



**PROJET MOBILITES 2025 / 2030**  
**Commission thématique « Report Modal – Modes alternatifs et partage de l'espace public » du 2 décembre 2015**  
**14h - 16h30**

**Relevé de décision**

**Elus présents :**

GODFROY Jean-Pierre	Mairie de Saint-Orens-de-Gameville
MOINAT Philippe	Mairie de Tournefeuille – Adjoint au Maire délégué aux mobilités et transports urbains
ORTIC Laurent	Mairie de l'Union – Conseiller délégué aux transports doux

**Techniciens présents :**

FOURASTIE Pierre	CODEV de Toulouse Métropole
BARRERE Denis	CA du Muretain – Directeur Transport/Mobilités
DALBIN Alexia	Toulouse Métropole
CHABAUD Gérard	Toulouse Métropole
PREVOT Lydie	Région Midi-Pyrénées – Direction des infrastructures et des transports
GALLART Frédéric	CD 31 – Direction de l'agriculture, du développement rural et de l'environnement (DADRE)
EYCHENNE Marc	CCI de Toulouse

JULIA Anne	Aéroport de Toulouse Blagnac – Responsable Environnement
BONNET Guillaume	CFE-CGC UD 31 + Président de la Commission développement durable d'Airbus
ROUJEAN Alain	DDT 31 - Responsable d'unité
VALADIER Jean-Charles	Association des usagers des transports de l'agglomération toulousaine et de ses environs (AUTATE)
RIVIERE Alain	France Nature Environnement Midi Pyrénées
THERON Olivier	Vélorution Toulouse

BONNIFET Marie	AUA/T
DOUCET Christophe	SMTC – Responsable Politique de Déplacements et Accessibilité
KAUFMANN Nathan	SMTC
LE MOULLAC Camille	SMTC – EOR
VIDAL Sylvain	SMTC
DELOBEL Thierry	Transitec
GILLETTE Aline	Algoé Consultants

## La commission s'est déroulée de la façon suivante :

1. Introduction : présentation du déroulement de la commission, rappel des leviers du Projet Mobilités 2025/2030 et des enjeux et pistes d'actions en lien avec le thème
2. Synthèse des travaux des commissions thématiques de novembre
3. Rappel des engagements des institutions sur le thème « Report modal - Modes alternatifs et partage de l'espace public »
4. Présentation des contributions (concertation publique et contributions des partenaires)
5. *Forum communautaire : travail collectif sur les pistes d'action possibles*
6. Prochaines étapes

Le présent compte-rendu n'a pas pour objet de résumer l'ensemble des diapositives projetées en réunion, le support complet étant disponible sur le site [mieuxbouger.fr](http://mieuxbouger.fr). Le présent compte-rendu vise en revanche à retranscrire les échanges en séance.

### 1. Introduction

---

#### 1.1 : Introduction

Le SMTC introduit la séance « Report Modal – Modes alternatifs et partage de l'espace public ». Il s'agit d'un des dispositifs de concertation volontaire mis en place par le SMTC dans le cadre de la démarche de révision du PDU, appelée « Projet Mobilités 2025/2030 ».

La commission « Report Modal – Modes alternatifs et partage de l'espace public » est l'une des 4 commissions créées par le SMTC pour engager une dynamique partenariale autour du Projet Mobilités 2025/2030. Trois autres commissions ont été mises en place sur les sujets suivants :

- Report modal : transports en commun et multimodalité ;
- Cohérence Urbanisme Mobilité : interfaces entre projets urbains et projets de transports ;
- Optimisation des réseaux : usage des réseaux routiers et des stationnements, logistique urbaine.

Ces commissions thématiques sont ouvertes aux Personnes Publiques Associées.

**Les commissions des 1, 2 et 3 décembre** font partie du deuxième temps des commissions thématiques. Elles visent à co-construire des pistes d'action par thème, en s'appuyant sur le travail d'une première série de Commissions, qui a eu lieu **les 4 et 5 novembre**, et qui visait à partager le diagnostic et les enjeux du Projet Mobilités 2025/2030.

#### 1.2 : Déroulement de la séance

La séance se déroule en trois principales séquences :

- Rappel des éléments d'enjeux et des pistes d'actions en lien avec le thème ;
- Synthèse des travaux et contributions précédents :
  - o travaux des commissions thématiques de novembre,
  - o engagements pris par les institutions,
  - o éléments issus de la concertation publique et des contributions des partenaires,
- Forum communautaire : travail par petits groupes pour déterminer et détailler des pistes d'action en lien avec le thème de la Commission.

Des temps d'échanges sont réalisés à chaque fin de séquence.

#### 1.2 : Déroulement de la séance

#### 1.3 : Echanges suite à l'introduction

L'association VELORUTION TOULOUSE interroge le SMTC sur les modalités de concertation avec les associations d'usagers. Elle regrette de n'avoir été au courant que par hasard de la tenue des Commissions thématiques de décembre. VELORUTION aimerait être ajoutée à la liste de diffusion des prochaines instances de consultation.

Par ailleurs, VELORUTION estime que pour contribuer au report modal, l'apaisement des circulations (mise à 30 km/h du centre-ville par exemple) pourrait être aussi efficace que les aménagements pour les cyclistes ou pour les piétons. VELORUTION insiste aussi sur l'importance des services aux usagers, comme les ateliers de réparation vélo. Le budget des ateliers de réparation vélos à Toulouse monte à 40 000 euros/ an pour 3500 adhérents, alors que celui du service VéloToulouse

représente 6,2M d'euros par an, avec JC Decaux, pour 2000 vélos. L'association aimerait voir apparaître davantage ces contradictions.

Le SMTC répond que la concertation publique pour le projet Mobilités 2025/2030 a eu lieu en septembre-octobre 2015 et que les personnes publiques associées ainsi que les habitants en ont été informés. Les associations sont représentées et informées à trois niveaux : d'une part, les associations agréées de protection de l'environnement, d'autre part, les associations de défense des personnes handicapées, enfin une liste d'associations représentant les usagers. L'association 2 Pieds 2 roues en fait par exemple partie. Le SMTC veillera à ce que VELORUTION soit aussi ajoutée au listing, et soit informée des suites de la démarche en tant qu'association représentant les usagers.

## **2. Echanges suite à la synthèse des travaux de novembre, au rappel des engagements des institutions et à la à la présentation des contributions des partenaires**

---

LA VILLE DE L'UNION fait remarquer que le réseau REV (Réseau Express Vélo) est en cours de réflexion et que cette information pourrait figurer Slide 41.

L'ASSOCIATION VELORUTION fait de nouveau remarquer la différence de traitement par les institutions entre un service peu coûteux et à fort impact – les ateliers vélos, pour lequel aucune subvention n'a été accordée, et un service coûteux et qui touche moins d'utilisateurs – celui de JC Decaux, pour lequel la collectivité finance des montants très importants.

Concernant les enjeux de sécurité, l'AUTATE fait remarquer que les automobilistes n'ont pas l'habitude de voir circuler les vélos, et que les feux ne sont pas réellement adaptés à tous les usagers (vélos notamment).

LA VILLE DE L'UNION confirme que la philosophie d'utilisation des voies est très différente selon les modes.

La DDT 31 insiste sur la vulnérabilité des cyclistes et rappelle que l'Etat a mené une campagne « attention fragiles » sur ce thème.

LA VILLE DE TOURNEFEUILLE estime que cette campagne n'a pas été bien comprise, que le message manquait de clarté. Elle fait remarquer qu'il est en général difficile de faire du vélo lorsque les infrastructures ne sont pas prévues pour cela. Elle estime qu'il faudrait davantage d'infrastructures adaptées et diminuer les vitesses de circulation.

L'ASSOCIATION VELORUTION informe les participants que les études sur l'accidentologie montrent que 40 à 50% des accidents touchant les cyclistes concernent les utilisateurs des vélos en libre-service. Ceci n'est pas surprenant, ces vélos étant souvent lourds et peu maniables. VELORUTION estime que réduire les vitesses en ville pourrait aider la pratique du vélo. VELORUTION propose également de rendre les TC gratuits.

Le CODEV DE TOULOUSE METROPOLE signale que les aménagements dits cyclables aujourd'hui présents sur le territoire forment ensemble une véritable « collection technique » qui interroge. On veut parer au plus pressé pour répondre aux demandes des habitants, mais on ne prend aucun recul sur la qualité des aménagements. Par exemple, route de Launaguet, les pistes cyclables sont presque impraticables (à cause de sorties de garages qui créent autant de dos d'âne) et les cyclistes finissent par rouler sur la route. Les gens n'utiliseront les pistes que si celles-ci sont utilisables. Le CODEV milite pour un Schéma directeur, qui mette en cohérence ces aménagements, avec des remises à plat de certaines solutions si nécessaire.

Le BUREAU D'ETUDES TRANSITEC, en réponse à l'AUTATE, explique que le Vélo en libre service fait beaucoup débat et que c'est un service coûteux, qui a d'ailleurs été abandonné par certaines agglomérations récemment. Mais ce que l'on a pu voir des exemples de Lyon et Paris, deux pionnières en la matière, est que le VLS a agit comme un vecteur de démocratisation, et a permis de dynamiser de l'usage des vélos. On a aussi créé du réseau cyclable pour l'accompagner. Le débat est plus : est ce que le prix de ce service en vaut le bénéfice. Les chiffres sur l'augmentation des accidents correspondent aussi à ce phénomène de démocratisation du vélo, qui touche des usagers jusqu'alors peu habitués à rouler en vélo.

L'ASSOCIATION VELORUTION mentionne de nouveau la différence de traitement entre les ateliers Vélo et Vélotoulouse. VELORUTION regrette par ailleurs que les usagers, représentés via les Ateliers vélos, ne soient pas davantage sollicités, concernant par exemple la sécurité ou la qualité des aménagements cyclables.

Le SMTC explique en réponse que des tests sur la qualité des aménagements sont déjà réalisés, mais plus spécifiquement par les personnes en situation de handicap.

Suite à la présentation des contributions des partenaires, FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT apporte des précisions sur sa contribution (Slide 47). Le SMTC prendra en compte ces remarques.

Le CODEV DE TOULOUSE METROPOLE souhaite quant à lui ajouter de manière plus claire à sa contribution la mise en place d'un réseau cyclable cohérent sur l'ensemble du périmètre.

### **3. Forum communautaire : travail collectif sur les pistes d'actions possibles**

Il a ensuite été proposé aux participants de réfléchir par petits groupes, pendant une quarantaine de minutes, autour de quatre sous-thématiques :

- 1 **MARCHE A PIED – ACCESSIBILITE** ► *Quelles actions pour encourager la marche à pied et aller vers une ville accessible à tous?*
- 2 **VELO** ► *Quelles actions pour encourager et faciliter la pratique du vélo ?*
- 3 **INTERMODALITE TC-MODES ACTIFS** ► *Comment faciliter concrètement l'intermodalité entre les modes actifs et les transports en commun? (rabatement, stationnement, cheminements...?)*
- 4 **« SMART CITY »** ► *Comment articuler les « nouveaux modes » (électromobilité, covoiturage, autopartage, modes actifs) et les outils de la ville intelligente?*

Les participants devaient, pour la sous-thématique choisie, identifier deux ou trois actions prioritaires et les détailler dans une fiche de restitution, précisant : la nature de l'action, les enjeux et objectifs de l'action, sa priorité de mise en œuvre, sa territorialisation, les acteurs porteurs et à associer.

Sur les quatre ateliers proposés, seuls les trois premiers ont été retenus par les participants.

**Pour le premier atelier « Marche à pied, accessibilité », trois actions ont été proposées:**

<b>ATELIER 1 - MARCHE A PIED / ACCESSIBILITE</b>
<b>1) <u>Accessibilité à tous, espace partagé</u></b>
<b>A QUEL(S) ENJEU(X) CETTE ACTION REPOND-ELLE ?</b>
Réduire l'accidentologie des modes actifs, des piétons Promouvoir ces modes
<b>A QUEL(S) OBJECTIF(S) CETTE ACTION REPOND-ELLE ?</b>
Une place pour chaque mode/ développer dans les secteurs à enjeux Sécurisation des cheminements/ Ville apaisée (zéro bruit)
<b>CHIFFRE OU MOT-CLE CORRESPONDANT A CETTE ACTION</b>
Mutualisation/ accessibilité/ partage
<b>DETAIL DE L'ACTION</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre en œuvre les PAVE et ADAP (Agenda d'accessibilité programmée)</li> <li>- Information, sensibilisation (médiateurs pour expliquer le fonctionnement des espaces)</li> <li>- Charte « espace public partagé : une charge d'usages entre différents modes (vélos/ piétons), permettant leur intégration. Attention à porter aux règles de certains « nouveaux modes », comme les vélos à assistance électrique</li> <li>- Pas de réglementation visible (signalisation) au niveau de l'espace. Nouveaux codes</li> </ul>
<b>PRIORITE DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION (ECHEANCE)</b>
Programmation pluriannuelle
<b>TERRITORIALISATION</b>
Zones apaisées avec présence importante des modes actifs
<b>PORTEUR DE L'ACTION ET PARTENAIRES ASSOCIES</b>
Collectivités

## **2) Cahier technique pour la qualité des trottoirs (matériaux, encombrements)**

### **A QUEL(S) ENJEU(X) ET OBJECTIFS CETTE ACTION REpond-ELLE ?**

Redonner sons sens, sa vocation première au « trottoir »  
Faciliter l'usage des cheminements piétons

### **CHIFFRE OU MOT-CLE CORRESPONDANT A CETTE ACTION**

Accessibilité à tous

### **DETAIL DE L'ACTION**

- Gestion des ruptures de cheminements et des ruptures de niveaux
- Gestion des obstacles aux cheminements piétons (poubelles, stationnement anarchique que ce soit VP, vélos ou motos, mobilier urbain, candélabres, etc.)
- Homogénéité des matériaux, formes, qualité des revêtements : définir des règles techniques d'aménagements, à décliner en fonction des secteurs
- Concertation avec les associations PMR, les usagers

### **TERRITORIALISATION**

Sur tout le territoire, avec des aménagements spécifiques en fonction des zones/ sites

### **PORTEUR DE L'ACTION ET PARTENAIRES ASSOCIES**

Collectivités, gestionnaire de voirie, CEREMA ...

## **3) Effacer les discontinuités dans les cheminements piétons**

### **A QUEL(S) ENJEU(X) ET OBJECTIFS CETTE ACTION REpond-ELLE ?**

Favoriser et augmenter la part modale des modes actifs

### **CHIFFRE OU MOT-CLE CORRESPONDANT A CETTE ACTION**

Continuité, maillage, facilité, adapté

### **DETAIL DE L'ACTION**

- Mettre en œuvre un véritable schéma de piétonisation, plus adapté et maillé
- Maintenir des porosités dans les opérations urbaines par des règles d'urbanisme adaptées
- Faciliter la vie du piéton par un maillage adapté dans un déplacement court (l'avantager, diminuer les distances)
- Affichage des temps de parcours/ jalonnements piétons
- Vigilance sur les points de rupture des cheminements piétons lors de reprise d'aménagements (y remédier)
- Assurer les continuités des cheminements vers le réseau TC

### **TERRITORIALISATION**

Sur tout le territoire : lieux de vie, zones denses, zones d'activité

### **PORTEUR DE L'ACTION ET PARTENAIRES ASSOCIES**

Collectivités, acteurs privés type lotisseurs, aménageurs

### **COMMENTAIRES (FACULTATIF)**

Un enjeu général est de remettre les gens à marcher. En incitant par exemple au Pédibus, dès la petite enfance. Lancer pour cela des campagnes de sensibilisation : pourquoi on marche.

Pour le second atelier « Vélo », deux actions ont été proposées :

<b>ATELIER 2 - VELO</b>	
<b>1) <u>Education et accompagnement</u></b>	
<b>A QUEL(S) ENJEU(X) CETTE ACTION REpond-ELLE ?</b>	Sécurité + développement part modale du vélo
<b>A QUEL(S) OBJECTIF(S) CETTE ACTION REpond-ELLE ?</b>	Baisse de l'accidentologie (de 50%) et développer la pratique du vélo
<b>CHIFFRE OU MOT-CLE CORRESPONDANT A CETTE ACTION</b>	2% de part modale actuellement. Objectif : 10% en moyenne sur l'agglomération
<b>DETAIL DE L'ACTION</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Développer les ateliers vélos et les lieux d'échange divers</li><li>- Faire des interventions en milieu scolaire et dans les entreprises</li><li>- Harmoniser et développer la signalétique</li><li>- Associer les usagers</li></ul>
<b>PRIORITE DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION (ECHEANCE)</b>	Au plus tôt
<b>TERRITORIALISATION</b>	Grande agglomération toulousaine
<b>PORTEUR DE L'ACTION ET PARTENAIRES ASSOCIES</b>	Associations, éducation nationale, comités d'entreprises

<b>2) Développer et améliorer les infrastructures cyclables</b>
<b>A QUEL(S) ENJEU(X) CETTE ACTION REpond-ELLE ?</b>
Santé publique, sécurité (y compris sentiment de sécurité)
<b>A QUEL(S) OBJECTIF(S) CETTE ACTION REpond-ELLE ?</b>
Favoriser l'usage du vélo, développer la part modale (objectif : atteindre 10% de part modale en moyenne sur l'agglomération d'ici à 2020)
<b>CHIFFRE OU MOT-CLE CORRESPONDANT A CETTE ACTION</b>
2% de part modale actuellement
<b>DETAIL DE L'ACTION</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Résorption des discontinuités (problèmes de franchissements)</li> <li>- Associer les usagers à la définition des ménagements et communiquer sur les actions existantes. Egalement dans l'identification des points noirs</li> <li>- Harmoniser les aménagements cyclables, au point de vue qualitatif</li> <li>- Finaliser le réseau cyclable d'agglomération. S'inscrire dans un schéma directeur</li> </ul>
<b>PRIORITE DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION (ECHEANCE)</b>
Au plus tôt
<b>TERRITORIALISATION</b>
Grande agglomération toulousaine
<b>PORTEUR DE L'ACTION ET PARTENAIRES ASSOCIES</b>
Associations de cyclistes, Métropole, EPCI
<b>COMMENTAIRES (FACULTATIF)</b>
La mise en œuvre de ces actions doit passer par une meilleure coordination entre les différents partenaires (EPCI), avec un leader apportent cohérence et structure dans la déclinaison des actions

Suite à la présentation des différentes actions, l'AUTATE fait remarquer qu'un enjeu essentiel est de s'assurer de l'esthétique des villes, qui incite à la pratique des modes actifs. Plus généralement, l'AUTATE fait remarquer que la « convivialité » des différents modes, et notamment du vélo ou de la marche par rapport à la voiture est essentielle. Qu'il faut trouver des pistes d'actions qui permettent de garantir cette convivialité.

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT ajoute qu'en plus d'encourager le pédibus, il conviendrait d'encourager le vélobus.

LA VILLE DE TOURNEFEUILLE fait remarquer que les freins à l'usage des vélos sont la difficulté de stationnement d'une part et les conditions de sécurité routière d'autre part.

En réponse au commentaire de l'action 2 de l'atelier vélo (« développer les infrastructures cyclables ») sur la nécessaire coordination des acteurs, le SMTC reconnaît qu'en effet, faute de pilotage et de coordination, plusieurs actions inscrites aux PDU de 2001 et de 2012 n'ont pas été mises en œuvre.

VELORUTION mentionne qu'une autre piste d'action serait de faire des 30 km/ heure en ville la norme, des 50 km/ heure l'exception. Une autre piste pourrait être de placer tous les modes sur un même niveau.

Les participants discutent également d'aménagements comme le « chaussidou » (terme technique : chaussée à voie centrale banalisée). Post-réunion, LA VILLE DE BLAGNAC a fourni des exemples de ce type d'aménagements sur la commune, qui sont insérés ci-dessous :



1. Vieux chemin de Grenade (Blagnac), Chaussée + CVCB : 6m50
- 2650 véhicules dans les 2 sens le jour le plus chargé.
  - Pas de comptage de cyclistes.



2. Avenue Servanty entre Plan du Port et la route de Grenade (Blagnac). Chaussée + CVCB : 7m
- 4 500 véhicules dans les 2 sens le jour le plus chargé. 1 sens plus emprunté que l'autre (vers la zone aéroportuaire et vers Airbus) en HPM plus particulièrement, cela est dû au fait que l'autre partie de l'avenue est en sens unique.
  - 300 cyclistes comptés en HPM par l'association 2pieds2roues en 2013

TRANSITEC recommande aussi le site de l'association « Rue de l'avenir » pour découvrir ce type d'aménagements.

L'AUAT précise par ailleurs qu'il existe des zones de rencontre aussi pour des axes à fort trafic.



Pour le troisième atelier « Intermodalité TC- Modes actifs », deux actions ont été proposées :

<b>ATELIER 3 - INTERMODALITE TC - MODES ACTIFS</b> <i>COMMENT FACILITER CONCRETEMENT L'INTERMODALITE ENTRE LES MODES ACTIFS ET LES TRANSPORTS EN COMMUN? (RABATTEMENT, STATIONNEMENT, CHEMINEMENTS...?)</i>	
<b>1) <u>Définir les principes d'un pôle multimodal ou d'un point relais TC/ autres modes de qualité, et classier ces PEM – points relais</u></b>	
<b>A QUEL(S) ENJEU(X) CETTE ACTION REpond-ELLE ?</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rendre attractifs les PEM</li> <li>- Faciliter l'intermodalité</li> </ul>	
<b>A QUEL(S) OBJECTIF(S) CETTE ACTION REpond-ELLE ?</b>	
Report modal	
<b>DETAIL DE L' ACTION</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Définition et classification des pôles multimodaux et points relais TC/ autres modes (métropolitain, communal, simple point bus/tram)</li> <li>- Définir les standards de qualité de service pour es PEM/ points relais (aménagement, services vélo dont stationnement, agence de mobilité, information voyageurs en temps réel, etc.)</li> <li>- Définir une zone de chalandise à traiter autour en vue de l'accessibilité piéton/ vélos : cheminements de qualité, raccourcis, jalonnements piétons-cycles</li> <li>- Adapter et faire évoluer l'offre et les offres (projet TESO, aéroport...). On compte notamment sur la « smart city » pour mettre en musique et communiquer. Comme le réseau est en évolution permanente, nécessité d'actualiser les informations.</li> </ul>	
<b>PRIORITE DE MISE EN ŒUVRE DE L' ACTION (ECHEANCE)</b>	
Définition et classification : à court terme, puis en fonction des opportunités Pour les plus grosses actions : bâtir un calendrier de réalisation.	
<b>TERRITORIALISATION</b>	
Tout le territoire du PDU	
<b>PORTEUR DE L' ACTION ET PARTENAIRES ASSOCIES</b>	
Collectivités territoriales, EPCI, Gares/ aéroports, entreprises (autres que AOT) → Un travail partenarial	

Suite à la présentation de cette action, La VILLE DE TOURNEFEUILLE demande s'il y a eu un retour d'expérience sur les parcs de stationnement vélos sécurisés dans les pôles d'échanges.

Le SMTc répond qu'un REX est en cours, que des problématiques ont été rencontrées, par exemple à Basso Cambo, mais notamment en raison de problèmes de conception de l'aménagement.

VELORUTION regrette qu'il n'y ait pas de portail transport, qui puisse faire le lien avec toutes les associations impliquées sur le sujet.

<b>2) <u>Inciter à l'usage multimodal dans les TC</u></b>
<b>A QUEL(S) ENJEU(X) CETTE ACTION REpond-ELLE ?</b>
Inciter au report modal
<b>A QUEL(S) OBJECTIF(S) CETTE ACTION REpond-ELLE ?</b>
Rendre plus lisibles et plus attractifs les accès aux TC et usages possibles dans les TC
<b>DETAIL DE L'ACTION</b>
1) Jalonnement dans la zone de chalandise des arrêts TC 2) Inciter à la transparence des modes actifs, en lien avec la cohérence urbanisme / TC (passages, jalonnements, passages malins, « traversabilité » des opérations urbaines) 3) Avoir une vision et une politique claire de la possibilité de mettre les vélos dans les TC : vélos tout le temps accepté ? (par extension des PMR ?) 4) Réserver des espaces stationnement vélos à proximité des arrêts TC, selon le besoin
<b>PRIORITE DE MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION (ECHEANCE)</b>
1) Dès que possible 2) au long cours 3) à définir rapidement 4) Parallèlement au déploiement Linéo
<b>TERRITORIALISATION</b>
Territoire du PDU
<b>PORTEUR DE L'ACTION ET PARTENAIRES ASSOCIES</b>
En priorité : AOT, transporteurs, gestionnaires de l'espace public Egalement Mairies/ services urbanisme, entreprises

La VILLE DE BLAGNAC fait remarquer que certains aménagements vélo ne sont pas utilisés. Qu'il faudrait redéfinir ces aménagements en fonction de leur zone d'influence par rapport aux TC.

#### **4. Prochaines étapes - suites de la démarche**

Le SMTC a conclu la Commission en présentant les prochaines étapes :

- La commission partenariale technique : Lundi 14 décembre 2015, de 14h à 16h.
- La commission partenariale de suivi : Mercredi 16 décembre 2015, de 9h à 10h30.
- Les commissions territoriales, qui auront lieu en mars 2016, dans différents lieux de l'agglomération, suivant les quatre grands bassins de mobilité (dates précises à confirmer).

Parallèlement, le travail technique de modélisation, d'évaluation environnementale et de consolidation des pistes d'actions pour le Projet Mobilités 2025/2030 se poursuit.

Il est prévu que le Projet Mobilités 2025/ 2030 soit arrêté en octobre 2016. Avant cela, les partenaires seront de nouveau consultés, de façon globale, ou par territoire, en septembre 2016.