

Le Projet Mobilités 2020-2025-2030

Quelques points essentiels ...

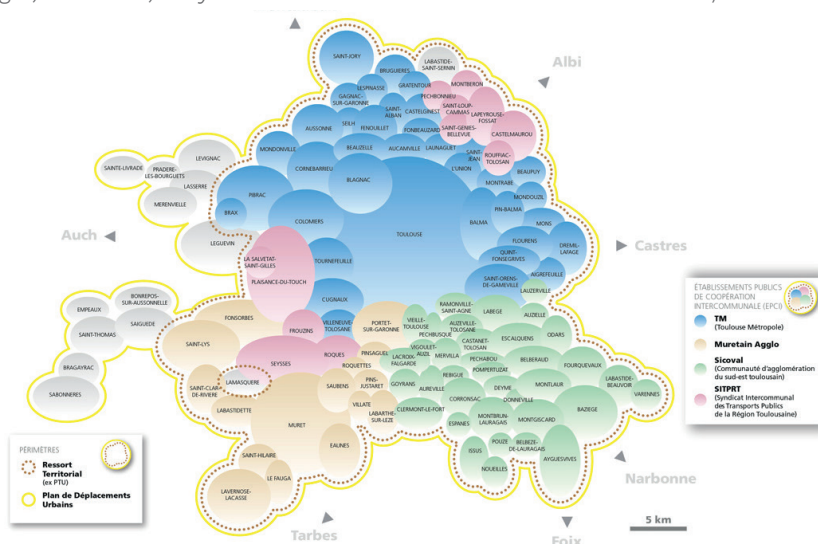
Une nouvelle stratégie un nouveau Plan de Déplacements Urbains

En France, toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants doivent disposer d'un Plan de Déplacements Urbains dont les principes régissent l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement.

Le Projet Mobilités 2020-2025-2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la grande agglomération toulousaine, est élaboré par le SMTC-Tisséo sur un territoire de 115 communes.

Ce document cadre, permettant de planifier les grandes infrastructures de transports, est réalisé collégialement entre le SMTC-Tisséo, les quatre intercommunalités membres (Toulouse Métropole, Muretain Agglo, le Sicoval, le Syndicat Intercom-

munal 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 ...).



Le Projet Mobilités couvre un territoire de 115 communes



zoom sur le Syndicat Mixte des Transports en commun (SMTC-Tisséo)

Le Syndicat Mixte a reçu la délégation de la compétence transport de quatre intercommunalités : Toulouse Métropole, le Sicoval, le SITPRT et le Muretain Agglo. À ce titre :

- Il conçoit et développe la politique de transports et la politique tarifaire,
- Il organise les services réguliers de transports en commun,
- Il étudie et programme les nouveaux projets,
- Il assume la responsabilité financière (gestion du budget annuel et prospective),
- Il est propriétaire de l'ensemble des infrastructures et du parc existant.

Il confie les missions suivantes à ses partenaires :

- L'exploitation, le développement, la commercialisation du service et la gestion du patrimoine à Tisséo-EPIC (Établissement Public Industriel et Commercial),
- L'exploitation d'un service adapté aux personnes à mobilité réduite à MOBIBUS,
- L'étude et la construction de nouvelles infrastructures à la SMAT (Société Publique Locale).

Le constat au sein de la grande agglomération toulousaine

Une métropole européenne en forte croissance

Le territoire de 115 communes accueille en 2016 plus d'1 million d'habitants au sein d'un vaste espace métropolitain, il connaît une forte croissance démographique et urbaine.

+ 15 000 habitants par an, + 7000 emplois par an.

Cette croissance se répercutera sur la mobilité.

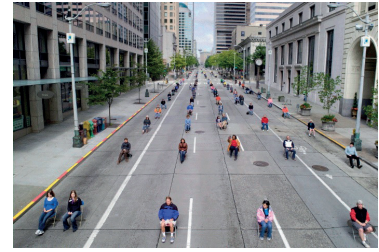
Ainsi, à l'horizon de 10 ans, soit en 2025, on estime que le nombre de déplacements quotidiens tous modes confondus sur la grande agglomération toulousaine sera de 4,5 millions.

500 000 déplacements de plus qu'à ce jour, soit l'équivalent de l'usage actuel du réseau Tisséo ou du périphérique.



Dans 177 voitures

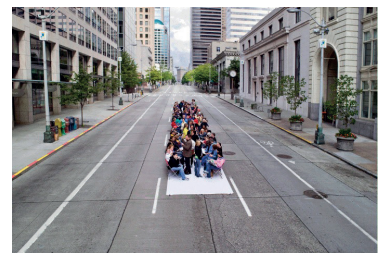
Comment transporter 200 personnes ?



Sans les voitures



Dans 3 bus



Dans un métro

De nombreux projets renforçant l'attractivité du territoire

Le « Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest » (GPSO), programmé pour 2024 mettra Toulouse à environ 3h10 de Paris et 1h05 de Bordeaux. Le trafic de la gare Matabiau à l'horizon GPSO (2024) est estimé à 18 millions de voyageurs annuels, soit près du double du trafic actuel.

L'aéroport international de Toulouse-Blagnac, 4ème de France en nombre de passagers (7,7 millions de passagers en 2015), a notamment pour objectif d'accueillir 12 millions de passagers pour 2030, soit une augmentation de près de 40% du trafic actuel.

De grands projets d'intérêt métropolitain vont renforcer le positionnement toulousain parmi lesquels :

- Toulouse Euro Sud-Ouest,
- Le nouveau Parc des Expositions,
- Toulouse Aerospace (Montaudran),
- InnoMétro.
-

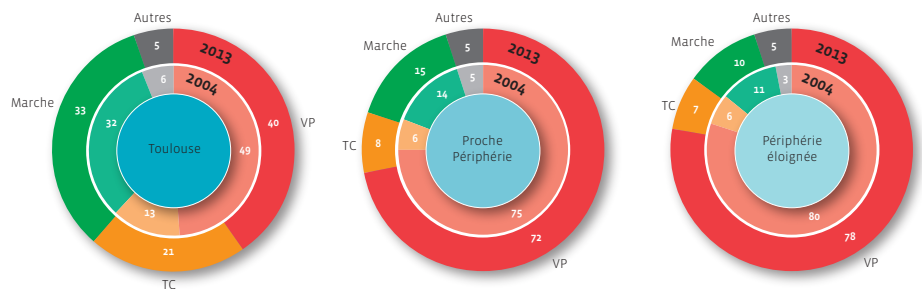
De nouveaux modes de vie, de nouvelles mobilités

Depuis quelques années, une inversion des pratiques est constatée, notamment la baisse de l'usage de la voiture et la forte augmentation de l'usage des transports en commun.

Les modes de vies ne cessent d'évoluer, notamment avec l'utilisation des outils de l'information et de la communication et l'essor de l'économie du partage.

Les nouveaux usages et services alternatifs à la voiture en solo facilitent les déplacements d'utilisateurs en recherche d'efficacité et de bien-être, et sont à anticiper.

Des différences territoriales sont néanmoins importantes : 40% d'usage de la voiture à Toulouse, de 70 à près de 80% d'usage au sein des autres communes du territoire.



TC : Transport en commun
VP : Voiture particulière



Une attractivité contrariée

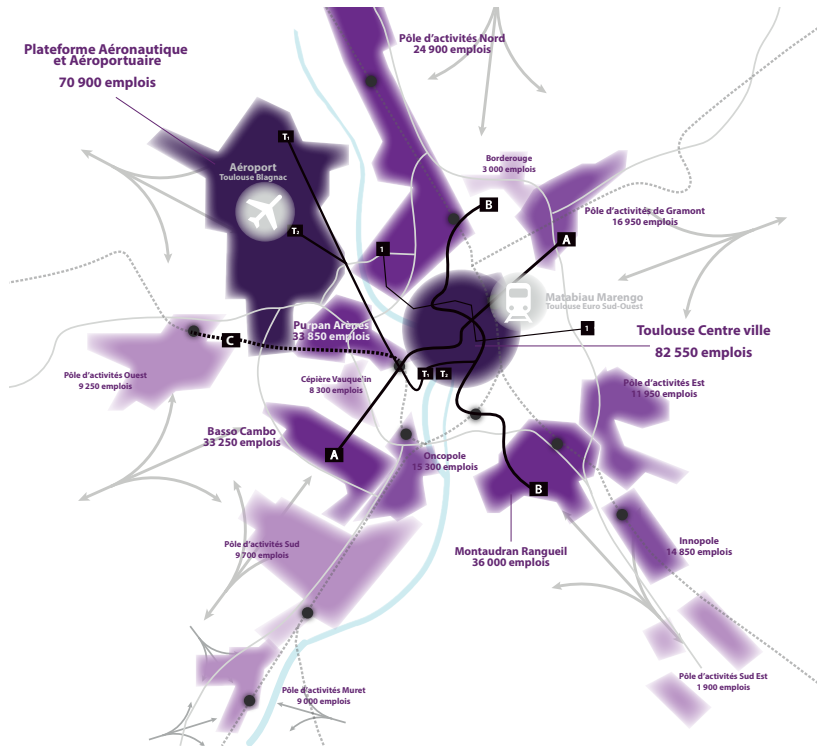
Les réseaux routiers et de transports en commun de la grande agglomération toulousaine sont aujourd'hui saturés, notamment en heures de pointe (7h - 9h le matin et 16h - 19h le soir).

Par ailleurs, le réseau de transports déployé par le SMTC-Tisséo attire encore faiblement les populations en déplacement domicile-travail, les « navetteurs ».

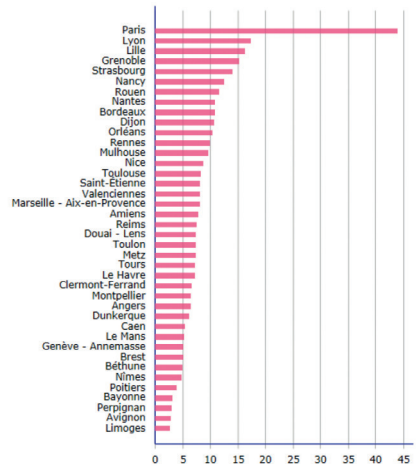
Avec 8% de part des transports en commun dans les déplacements domicile-travail, l'aire urbaine toulou-

saine se situe seulement au 15ème rang parmi les 40 plus grandes aires urbaines françaises, traduisant notamment un fort déficit de desserte des zones d'emploi du territoire.

Sur la grande agglomération toulousaine, près de 70 000 emplois salariés privés restent non desservis par les modes lourds de transport en commun, notamment dans une grande diagonale nord-ouest/ sud-est où sont pourtant présents les principaux sites du pôle mondial de compétitivité Aerospace Valley.



Part des navetteurs qui utilisent les transports en commun dans les 40 plus grandes aires urbaines



Source : INSEE, juin 2016 (RGP 2013)

Vers la révision du PDU ...

Fort de ces constats, le SMTC-Tisséo a décidé d'engager la révision du Plan de Déplacements Urbains.

La grande agglomération toulousaine dispose d'un PDU depuis 2001, révisé une première fois en 2012.

La révision du Plan de Déplacements Urbains est nécessaire afin de répondre aux enjeux de demain, avec :

- la poursuite attendue du développement démographique et urbain,
- le maintien du dynamisme économique,
- les nouvelles formes de mobilités partagées et collaboratives,

- la nécessité de mener à bien de nouveaux projets de transports en commun structurants répondant à l'augmentation de la demande déplacements,
- la prise en compte de la lutte contre le réchauffement climatique et des conséquences en matière de santé publique,
- un cadre législatif en forte évolution et permettant la libéralisation des transports.

Le Projet Mobilités 2020-2025-2030

Les objectifs stratégiques ...

La présentation du territoire de la grande agglomération toulousaine a permis de poser les principaux enjeux du Projet Mobilités.

Des enjeux de Mobilités

Organiser les conditions de la mobilité durable dans la perspective d'une croissance démographique soutenue.

Des enjeux d'accessibilité

Répondre à la demande de déplacement liée à la croissance démographique et au dynamisme économique.

Des enjeux d'attractivité

Renforcer l'accès et maintenir l'attractivité des zones économiques et d'emploi

Des enjeux d'innovation

Anticiper la mobilité de demain afin que les usagers ne vivent plus leurs déplacements comme une contrainte mais comme une opportunité.

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

Axe 1/ Mettre en œuvre une politique de transport en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs pour faire face au développement des territoires

« Ou comment faire fonctionner ensemble le train, le métro, le tramway, le bus, la marche à pied, le vélo, la voiture partagée. »

Le SMTC-Tisséo se met en capacité d'accueillir et gérer 50% des nouveaux déplacements attendus sur le territoire.

Accueillir et gérer la moitié des 500 000 déplacements supplémentaires attendus d'ici 10 ans.

Axe 2/ Maitriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et axes structurants de transports en commun

« Ou comment développer la ville et les transports en commun. »

La mise en œuvre de cette politique concertée avec les territoires est nécessaire pour assurer l'avenir de

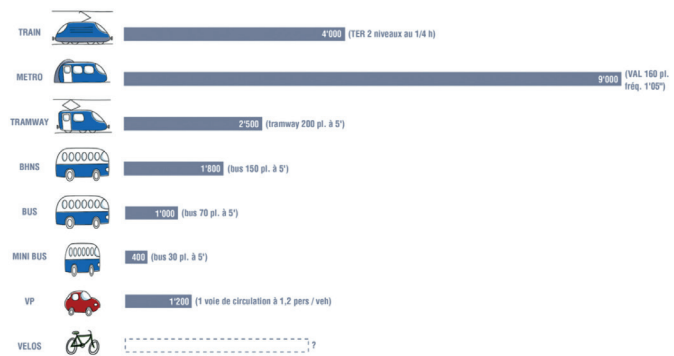
l'agglomération et limiter l'accroissement de la demande en déplacements motorisés à long terme.

Axe 3/ Mettre en œuvre un plan de circulation-stationnement en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant

« Ou comment mieux développer et aménager les voiries et les stationnements. »

Le mode automobile a toute sa place dans l'organisation de la mobilité, tant en circulation qu'en stationnement, mais son usage doit être adapté pour permettre aux modes les

plus capacitaires de bien s'intégrer au sein du territoire, afin que chacun puisse se déplacer selon ses besoins.



Capacité de transport au regard des différents modes

Le plan d'actions repose sur les 3 axes de la stratégie

Axe 1/ Mettre en œuvre une politique de transports en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs

20 actions sont proposées parmi lesquelles la réalisation de la 3ème ligne de métro Toulouse Aerospace Express, mais aussi le doublement de la capacité de la Ligne A, l'interconnexion de la ligne B et de la 3ème ligne de métro entre Ramonville et l'INPT, l'extension du réseau tramway, la réalisation du téléphérique urbain sud, le déploiement du réseau Linéo 2020 et 2025, l'aménagement des pôles d'échanges ...

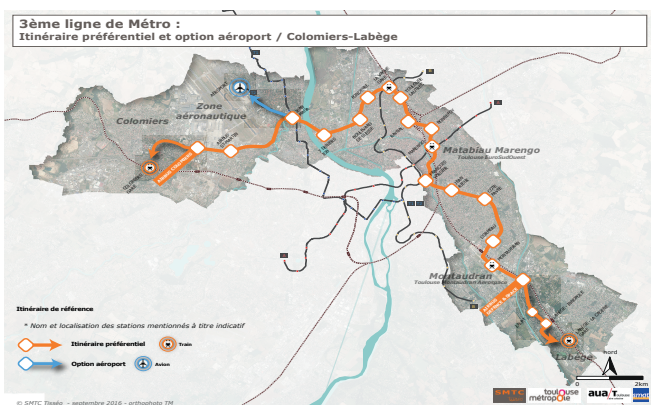
⊙ Cette offre globale est à la fois « convergente » vers le cœur de la grande agglomération toulousaine et « transversale » entre les quartiers, les communes de proche périphérie.

Ce réseau structurant est complété par un « maillage bus » du territoire pour lequel une réflexion est actuellement menée par le SMTC-Tisséo (schéma directeur bus 2020-2025).

Au-delà du réseau de transports en commun structurant, il s'agira également :

- de poursuivre le déploiement du schéma directeur cyclable (ex : 700km de réseau existant sur Toulouse Métropole, 140km supplémentaires programmés à horizon 2020),
- 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 ...).

⊙ Les projets majeurs ...



3ème Ligne de métro



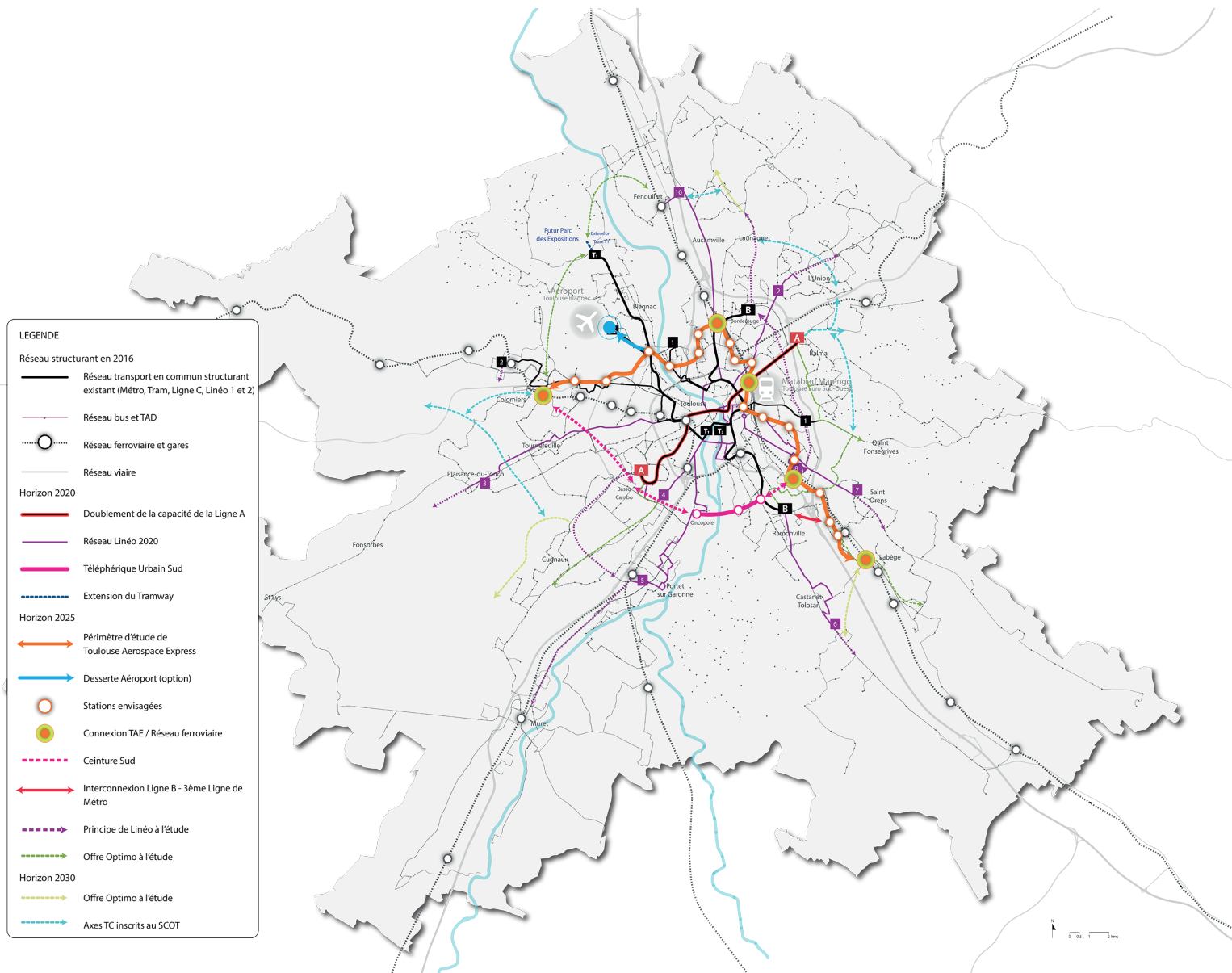
Réseau Linéo : 10 lignes majeures en 2020



Téléphérique Urbain Sud



Exemples de Téléphérique Urbain





Axe 2/ Maitriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et des axes structurants de transports en commun

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

Le principe consiste à engager une démarche partenariale entre l'autorité organisatrice des mobilités et le

territoire pouvant accueillir un projet de transports collectifs :

- L'autorité organisatrice des mobilités s'engage sur le projet de transport, autour duquel une valorisation urbaine peut être attendue.
- Les communes et/ou intercommunalités s'engagent sur les moyens pour favoriser la densité urbaine et soigner leur accessibilité vers les transports en commun.

Le contenu des Pactes Urbains sera structuré à partir des trois leviers du Projet Mobilités 2020-2025-2030.

Au-delà des Pactes Urbains, il s'agira de prioriser les actions tant :

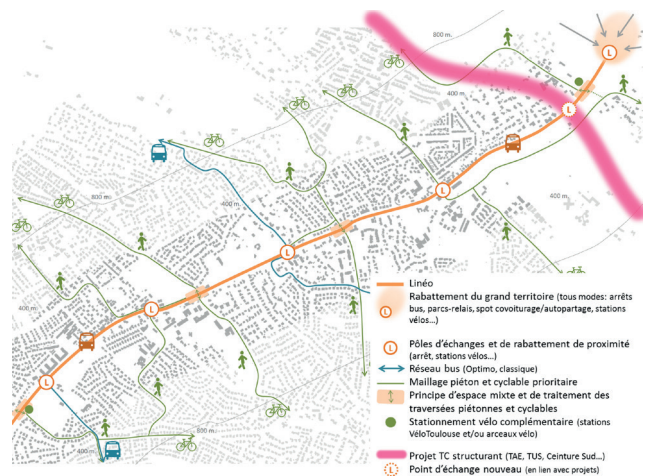
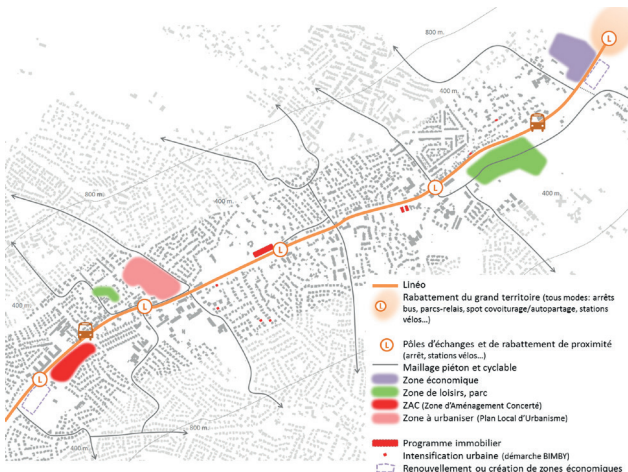
- Sur les pôles d'emplois (plus favorable à l'usage des transports en commun et des modes actifs, mutualisant les espaces de stationnement),
- Sur les quartiers prioritaires de Toulouse, Colomiers, Blagnac, Cugnaux et Muret.

Il s'agira également d'adapter à l'échelle des 115 communes les principes de la Charte livraison mise en œuvre par la Ville de Toulouse pour son centre-ville.

Dépasser la logique d'infrastructure, inscrire les projets de transports en commun dans une logique de projet de développement territorial

Au-delà de l'infrastructure de transport, la démarche Linéo doit accompagner les différents projets d'aménagements (opérations publiques, programmes immobiliers...).

Au-delà de l'infrastructure de transport, la démarche Linéo doit permettre de favoriser les rabattements des différents usagers.



LEGENDE

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 2020

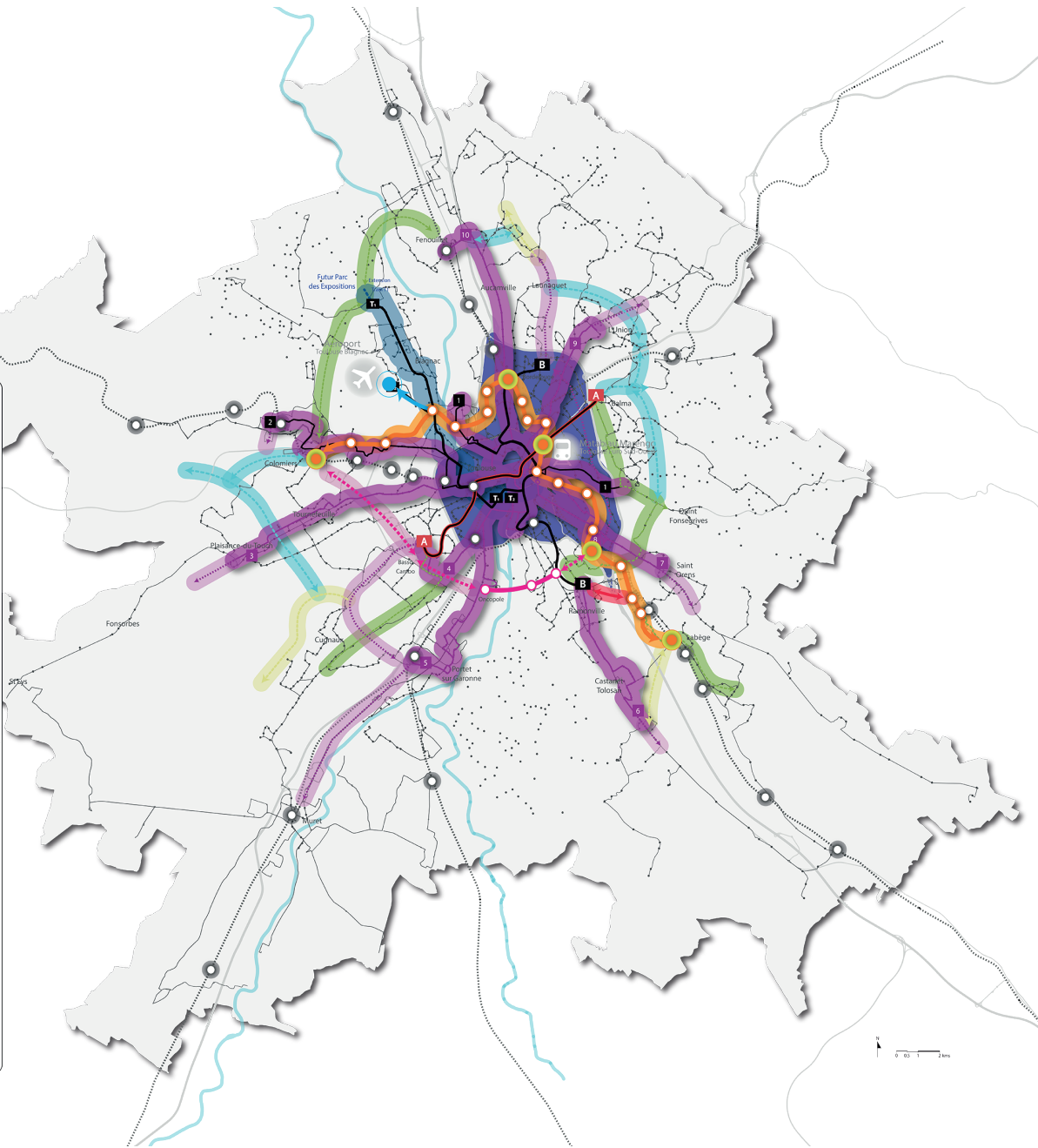
- Doublement de la capacité de la Ligne A
- Réseau Linéo 2020 et principes de pactes urbains
- Téléphérique Urbain Sud
- Extension du Tramway et principes de pactes urbains
- Principes de pactes urbains intra-périphérique

Horizon 2025

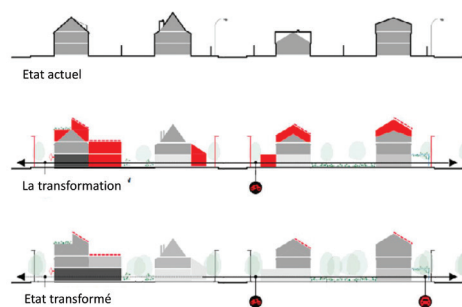
- Périmètre d'étude de Toulouse Aerospace Express et principes de pactes urbains
- Desserte Aéroport (option)
- Stations envisagées
- Connexion TAE / Réseau ferroviaire
- Ceinture Sud et principes de pactes urbains
- Interconnexion Ligne B - 3ème Ligne de Métro et principes de pactes urbains
- Principe de Linéo à l'étude et de pactes urbains
- Offre Optimo à l'étude et principes de pactes urbains

Horizon 2030

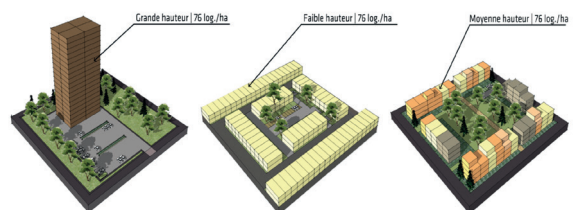
- Offre Optimo à l'étude et principes de pactes urbains
- Axes TC inscrits au SCOT et principes de pactes urbains



L'organisation du stationnement et des conditions de circulation (rabattement, espace partagé) doivent faciliter l'utilisation du réseau Linéo.



Principes de densification douce en tissus résidentiels



Près de 80 logements / Ha ... différentes formes urbaines possibles



Axe 3/ Mettre en œuvre un plan de circulation-stationnement en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant

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) 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 per-

mettra d'actualiser les données à disposition (trafic, modélisation dynamique ...), d'intégrer les transferts de compétence en cours (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).

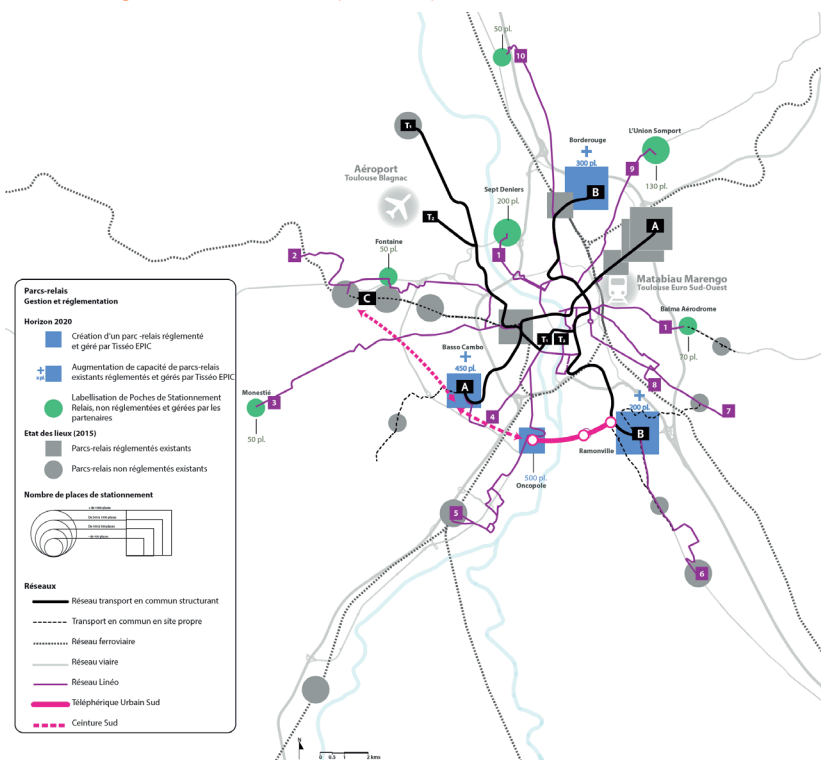
A ce titre, le SMTC-Tisséo prévoit de renforcer la capacité d'accueil sur les parcs relais au sein de la grande agglomération toulousaine.

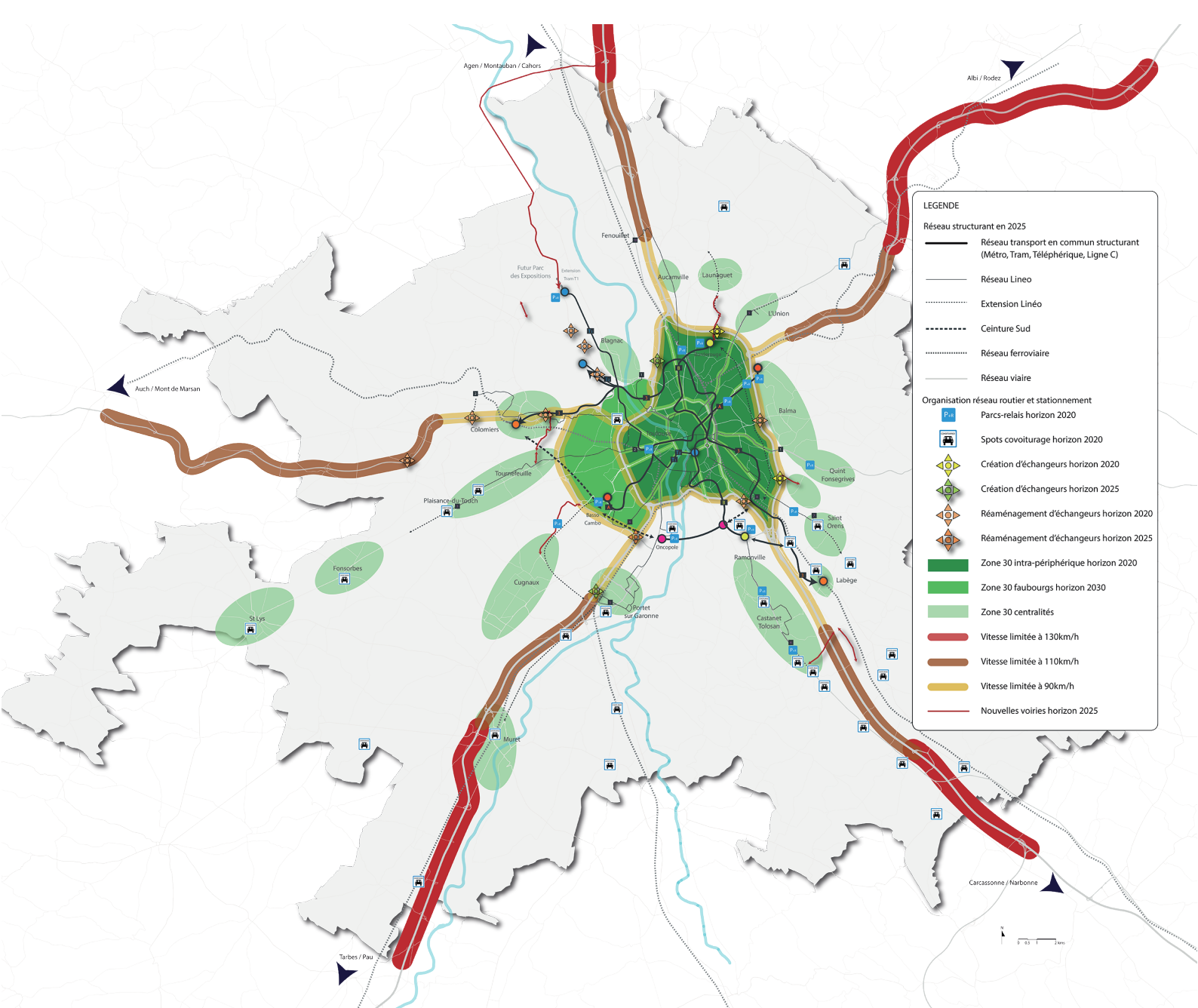
Les projets majeurs ...

Améliorer la gestion et renforcer la capacité des parcs relais



Dynamiser l'usage de la voiture partagée.



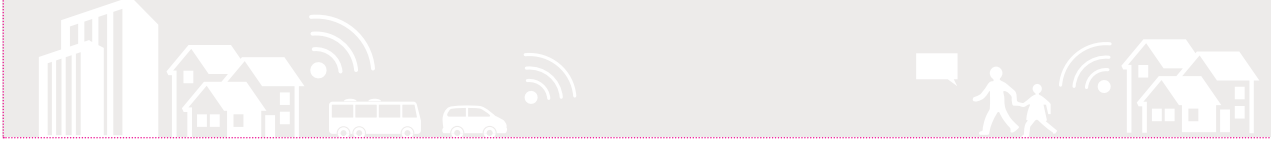


Les axes d'innovation à déployer en lien avec l'écosystème toulousain

En lien avec les démarches innovantes portées par les intercommunalités membres (Smart City de Toulouse Métropole, Territoires d'expérimentation du Sicoval, ...), la recherche de partenariats avec des acteurs publics et privés sera développée afin de profiter pleinement de « l'écosystème toulousain » (conventions, appels à projet, sites d'expérimentation sur le territoire ...).

Cette démarche d'innovation, basée sur le principe de « l'expérience usager » prend appui sur les 3 axes de la stratégie Mobilités intégrant des champs de réflexion majeurs parmi lesquels :

- 4G dans le métro, application mobile multimodale intégrant les cheminements accessibles,
- Dématérialisation des titres de transport, tarification multimodale, achat de titres de transport à distance,
- Navettes de transports en commun autonomes sur des sites d'expérimentation (zone aéroportuaire, secteur de Basso Cambo et secteur de Labège Innopole),
- Covoiturage, autopartage, location de voiture entre particuliers, vélo et moto partagés...
- Stations et arrêts multimodaux, multiservices et connectés,
- Espaces publics évolutifs, connectés, développement des logements intelligents en lien avec la mobilité,
- Intégration/gestion des données routières et stationnement



Le Projet Mobilités 2020-2025-2030 Les principaux apports ...

Un réseau de transports en commun au plus près des usagers : de 30% à 60% des usagers concernés par le réseau structurant

En 2016, le réseau structurant de transports en commun de la grande agglomération toulousaine, composé des deux lignes de métro (Ligne A et B), des deux lignes de Tram (T1 et T2) et de la Linéo 1 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) permettrait de desservir directement 507 000 habitants, soit plus de la moitié des habitants de la grande agglomération toulousaine (52%) située à

moins de 10 minutes des stations et des arrêts.

A l'horizon 2030, en intégrant les perspectives de développement du réseau structurant planifié au SCoT de la grande agglomération toulousaine, plus de 560 000 habitants seraient desservis, soit 6 habitants sur 10.

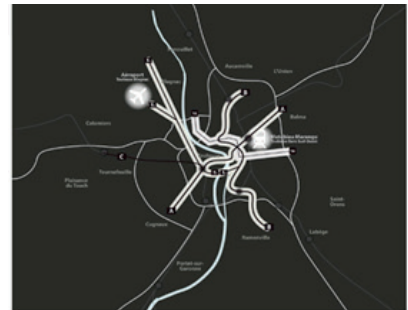
Avec l'arrivée de nouvelles populations à l'horizon 2030 (projections démographiques), plus de 690 000 habitants seraient desservis par le réseau structurant.

De plus, cette offre de service de transports en commun serait pro-

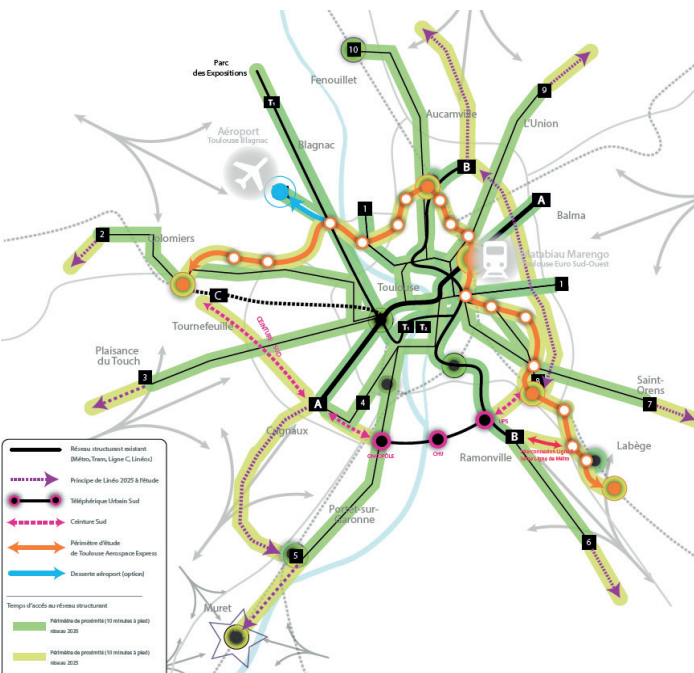
posée très tôt le matin (5h-5h30) et très tard le soir (jusqu'à minuit et au-delà), avec des fréquences très importantes.

- Les usagers pourront disposer d'une réponse efficace et fiable tout au long de la journée, très tôt le matin, tard le soir.

Le réseau structurant proposé en 2016, matin et soir



Le réseau de transports en commun structurant en 2025



Le réseau structurant proposé en 2025, matin et soir



Une meilleure accessibilité à l'emploi : de 35% à 70% des emplois desservis

L'agglomération toulousaine concentre plus de 420 000 emplois salariés privés et plus de 100 000 emplois publics.

Plusieurs pôles économiques de l'agglomération souffrent aujourd'hui d'un déficit d'accessibilité en raison de la congestion automobile et

d'une desserte insuffisante par les transports en commun.

Le développement du réseau structurant a vocation à améliorer l'accès en transports en commun à ces pôles d'emploi.

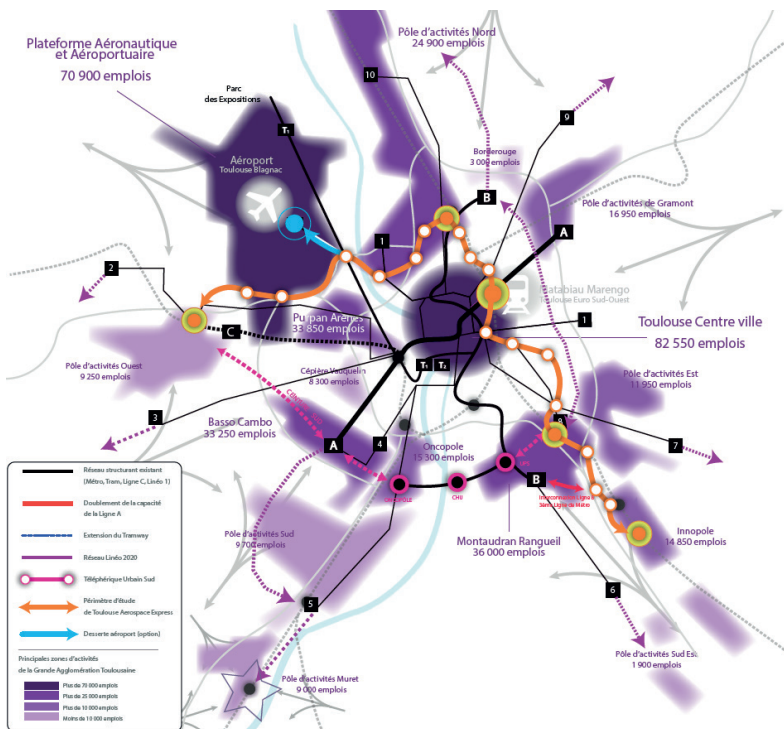
En 2016, environ 183 000 emplois sont desservis par le réseau struc-

urant, 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, en intégrant les perspectives de développement du réseau structurant planifié au SCOT de la grande agglomération toulousaine, plus de 370 000 emplois seraient desservis, soit 7 emplois sur 10.

🕒 Avec les projections attendues à l'horizon 2030 en matière de développement économique, plus de 470 000 emplois seraient desservis par le réseau structurant.



Une accroche des différents territoires, une mise en réseau pour le bien-être des usagers

En 2016, le maillage du réseau structurant est réduit et se concentre sur le centre de l'agglomération.

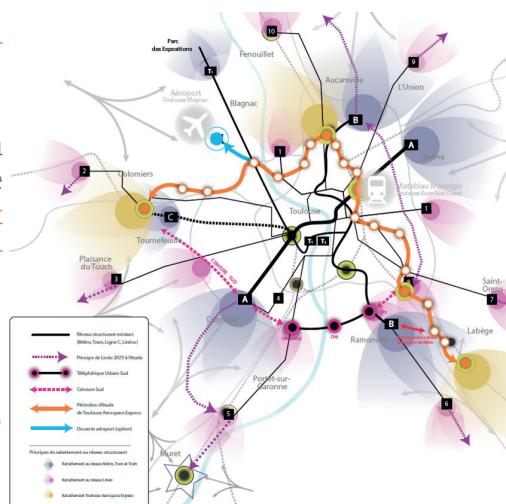
Le maillage de demain doit permettre de maximiser les possibilités de déplacements dans l'ensemble des territoires les plus urbanisés, notamment entre les faubourgs et les communes de la périphérie.

En 2020, avec le réseau Linéo et le premier maillon en mode aérien de la ceinture sud (téléphérique urbain), le maillage se poursuivra, de nouvelles possibilités de rabatte-

ments étant offertes pour les territoires de la périphérie.

A l'horizon 2025, complété par la 3ème ligne de métro et la ceinture sud, ce principe de maillage doit permettre d'optimiser le fonctionnement du réseau.

🕒 L'offre globale proposée sera à la fois « convergente » et « transversale » au sein de la grande agglomération toulousaine.



Une optimisation des connexions, une complémentarité entre l'aéroport, le réseau ferroviaire, le réseau interurbain et le réseau urbain

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).

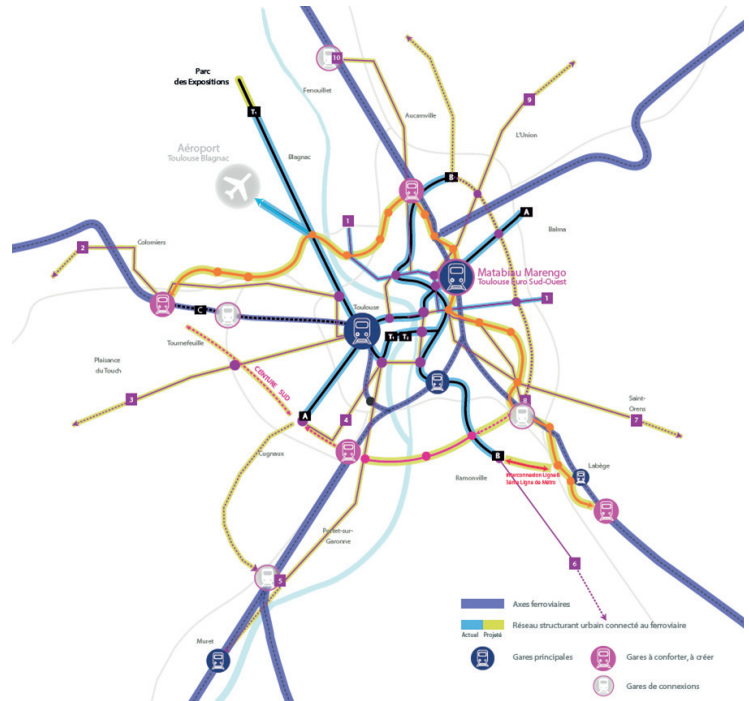
A ce titre, le SMTC-Tissééo a proposé une première version de sa stratégie de mobilité lors des Etats généraux



du Rail organisé par la Région Occitanie :

- Optimisation des connexions entre les réseaux urbains, interurbains et ferroviaires,

- Meilleure connexion à l'aéroport et à la gare Matabiau Marengo,
- Amélioration des rabattements vers les pôles d'échanges.



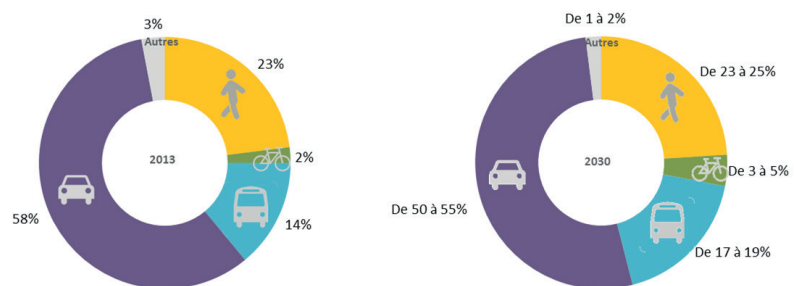
Complémentarité des réseaux de transport en commun, schéma d'intention

Des apports sur la qualité de vie et l'environnement

Le Projet Mobilités 2020-2025-2030 tend à poursuivre la dynamique du développement de l'usage des transports en commun et du moindre usage de la voiture, notamment lorsque ce mode de déplacement est utilisé pour faire des courtes distances par un seul individu.

En raison de son programme d'actions en faveur des modes actifs, le Projet Mobilités devrait également aboutir à une augmentation des parts modales de la marche à pied et du vélo, notamment dans les espaces les plus denses de la grande agglomération toulousaine, dès lors que les réseaux sont correctement aménagés.

Concernant les différents modes de transport, les perspectives sont les suivantes * :



Parts modales « tous modes ».

Chiffres exprimés à l'échelle du périmètre du Projet Mobilités (115 communes contre 179 communes pour le périmètre EMD). Objectifs exprimés sous forme de fourchette. Le bas de la fourchette correspond aux résultats de modélisation.

Le modèle partenarial actuel est un outil d'aide à la décision qui n'intègre pas de manière optimale les politiques cyclables, piétonnes, les démarches d'accompagnement auprès des entreprises, les stratégies de déploiement de la voiture partagée, les changements de comportement ni les évolutions sociétales.

Les résultats sont donc à appréhender tant d'un point de vue du périmètre exceptionnel du Projet (115 communes) que du manque d'optimisation des modes actifs et nouveaux modes de déplacements (ex : évolution modérée de la part des vélos).

En 2013, près de 18 000 personnes étaient exposées aux polluants atmosphériques au regard de leur lieu d'habitation.

Les actions du Projet Mobilités, combinées au renouvellement du parc automobile, vont permettre de réduire fortement les émissions de polluants atmosphériques d'ici à 2030 : le nombre de personnes expo-

sées à des dépassements de seuils chutera alors à moins de 100.

Notre agglomération bénéficie d'une forte attractivité qui se traduit par une croissance démographique importante. La population devrait ainsi augmenter de 250 000 habitants (+26%) d'ici à 2030.

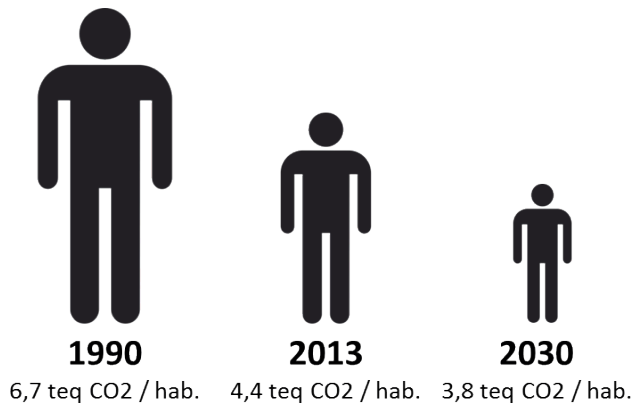
A l'horizon 2030, nous serons donc plus nombreux à habiter dans l'ag-

glomération, à nous y déplacer et à émettre des Gaz à Effet de Serre (GES).

Dans ces conditions, il n'est pas surprenant d'apprendre que le volume de GES que nous émettrons collectivement en 2030 sera plus important qu'en 2013 (+9%).

Néanmoins, grâce aux changements de comportements permis par le Projet Mobilités et au renouvellement du parc automobile, chacun d'entre nous émettra, en moyenne, moins de GES.

Entre 1990 et 2030, la quantité de GES émise par habitant diminuera de plus de 40% !



* teq CO2/hab : tonne équivalent CO2 par habitant.

La prise en compte des personnes à mobilité réduite dans toute la chaîne des déplacements

La démarche volontaire d'intégration portée par le SMTC-Tisséé depuis de nombreuses années a progressivement induit un changement culturel vis-à-vis des personnes à mobilité réduite :

- Prise en compte de la personne en situation de mobilité réduite,
- Mesures sectorielles d'accessibilité vers une accessibilité inclusive et positive,
- Haute Qualité de Service avec la recherche de mesures prenant en compte toutes les fragilités des personnes.

Deux démarches constituent les objectifs principaux pour le SMTC-Tisséé :

- La mise en œuvre sur la période 2016/2018 du plan d'actions du Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SDAP) qui porte sur l'accessibilité du réseau Tisséé : matériel roulant, arrêts de bus, service de substitution, formation

des personnels à l'accueil des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

- La mise en œuvre sur la période 2016/2024 du plan d'actions de l'Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'Ap) qui porte sur l'accessibilité des Etablissements Recevant du Public (ERP) au sein du réseau urbain : stations de métro et de tramway (escaliers, ascenseurs, portillons PMR, éclairage), agences commerciales, commerces, parcs-relais.

Au delà, dans une logique d'assurer l'ensemble de la chaîne des déplacements, les gestionnaires des espaces publics sont également tenus de mettre en accessibilité les cheminements afin que les personnes à mobilité réduite puissent se déplacer de manière aisée dans la ville.

Le rapport d'accessibilité intégré au Projet Mobilités 2020-2025-2030 décrit notamment :

- Les politiques de mise en accessibilité des réseaux de transports par les différentes autorités organisatrices.
- Les politiques de mise en accessibilité des espaces publics par les établissements de coopération intercommunale.
- Les instances de concertation mises en place avec les associations représentatives des personnes à mobilité réduite.



Un travail engagé depuis près de 2 ans ... au service d'un projet partagé

Suite à la délibération du 4 février 2015 permettant d'engager l'élaboration du Projet Mobilités (valant révision du PDU), une gouvernance institutionnelle et technique a été initialisée.

• La construction progressive du projet a été effectuée en prenant en compte de multiples avis afin d'enrichir la démarche.

Cette méthode de travail a ainsi permis de récolter le point de vue :

- des usagers de la grande agglomération toulousaine (stands mobilités, campagne de communication, enquête spécifique, site internet, réunions publiques ...),

- du monde associatif (associations agréées de protection de l'environnement, représentants des personnes à mobilité réduite, Conseils de Développement...),

- des territoires (organisation de commissions spécifiques sur les principaux bassins de vie),

- des partenaires institutionnels (Etat, Conseil Régional, Conseil Départemental, Intercommunalités membres, communes ...).



Une gouvernance partenariale nécessaire à la réussite du projet

Le maintien des commissions partenariales (initiées dans le cadre de l'élaboration du projet) assurera un cadre de cohérence politique dans la mise en œuvre des actions et permettra d'accompagner les évolutions de gouvernance.

La pérennisation des commissions territoriales permettra une appro-

priation du projet par les différents acteurs des territoires et une adaptation du plan d'actions du Projet Mobilités aux spécificités territoriales.

Une ouverture partenariale vers les Conseils de Développement (CO-DEV), le monde associatif, le monde universitaire et les acteurs du

monde « économique-innovation » permettra de dépasser les logiques fonctionnelles et participera à l'ancrage des projets dans l'écosystème toulousain.



Des investissements au niveau des défis et une prospective financière pour assurer la réussite du projet

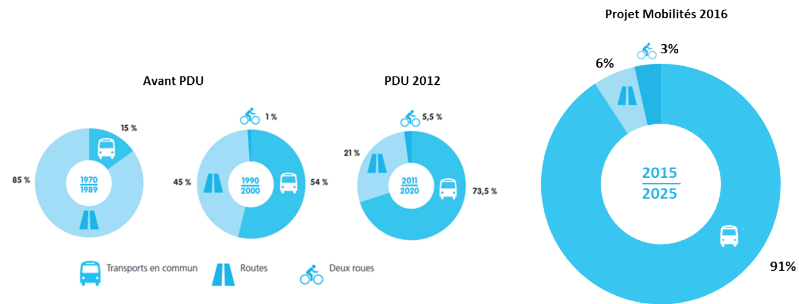
- ⊙ L'effort sur les transports en commun est sans précédent pour la grande agglomération toulousaine.

Cet effort est le fruit d'un changement progressif de posture vis-à-vis des mobilités quotidiennes locales.

Le budget consacré aux transports en commun est ainsi passé de 15%

(période 1970-1989) à plus de 90% du total des investissements sur le territoire toulousain (Projet Mobilités proposé pour les horizons 2020, 2025).

Répartition des investissements par mode de transport sur la grande agglomération toulousaine



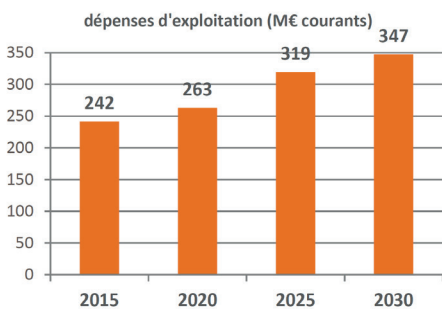
- ⊙ Un exercice de prospective en « mode projet »

Basée sur la prise en compte des principaux leviers du modèle économique du SMTC-Tisséo et des constats partagés au niveau national (inflation, Versement Transport, préconisations du GART, rapport de la chambre Régionale des Comptes ...), les hypothèses de la prospective financière sont réalisées sans sacrifier ni le développement du réseau, ni son exploitation :

- L'évolution de l'offre du réseau urbain Tisséo se poursuivra pour s'adapter à la croissance urbaine et démographique de la grande agglomération toulousaine :
 - +11 millions de km annuels entre 2015 et 2030, soit + 33% .
 - Dont 65% sur le réseau de surface , soit +7,2 millions de km annuels.
- Les dépenses d'exploitation d'ici à 2030 devraient évoluer de l'ordre de 100 millions d'euros, traduisant l'évolution de l'offre avec par ailleurs une perspective de croissance de la fréquentation de + 44 % d'ici

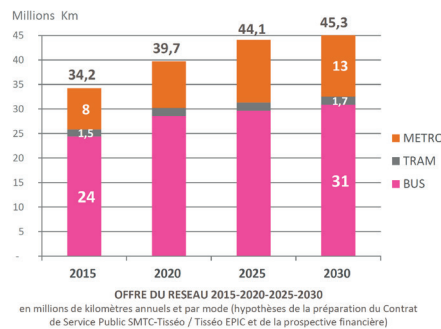
2030 (croissance démographique, action commerciale orientée vers les salariés, plus grande couverture des zones d'habitat et d'emploi par le réseau structurant capacitaire).

- ⊙ On constate un coût d'exploitation par déplacement maîtrisé, autour de 2 € en valeur courante.



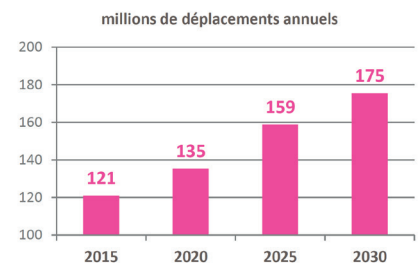
Pour mémoire :

Dépenses d'exploitation 2001 : 89,7 M€
 Dépenses d'exploitation 2008 : 155,7 M€



Pour mémoire :

Offre km 2001 : 15,8 millions km annuels
 Offre km 2008 : 27,3 millions km annuels



Pour mémoire :

Fréquentation 2001 : 56 millions de déplacement.
 Fréquentation 2008 : 92 millions de déplacement.

Le programme d'investissements global du SMTC 2020-2025-2030

Le plan pluriannuel d'investissements du SMTC-Tisséo se décline à trois horizons :

- **Horizon 2020**, correspondant au premier horizon de développement du réseau structurant dans le cadre du Projet Mobilités, en particulier le développement des 10 Linéo, le téléphérique urbain sud, le doublement de la capacité de la ligne A de métro, mais aussi de développement du réseau bus en général.

⊙ Le projet de 3ème ligne représente un peu plus de la moitié de ce programme d'investissements 2016-2030.

En dehors de la nouvelle ligne de métro, près de 1,5 milliard d'euros (valeur 2016) seront consacrés aux investissements du réseau sur 15 ans, soit en pratique plus de 100 millions d'euros par an en moyenne.

- **Horizon 2025**, horizon de la première année de fonctionnement de la 3ème ligne de métro, mais aussi de la poursuite du développement du réseau urbain Tisséo (réseau Linéo 2025, ceinture sud ...).

- **Horizon 2030**, horizon-cible du Projet Mobilités, correspondant également à la montée en charge de la fréquentation de la 3ème ligne de métro et à la poursuite du maillage du réseau structurant et des territoires de développement.

	montants en valeur 01/2016
Investissements patrimoniaux (hors métro)	336 M€
Investissements patrimoniaux et matériel roulant Métro (A et B)	423 M€
Doublement de la capacité ligne A (hors rames)	180 M€
Ligne A : acquisition rames VAL et autres opérations	85 M€
Réseau de surface et opérations diverses	127 M€
Pôles d'échanges, parcs relais et sites propres bus	30 M€
Téléphérique Urbain Sud (hypothèse haute)	62 M€
Linéo horizon 2020	97 M€
Investissements TC 2025-2030	173 M€
Programme de base	1 513 M€
TAE - Section Airbus Colomiers - Airbus DS	1 720 M€
TAE - Section Colomiers Gare - Airbus Colomiers	141 M€
TAE - Section Airbus D&S - Labège Cadène gare	267 M€
Toulouse Aerospace Express	2 128 M€
Connexion B-TAE (sans rupture de charge)	180 M€
TOTAL	3 821 M€
Branche aéroport (hypothèse moyenne)	110 M€

Des positions des partenaires qui « dynamisent » le projet

Le Conseil Régional Occitanie Pyrénées Méditerranée et le Conseil Départemental de la Haute-Garonne ont souhaité matérialiser un premier acte significatif d'engagement financier au bénéfice du projet en assurant respectivement une parti-

icipation de 150 millions et 201 millions d'€ (en lien avec des objectifs précis).

L'Etat est également sollicité afin d'apporter son appui au projet (Grenelle, PIA ...).

Le projet de 3ème ligne de métro

a obtenu un financement de la commission européenne pour un montant de 9,8 millions d'€ (50% du montant des frais d'études et management de projet, programme « Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe »)

Répartition financière par axe du projet

Axe 1/ Mettre en œuvre une politique de transports en commun plus capacitaire et promouvoir les modes actifs

- 3,8 milliards d'euros au titre du réseau urbain structurant et de l'intermodalité,
- 186,8 millions d'euros au titre du Contrat de Plan Etat Région 2015/2020,
- 156 millions d'euros sur la période 2016/2025 en faveur du vélo (répartition entre les collectivités compétentes).

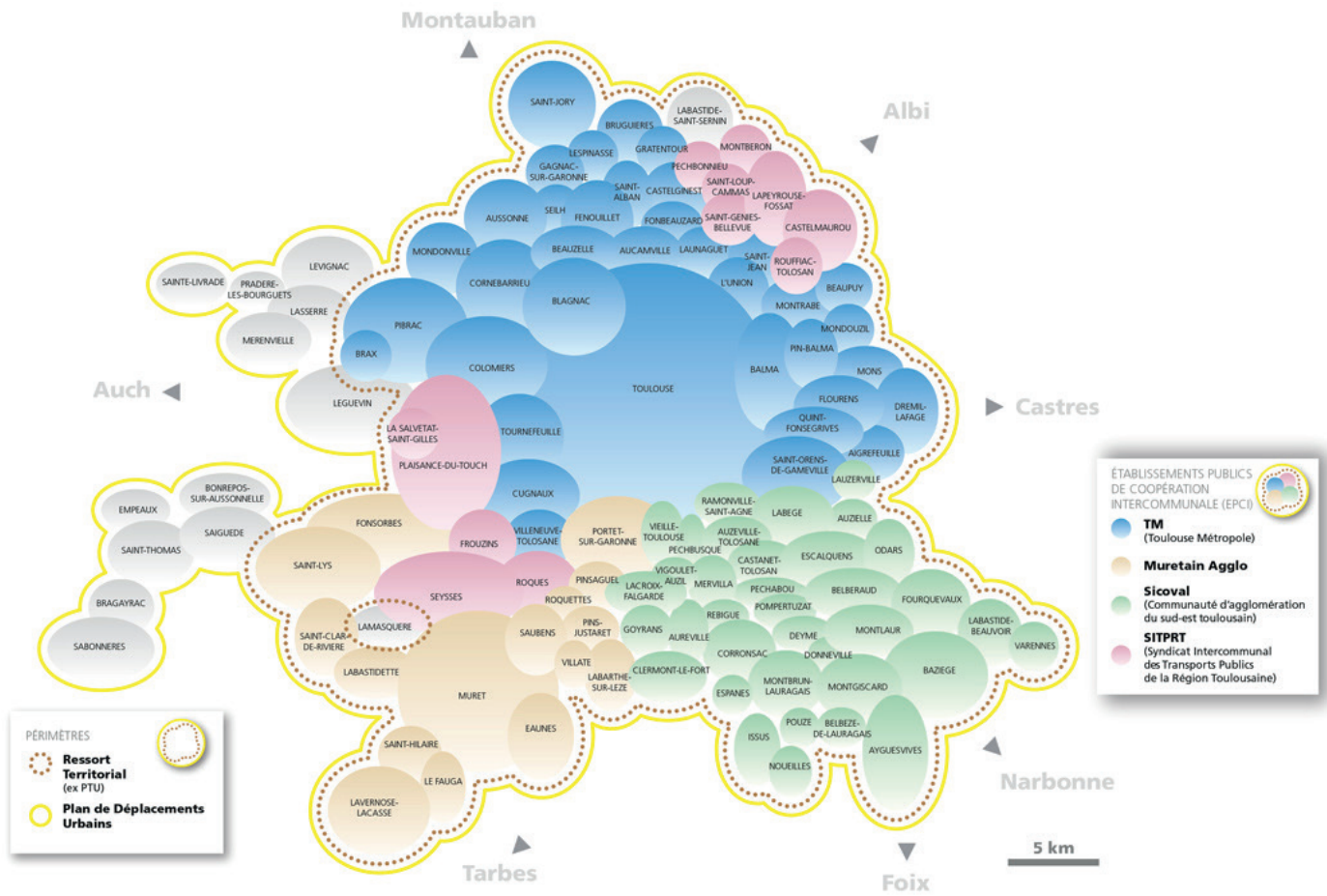
Axe 2/ Maitriser le développement urbain, incluant l'intensification urbaine et la mixité fonctionnelle à proximité des gares et des axes structurants de transports en commun

- Des ressources internes au SMTC-Tisséo et les collectivités locales pour élaborer les pactes urbains,
- Des contrats de ville mis en œuvre pour répondre aux besoins des quartiers prioritaires.

Axe 3/ Mettre en œuvre un plan de circulation-stationnement en optimisant les capacités résiduelles du réseau routier structurant

- 68,5 millions d'euros au titre du Contrat de Plan Etat Région 2015/2020,
- 147,5 millions d'euros d'investissements pour Toulouse Métropole,
- 35 millions d'euros d'investissements pour le Département.

Périmètre du Projet Mobilités 2020-2025-2030



A noter ...

La présente synthèse n'a pas vocation à être exhaustive. Elle a pour objectif de faciliter la lecture des différents documents composant le Projet Mobilités (valant révision du Plan de Déplacements Urbains) qui seuls ont une valeur au sens du code des transports.

Les quatre collectivités composant le SMTC-Tisséé



L'autorité organisatrice des mobilités
7, esplanade Compans-Caffarelli - BP 11120 - 31011 Toulouse cedex 6

 smtc-tisseo.fr

