



D.2018.05.30.1.2

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN
DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE**

Séance du 30 Mai 2018

1. PROJET MOBILITES – PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS**1.2- Elaboration du SRADDET de la Région Occitanie : contribution de Tisséo Collectivités**

L'an deux mille dix-huit, le trente mai à Toulouse Métropole, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine, s'est réuni sous la présidence de Monsieur Jean-Michel LATTES, Président du Syndicat Mixte.

	PRESENTS	POUVOIR	ABSENTS EXCUSES
TOULOUSE METROPOLE			
ANDRÉ Gérard	X		
AUJOULAT Michel	X		
BRIAND Sacha		X (M. Trautmann)	
CARNEIRO Grégoire	X		
CHOLLET François	X		
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X		
KELLER Bernard		X (M. Grass)	
LAGLEIZE Jean-Luc		X (Mme Marti)	
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe	X		
MOUDENC Jean-Luc	X	X (M. Lattes à/c du point 6)	
TRAUTMANN Pierre	X		
TRAVAL-MICHELET Karine	X		
SICOVAL			
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X		
SITPRT			
BACOU Denis	X		
GUYOT Philippe	X		
MURETAIN AGGLO			
ROUCHON Adeline	X		
SUAUD Thierry		X (Mme Rouchon)	

Au cœur des enjeux de la future Loi d'Orientation des Mobilités et du SRADDET, le Projet Mobilités 2020.2025.2030 (valant révision du PDU de la grande agglomération toulousaine) et le projet Toulouse Aerospace Express, dans ses composantes ferroviaire et transport urbain, sont des atouts majeurs pour l'avenir des habitants et l'attractivité économique globale de la grande agglomération toulousaine et plus largement de la région Occitanie.

L'ambition affichée autour des questions de mobilités sur l'agglomération toulousaine constitue un véritable défi pour répondre à une situation exceptionnelle, corollaire de l'attractivité démographique et de la vitalité économique des territoires.

Nos initiatives ont été multiples, à la mesure du caractère transversal et en pleine mutation des questions de mobilité, mais également dans un souci d'adaptation nécessaires au contexte financier de la sphère publique. Citons entre autres : une prospective financière intégrée, une stratégie d'innovation placée au cœur de la démarche, une réflexion prospective multimodale à l'échelle de l'aire urbaine, une large consultation des acteurs locaux (institutionnels, économiques et grand public).

La contribution au SRADDET de Tisséo Collectivités, autorité organisatrice des mobilités sur 108 communes pour plus d'un million d'habitant par délégation des compétences de Toulouse Métropole, des communautés d'agglomération du Muretain Agglo et du Sicoval, du Syndicat intercommunal des transports publics de la région toulousaine, s'inscrit dans une approche responsable et ambitieuse, à la mesure de territoires qui portent des **projets d'envergure régionale voire nationale**. Elle a pour objectif de poser le cadre des principaux enjeux de mobilité tout à fait exceptionnels pour l'avenir et matérialise particulièrement la perspective d'**un partenariat renforcé et innovant avec la Région Occitane**.

Le cahier d'acteurs se structure de la façon suivante :

1/ Une mise en contexte du territoire et un rappel de la stratégie mobilités et des actions principales inscrites dans le Projet Mobilités 2020.2025.2030.

2/ La mise en exergue des sujets phares de la grande agglomération toulousaine pour enrichir le SRADDET, en lien avec les grands défis identifiés :

- *Le défi de la promotion sociale et de l'excellence environnementale :*
Favoriser et mieux organiser les mobilités urbaines durables : élaboration du schéma directeur vélo pour un déploiement plus large de la place du vélo dans les systèmes de déplacements et l'organisation du territoire métropolitain (volets aménagement, services, moyens et usages) ; déclinaison du principe de cohérence urbanisme-mobilités à travers la mise en place de pactes urbains renforcés (nœuds ferroviaires urbain et périurbains...).
- *Le défi de l'atténuation et de l'adaptation au changement climatique :*
Accompagner la transition énergétique : combinaison des politiques publiques de mobilité, d'urbanisme, d'aménagement du territoire, d'environnement, d'énergie... (promotion des modes alternatifs, renforcement des transports en commun structurants, développement de l'intermodalité, stratégie énergétique du parc bus...)

- *Le défi des réciprocity pour garantir le développement local :*
Construire des alliances territoriales pour préserver l'attractivité de tous : une vision prospective et territoriale de la mobilité pour répondre aux besoins urbains et périurbains aux différentes échelles spatiales et temporelles.
- *Le défi du rayonnement régional au service de tous :*
Faire converger réseau ferroviaire et réseau urbain : le projet Toulouse Aerospace Express, vecteur de performance économique du territoire, un renforcement de l'intermodalité (cinq connexions ferroviaires).

L'élaboration du SRADDET est l'occasion de conforter le tandem Région Occitanie – Autorité Organisatrice des Mobilités, dans un cadre commun de coordination souple entre autorités organisatrices et avec une logique de projet de développement territorial.

Cela représente une réelle opportunité de dialogue et d'anticipation sur des sujets majeurs, en particulier le lien entre réseau urbain, interurbain et ferroviaire.

Plus concrètement, cela peut se traduire par :

- 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.
- Une unification de la gamme tarifaire et une évolution des technologies pour une facilitation des usages combinés du train et du réseau urbain.
- La mise en œuvre d'outils d'information en temps réel permettant d'informer les clients, en situation normale comme en situation perturbée, afin de fiabiliser les trajets dans leur intégralité.
- 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 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.
- La poursuite du travail partenarial avec les acteurs compétents (Région, SNCF, Réseau, SNCF Mobilités...).
- Le lancement d'études sur des sujets spécifiques : gare amont, études multimodales.

Il est proposé d'approuver le principe d'une contribution de Tisséo Collectivités à l'élaboration du SRADDET de la Région Occitanie et d'autoriser le Président à adresser le cahier d'acteurs joint à la présente délibération.

Le Comité Syndical :
Entendu l'exposé de Monsieur le Président,
Après en avoir délibéré et à la majorité des suffrages
exprimés (Abstention : M. Arévalo)

ARTICLE 1 : APPROUVE la délibération.

ARTICLE 2 : ADOPTE les termes du cahier d'acteurs portant la contribution de Tisséo Collectivités à l'élaboration du SRADDET de la Région Occitanie.

ARTICLE 3 : AUTORISE le Président à adresser ce cahier d'acteurs à la Région Occitanie.

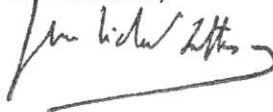
ARTICLE 4 : DIT que la présente délibération sera transmise :

- A Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité.
- A Madame la Présidente de la Région Occitanie.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Pour extrait conforme,

Le Président,



Jean-Michel LATTES



toulouse
métropole

Sicoval
Le Sud-Est
Toulousain

Le
Muretain
GGIO
esaa-muretain.fr

sitprt
Syndicat Intercommunal
des Transports Publics de la Région Toulousaine

Contribution au Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)



Les enjeux de mobilités pour la grande agglomération toulousaine

L'Autorité Organisatrice des Mobilités

7, esplanade Compans-Caffarelli • BP 11120 • 31011 Toulouse CEDEX 6 •
Tél : 05 67 77 80 80 • Fax : 05 67 77 80 01
Mail : dgs@tisseo.fr

Mai 2018

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20180601-20180530-1-2D-
DE
Date de télétransmission : 01/06/2018
Date de réception préfecture : 01/06/2018

PREAMBULE

L'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires : l'opportunité de porter les projets de la grande agglomération toulousaine

Au cœur des enjeux du SRADDET, le Projet Mobilités 2020.2025.2030 (valant révision du PDU) et le projet Toulouse Aerospace Express, dans ses composantes ferroviaire et transport urbain, sont des atouts majeurs pour l'avenir des habitants et l'attractivité économique globale de la grande agglomération toulousaine et plus largement de la région Occitanie.

L'ambition affichée autour des questions de mobilités à Toulouse constitue un véritable défi pour répondre à une situation exceptionnelle, corollaire de l'attractivité démographique et de la vitalité des territoires.

Nos initiatives ont été multiples, à la mesure du caractère transversal et en pleine mutation des questions de mobilité, mais également dans un souci d'adaptation nécessaires au contexte financier de la sphère publique. Citons entre autres : une prospective financière intégrée, une stratégie d'innovation placée au cœur de la démarche, une réflexion prospective multimodale à l'échelle de l'aire urbaine, une large consultation des acteurs locaux (institutionnels, économiques et grand public).

Tisséo Collectivités et ses membres sont particulièrement attachés à proposer une contribution sur les quatre défis retenus par la Région pour l'élaboration du SRADDET :

- le défi de la promotion sociale pour mettre l'attractivité de la Région au service de tous ses habitants et faire de notre région un territoire d'opportunité ;*
- le défi de la réciprocité territoriale pour que les interdépendances entre territoires s'organisent dans une logique d'enrichissement mutuel, garantissant équilibre et égalité des territoires ;*
- le défi du rayonnement au service du développement pour accroître la cohésion et la visibilité de la grande région à l'externe et en optimiser les retombées locales sur le territoire ;*
- le défi de l'atténuation et de l'adaptation au changement climatique.*

La contribution de la grande agglomération toulousaine au SRADDET s'inscrit dans une approche responsable et ambitieuse, à la mesure de territoires qui portent des projets d'envergure régionale voire nationale. Elle a pour objectif de poser le cadre des principaux enjeux de mobilité tout à fait exceptionnels pour l'avenir et matérialise particulièrement la perspective d'un partenariat renforcé et innovant avec la Région.

SOMMAIRE

CONTEXTE	4
Une situation exceptionnelle, une attractivité à préserver	4
Une gouvernance adaptée aux enjeux de mobilités	5
Un projet résolument partenarial en direction de tous les acteurs	6
UNE STRATÉGIE MOBILITÉS AMBITIEUSE POUR TOUS LES TERRITOIRES.....	7
Un Projet Mobilités 2020.2025.2030 au cœur des enjeux territoriaux	7
Les axes stratégiques et le plan d'action.....	8
Les leviers d'action et leur déclinaison	10
L'approbation du Projet Mobilités 2020.2025.2030	11
LES PRINCIPAUX APPORTS.....	12
Des bénéfices pour les habitants... ..	12
Des bénéfices pour les emplois... ..	12
Une intermodalité renforcée pour tous les territoires	13
Un projet en faveur de l'environnement, première étape d'un horizon 2050 anticipé	13
L'innovation au cœur de la démarche	14
DES SUJETS PHARES POUR LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAINE, en lien avec les grands défis du SRADDET	15
Le renforcement de la pratique cyclable et la place du vélo dans les systèmes de mobilité	15
La déclinaison du principe de cohérence urbanisme-mobilités : vers des pactes urbains renforcés	16
Les services à l'usager : le Maas, comme solution de mobilité plurielle.....	16
L'accompagnement de la transition énergétique	17
Vers une alliance territoriale pour préserver l'attractivité de tous	18
Toulouse Aerospace Express : la convergence entre le ferroviaire et les transports urbains	19
EN SYNTHESE	20
ANNEXES.....	21
Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité	21
Axe 1 du Projet Mobilités : Levier du report modal - transports en commun et intermodalité	22
Axe 1 du Projet Mobilités : Levier du report modal - modes actifs et partage de l'espace public	23
Axe 2 du Projet Mobilités : Levier de la cohérence urbanisme-mobilités.....	24
Axe 3 du Projet Mobilités : Levier de l'organisation des réseaux routiers et des stationnements	25

CONTEXTE

Une situation exceptionnelle, une attractivité à préserver

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

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

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

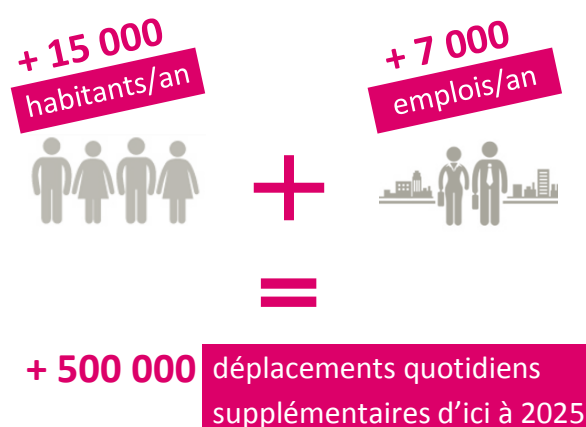


La grande agglomération toulousaine au carrefour du Sud-Ouest européen

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

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

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



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

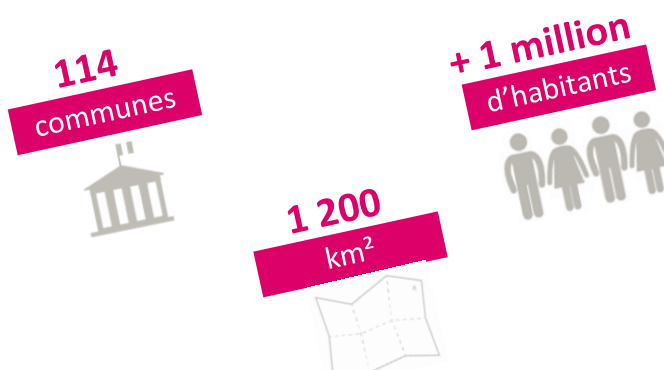
Aujourd'hui, ce sont près de 70 000 emplois salariés privés qui restent non desservis par les modes lourds de transport en commun, notamment dans une diagonale nord-ouest sud-est qui intègre les principaux sites du pôle mondial de compétitivité Aerospace Valley.

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

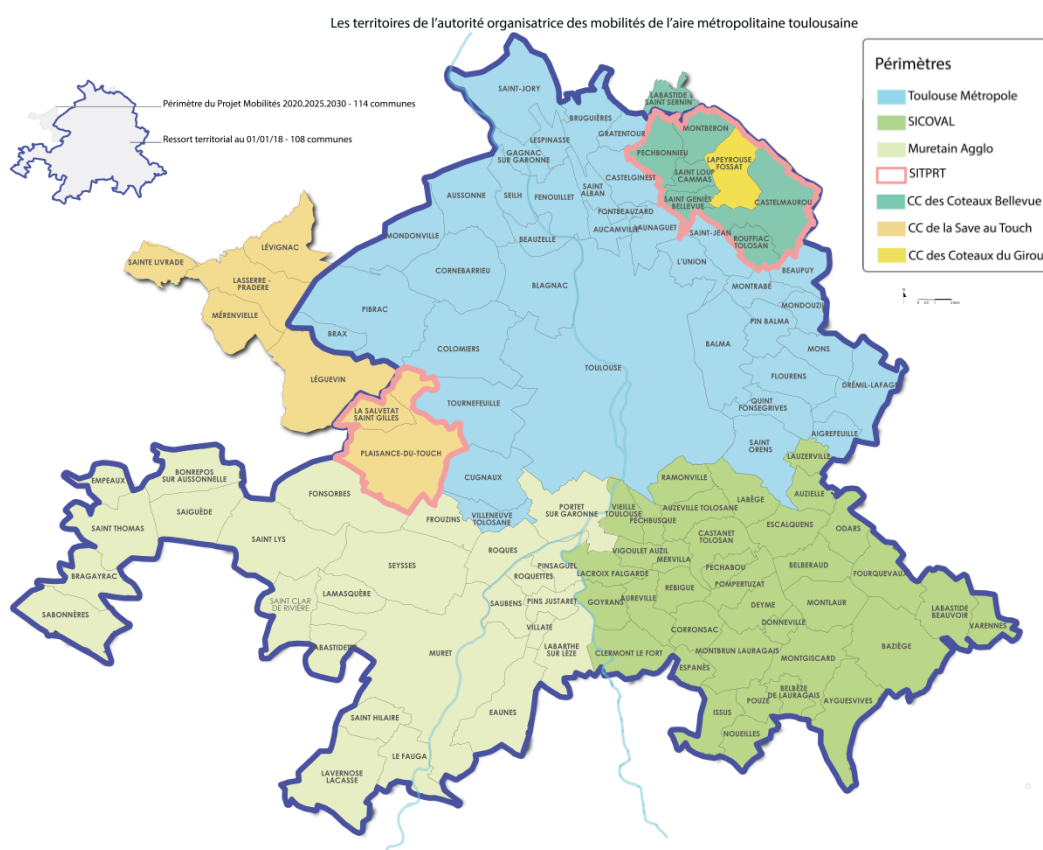
Une gouvernance adaptée aux enjeux de mobilités

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

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

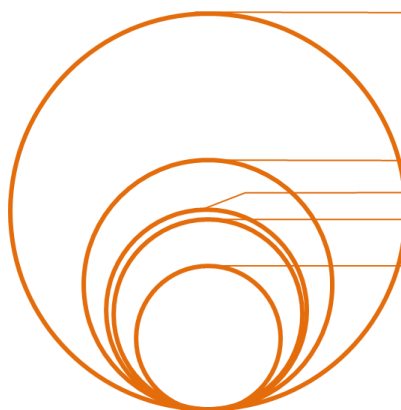


Périmètre du Projet Mobilités 2020.2025.2030 et périmètre de compétence



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

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



Toulouse : 1191 km², 1 016 000 hab

Lyon : 750 km², 1 523 000 hab

Marseille : 605 km², 1 046 000 hab

Bordeaux : 570 km², 761 000 hab

Montpellier : 434 km², 450 000 hab

Un projet résolument partenarial en direction de tous les acteurs

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

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

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

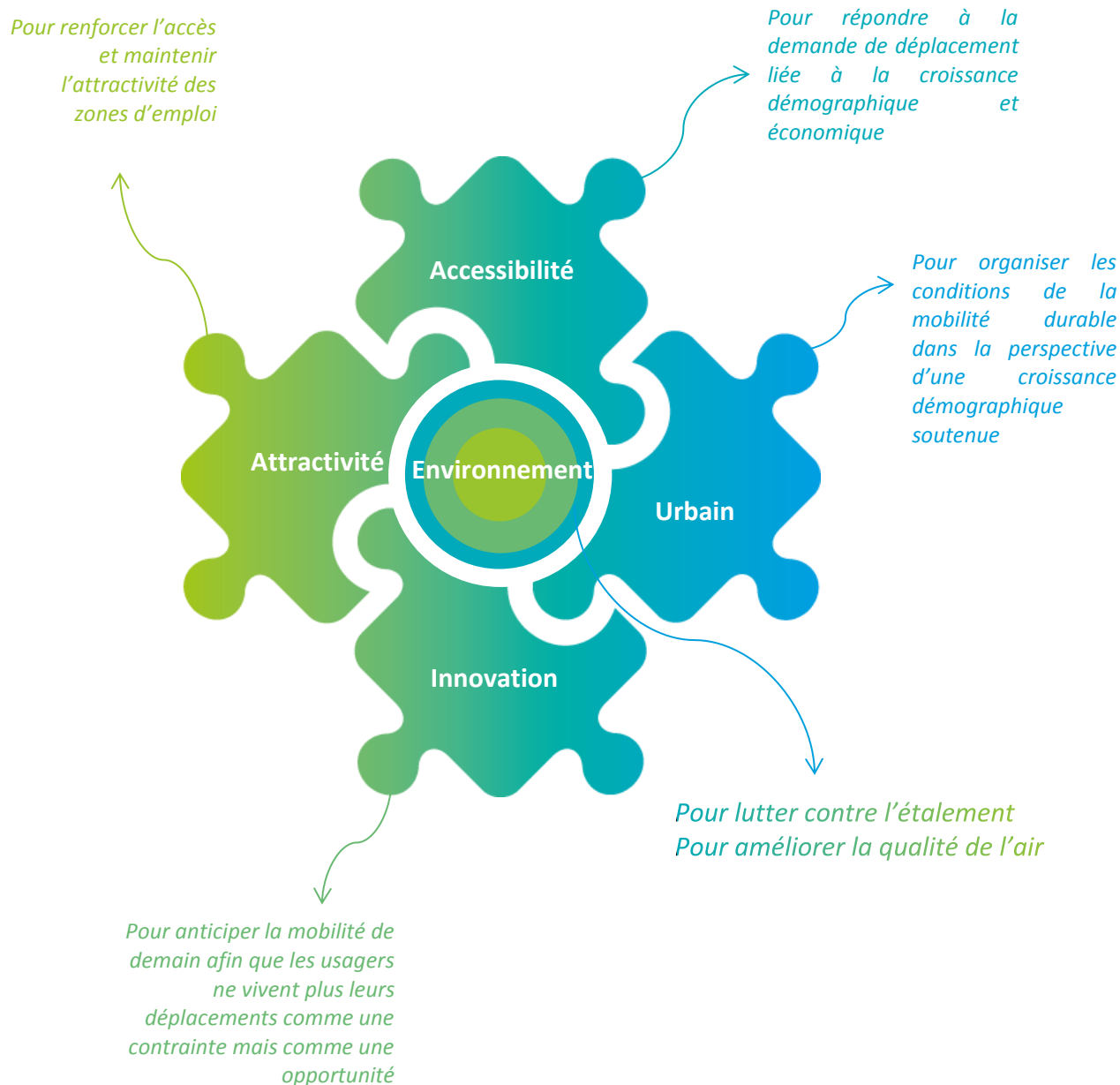
Un Projet Mobilités conçu de manière très collective à partir des enjeux de performance économique du territoire mais aussi des questions de maillage et d'organisation des réseaux.



UNE STRATÉGIE MOBILITÉS AMBITIEUSE POUR TOUS LES TERRITOIRES

Un Projet Mobilités 2020.2025.2030 au cœur des enjeux territoriaux

Quatre enjeux majeurs en matière de mobilité ont été mis en évidence pour la grande agglomération toulousaine.



Les axes stratégiques et le plan d'action

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

1

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

« Faire fonctionner ensemble le train, le métro, le tramway, le bus, la marche à pied, le vélo, la voiture partagée. » (cf. cartes p 14 et 15)

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

Concernant les modes actifs, deux actions majeures sont proposées :

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



2

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

« Développer la ville et les transports en commun. » (cf. cartes p 16)

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

Le principe consiste à engager une démarche partenariale entre l'autorité organisatrice des mobilités et le territoire pouvant accueillir un projet de transports collectifs :

- l'autorité organisatrice des mobilités s'engage sur le projet de transport, autour duquel une valorisation urbaine peut être attendue.

- les communes et/ou intercommunalités s'engagent sur les moyens pour favoriser la densité urbaine et soigner leur accessibilité vers les transports en commun.

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

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

3

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

« Mieux développer et aménager les voiries et les stationnements. » (cf. cartes p 17)

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

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

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



Des objectifs complémentaires

- Améliorer le cadre de vie des habitants et réduire les risques sanitaires liés aux pollutions
- Desservir les quartiers prioritaires, les zones d'emplois et les équipements structurants métropolitains
- Satisfaire aux besoins de mobilités, tous modes confondus et pour tous les usagers
- S'inscrire en synergie avec les autres plans et programmes traduisant l'engagement des politiques publiques dans les domaines de l'aménagement, du développement durable et des déplacements.

Les leviers d'action et leur déclinaison

LEVIER 1 : le report modal

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

Concernant les réseaux de transports en commun

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

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

Concernant la marche à pied et les vélos

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

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

LEVIER 2 : la cohérence urbanisme - mobilités

Développer la ville et les transports en commun.

Concernant l'aménagement urbain des territoires en lien avec l'organisation de réseaux de transports en commun

Les principaux enjeux portent sur :

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

LEVIER 3 : l'organisation des réseaux routiers et des stationnements

Mieux développer et aménager les voiries et les stationnements

Concernant l'organisation des réseaux routiers

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

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

L'approbation du Projet Mobilités 2020.2025.2030

Un avis favorable de la Commission d'Enquête Publique

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

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

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

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

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

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

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

La mise en œuvre du Projet Mobilités se poursuivra en concertation avec les territoires, les partenaires, les associations et les citoyens.

LES PRINCIPAUX APPORTS

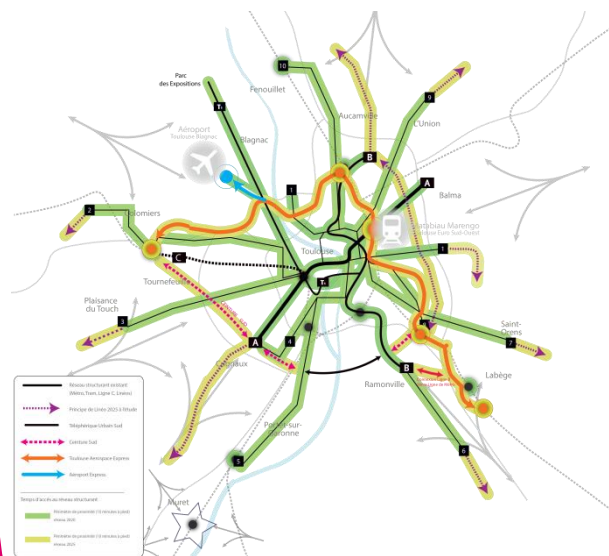
Des bénéfices pour les habitants...

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

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

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

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



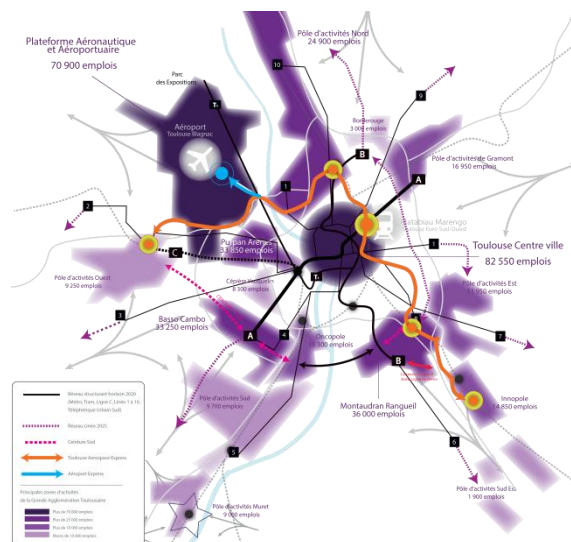
Des bénéfices pour les emplois...

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

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

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

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



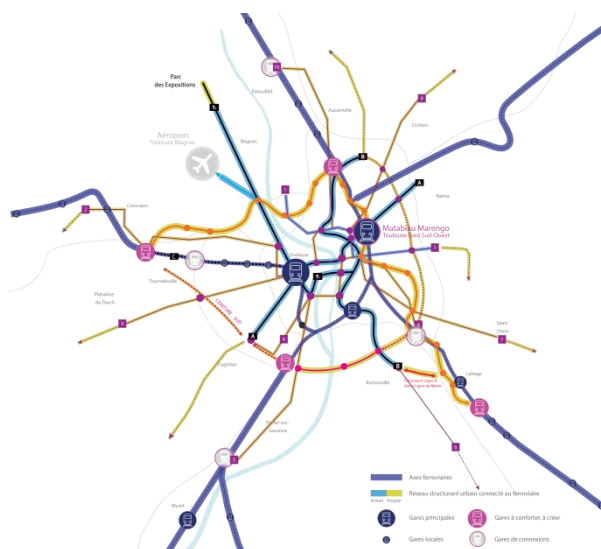
Une intermodalité renforcée pour tous les territoires

La connexion avec les grandes infrastructures de transports en commun est un des principes qui a guidé la conception du réseau structurant. Elle permet de faciliter l'**intermodalité**, c'est à dire l'usage combiné de plusieurs modes de transport pour se déplacer (transport urbain, interurbain, ferroviaire). A ce titre, Tisséo-Collectivités a proposé une première version de sa stratégie de mobilité lors des Etats généraux du Rail organisés par la Région Occitanie.

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

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

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



5 nouvelles connexions au réseau ferroviaire

4 nouvelles connexions au réseau métro, tram

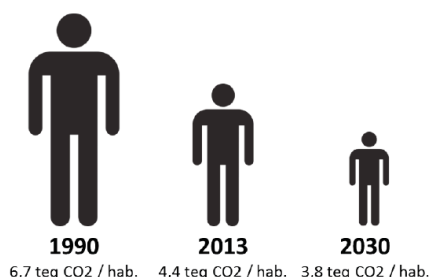
1 liaison spécifique « navette express » desservant l'aéroport

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

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

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

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



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

L'innovation au cœur de la démarche

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

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

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



105
contributeurs

+ de 270
projets

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

DES SUJETS PHARES POUR LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAINE, EN LIEN AVEC LES GRANDS DEFIS DU SRADDET

Le défi de la promotion sociale et de l'excellence environnementale

La dynamique de croissance des territoires métropolitains impose tout à la fois une optimisation des réseaux (routiers, transports en commun, etc.), un renforcement de l'articulation entre urbanisme et mobilités dans la ville constituée ou en projet, le développement d'une offre diversifiée facilitant le report modal, une réponse aux enjeux climatiques... tout en assurant une coopération entre les Autorités Organisatrices des Mobilités.

Le renforcement de la pratique cyclable et la place du vélo dans les systèmes de mobilité

Silencieux, propre, économique, recommandé pour la santé... le vélo dispose de nombreux atouts qui pourraient en faire le meilleur allié de la puissance publique pour le traitement des problématiques majeures des grandes agglomérations du XXI^e siècle : congestion routière, pollutions sonore et atmosphérique, rareté des fonds publics, sédentarité des populations urbaines.

Le Projet Mobilités 2020.2025.2030 prévoit la « mise en œuvre d'un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste » (action n°14). Trois axes d'intervention sont proposés :

- développer un maillage complémentaire (infrastructures, services, communication) ;
- aménager un Réseau Express Vélo ;
- promouvoir l'usage du vélo en développant les services et en informant les usagers.

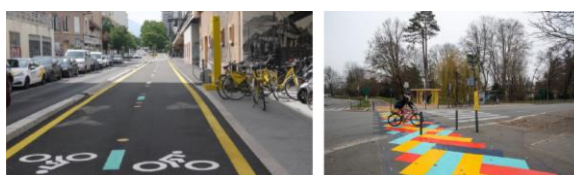
Le Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération est pilotée par Tisséo Collectivités et intègre toutes les dimensions d'une politique cyclable :

- apaisement de la circulation routière ;
- constitution d'un réseau cyclable hiérarchisé ;
- développement de l'offre de stationnement ;
- développement de services de location de vélos ;
- développement de services complémentaires (réparation, conseil, information, etc.) ;
- sensibilisation et accompagnement à la pratique du vélo (Plan Mobilités, vélo-école, etc.) ;
- communication / marketing.

Cette démarche doit contribuer à l'atteinte des objectifs de diminution du trafic automobile et des nuisances associées, grâce au report vers les autres modes de transport. Elle doit permettre d'améliorer l'accessibilité à vélo des stations et arrêts de transport en commun ainsi que les conditions d'intermodalité. L'attractivité des transports en commun pourrait ainsi être renforcée, ce qui maximisera leur rentabilité :

- améliorer l'accessibilité à vélo des zones d'emplois, afin d'offrir une alternative à la voiture pour les déplacements domicile – travail, dans un contexte d'accroissement de la congestion routière ;
- améliorer l'accessibilité à vélo des établissements scolaires (collège, lycée) ;
- promouvoir l'intermodalité vélo – transports en commun ;
- développer l'usage du « vélo loisir ».

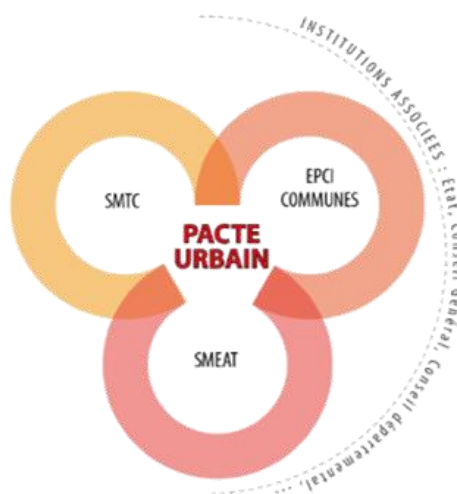
Le réseau vélo d'agglomération (liaisons de niveau intercommunal) et le réseau express vélo (autoroute à vélo) doivent constituer le socle de ce schéma directeur, en cohérence avec le développement du réseau de transport en commun structurant afin d'organiser l'intermodalité et d'optimiser les reports modaux.



La déclinaison du principe de cohérence urbanisme-mobilités : vers des pactes urbains renforcés

L'usage et les fonctionnements des réseaux de transports en commun sont à optimiser en favorisant la cohérence urbanisme-mobilités et une **approche multimodale privilégiant le mode de transport le plus pertinent en fonction du contexte**.

Dans ce contexte, les collectivités locales ont engagé des réflexions en vue de la production de nouveaux outils de cohérence urbanisme-mobilités, permettant de traiter la question des densités en lien avec le niveau de desserte en transports publics. Ces réflexions se traduisent notamment dans la démarche dite de « pacte urbain » proposée par Tisséo Collectivités dans le cadre du Projet Mobilités 2020.2025.2030 et prenant en compte les territoires de cohérence urbanisme-transports identifiés par le SMEAT dans le Schéma de Cohérence Territoriale.



Cet enjeu d'articulation urbanisme-mobilités et l'emboîtement des outils d'aménagement du territoire et d'organisation des réseaux de transport, ont conduit les collectivités à l'élaboration d'une charte et à proposer une traduction opérationnelle de l'outil « pacte urbain » entre :

- l'Autorité Organisatrice des Mobilités qui s'engage sur le projet de transport, les niveaux de desserte, autour desquels une valorisation urbaine peut être attendue ;
- les communes et/ou les intercommunalités qui s'engagent sur les conditions pour favoriser l'urbanisation et soigner l'accessibilité vers les transports en commun.

Les enjeux d'articulation urbanisme-mobilités conditionnent le développement harmonieux des territoires. Ces pactes pourraient s'accompagner de dispositifs de coordination adaptés. Enfin la notion de pacte urbain doit pouvoir se répliquer selon les situations territoriales diverses (nœuds ferroviaires urbains, périurbains...).

Les services à l'utilisateur : le Maas, comme solution de mobilité plurielle

Le MaaS décrit le passage d'un mode de transport personnel (propriété) vers des solutions de mobilité qui sont consommées « en tant que service ». Les 3 objectifs principaux sont de créer une **passerelle unifiée pour faciliter l'accès à l'information multimodale, billettique, tarification « à la carte »**. Le concept est d'offrir des solutions basées sur le mode de vie et les besoins de déplacement des usagers.



Sur Toulouse et sa région un véritable écosystème de rang européen sur les nouvelles mobilités est en cours de construction / consolidation (EasyMile avec son véhicule autonome, siège mondial de Siemens Automotive,

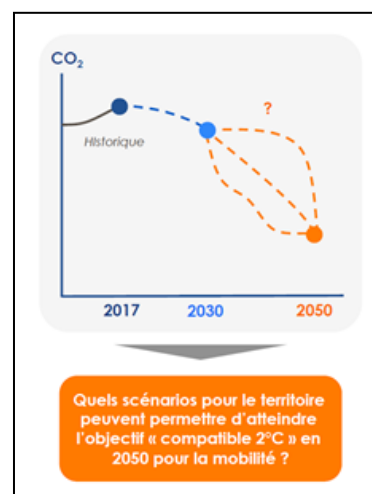
Actia, Centre de recherche européen de Renault sur le véhicule du futur via rachat centre R&D d'Intel, nouveau centre européen R&D du véhicule connectée de Continental, cluster « automotive », convergence forte avec l'aéronautique via pole Aerospace Valley, centre ESA sur la géolocalisation/Galileo....).

Le défi de l'atténuation et de l'adaptation au changement climatique

L'accompagnement de la transition énergétique

Les lois issues du Grenelle de l'environnement et de la transition énergétique valant pour la croissance verte laissent entrevoir de nouvelles perspectives d'évolution qu'il est nécessaire de prendre en compte dès à présent dans les domaines des mobilités, avec un objectif de réduction affiché des émissions de CO₂ de 20 % d'ici 2020.

Tisséo Collectivités, en sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire de la grande agglomération toulousaine, doit pleinement contribuer aux objectifs de lutte contre le réchauffement climatique et d'amélioration de la qualité de l'air.



Depuis 2013, Tisséo Collectivités mène une stratégie énergétique de gestion de son parc avec pour objectif de ne plus commander de bus 100% diesel avant même l'obligation réglementaire. Chaque année, des investissements importants en renouvellement de bus sont ainsi portés dans cette perspective, en perspective de la loi dite « TECV », qui prévoit qu'à partir de 2020, 50% des bus renouvelés du parc des réseaux urbains devront être à faible émission, et 100% à partir de 2025. A ce jour, le réseau Tisséo est équipé de 263 bus GNV (236 standards et 27 articulés) sur un parc total de 540 véhicules (soit 48,7 % des bus roulant au GNV).

Par ailleurs, en partenariat avec Atmo-Occitanie, Tisséo Collectivités est une des seules AOM à mesurer tous les ans la qualité de l'air dans son réseau métro, afin de s'assurer que la qualité de l'air respiré par les usagers et les salariés du métro soit conforme au cadre réglementaire.

Au-delà de ce cadre d'actions, Tisséo Collectivités a clairement identifié lors de l'élaboration du Projet Mobilités 2020.2025.2030 les enjeux des politiques de santé publique et de protection de l'environnement, mettant en synergie le bienfait des pratiques modales alternatives et actives sur la santé humaine et la qualité de l'air. En effet, les solutions apportées pour lutter contre le réchauffement climatique et la préservation des ressources naturelles sont globales et ne peuvent donner des résultats que par des actions combinées des politiques publiques de mobilité, d'urbanisme, d'aménagement du territoire, d'environnement, d'énergie...

Le Projet Mobilités s'inscrit en complémentarité des plans d'actions du Plan Régional Santé Environnement, du plan de protection de l'Atmosphère, des plans climat air énergie territoriaux... et propose un plan d'actions contribuant à la réduction des gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air :

- renforcement du réseau structurant Tisséo : 3^{ème} ligne de métro, passage à 52 mètres de la ligne A, connexion entre la ligne B et la 3^{ème} ligne, téléphérique urbain sud et ceinture sud, 13 lignes structurantes bus Linéo ;
- développement de l'intermodalité entre le réseau ferroviaire et le réseau Tisséo par la création de nouveaux pôles d'échanges avec le projet de 3^{ème} ligne de métro ;
- élaboration de schéma directeur d'agglomération vélo et piéton pour revaloriser ces modes et inciter à leur usage ;
- politique d'urbanisation plus orientée vers le renouvellement de la ville sur elle-même afin de limiter la consommation de nouvelles terres et limiter les distances parcourues ;
- développement encouragé des plans de mobilité, du covoiturage, de l'autopartage...

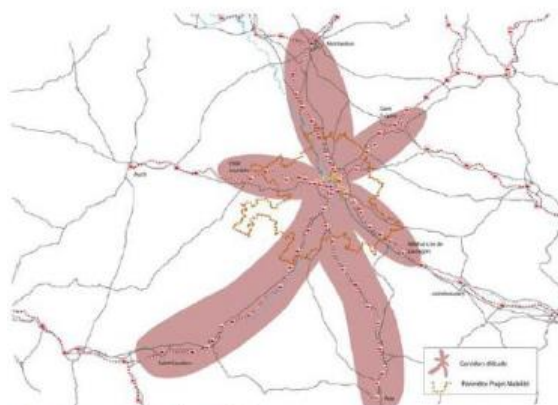
Les résultats attendus sont :

- une baisse de la circulation de 20 millions de déplacements par an, 17 millions de litres de carburant économisés, 39 000 tonnes de CO₂ et 240 tonnes de NO_x évités ;
- une baisse des émissions de GES : 3,8 teq CO₂/hab en 2030 contre 4,4 en 2013.

Vers une alliance territoriale pour préserver l'attractivité de tous

Le Pacte Métropolitain d'Innovation, signé début 2017 entre l'Etat et Toulouse Métropole, intègre une réflexion prospective sur les apports du Projet Mobilités (notamment la 3^{ème} ligne de métro) sur l'aire urbaine toulousaine, plus particulièrement au niveau de 6 corridors ferroviaires.

Cette démarche initiée par Tisséo Collectivités et Toulouse Métropole vise à sensibiliser les différents territoires aux enjeux de développement urbain (logements, activités, services) et de mobilités (autour des corridors et plus particulièrement au droit des gares ferroviaires), et à proposer des solutions concrètes dans le cadre des coopérations entre les autorités organisatrices.



Les 6 corridors identifiés

Le démarrage d'un travail prospectif avec le niveau régional sur les questions de mobilités périurbaines et rurales conditionne l'attractivité durable et l'amélioration, voire l'anticipation des dysfonctionnements en termes de flux entre territoires.

Le défi du rayonnement régional au service de tous

Toulouse Aerospace Express : la convergence entre le ferroviaire et les transports urbains

Un grand projet pour :

- Desservir et relier les équipements et les pôles économiques majeurs de l'agglomération toulousaine.
- Répondre de manière efficace et capacitaire aux nouveaux besoins de déplacements.
- Mailler le réseau de transport en commun en privilégiant des connexions avec le réseau ferroviaire pour mieux les différents bassins de mobilité périurbains et régionaux, les raccorder aux grands accès « longue distance » (aéroport, gare TGV)

Une dimension exceptionnelle

- Plus de 200 000 emplois desservis
- 200 000 voyageurs quotidiens attendus
- 27 Km - 20 stations - 2, 33 Milliards d'Euros

Des enjeux majeurs reconnus au niveau national et européen

- 1er projet de transport urbain en Province faisant l'objet d'un Débat Public organisé par la Commission Nationale du Débat Public au regard des enjeux nationaux du projet.
- 1er projet de transport urbain en Province bénéficiant d'une subvention européenne au titre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe

L'articulation des projets de LGV / AFNT / TAE répondent aux enjeux d'accessibilité et d'attractivité de la grande agglomération toulousaine (desserte internationale et nationale, desserte métropolitaine et desserte de proximité).

La grande vitesse représente un enjeu de **compétitivité pour la métropole toulousaine** et plus largement la région Occitanie assurant ainsi une connexion à Paris et aux autres grandes métropoles françaises.

Portés par l'ensemble des collectivités locales qui ont par ailleurs déjà participé au financement de la LGV Tours-Bordeaux, ces projets contribueront également au **positionnement européen et international** de la métropole toulousaine.

Enjeux d'articulation réseau ferroviaire et réseau urbain de la grande agglomération toulousaine LGV - AFNT - TAE

Grande accessibilité

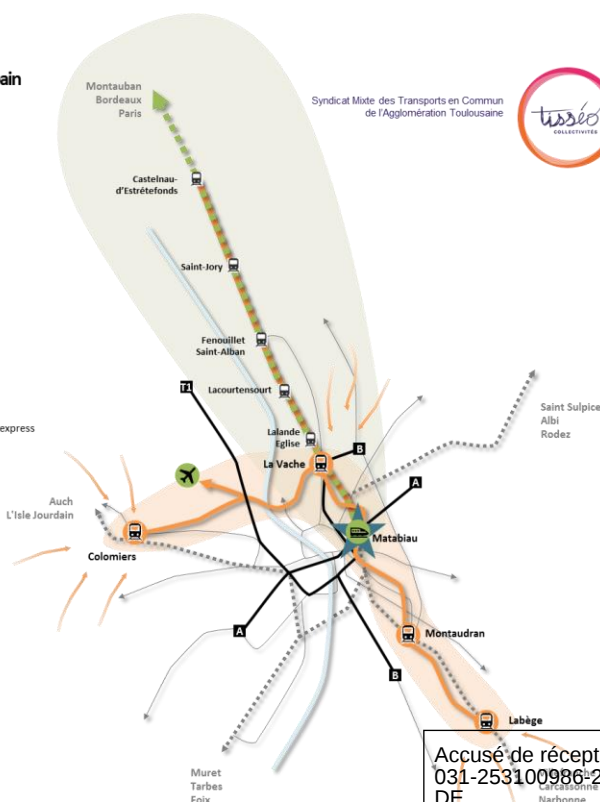
- Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest : LGV Toulouse-Bordeaux
- Matabiau Gare LGV
- Aéroport
- ★ Projet Toulouse Euro Sud Ouest

Accessibilité métropolitaine

- Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse
- Toulouse Aerospace Express : 3^{ème} ligne de métro et liaison aéroport express
- Nouvelles connexions métro - gare

Réseaux existants

- Réseau structurant lourd de transports en commun (métro, tram)
- ... Réseau ferroviaire
- ← Réseau Linéo (existant et projeté)



Les enjeux de mobilités au sein des systèmes métropolitains

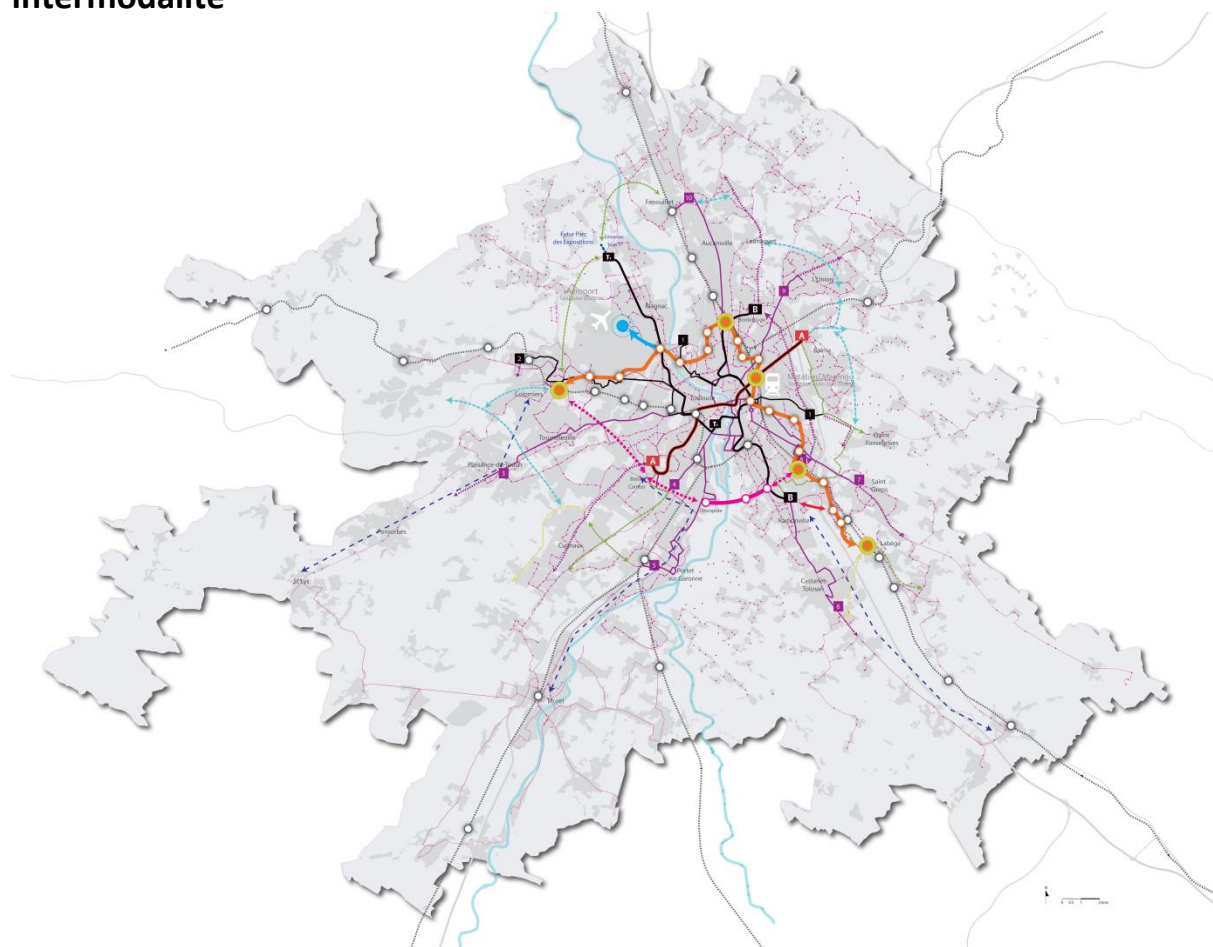
L'élaboration du SRADDET est l'occasion de **conforter le tandem Région – Autorité Organisatrice des Mobilités** (périmètre fédérant 4 intercommunalités et regroupant plus d'un million d'habitants).

Un cadre commun de coordination souple entre autorités organisatrices dans une logique de projet de développement territorial est une réelle **opportunité de dialogue et d'anticipation sur des sujets majeurs, en particulier le lien entre réseau urbain, interurbain et ferroviaire.**

Plus concrètement, cela peut se traduire par :

- 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 ;
- une unification de la gamme tarifaire et une évolution des technologies pour une facilitation des usages combinés du train et du réseau urbain ;
- la mise en œuvre d'outils d'information en temps réel permettant d'informer les clients, en situation normale comme en situation perturbée, afin de fiabiliser les trajets dans leur intégralité ;
- 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 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 ;
- la convergence des outils de planification : SRADDET - SCoT – PDU
- la poursuite du travail partenarial avec les acteurs compétents (Région, SNCF, Réseau, SNCF Mobilités...) ;
- le lancement d'études sur des sujets spécifiques : gare amont, études multimodales ;
- ...

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



Réseau structurant en 2016

-  Réseau transport en commun structurant existant (Métro, Tram, Ligne C, Linéo 1 et 2)
-  Réseau bus et TAD
-  Réseau ferroviaire et gares
-  Réseau viaire

Horizon 2017-2020

-  Doublement de la capacité de la Ligne A
-  Réseau Linéo 2020
-  Téléphérique Urbain Sud
-  Extension du Tramway

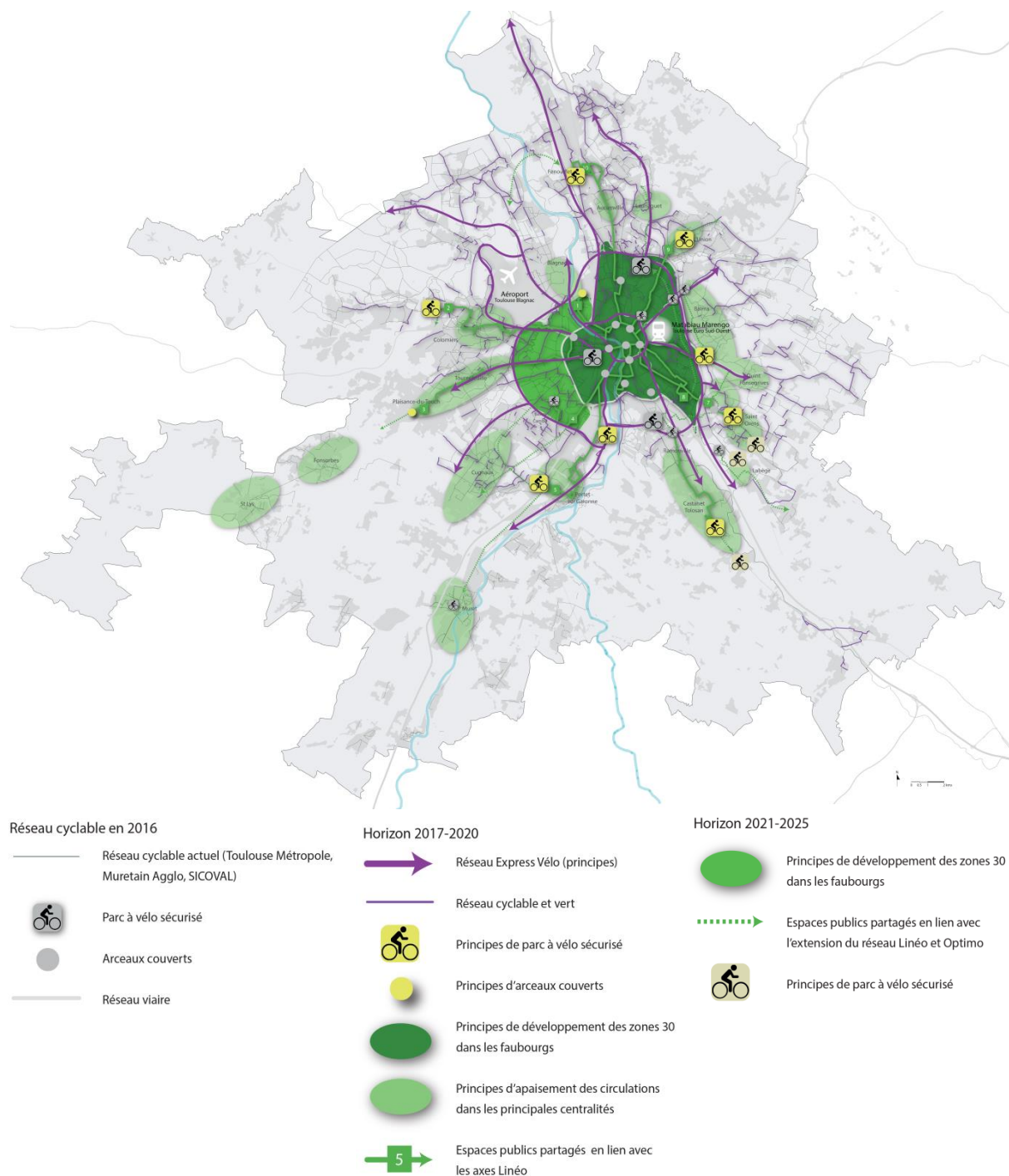
Horizon 2021-2025

-  Toulouse Aerospace Express
-  Aéroport Express
-  Stations envisagées
-  Connexion TAE / Réseau ferroviaire
-  Ceinture Sud
-  Connexion Ligne B - 3ème Ligne de Métro
-  Principe de Linéo à l'étude
-  Principes de Lignes Express à l'étude
-  Offre Optimo à l'étude

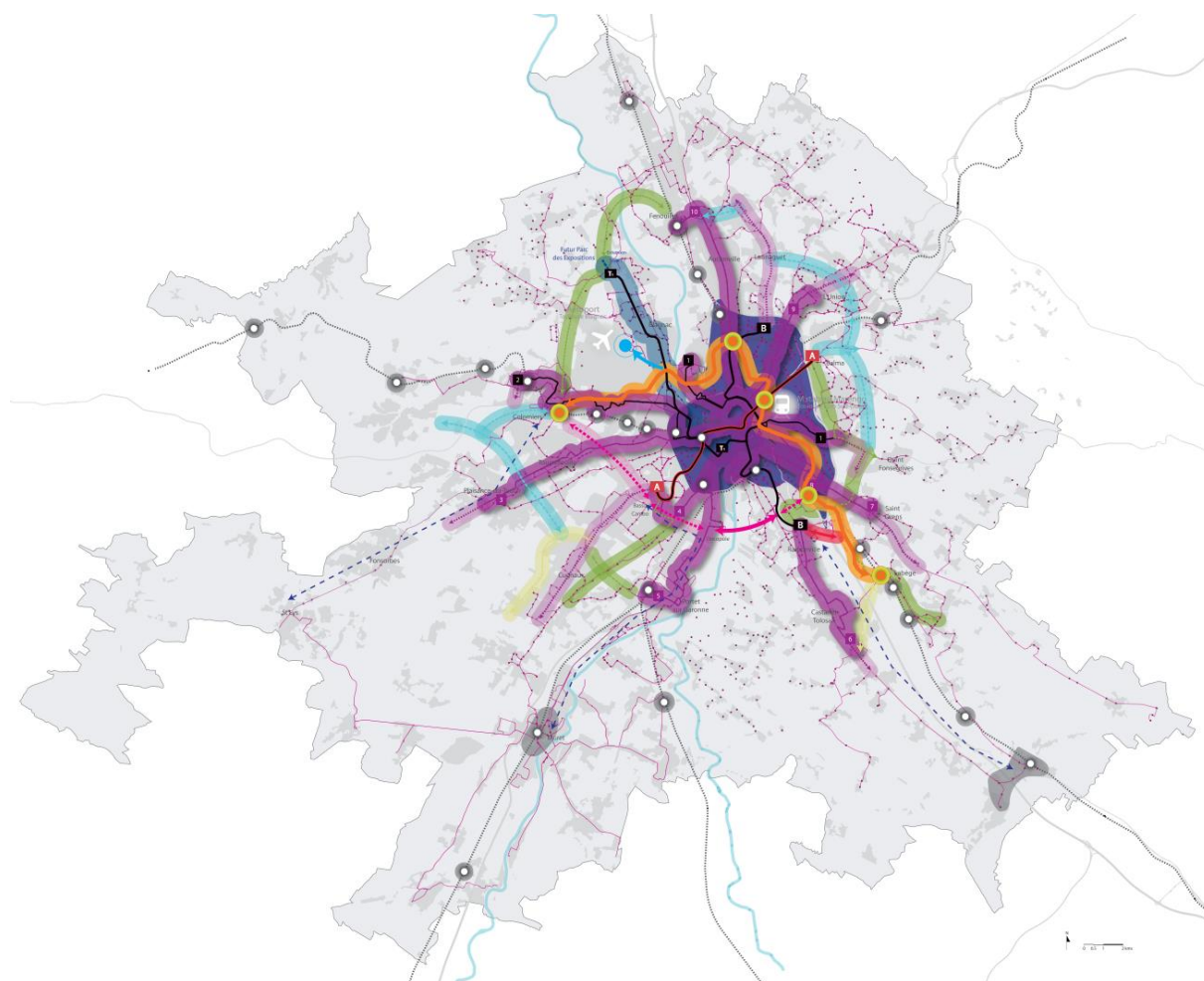
Horizon 2026-2030

-  Offre Optimo à l'étude
-  Axes TC inscrits au SCOT

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



Axe 2 du Projet Mobilités : Levier de la cohérence urbanisme-mobilités



Réseau structurant en 2016

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

Horizon 2017-2020

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

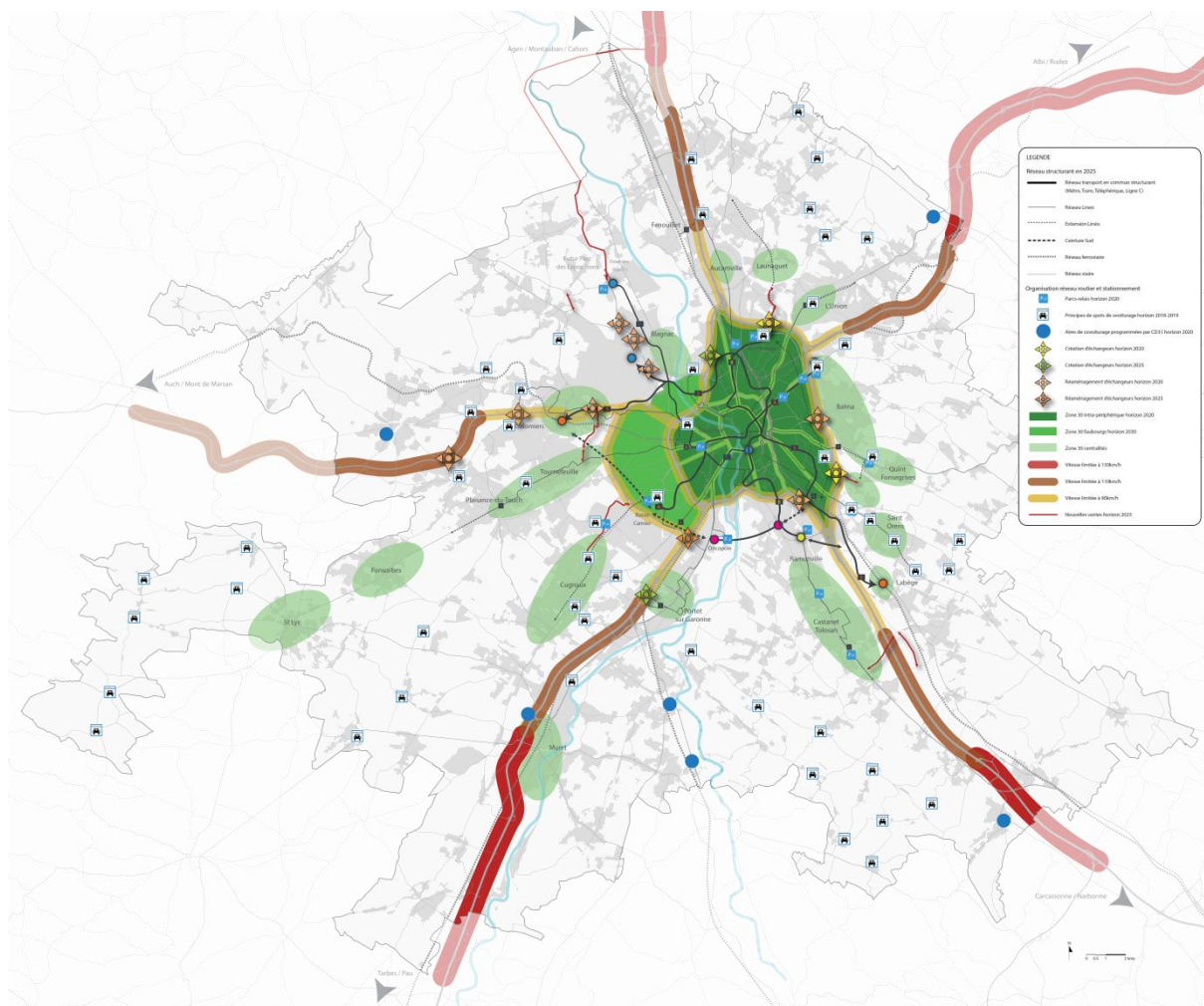
Horizon 2021-2025

- Toulouse Aerospace Express et principes de pactes urbains
- Aéroport Express
- Connexion TAE / Réseau ferroviaire
- Ceinture Sud et principes de pactes urbains
- Connexion Ligne B - 3ème Ligne de Métro et principes de pactes urbains
- Principe de Linéo à l'étude et de pactes urbains
- Principes de Lignes Express à l'étude

Horizon 2026-2030

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

Axe 3 du Projet Mobilités : Levier de l'organisation des réseaux routiers et des stationnements



Réseau structurant en 2025

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

Organisation réseau routier et stationnement

- Parcs-relais horizon 2020
- Principes de spots de covoiturage horizon 2018-2019
- Aires de covoiturage programmées par CD31 horizon 2020
- Création d'échangeurs horizon 2020
- Création d'échangeurs horizon 2025
- Réaménagement d'échangeurs horizon 2020
- Réaménagement d'échangeurs horizon 2025
- Zone 30 intra-périphérique horizon 2020
- Zone 30 faubourgs horizon 2030
- Zone 30 centralités
- Vitesse limitée à 130km/h
- Vitesse limitée à 110km/h
- Vitesse limitée à 90km/h
- Nouvelles voiries horizon 2025

