maillage routier A64/rocade Arc en Ciel, afin de desservir les territoires à fort potentiel de développement économique. Ces maillons de transport en commun pourront répondre aux besoins du muretain en termes de déplacements transversaux vers les zones économiques de l'Ouest toulousain. De permettre aux habitants de combiner l'usage de la voiture et du maillon Ouest de la Ceinture Sud grâce aux parcs-relais de Colomiers Gare, Halte des Ramassiers, Basso Cambo et Oncopole. (Page 105)</p>
14	<p>Action 6 : ORGANISER l'intermodalité. Focus sur le réseau ferroviaire toulousain Un réseau en étoile Le réseau toulousain s'organise en étoile (6 branches) autour de la gare de Matabiau. Cette concentration autour de la gare de Matabiau en fait un enjeu en termes de capacité du réseau. Les lignes accueillent des circulations de nature différentes, urbaines, périurbaines et régionales et offrent des capacités techniques hétérogènes (voie unique ou non), électrification, vitesse, signalisation, etc. Cette configuration rend nécessaire la recherche des équilibres entre typologies d'offres, entre maillage, fréquence et temps de parcours. Des orientations issues des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité. (Page 110)</p>
15	<p>Action 6 : ORGANISER l'intermodalité. Focus sur le réseau ferroviaire toulousain Des axes stratégiques de développement La réponse au développement de la grande agglomération toulousaine doit aussi s'inscrire dans une vision prospective du développement de ses réseaux. Le ferroviaire constitue un axe majeur de développement futur pour la desserte de la périphérie toulousaine qu'il est nécessaire d'anticiper. Le développement des connexions réseau urbain / ferroviaire permettra de construire un réseau multipolaire à l'échelle de l'aire urbaine, moins dépendant de Matabiau. Le Projet Mobilités est conçu pour apporter les conditions favorisant l'émergence d'un tel réseau (connexions ferroviaire / réseau urbain via Toulouse Aerospace Express / Téléphérique Urbain Sud / Linéo). Il pose les premiers jalons de ce développement coordonné. (Page 111)</p>

PDU Modifié

16	<p>Action 6 : ORGANISER l'intermodalité. Focus sur le réseau ferroviaire toulousain Des axes stratégiques de développement Les travaux d'expertise conduits dans le cadre de TAE ont fait émerger ou conforté des pistes pour alimenter les réflexions stratégiques à long terme et pour mieux accompagner les actions proposées sur l'articulation ferroviaire/urbain. La valorisation de l'axe Sud-Ouest Portet-Muret qui propose une desserte en train cadencée (toutes les ½ heures à Muret, tous les ¼ d'heures à Portet) accompagnée par la mise en œuvre, dès janvier 2018, d'une organisation du réseau bus en rabattement sur les gares du muretain. Le confortement du projet des Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain (AFNT) qui propose une desserte au ¼ d'heure entre Castelnau d'Estrétefonds et Toulouse, avec une stratégie d'axe et une typologie des pôles d'échanges permettant d'organiser le rabattement sur le réseau ferroviaire et l'articulation avec le réseau métro au pôle de la vache – route de Launaguet renforcé par la ligne TAE. la poursuite du travail engagé sur la structuration et l'aménagement des pôles d'échanges TAE/ ferroviaire et plus généralement réseau urbain / réseau ferroviaire en intégrant le parcours du voyageur dans le pôle d'échange pour passer d'un mode à l'autre. vers une unification de la gamme tarifaire et une évolution des technologies (de la carte à puce au smartphone) pour une facilitation des usages combinés du train et du réseau urbain. L'information voyageurs par la mise en œuvre d'outils en temps réel permettant d'informer les clients, en situation normale comme en situation perturbée, afin de fiabiliser les trajets dans leur intégralité. Un travail partenarial à poursuivre avec les acteurs compétents (Région, SNCF, Réseau, SNCF Mobilités...) Un espace de concertation proposé dans le cadre de l'élaboration par la Région Occitanie du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et par la mise en place du GART Occitanie. (Page 111)</p>
17	<p>Action 7 : DEVELOPPER le réseau LINEO. 10 Des lignes structurantes pour desservir les territoires, de 5h15 à 0h30, et 1h du matin le week-end.</p>
18	<p>Action 8 : HIERARCHISER le réseau bus. En complément de ce réseau et dans le cadre du programme d'études prioritaires, Tisséo Collectivités a initié une réflexion sur un réseau de lignes express pour desservir les communes de la 2ème couronne. - Cinq corridors d'étude ont été identifiés dans un premier temps afin de définir l'opportunité de desserte sur ces secteurs selon des principes et critères communs. - Des études spécifiques viennent dans un second temps préciser les corridors desservis, les modalités d'insertion, les connexions sur le réseau structurant et les éventuels partenariats nécessaires (lien avec les lignes Hop notamment). - A ce titre, 3 axes se dégagent : Muret-Basso Cambo, St Lys-Fonsorbes-Colomiers, Sud Sicoval/Ramonville-Labège - Des études engagées sur des lignes « Express » en lien avec le réseau interurbain du CD31 et le projet de Ceinture Sud. (Page 114-115)</p>
19	<p>Action 10 : RENFORCER l'accessibilité des territoires du Nord-Ouest, Nord-Est et Sud-Ouest: Etudier et définir d'une part un maillage des territoires économiques liées à l'aéronautique, incluant un franchissement de la Garonne et d'autre part un maillage des territoires Nord-Ouest/Sud-Ouest pour accompagner les développements urbains projetés et répondre à la demande de déplacement de périphérie à périphérie. (Page 87)</p>
20	<p>Action 10 : RENFORCER l'accessibilité des territoires du Nord-Ouest, et Nord-Est et Sud-Ouest: Le projet Les territoires du Nord-Ouest et du Nord-Est connaissent des mobilités croissantes en raison de leur forte attractivité économique, qui génère des urbanisations nouvelles de quartiers d'habitat : le site de Barquil sur Colomiers / Cornebarrieu, le futur Parc des Expositions, le site Cassiopée sur Blagnac, les communes situées en rive droite de Garonne, le secteur économique sur Pahin/Ménude/En Jacca. Plusieurs coupures naturelles ou liées aux activités humaines pénalisent les conditions de déplacements : la Garonne et ses zones inondables, la plateforme aéroportuaire, le réseau routier structurant. Par ailleurs, il s'agira d'étudier le renforcement d'une transversalité Ouest, fléchée au SCoT, entre Colomiers, Plaisance, Tournefeuille, Cugnaux et Portet-sur Garonne, et d'en préserver la faisabilité en lien avec des renouvellements urbains et nouvelles ouvertures à l'urbanisation. (Page 118)</p>

PDU Modifié

21	<p>Action 10 : RENFORCER l'accessibilité des territoires du Nord-Ouest, et Nord-Est et Sud-Ouest:</p> <p>Les Objectifs</p> <p>Mettre en place une desserte TC performante entre territoires de la périphérie, avec franchissement de la Garonne.</p> <p>Partenaires: Toulouse Métropole, SITPRT</p> <p>Calendrier: Etudes à réaliser en 2017 et études de faisabilités en 2018/2020.</p> <p>Transversale Nord-Ouest / Nord-Est : mise en oeuvre 2025 en lien avec les programmations urbaines des territoires.</p> <p>Transversale Sud-Ouest : mise en oeuvre premier maillon 2025, préservation à prévoir et calage de l'horizon par les études de faisabilité et en cohérence avec les programmations urbaines des territoires.</p> <p>(Page 118)</p>
22	<p>Action 11 : METTRE en place une tarification adaptée aux usages.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La poursuite de l'adaptation des supports et titres de transport 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 adaptation des supports et titres aux usages se fera en partenariat et en cohérence avec les politiques des autres Autorités Organisatrices. - La mise en place d'une tarification attractive pour les différents usages de la « Liaison Aéroport Express », afin de favoriser l'usage de cette liaison par les voyageurs occasionnels et sans pénaliser les usagers des transports du quotidien, en particulier les salariés qui utiliseront la ligne pour aller à leur travail. <p>Partenaires: Intercommunalités membres du Tisséo Collectivités, exploitant du réseau Tisséo, Région et Département</p> <p>Calendrier</p> <p>Tarification solidaire : mise en service en juillet 2017</p> <p>Action marketing vers les actifs 2017-2018</p> <p>(Page 120)</p>
23	<p>Action 13 : PREPARER l'avenir dans l'organisation des chaînes de mobilités.</p> <p>Information et connectivité des usagers : offrir la possibilité à l'utilisateur d'échanger tout au long de son trajet multimodal et d'optimiser ainsi son temps de déplacement (la 4G a été déployée dans le métro le 10 novembre 2017, permettre l'échange de données sécurisées inter-entreprises via la fibre optique, rendre l'application mobile Tisséo plus multimodale, interactive et ludique, aménager des pôles d'échanges connectés via des panneaux d'information multimodale dynamiques, ...).</p> <p>(Page 124)</p>
24	<p>Action 13 : PREPARER l'avenir dans l'organisation des chaînes de mobilités.</p> <p>Billettique et tarification intégrée : proposer un support unique et des facilités de paiement pour l'utilisateur (dématérialisation des titres de transport, tarification multimodale, achat de titres de transport à distance...). A ce titre, une expérimentation est prévue en 2018.</p> <p>(Page 124)</p>
25	<p>Action 13 : PREPARER l'avenir dans l'organisation des chaînes de mobilités.</p> <p>Navettes TC autonomes : déployer, soutenir, tester la mise en place de navettes autonomes sur des sites d'expérimentation pour le transport de personnes et la logistique urbaine, en lien avec les territoires (retour d'expérience Pibrac, test Allées J. Guesde, secteur Enova Labège-Toulouse...). Plus petits et sans conducteur, ces véhicules permettront de favoriser le partage de l'espace public en faveur des modes actifs et d'améliorer la qualité de vie.</p> <p>(Page 124)</p>
26	<p>Action 13 : PREPARER l'avenir dans l'organisation des chaînes de mobilités.</p> <p>Les interfaces avec les démarches développées par les intercommunalités membres (SmartCity de Toulouse Métropole, Territoires d'expérimentation du Sicoval...)-sont favorisées.</p> <p>A ce titre, un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) a été lancé en mars 2017 sur le thème de l'innovation au service de l'expérience voyageurs et a permis de constituer une première communauté de porteurs de projets : 105 innovateurs ont contribué et déposé plus de 270 projets. Une délibération a été actée le 5 juillet 2017 afin de valider les actions à déployer après ce premier jalon.</p> <p>(Page 124)</p>
27	<p>Action 14 : METTRE EN OEUVRE un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste.</p> <p>Le Projet</p> <p>Le Projet Mobilités propose quatre axes d'intervention, à décliner par les autorités compétentes, mais nécessitant une coordination que Tisséo Collectivités se propose de mettre en place. Le dispositif s'inscrit dans le Plan d'actions pour les mobilités actives porté par l'Etat.</p> <p>(Page 128)</p>

PDU Modifié

28	<p>Action 14 : METTRE EN OEUVRE un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste. Le Projet</p> <p>Volet « infrastructure » : prendre en compte sécuriser les principaux «points noirs» recensés et résoudre les discontinuités cyclables majeures, mettre en place une politique de jalonnement des itinéraires cyclables, étudier la constitution d'un axe structurant Est/Ouest (Saune/Touch). Cet axe compléterait l'axe Nord-Sud existant le long de la Garonne et des canaux. Des connexions et rabattements peuvent être créés aux pôles d'échanges. (Page 128)</p>
29	<p>Action 14 : METTRE EN OEUVRE un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste. Le Projet</p> <p>Volet « services vélo » : élaborer en parallèle un Schéma Directeur de développement des parkings vélos et développer un ensemble de services « vélo » à l'échelle de l'agglomération : gardiennage, services d'entretien et de dépannage, voire petites stations-services vélo (pompes, fontaines, consignes, outillage...), vente d'accessoires, développement des transports à la demande utilisant le vélo (vélo-taxi, vélo-livraison, vélo cargo, etc.) (Page 128)</p>
30	<p>Action 14 : METTRE EN OEUVRE un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste. Le Projet</p> <p>(Page 128)</p>
31	<p>Action 14 : METTRE EN OEUVRE un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste. Le Projet</p> <p>Aménager un Réseau Express Vélo: En ce sens, il doit respecter des principes de continuité des itinéraires, de sécurité (notamment aux intersections), de confort et de lisibilité. La construction de ce type de réseau est déjà amorcée sur le territoire : la voie verte du Canal du Midi, la « circulaire aéronautique » autour des sites d'emplois ou encore la Via Garona, et chaque année de nouvelles sections sont programmées, ainsi que la mise aux normes des aménagements anciens. Un projet de jalonnement spécifique est également programmé. (Page 128)</p>
32	<p>Action 14 : METTRE EN OEUVRE un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste. Le Projet</p> <p>Ces deux axes doivent donner lieu à la production d'une charte commune des aménagements cyclables entre les différentes collectivités compétentes en matière de politique cyclable. Le Schéma Directeur Cyclable aura donc, entre autres objectifs, celui de définir la charte technique et le serviciel associé au Réseau Express Vélo. (Page 129)</p>
33	<p>Action 14 : METTRE EN OEUVRE un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste. Le Projet</p> <p><u>Promouvoir l'usage du vélo en développant les services de location et en informer les usagers:</u> Dans le cadre d'une politique publique visant à favoriser l'usage du vélo, il convient d'étudier les modalités de mise en oeuvre de systèmes complémentaires de location vélo, plus adaptés à des besoins complémentaires (déplacements domicile-travail et en intermodalité avec les transports publics), sur des lieux stratégiques de l'agglomération (systèmes de location dit « humanisés » ou de « vélo-stations ») : terminus métro, noeuds ferroviaires notamment.</p> <p>A titre expérimental, il s'agirait de faire évoluer la Maison de la Mobilité de Labège, où il existe déjà un service de location vélo et un parc vélo gérés par cette structure, en « Maison des mobilités cyclables urbaines ». Dans cette optique, les associations locales représentant les usagers du vélo et contribuant au développement de son usage pourront être mises à contribution pour la définition et la mise en oeuvre des services. Le site de Basso-Cambo est également ciblé pour l'expérimentation de services vélo « derniers km ». (Page 129)</p>
34	<p>Action 14 : METTRE EN OEUVRE un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste. Le Projet</p> <p><u>Promouvoir l'usage du vélo en développant les services de location et en informer les usagers:</u> Dès 2018, une étude spécifique aux services vélo sera mise en oeuvre pour définir la stratégie générale en matière de services de location. Elle aboutira à un plan d'action définissant les critères de déploiement de chacun des systèmes de location de vélo : modèle économique, zones de déploiement (zones d'emplois, quartiers, ...), type de services (location, réparation, information...), périmètre de déploiement, nombre de sites, tarifs, horaires, accès au service, durée de location, types d'usagers cibles, coût pour la collectivité... (Page 129)</p>

PDU Modifié

35	<p>Action 14 : METTRE EN OEUVRE un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste.</p> <p>Le Projet</p> <p>Promouvoir l'usage du vélo en développant les services de location et en informer les usagers: En accompagnement au développement de nouveaux services, des actions de communication à l'échelle de l'agglomération sont nécessaires pour informer les usagers sur les bienfaits de l'usage du vélo, sur les itinéraires aménagés et possibilités de stationnement dans les pôles d'échanges multimodaux (supports en ligne, plans du réseau cyclable et des services). Enfin, pour accélérer l'émergence d'une culture vélo auprès des usagers, il conviendra de valoriser les services d'accompagnement à la pratique du vélo en ville (vélo-écoles, formations sécurité à vélo, évènementiels types Allons Y A Vélo, etc.) et d'inciter à la pratique du vélo vers le travail dans le cadre des Plans de Mobilité (cf. Fiche-action 19).</p> <p>Enfin, afin de mieux comprendre les déterminants et leviers d'une politique cyclable sur son territoire, Tisséo Collectivités va mettre en place un partenariat de recherche avec l'Université Toulouse Jean Jaurès.</p> <p>(Page 129)</p>
36	<p>Action 14 : METTRE EN OEUVRE un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste.</p> <p>Le Projet</p> <p>Renforcer le cadre de gouvernance de la politique cyclable: Ce plan d'action opérationnel du schéma directeur s'accompagne d'un plan d'action spécifique à la gouvernance de la politique cyclable. L'objectif est de définir et de mettre en place, avec l'ensemble des acteurs du vélo de l'agglomération, le cadre de travail le plus adapté pour la mise en oeuvre coordonnée des différentes composantes du schéma directeur cyclable. L'étude du cadre de gouvernance pourra questionner les évolutions du cadre juridique (faisabilité d'un organe unique) et le cadre d'échanges entre les différents acteurs en matière de politique cyclable (Etat, Région, Département, EPCI, Communes, Tisséo Collectivités, associations).</p> <p>L'objectif est également de déployer une stratégie cyclable commune. Tisséo Collectivités se propose ainsi de fédérer l'ensemble des acteurs du vélo pour partager un projet de territoire commun, coordonner les différentes actions menées, échanger sur les principes d'aménagement et de signalisation, définir un cadre et des outils efficaces de mesure des évolutions de la pratique (enquêtes, comptages et observatoire).</p> <p>(Page 129-130)</p>
37	<p>Action 14 : METTRE EN OEUVRE un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste.</p> <p>Le Projet</p> <p>Renforcer le cadre de gouvernance de la politique cyclable: La mise en oeuvre de ce schéma directeur cyclable constitue un changement d'échelle dans une politique cyclable déjà ambitieuse. Elle s'accompagne d'un renforcement de l'effort financier des collectivités compétentes et d'un travail de recherche de sources de financements complémentaires.</p> <p>(Page 130)</p>
38	<p>Action 14 : METTRE EN OEUVRE un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste.</p> <p>Les Objectifs</p> <p>Favoriser les pratiques et augmenter-l'usage du vélo et du vélo en intermodalité.</p> <p>Favoriser la pratique d'une activité sportive régulière et limiter les risques sanitaires.</p> <p>Renforcer le cadre de travail entre acteurs du vélo.</p> <p>Cout: Renforcement du niveau d'investissement du en faveur des politiques cyclables à hauteur de 25 millions d'euros par an, à partir de 2019, à répartir entre collectivités compétentes (Région, Département, Toulouse Métropole, Muretain Agglo, Sicoval, CC Save au Touch, CC Coteaux de Bellevue, Tisséo Collectivités), pour des investissements nouveaux et l'entretien patrimonial des équipements et services existants ou à créer.</p> <p>Calendrier: Présentation du Schéma Directeur Cyclable : 2019. Mise en oeuvre des aménagements en faveur des vélos progressive et en continue.</p> <p>Indicateurs de suivi:</p> <p>En phase étude : suivi des études et processus de cohérence entre les différents schémas élaborés par les intercommunalités, définition d'indicateurs de suivi de la pratique.</p> <p>En phase mise en oeuvre : nombre de kms programmés et réalisés, nombre de parkings vélos programmés et réalisés, évolution de la-pratique.</p> <p>(Page 130)</p>

PDU Modifié

39	<p>Action 15 : METTRE EN OEUVRE un schéma directeur piétons d'agglomération volontariste.</p> <p>Le projet</p> <p>Cette action a pour objectif de développer la pratique de la marche à pied. Les intercommunalités et leurs communes devront poursuivre la réflexion sur l'opportunité de développer des zones à priorité piétonne ou des cheminements piétons de qualité. Ce Schéma Directeur pourra se décliner en charte d'aménagements ou en cahier de recommandations techniques, basé sur des dispositifs existants et développés localement ou par d'autres agglomérations.</p> <p>Dans ce cadre, tous les aménagements doivent prendre en compte les mesures d'accessibilité des personnes à mobilité réduite et s'inscrire dans une logique d'accompagnement au report modal : fléchage des itinéraires vers les arrêts de bus par exemple.</p> <p>(Page 132)</p>
40	<p>Action 15 : METTRE EN OEUVRE un schéma directeur piétons d'agglomération volontariste.</p> <p>Les Objectifs</p> <p>Pilote: Tisséo Collectivités pour le pilotage de l'élaboration du Schéma Directeur</p> <p>Intercommunalités et communes pour la mise en oeuvre des PAVE et d'actions propres au Schéma Directeur Piéton</p> <p>Partenaires: Tisséo Collectivités, intercommunalités et communes, associations d'usagers</p> <p>Coût: A intégrer aux programmes d'aménagement et d'urbanisation ou de requalification des espaces publics</p> <p>Calendrier: Présentation du Schéma Directeur Piéton : 2019</p> <p>Mise en oeuvre des aménagements en faveur des piétons en continue</p> <p>(Page 132)</p>
41	<p>Action 16 : ELARGIR le centre-ville de Toulouse.</p> <p>A ce titre, une mission spécifique permettant une mise en cohérence et une coordination des projets urbains et mobilités a été mise en place à l'échelle du centre-ville afin de mieux organiser les différentes actions.</p> <p>(Page 134)</p>
42	<p>Action 18 : AMELIORER la multimodalité dans les pôles d'échanges.</p> <p>Projet</p> <p>Pour l'horizon 2025, une réflexion est d'ores et déjà engagée portant sur l'évolution et l'adaptation des pôles d'échanges multimodaux existants et projetés afin de répondre à l'évolution des mobilités. Cette réflexion s'inscrit dans la continuité de la démarche innovation initiée en mars 2017 (AMI).</p> <p>(Page 138)</p>
43	<p>Action 19 : DYNAMISER le développement et renforcer l'efficacité des plans de mobilités.</p> <p>Accompagner les entreprises de plus de 100 salariés dans l'élaboration de Plans de mobilité.</p> <p>Sensibiliser les établissements au management de la mobilité.</p> <p>(Page 141)</p>
44	<p>Action 20 : PREPARER l'avenir en favorisant l'innovation en faveur des modes actifs.</p> <p>Nouveaux services aux usagers : En continuité de l'AMI, un Appel à Projet Mobilités Partagées sera lancé début 2018 afin de soutenir des projets innovants de covoiturage de courtes distances visant à desservir les zones peu denses.</p> <p>Des territoires ont été identifiés pour l'expérimentation, notamment le secteur Sud-Ouest des coteaux du Sicoval et le secteur Ouest du Muretain.</p> <p>(Page 142)</p>
45	<p>Action 20 : PREPARER l'avenir en favorisant l'innovation en faveur des modes actifs.</p> <p>Services adaptés aux Personnes à Mobilité Réduite et au bénéfice de tous les usagers : En novembre 2017, des visuels de reconnaissance des stations de métro ont été inaugurés permettant de repérer les stations de métro sans avoir besoin de lire. Une application gratuite accompagne le dispositif pour permettre de planifier son itinéraire uniquement à l'aide des visuels (en noir et blanc et sans texte).</p> <p>(Page 142)</p>
46	<p>Action 25 : DESSERVIR les quartiers prioritaires de Toulouse, Colomiers, Blagnac, Cugnaux, Muret.</p> <p>(Page 154)</p>
47	<p>Action 29 : DYNAMISER l'usage de la voiture partagée.</p> <p>En parallèle, le Département de la Haute-Garonne, déploie un schéma directeur d'aménagement des aires de covoiturage à l'horizon 2020, 6 aires de covoiturage sont prévues sur le territoire du Projet Mobilités : Léguevin, Muret, Labarthe sur Lèze, Pins Justaret, Ayguesvives, Castelmaurou.</p> <p>(Page 164)</p>

PDU Modifié

48	<p>Action 31 : METTRE EN OEUVRE un schéma directeur des voiries.</p> <p>- Ce schéma permet d'avoir une connaissance fine de son patrimoine afin de programmer, à moyen et long terme, les travaux de maintenance ainsi que les investissements nécessaires. Il intégrera le plan pluri annuel d'investissement des routes départementales de la Haute-Garonne et le plan d'aménagement des routes métropolitaines de Toulouse Métropole.</p> <p>- Un co-pilotage nécessaire entre les gestionnaires de voiries.</p> <p>Il s'agira également de prendre en compte les projets des gestionnaires de voiries :</p> <p>Etat : achèvement de la mise à 2x3 voies du périphérique toulousain, ...</p> <p>Département : aménagement de la RD 37 déviation de Saint-Lys, prolongement de la RD 916 jusqu'à Belberaud et traitements de giratoires,</p> <p>Toulouse Métropole : jonction Est, boulevard urbain Eisenhower, boulevard urbain Nord, voie de liaison des ramassiers, jonction RD1/RN 224, ...</p> <p>Et des projets en commun : réaménagement ou aménagements d'échangeurs, prolongement RD 902 au-delà du Parc des Expositions, ...</p> <p>(Page 168)</p>
49	<p>Action 32 : AMELIORER les liaisons routières transversales.</p> <p>Pilotes : Etat pour les études multimodales et les gestionnaires de voiries pour leurs projets respectifs</p> <p>(Page 170)</p>
50	<p>Action 35 : REDUIRE les nuisances sonores et atmosphériques générées par les infrastructures de transports routiers.</p> <p>Déjà prévu au PDU 2012, ce dispositif s'inscrit dans les orientations du Plan de Protection de l'Atmosphère et s'applique aux axes suivants :</p> <p>Réseau autoroutier concédé : axes A 61, 64, 62, 68.</p> <p>Réseau national : RN 124.</p> <p>Réseau départemental : RD 120 Sud, RD 817.</p> <p>Réseau métropolitain : rocade arc en ciel.</p> <p>En cas de pics de pollution, la vitesse sera réduite à 70 km/heure sur les voiries structurante pour diminuer les émissions de polluants.</p> <p>(Page 176)</p>
51	<p>Action 35 : REDUIRE les nuisances sonores et atmosphériques générées par les infrastructures de transports routiers.</p> <p>Pilote: Préfecture de la Haute-Garonne.</p> <p>Calendrier:</p> <p>2018 : réduction de la vitesse à 110km/h sur l'A62 entre Toulouse et St Jory</p> <p>2019/2020 : étude et mise en oeuvre sur les autres axes</p> <p>(Page 176)</p>
52	<p>Action 38 : ANTICIPER l'instauration de mesures complémentaires permettant de réduire les émissions liées au trafic routier.</p> <p>Cette politique restrictive doit être accompagnée de mesures incitatives à l'usage des transports en commun : mise en place d'une tarification spécifique pour l'usage des transports en commun, information préalable des pics de pollution sur les dispositifs et autres applications mobiles afin d'avertir les usagers du changement de leur pratique de déplacement.</p> <p>(Page 182)</p>
53	<p>Action 38 : ANTICIPER l'instauration de mesures complémentaires permettant de réduire les émissions liées au trafic routier.</p> <p>Dans le cadre de la gestion des pics de pollution, un dispositif de mesures de circulation a été mis en place par arrêté préfectoral en octobre 2017 et fera l'objet d'une évaluation : périmètre de restriction à la circulation et vignette Crit'Air, renforcement des services métro et vente d'un ticket Planète, informations renforcées auprès des citoyens, ...</p> <p>Par ailleurs, d'autres plans et programmes sont en cours de mise en oeuvre et doivent contribuer à la réduction des GES et autres polluants : plans climat de Toulouse Métropole, Muretain Agglo, Sicoval, Plan de Protection de l'Atmosphère,...</p> <p>(Page 182)</p>
54	<p>5.1/ Les apports du Projet Mobilités sur le développement du réseau structurant.</p> <p>A noter : ce réseau structurant est complété par un « maillage bus » du territoire pour lequel une réflexion est actuellement menée par Tisséo Collectivités (réseau bus 2020-2025, avec prise en compte de l'évolution des TAD et de la création de lignes express).</p> <p>(Page 190)</p>

PDU Modifié

55	<p>5.6/ Les apports du Projet Mobilités sur la qualité de vie et l'environnement. Moins d'émissions de GES par habitant</p> <p>Par ailleurs, en lien avec la COP21, Tisséo Collectivités s'est engagé dans une réflexion prospective au-delà de 2030 (horizon 2050) incluant un scénario normatif +2°C sur le territoire. Cette réflexion sera notamment utile dans la gestion patrimoniale des différentes infrastructures de transport existantes et dans les études de faisabilité des infrastructures projetées.</p> <p>(Page 202)</p>
56	<p>2017, année de mise en débat officiel du projet arrêté le 19 octobre 2016</p> <p>Voir ces pages en Annexe</p> <p>(Page 205 -206)</p>
57	<p>LA MISE EN ŒUVRE D'OUTILS DE SUIVI ADAPTES</p> <p>Pour permettre de suivre année par année la mise en oeuvre des actions du Projet Mobilités, du rapport d'accessibilité et du rapport d'évaluation environnementale, et d'évaluer leurs impacts sur les mobilités, et l'organisation des territoires, la mise en accessibilité et l'environnement, l'Observatoire existant du PDU sera reconfiguré et adapté au nouveau plan d'actions organisé selon les trois leviers de la stratégie mobilité actualisée ainsi qu'aux enjeux environnementaux identifiés au rapport d'évaluation environnementale : enjeux majeurs, enjeux importants, enjeux de proximité.</p> <p>(Page 218)</p>
58	<p>6.4/ L'étude de financement du Projet Mobilités</p> <p>La capacité d'investissement de Tisséo Collectivités est conditionnée par ses dépenses de fonctionnement, tout particulièrement les coûts d'exploitation du réseau (près de 250 M€ en 2016 et 2017) et ses recettes de fonctionnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le versement transport versé par les employeurs de plus de 10 salariés (239,4 M€ en 2016 ; 252,2 M€ en 2017) ; • La contribution des collectivités membres de Tisséo Collectivités ; • Les recettes d'exploitation (78,5 M€ en 2016 ; 79,6 M€ en 2017), composées des recettes tarifaires. <p>Les hypothèses de la prospective :</p> <ul style="list-style-type: none"> • une inflation à 1,75%. • un Versement Transport à 2,5% - Proche d'un niveau de couverture des charges d'exploitation – avec une hypothèse d'évolution de +1,8% par an. • des recettes commerciales à – 1,5% par an. • des charges d'exploitation autour de 2% par an. • une participation des collectivités membres de Tisséo Collectivités. • un emprunt à un taux de 3,5% sur 25 ans. • des subventions apportées par l'Etat, la Région, le Département et l'Europe. <p>(Page 222)</p>
59	<p>B. Le financement du levier du report modal / modes actifs et partage de l'espace public</p> <p>Afin de satisfaire à cette politique volontariste de développement de la pratique du vélo, les coûts d'investissements de 156 millions d'euros sur la période 2009/2020 du PDU 2012, soit de l'ordre de 16 millions d'euros par an, sont reconduits au Projet Mobilités 2020.2025.2030 à hauteur de 300 millions d'euros à l'horizon 2030, soit près de 25 millions d'euros par an. Cette mobilisation budgétaire sera précisée et définie par les structures compétentes dans le cadre de l'élaboration du Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération.</p> <p>Ces investissements et dépenses d'exploitation sont à couvrir notamment par les intercommunalités et communes, avec des subventions accordées par le Département, pour lesquelles les règles de financement varient en fonction de la nature du projet : itinéraires relevant du Schéma Directeur Cyclable, sections cyclables intégrées à l'aménagement des dépendances de sections routières départementales en agglomération, sections en bandes cyclables dans le cadre de travaux relevant du pool routier départemental.</p> <p>(Page 230)</p>

PDU Modifié

60	<p>Concernant les projets à cheval sur le territoire de Toulouse Métropole et sur des territoires de compétence départementale :</p> <ul style="list-style-type: none">• Certains projets routiers nécessitent désormais un cadre partenarial entre gestionnaires de voiries compte tenu du transfert de compétence depuis le 1er janvier 2017 entre Métropole et Département. C'est par exemple le cas d'un projet routier, déjà inscrit au PDU 2012, repris au Projet Mobilités : le prolongement de la RD902 au-delà du site du nouveau parc des expositions et en direction du site Eurocentre.• On peut également citer la déviation de Saint-Orens. <p>Sur le territoire du Muretain Agglomération :</p> <ul style="list-style-type: none">• La déviation de Saint-Lys (aménagement de la RD 37) pour 12 millions d'euros.• La suppression du passage à niveau de Muret (n°19) pour 21,3 millions d'euros dont 4,2 millions pris en charge par le Département. <p>(Page 233-234)</p>
----	---