



PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

Direction départementale des territoires

Toulouse, le 24 FEV. 2017

Monsieur le président,

Dans le cadre de l'association de l'État à l'élaboration du Plan des Déplacements Urbains prévue à l'article L1214-14 du code des transports, le porté à la connaissance et une note sur les enjeux et recommandations ont été adressés au SMTC-TISSEO en décembre 2015. L'État a pu ainsi mettre en avant les obligations générales et locales, le contexte du territoire et donner sa vision sur les orientations à donner au PDU.

Le présent avis est rendu par l'État sur le projet de révision du PDU arrêté, conformément aux dispositions de l'article L1214-15 du code des transports, et suite au courrier de saisine du président du SMTC-TISSEO en date du 28 novembre 2016.

Le projet présenté reprend bien les exigences de la note d'enjeux de l'Etat sur la cohérence, la réduction de la part modale de la voiture, le développement de l'intermodalité, le développement d'une offre de service plutôt qu'une offre d'infrastructures, et la desserte capacitaire des zones d'emploi. Je souhaiterais toutefois insister sur cinq remarques majeures pour l'État.

Tout d'abord, la cohérence entre les différents documents de planification doit être mieux garantie. En particulier, le PDU doit être le garant programmatique de la cohérence entre politiques d'urbanisation prévue dans le cadre du ScoT et déclinées dans les PLU(i), et politiques de mobilité. Il m'apparaît essentiel que le document définitif soit complété en ce sens pour expliquer les conditions et méthodes de cette indispensable cohérence, en particulier au travers du dispositif de « *Pacte urbain* », à généraliser, prioriser en termes de réalisation et de suivi de sa mise en œuvre.

Par ailleurs, si le développement de l'usage des transports alternatifs à la voiture particulière constitue une priorité, les conditions actuelles de la mobilité routière toulousaine nécessitent absolument d'en optimiser l'usage. Les réponses apportées devraient être structurées au sein d'un schéma directeur plus abouti qui intégrera notamment les conclusions des études prospectives multimodales prévues dans le cadre du CPER, et qui prévoira les améliorations ponctuelles des infrastructures ou des connexions existantes bien sûr, mais aussi la politique conduite pour hiérarchiser l'usage du réseau et limiter les conflits d'usage (notamment vis-à-vis des modes doux), pour améliorer le taux de remplissage des véhicules, ou la coordination des logiques de stationnement, qui constitue le levier d'action essentiel.

Je souhaite insister tout particulièrement sur la nécessité d'une stratégie ambitieuse en termes de rabattement vers les lignes structurantes de transport en commun, existantes et bien sûr futures, à traduire dans la qualité et le dimensionnement des pôles d'échanges, au travers d'outils d'information en temps réel permettant le choix modal, garantissant la fluidité et la bonne connectivité des accès, en modes doux, mais bien sûr aussi routiers, à l'échelle du PDU.

Si le périmètre géographique couvert par le projet arrêté couvre des parties de territoires où les solutions et enjeux de la mobilité peuvent être très divers, ce point me paraît être de nature à concourir à une meilleure adhésion générale au projet, en particulier pour les populations plus éloignées des centres urbains qui pourraient estimer en être quelque peu exclues.

Le projet « *Toulouse Aerospace Express* » (TAE) est le projet-phare de la révision du PDU. Ce projet a été soumis au débat public qui s'est déroulé du 12 septembre au 17 décembre 2016. La commission particulière de débat public, dans son rapport définitif, a confirmé la crédibilité et la robustesse des principes fondateurs du projet. En lien direct avec ses propres enjeux, l'État relèvera en particulier l'indispensable articulation des différents documents de planification déjà évoquée précédemment, vis-à-vis du projet TAE spécifiquement, en particulier dans sa dimension urbaine. Sur la question de l'efficacité technique, l'État considère effectivement utile de mieux partager les choix techniques retenus, en particulier en permettant l'émergence et l'évaluation a priori d'hypothèses permettant, sans remettre en cause la responsabilité du maître d'ouvrage, d'améliorer encore le projet.

Enfin, il en va de la crédibilité globale du projet que d'en expliquer les principales traductions opérationnelles, selon les trois horizons retenus « 2020, 2025, 2030 », et avec un degré de précision dont on peut parfaitement admettre qu'il peut varier selon la temporalité retenue. Pour les actions et projets identifiés dans les échéances les plus proches (2020-2025), du moins, il me paraît indispensable d'identifier avec précision le maître d'ouvrage, le plan de financement qui devra étayer la soutenabilité des projets, et leurs modalités de mise en œuvre. Pour les secteurs concernés par un « *pacte urbain* », ce niveau de détail est impératif puisqu'il devra accompagner le déclenchement du processus d'urbanisation prévu au SCoT.

Vous trouverez ci-après la déclinaison technique de ces grands enjeux rappelés ici sommairement, complétée d'éléments plus détaillés que je tenais toutefois à rappeler, l'ensemble constituant l'avis de l'État.

L'État, consulté au titre de personne publique associée selon l'article L1214-15 du code des transports, émet un avis favorable au projet de PDU révisé arrêté par délibération du conseil syndical de TISSEO-SMTC du 19 octobre 2016, sous réserve de la prise en considération des remarques et observations exposées.

Je vous remercie enfin de la qualité de l'association de mes services à l'élaboration de ce projet, et souhaite le maintien de cette étroite collaboration dans les phases à venir pour concourir, y compris sur des démarches expérimentales ou innovantes, à vos côtés et de manière la plus structurante et durable possible, à l'amélioration de la mobilité de nos concitoyens.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'expression de ma considération distinguée.

Le préfet



Pascal MAILHOS

Monsieur Jean-Michel LATTES
Président de Tisséo-SMTC
7 esplanade Compans-Caffarelli
BP 11120
31011 TOULOUSE Cedex 6



PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

Avis de l'État - éléments techniques - sur le projet « Mobilités 2020-2025-2030 », valant Plan de Déplacements Urbains

L'écriture de ce PDU est de qualité. Le diagnostic de la mobilité de l'agglomération est partagé. Il répond aux exigences de la note d'enjeux de l'État sur la cohérence, la réduction de la part modale de la voiture, le développement de l'intermodalité, le développement d'une offre de service plutôt qu'une offre d'infrastructures, et la desserte capacitaire des zones d'emploi.

Sur la forme, la version numérique mise à la disposition des personnes publiques associées ne permet toutefois pas de lire efficacement les nombreux schémas, graphiques, cartes et tableaux qui illustrent le projet. Un effort doit être fait pour rendre plus compréhensible le projet lors de la mise à l'enquête publique des documents pour éviter toute incompréhension.

La première partie de ce document reprend les principaux éléments identifiés dans la note d'enjeux produite par les services de l'État. Elle met en perspective les apports du projet selon son maître d'ouvrage, d'une part, et les attentes ou interrogations résiduelles des services de l'État d'autre part. La deuxième partie spécifie le projet majeur du PDU : la troisième ligne de métro.

Les réponses apportées par le projet de PDU aux enjeux de l'État

Enjeu n°1 – La cohérence du PDU avec les autres démarches de planification et la sécurisation de sa mise en œuvre. Les logiques de mobilité doivent entrer en cohérence avec les logiques d'aménagement :

- *Garantir la cohérence du PDU avec les différents documents de planification stratégique et opérationnelle en cours d'élaboration ou de révision sur le territoire métropolitain, afin de garantir la massification des flux de mobilité*
- *Programmer des investissements en fonction des trois échéances de la stratégie mobilités (2020, 2025 et 2030) à des coûts financiers supportables.*
- *Programmer avec précision, à échéance 2025, le réseau de transports en commun structurants du PDU (niveau de service, localisation, phasage en particulier), lequel devra s'articuler de manière cohérente et itérative à l'ouverture à l'urbanisation de secteurs nouveaux, ou permettant de déclencher un processus de densification urbaine.*

La cohérence entre les différents documents de planification doit être encore mieux garantie. Ceci est un point particulièrement mis en exergue à l'occasion du débat public sur la 3ème ligne de métro, qui prendra toute sa signification dans les phases de concertation à venir. En particulier, **le PDU doit être le garant de la cohérence entre politiques d'urbanisation prévue dans le cadre du SCoT et déclinées de manière opérationnelle dans les PLU(i), et les politiques de mobilité.** Il apparaît essentiel que le document définitif soit complété en ce sens pour expliquer les conditions et méthodes de cette indispensable cohérence, en particulier au travers du dispositif de « *Pacte urbain* ». **Celui-ci, intégrant la dimension programmatique des solutions transports**

prévues (quelle que soit leur nature), assurera un rôle prescriptif dans le déclenchement des opérations d'urbanisation (localisation géographique, temporalité, phasage, ...).

Le « *Projet Mobilités* » 2020/2025/2030 propose un programme d'actions à trois horizons :

- **2020**, correspondant au premier horizon de développement du réseau structurant dans le cadre du *Projet Mobilités*, en particulier le développement des 10 « *Linéos* », le téléphérique urbain Sud, le doublement de la capacité de la ligne A de métro, mais aussi au développement du réseau bus en général,
- **2025**, horizon de la première année de fonctionnement de la 3ème ligne de métro (« *Toulouse Aerospace Express* »- TAE-), intégrant des connexions avec les lignes A et B, la réalisation de la ceinture Sud en continuité du téléphérique Sud qui permettra de desservir le secteur de Basso-Cambo et de connecter la 3ème ligne à Colomiers et à Montaudran, l'extension du réseau « *Linéo* », la mise en place de nouveaux axes de transport en commun structurants (ex : Boulevard Urbain Nord, « *Ramassiers* ») permettant de compléter l'offre globale de transports, la liaison entre la ligne B (terminus Ramonville) et TAE via le Parc Technologique du Canal.
- **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 (SCot GAT).

Le programme d'investissement à l'échéance 2020 est bien arrêté et financé, celui à l'horizon 2025, ne semble pas stabilisé sur le volet plan de financement.

Le volet financier gagnerait à être synthétisé dans un tableau de bord reprenant le coût et le financement prévisionnel de chaque action. La question de la soutenabilité financière, qui est relativement peu développée mériterait d'être détaillée, compte-tenu de l'ambition du projet.

A plusieurs reprises le programme d'actions renvoie à la conduite d'un certain nombre d'études qui restent à réaliser et qui permettront, au regard de leurs conclusions, de le consolider. Certains points souffrent d'un manque d'objectifs chiffrés, de déclinaison géographique ou ne font pas l'objet d'une programmation financière. **Il serait nécessaire de définir pour chaque action, un pilote, les partenaires financiers, une échéance de mise en œuvre, potentiellement accompagnée d'échéances intermédiaires, un coût estimatif et des indicateurs de mise en œuvre.**

Une meilleure cohérence urbanisme/transport constitue une **priorité** pour répondre au développement de l'agglomération. **Une planification des transports programmée à une échéance concomitante au développement urbain**, ce qui est proposé dans le projet de PDU, est primordiale. Comme évoqué plus haut, le séquençage des nouvelles mises en service, pour les transports collectifs, a vocation à accompagner l'ouverture à l'urbanisation.

Le projet de PDU envisage la desserte de certains périmètres par une offre "*Optimo*" à horizon 2025. Cependant, aucun élément n'est avancé qui permette de justifier la comptabilité de l'offre "*Optimo*" aux standards fixés par le SCoT (niveau de service 7j/7, capacités, ..).

L'enjeu du PDU dans le domaine du logement sera en particulier de planifier la desserte en transport en commun des communes assujetties aux objectifs de production de logements sociaux, et pour lesquelles il n'existe pas de transport en commun cadencé. Il devra donc identifier prioritairement, pour une meilleure cohérence entre la production de logements sociaux et les transports, les communes assujetties à l'article 55 de loi SRU qui possèdent un taux de rattrapage important. Dans le cadre de la politique de la ville, le PDU intègre la nouvelle géographie prioritaire des quartiers en identifiant les secteurs non desservis en transport en commun, et une programmation à l'horizon 2020, tendant au rééquilibrage de l'offre sociale à l'échelle de l'agglomération.

Enjeu n°2 – La réduction de la part modale des véhicules motorisés dans la ville :

- *Mieux partager l'espace public pour diversifier les modes : identifier les espaces dédiés à une desserte automobile performante, et les secteurs où ce mode sera clairement défavorisé. Éventuellement, y affecter une notion de progressivité vis-à-vis de la ville-centre. Fixer ces objectifs en principes d'aménagement et en volumes quantifiables (profils et nombre de voies, ...).*
- *Identifier les secteurs dévolus à la vie de quartier et aux déplacements de proximité, et y favoriser une mobilité active favorable à la santé, grâce à des aménagements efficaces et qualitatifs.*
- *Requestionner la politique de stationnement, en favorisant une diminution normative du stationnement automobile, en associant politique de stationnement et politique d'urbanisme, en particulier dans les secteurs de « ville apaisée » et de zone de chalandise des réseaux TC structurants.*

Le développement de l'usage des transports alternatifs à la voiture particulière constitue une priorité du PDU, mais les conditions actuelles de la mobilité routière toulousaine nécessitent d'engager une démarche d'optimisation. **La recherche d'une meilleure efficacité des différents réseaux routiers existants, complémentaires, et ce sans augmentation du niveau de nuisance ou de risque à son voisinage pour les populations et les usagers, doit être poursuivie.**

Aucun projet routier n'est prévu explicitement dans les actions du PDU. Le nouveau réseau de voirie n'est pas dessiné dans le PDU, il est esquissé dans la stratégie mais n'est pas développé dans le plan d'actions. Il apparaît clairement que le projet de PDU manque d'éléments sur ce point, et cela s'en ressent dans l'évaluation de l'efficacité globale. Des précisions méritent d'être apportées notamment sur le maillage de la rocade Arc-en-ciel, l'optimisation des voies inter-quartiers parallèles au Canal du Midi, ou encore l'amélioration de la diffusion du périphérique dans la ville pour créer de nouvelles connexions urbaines. L'axe « Canal » est requalifié en boulevard urbain apaisé, mais le projet devrait être précisé. **Enfin le projet de PDU annonce un schéma directeur de la voirie mais sa définition programmatique n'est pas précisée.**

Il me paraît primordial de favoriser toute disposition visant à améliorer l'efficacité du réseau existant, et d'en donner de nouvelles fonctionnalités multimodales plus évidentes, en particulier vis-à-vis des modes actifs qui bénéficient, année après année, d'une progression remarquable, et constituent par excellence la forme de mobilité la plus adaptée à l'environnement urbain et, garante de la pérennité de son attractivité. **Les mobilités actives sont aussi un puissant vecteur d'intermodalité, or la place du vélo, son stationnement sécurisé en ville, renvoie à l'élaboration de schémas sans programmation pluriannuelle d'itinéraires ou de parc de stationnements.**

Il est primordial, face à la saturation du réseau routier, d'apporter une réponse dépassant le caractère strictement exploratoire ou expérimental, et qui ne saurait reposer structurellement sur la seule création de barreaux routiers nouveaux.

En termes de qualité de l'air, les aménagements prévus dans le cadre du « *Projet Mobilités 2020-2025-2030* » projettent de réduire de 3 à 4 points les émissions de GES en 2030 par rapport au scénario de référence « fil de l'eau » :

- 1990 : 6,7 teq CO2/hab
- 2013 : 4,4 teq CO2/hab
- 2030 : 3,8 teq CO2/hab

Au regard des objectifs chiffrés, les ambitions du PDU en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports restent en deçà des attentes visées par les documents avec lesquels le PDU doit s'articuler, en particulier le Plan de Protection de l'Atmosphère. **Considérant que la contribution des pollutions du secteur des transports est**

prépondérante dans le périmètre considéré, il apparaîtrait cohérent que l'effort inscrit au PDU en termes de solidarité territoriale soit au minimum à hauteur de l'objectif régional.

Les canaux, ouvrages majeurs traversant l'agglomération, pourraient être un puissant support au développement du transport de marchandises en ville, notamment à l'occasion des grands chantiers qui intéresseront le centre-ville. De manière générale, le transport de marchandises reste peu envisagé dans le projet, or c'est un domaine où les pratiques évoluent fortement, en lien avec l'économie numérique, et où de nouveaux usages doivent être anticipés (services associés dans les pôles d'échange, par exemple).

Enjeu n°3 – Le passage d'une logique d'offre à une logique de service :

- *Développer la haute valeur de qualité d'usage dans les matériels roulants et autour du système d'information relatif à la mobilité, sur le périmètre PDU.*
- *Revoir la logique du PDU 2012 pour éviter les ruptures de charge sur les lignes structurantes.*
- *S'appuyer sur les pôles d'échanges multimodaux pour construire un réseau interconnecté à l'échelle des 114 communes de la grande agglomération.*
- *Poursuivre et accroître l'interconnexion des portes métropolitaines entre elles.*

Le « *Projet Mobilités* » prévoit sept nouveaux pôles d'échanges (PEM) TER/réseau structurant au droit des gares et haltes ferroviaires existantes, le renforcement des pôles d'échanges actuels ou la création de nouvelles connexions grâce aux projets structurants (TAE, « *Linéo* », Ceinture Sud). Ces projets multiplient les possibilités d'intermodalité dans la capacité de diffusion des usagers. Ainsi, les possibilités de correspondance entre les lignes ferroviaires régionales et les lignes du réseau urbain structurant pourront passer de 4 à 10. Le concept d'organisation des réseaux de transport et de l'intermodalité s'appuie sur le passage d'un réseau radial et hyper-concentrique à un réseau davantage maillé et transversal.

Les valeurs-cibles du « *Projet mobilités* » en termes de report modal, à l'horizon 2030, représentent :

	<i>Valeur 2013</i>	<i>Projet PDU</i>
• TC :	14 %	de 17 à 19 %
• vélo :	2 %	de 3 à 5 %
• marche :	23 %	de 23 à 25 %
• voiture particulière :	58 %	de 50 à 55 %
• autre :	3 %	de 1 à 2 %

La faiblesse des écarts pourrait induire une demande d'ambition plus grande. Néanmoins, mise en perspective avec 500 000 nouveaux déplacements/jour alors que le réseau métro actuel atteint déjà certaines limites de capacité, ces objectifs sont justifiables. **Pour autant, les perspectives de gain de part modale ne sont pas explicitées et ne permettent pas d'apprécier les hypothèses de modélisation.**

Il convient d'insister sur la nécessité d'une stratégie ambitieuse en termes de rabattement vers les lignes structurantes de transport en commun, existantes et bien sûr futures, à traduire dans la qualité et le dimensionnement des pôles d'échanges, au travers d'outils d'information en temps réel permettant le choix modal, garantissant la fluidité et la bonne connectivité des accès, en modes doux, mais bien sûr aussi routiers, à l'échelle PDU.

Le développement de l'intermodalité entre les différents réseaux de transport interconnectés constitue la priorité pour répondre à la croissance des déplacements des voyageurs à l'échelle de la métropole. Une attente forte est ressentie par l'utilisateur, et il n'est plus possible de faire peser sur celui-ci les contraintes inhérentes à la multiplicité des réseaux. Le projet de PDU propose

plusieurs interconnexions supplémentaires entre le réseau ferré et le réseau structurant urbain. **La recherche d'une coopération entre la collectivité régionale et le SMTC pourrait être précisée sur le développement du titre intermodal « Pastel+ » pour les territoires plus éloignés, voire les villes à une heure (Albi, Montauban, Pamiers...).**

Sur une partie du ressort territorial du PDU, trois calculateurs d'itinéraires existent (la « C IMM », l'outil « Tisséo » et « Mobimypi »). Il semblerait désormais pertinent d'imaginer la fusion de ces différents outils par le développement d'une mise à disposition de données intermodales, partenariales, relatives à l'information voyageur en temps réel. **Dans cet esprit, la dématérialisation des titres de transports intermodaux, interopérables, mériterait d'être étudiée dans le cadre du partenariat du « Système de Gestion Global des Déplacements » (SGGD) renouvelé, et placé sous la gouvernance de la conférence des exécutifs.**

Localement, la Conférence des exécutifs réunit la Région, le Conseil Départemental, le SMTC et ses collectivités membres. Elle doit avoir un rôle à jouer pour assurer la convergence de la mise en œuvre des différents plans et programmes en matière de mobilités. **Ainsi elle devrait œuvrer pour une gouvernance plus coopérative sur l'intermodalité et jouer un rôle de moteur dans la mise en œuvre des actions sur l'information multimodale, la tarification et la billettique unique.**

Accessibilité et confort d'usage

Le rapport spécifique relatif à l'accessibilité des personnes en situation de handicap est constitué, pour l'essentiel, d'un rappel des éléments figurant dans les Schémas Directeurs d'Accessibilité-Agendas d'Accessibilité Programmées (SDA-ADAP) des trois Autorités Organisatrices du Transport (AOT) compétentes dans le département : le SMTC-Tisséo, la Région et le Département de la Haute Garonne.

Les objectifs affichés dans le rapport spécifique « *accessibilité* » sont volontaristes : prise en compte de tous les handicaps, transport et voirie, coordination des démarches des collectivités et autorités organisatrices compétentes. **Ils ne trouvent cependant que peu de déclinaison opérationnelle dans le document général et en particulier dans son plan d'actions.**

La référence aux « personnes à mobilité réduite » doit s'entendre de manière globale. Il va de soi que le projet de mobilité doit avoir l'ambition de traiter l'accessibilité pour tous les types de handicap : moteur, visuel, auditif, cognitif, mentaux... Mais, au-delà des personnes en situation de handicaps et des personnes vieillissantes, il est important de rappeler que la mise en accessibilité profite à une frange beaucoup plus large de la population eu égard au principe de l'accessibilité universelle: voyageurs avec bagages, personnes avec des difficultés temporaires (béquilles par ex.), femmes enceinte, parents avec enfants en bas âge...

Le projet porte sur l'ensemble du périmètre du PDU (115 communes) et pas uniquement sur le périmètre de compétence du SMTC-Tisséo (101 communes). **Aussi, les analyses, la stratégie et le plan d'actions doivent dépasser le cadre du SMTC-Tisséo.** En particulier l'accessibilité, l'analyse et la coordination des SDA-ADAP, à une échelle débordant le réseau urbain du SMTC ont toute leur place dans ce projet de mobilité.

Ainsi, il semble nécessaire de pouvoir disposer dans le document, d'un état des lieux de l'accessibilité actuelle des réseaux de transport mais aussi de la voirie, à l'échelle du territoire du projet mobilités. Cette analyse aurait du sens à être étendue à l'ensemble des lignes qui s'interconnectent dans le périmètre ou au moins à celles qui atteignent un pôle d'échange multimodal.

La mise en place d'une gouvernance des autorités organisatrices, exploitants et gestionnaires de voirie et d'espaces publics afin d'assurer la cohérence des démarches de mise en accessibilité, semble effectivement pouvoir être l'une des ambitions du projet de mobilité. Toutefois, le document ne décrit pas précisément sa mise en œuvre.

La réussite de l'objectif de mise en œuvre d'un schéma directeur piétons d'agglomération « volontariste », qui s'assure de la prise en compte de l'accessibilité des personnes en situation de handicap, ne pourra se faire sans la mise en œuvre de Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) ambitieux. Le projet serait donc légitime à réaliser une analyse précise du contenu des différents PAVE établis sur le territoire concerné. Cette analyse pourrait mettre en évidence les engagements pris dans ces PAVE et s'assurer de leur cohérence avec les objectifs du projet « *Mobilités* ».

Par ailleurs, la logique d'accompagnement au report modal, nécessite de s'assurer que les pôles d'échanges intermodaux sont entièrement accessibles, pour l'ensemble des modes de déplacement qui y convergent. Ainsi, pour les différents pôles d'échange, une analyse de la cohérence des engagements pris par les différentes autorités organisatrices dans le cadre de leurs SDA-ADAP et des objectifs du projet, semble indispensable. **Le projet « *Mobilités* » pourrait aller au-delà, en portant une ambition de mise en accessibilité de l'ensemble des lignes qui desservent un pôle d'échange sauf contrainte particulière, au moins sur le territoire concerné par le projet.**

En complément, et afin de s'assurer du respect des ambitions du projet de Mobilité sur ces différents points, il y aurait du sens à intégrer des indicateurs spécifiques dans le cadre de l'observatoire du PDU.

Enjeu n°4 – La desserte des zones d'emplois d'une métropole au fort dynamisme économique

- *Garantir l'accessibilité multi-modes du nord-ouest toulousain, secteur clé de la compétitivité métropolitaine, dans un calendrier et selon une ambition compatible avec les grands équipements programmés.*
- *Raccorder le futur parc d'expositions (PEX) et centre de congrès, au nord de l'espace métropolitain, et ce dans un calendrier cohérent avec sa construction.*
- *Réussir la transformation de la gare Matabiau en un pôle d'échange multimodal majeur de l'agglomération. Démontrer l'accessibilité et l'efficacité du pôle d'échanges par la modélisation.*
- *Garantir la connexion du secteur sud-est à la métropole par un réseau TC structurant.*

Le diagnostic et les enjeux identifiés en termes de mobilité durable, d'une meilleure accessibilité du territoire, de développement de l'attractivité économique et d'innovation en matière de mobilité, sont partagés. Le projet de révision du plan des déplacements urbains arrêté reprend les onze objectifs de l'article L1214-2 du code des transports tels que décrits dans le porter à connaissance.

L'établissement d'une connexion entre les pôles d'échanges de Colomiers gare, « *Aéroconstellation* » et la halte SNCF de Fenouillet par un nouveau franchissement Nord de la Garonne est un projet qui traverse les époques et semble ainsi y trouver une certaine légitimité. **Pour autant, cette volonté affichée dans différents PDU successifs va devoir trouver une forme plus aboutie en termes de programmation, de financement, et de maîtrise d'ouvrage, pour ne pas demeurer un projet sans cesse repoussé.**

La troisième ligne de métro « Toulouse Aérospace Express »

Le projet « *Toulouse Aérospace Express* » (TAE) est le projet phare de la révision du PDU. La commission particulière de débat public, dans son rapport définitif, a **confirmé la crédibilité et la robustesse des principes fondateurs du projet**. La commission s'est appuyée par ailleurs sur les travaux d'une mission d'expertise qui, dans ses conclusions rendues le 29 novembre dernier, spécifiaient la prudence des hypothèses de développement. Les résultats obtenus en matière de fréquentation (entre 175 000 et 190 000 déplacements/jour) sont donc considérés comme valables et constituent une fourchette basse de l'estimation.

Il demeure pourtant utile de **mieux partager les choix techniques retenus**, en particulier en permettant l'émergence et l'évaluation a priori d'hypothèses permettant, sans remettre en cause la responsabilité du maître d'ouvrage, d'améliorer encore la performance du projet. En lien avec les objectifs contractualisés en janvier dernier entre l'État et Toulouse Métropole au travers du « *Pacte Métropolitain d'Innovation, pour une Métropole compacte et connectée* », l'ambition du projet pourrait être renforcée sur :

- la capacité de TAE à entraîner le développement de formes urbaines renouvelées, conciliant compacité et qualité architecturale et paysagère,
- la capacité de TAE à porter son efficacité et son apport au service des mobilités, conçu comme le cœur d'un réseau, le plus au-delà possible du périmètre strict de son infrastructure, et favorisant l'intermodalité, et en particulier le rabattement routier,
- l'émergence d'interfaces techniques entre systèmes de transport et systèmes urbains (en particulier sur la thématique de l'énergie),
- l'innovation dans l'expérience usager et la haute qualité d'usage, au-delà du strict transport de personnes, et de ses indicateurs quantitatifs.

On relèvera enfin l'indispensable articulation des différents documents de planification déjà évoquée précédemment, vis-à-vis du projet TAE spécifiquement. **Il importera également que les prochaines étapes de concertation à venir dans ces différents cadres donnent lieu à un soin tout particulier, afin de permettre au plus grand nombre de comprendre les imbrications et les enchaînements des procédures réglementaires à venir.**

