LES ATELIERS

OBSERVATOIRE PARTENARIAL DES DÉPLACEMENTS

atelier du 30 novembre 2012

Evaluation

des Transports en Commun en Site Propre

Quels constats? Quels enseignements sur les déplacements et le développement urbain ?

SOMMAIRE

Le développement des TC dans l'agglomération toulousaine.. 2

Les études de suivi 2

Réseau structurant de TC : constats et enseignements

Le cas de Toulouse 3

Le point de vue d'un expert... 4

L'urbanisation autour des infrastructures structurantes de TC

Le cas de Toulouse 5

Le contrat d'axe de Grenoble 6

Le point de vue d'un expert... 7

Débat et perspectives..... 8

La mise en œuvre de Transports en Commun en Site Propre (TCSP) génère des mutations importantes, tant sur l'évolution des pratiques de déplacements que sur les mutations urbaines des territoires desservis. C'est pourquoi, Tisséo-SMTC et l'aua/T ont engagé un travail d'observation et d'évaluation systématique des infrastructures créées qui font l'objet d'études de suivi. Cette démarche est multicritère et croise différents champs d'analyse des transports et de l'urbanisme.

Au lendemain de l'approbation du nouveau Plan de Déplacements Urbains (PDU) en Octobre 2012, cet atelier a pour vocation de tirer les principaux enseignements de ces études en vue d'enrichir les différents projets à venir.
Le travail de synthèse présenté est interpellé et commenté par Jean-Marc Offner, spécialiste des politiques publiques de déplacements.
L'exemple grenoblois vient illustrer la manière dont la cohérence urbanisme/transport est recherchée autour d'un projet de tramway. En effet, ce thème est devenu essentiel pour l'agglomération toulousaine qui cherche à maîtriser son extension.

Si la mise en place de ces infrastructures concerne en premier lieu la desserte de la ville intense telle que définie par le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT), elle a également pour vocation de mieux articuler les espaces centraux aux secteurs périphériques de l'agglomération. Dans le cadre d'un réseau de plus en plus maillé, la question des pôles d'échanges et des parkings relais prend ainsi une importance particulière.

Jean-Louis Coll,
Maire de Pinsaguel,
Vice-Président de la Communauté d'Agglomération de Muretain (CAM)
Animateur de l'observatoire partenarial des déplacements

Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire urbaine
11 bd des Récollets 31078 Toulouse cedex 4 - 05 62 26 86 26 www.aua-toulouse.org

Joël Carreiras,
Adjoint au Maire de Toulouse,
Président Tisséo SMAT,
Vice-Président à Toulouse Métropole
Elu de Tisséo-SMTC

Christophe Doucet,
Responsable du service Politique des Déplacements et Accessibilité,
Tisséo-SMTC

Parole d'élu:
« La question des transports est aussi une question urbaine »
Joël Carreiras

Parole d'expert :
« La congestion est un mauvais outil de régulation parce qu'elle est subie, expliquer les avantages et les inconvénients d'un meilleur partage de l'espace public, c'est la recherche d'une régulation négociée »
Jean-Marc Offner

Propos introductifs

Les grands enjeux du développement des transports en commun sur l'agglomération toulousaine

Un enjeu majeur :
la cohérence urbanisme / transport

La révision du Plan de Déplacements Urbains sur un large périmètre, celui du SCoT (116 communes), est un choix politique fort, qui traduit la volonté de mener une politique d'équité entre les territoires. Il s'agit également d'accompagner l'urbanisation de l'agglomération à un développement concomitant des transports collectifs : c'est le principe de cohérence urbanisme/transport.

Ainsi, le SCoT ne permet l'urbanisation de nouveaux territoires qu'à partir du moment où leur desserte en transport en commun est programmée.
Pour cela, les Contrats d'axe (ou de gare) doivent assurer la cohérence entre programmation des projets urbains et réalisation des transports en commun en site propre en engageant les institutions en charge de ces projets.

Un PDU ambitieux, décliné selon trois principes

1. Un partage de l'espace public, qui correspond à la volonté de maitriser l'usage de la voiture en redonnant de la place aux autres modes de transports, ceci afin d'améliorer le cadre de vie et la qualité de l'air.

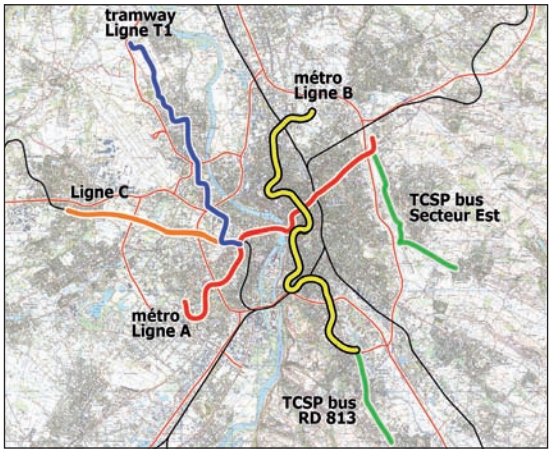
2. Un maillage du réseau structurant de transport en commun qui doit desservir les différents secteurs de la ville sans forcément transiter par le centre. L'enjeu est de passer d'une organisation du réseau en étoile prolongeant la croix du métro, à un réseau en toile, articulé à partir de pôles d'échanges. Pour cela, le réseau de surface devra être attractif.

3. Un phasage des projets qui tient compte à la fois des capacités budgétaires et de la programmation des nouvelles opérations d'urbanisme.

Les études de suivi et d'évaluation des tcsp

Les études de suivi évaluent les infrastructures de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) réalisées et les politiques publiques qui les accompagnent. Ces études sont menées dans l'agglomération depuis la mise en service de la ligne A du métro (1993).
Elles ont un caractère obligatoire quand les infrastructures sont subventionnées par l'Etat, mais Tisséo-SMTC a décidé d'évaluer systématiquement tout TCSP réalisé.

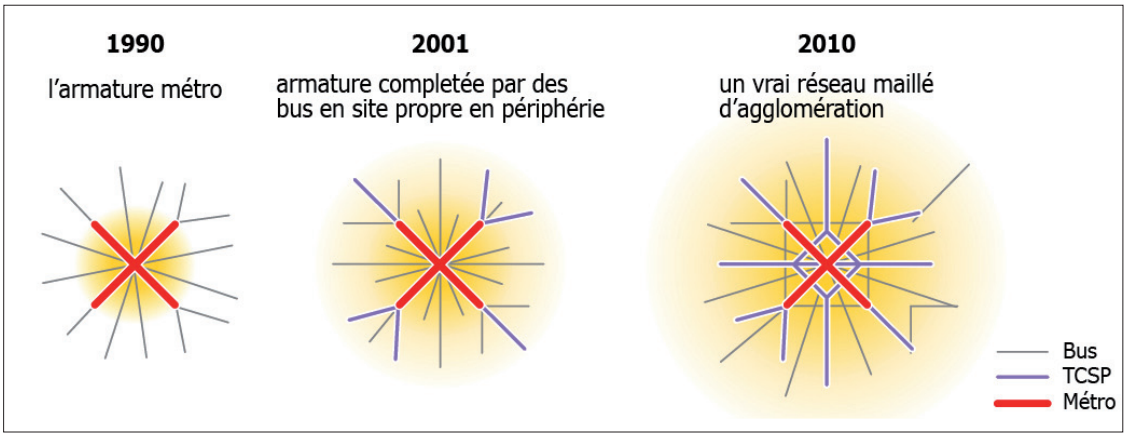
Aujourd'hui, 7 projets ont été ou sont en cours d'évaluation : métro A + prolongement, métro B, tram T1, Ligne C, BSP Est, BSP RD813.
Une dizaine de nouvelles infrastructures est concernée dans les prochaines années (tramways Garonne et Envol, VCSM, LMSE, BUN, Ramassiers…).



Les études de suivi cherchent à identifier les conséquences des infrastructures :
- sur la réorganisation de l'offre de transport (TC, trame routière, stationnement…),
- sur les pratiques de mobilité engendrées (fréquentation, types d'usagers…),
- sur l'amélioration du cadre de vie (pollution, bruit, espaces publics…),
- sur l'activité commerciale,
- sur les dynamiques en matière de construction (nouvelles opérations, densification…)…

Elles s'appuient pour cela sur des enquêtes spécifiques et sur la mobilisation d'indicateurs existants
Riches d'enseignements, elles éclairent les nouveaux projets d'infrastructure.

De la croix du métro, à l'étoile, à la toile



Réseau structurant de transport collectif : constats et enseignements en matière de mobilité dans l'agglomération toulousaine

Marie Bonnifet
Chargée de projets mobilités et transports, aua/T, Agence d'Urbanisme et d'Aménagement Toulouse Aire Urbaine

Développer un maillage du réseau de transport collectif structurant

Le réseau structurant a été organisé, à l'origine, avec deux lignes de métro sur lesquelles les TCSP de surface sont systématiquement rabattus. Cette organisation provoque aujourd'hui des saturations aux heures de pointe.

Le nouveau PDU propose un maillage différent des lignes structurantes afin d'offrir à l'usager des destinations plus variées.

Gommer l'effet réseau de transport en commun à deux vitesses

La performance du métro induit une perception d'un réseau à deux vitesses. La ligne de tramway T1 apparaît lente, aux yeux des usagers, alors qu'elle offre des vitesses comparables aux tramways desservant les autres agglomérations françaises.
Cela impose donc une vraie exigence de services pour les lignes de bus et de tramway : régularité, confort, convivialité, information voyageurs…

Paroles d'expert :
«Le réseau maillé semble s'imposer dans les métropoles, mais quelle est la taille de la maille ?
Il faut veiller à des interstations suffisamment longues pour gagner en temps de parcours.»

«Le marcheur et l'usager du transport en commun sont des alliés objectifs.
Il faut rendre objectivement alliés les autorités organisatrices de transport en commun et les producteurs d'aménités piétonnes.»
Jean-Marc Offner

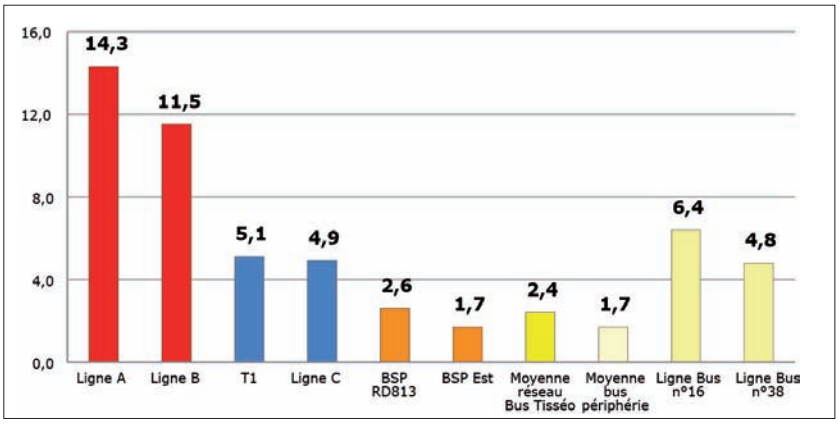
Orienter la politique des parcs relais pour un usage plus cohérent

Les parkings relais proposent plusieurs milliers de places. Ceux du métro sont quotidiennement saturés alors que les parkings situés le long des tramways et des bus en site propre restent sous-utilisés par des usagers qui subissent déjà une rupture de charge TCSP/métro.
Le PDU prévoit l'augmentation des capacités des parkings relais du métro. Cependant, leur mode de gestion et leur localisation proche de l'urbanisation induit des usages multiples à maîtriser : stationnement résidentiel par les habitants du centre, fréquentation par des habitants proches qui pourraient venir jusqu'au métro autrement qu'en voiture…
De plus, ces parkings consomment un foncier à forte valeur et provoquent souvent des nuisances pour les quartiers environnants qui se densifient.

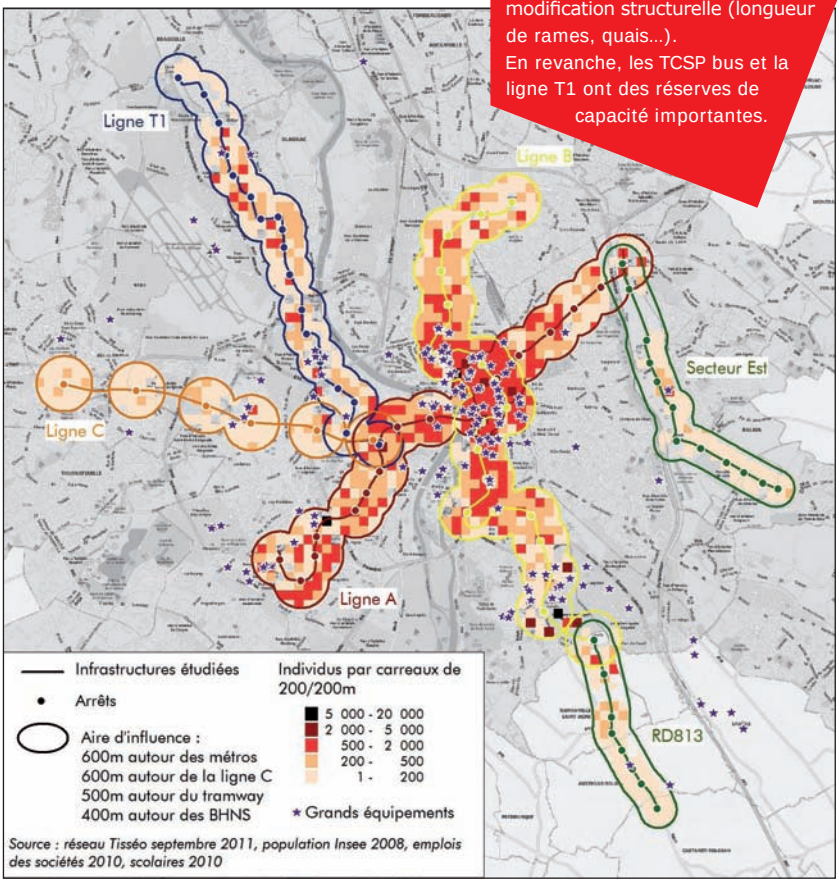
Développer « une ville de proximité » autour des axes TCSP

L'implantation d'emplois, services, commerces, équipements, autour de ces infrastructures doit permettre de générer des fréquentations plus équilibrées sur toute la journée et d'optimiser ainsi les coûts d'investissements et de fonctionnement.
On constate que la présence du Centre Hospitalier Régional de Purpan et du lycée Saint-Exupéry à Blagnac entraîne des usages diversifiés sur la ligne T1.

Fréquentation par km - 2011



Le métro et la ligne C connaissent des saturations récurrentes nécessitant à terme une modification structurelle (longueur de rames, quais…).
En revanche, les TCSP bus et la ligne T1 ont des réserves de capacité importantes.



Le point de vue d'un expert sur les mobilités

Jean Marc Offner,

Expert en politiques publiques de déplacements
Directeur de l'a'urba, Agence d'Urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

« A Toulouse, le métro va trop vite, on n'a presque pas le temps de lire ! »

« Le partage modal n'est pas un bon indicateur d'évaluation. Il ne dit rien sur la longueur des trajets motorisés, prend peu en compte le covoiturage et décrit peu la chaine de déplacement, la marche à pied en est ainsi sous valorisée. »

« Bordeaux et Toulouse partagent un modèle urbain peu vertueux ; agglomérations étalées, peu denses avec une forte culture de l'automobile et à l'inverse très peu de marche à pied. Les marges de progrès sont d'autant plus fortes et sont recherchées dans les politiques actuelles »
Jean Marc Offner

Quel modèle de réseau maillé développer ?

Il existe deux modèles d'organisation du réseau de transport collectif :

- Le réseau « spaghettis », avec plein des lignes directes, souvent radiales, entre les lieux d'origine et de destination,
- Le réseau maillé, où il est pratiquement nécessaire de faire une correspondance, mais permettant d'accéder aux différents secteurs sans passer par le centre.

Ces modèles proposent une fonctionnalité et une lisibilité différentes.

Quelle performance mettre en œuvre pour les autres modes que le métro ?

Le métro ira toujours plus vite. Parallèlement, les autres modes doivent donc offrir une fiabilité et une régularité permettant à l'usager de bien évaluer les temps de trajet et d'attente et donc de gérer son parcours.

Par ailleurs, la possibilité d'utiliser ces temps de parcours pour d'autres occupations (lecture, musique, travail…), doit constituer un avantage sur la voiture. La valorisation de ces temps sera encore plus importante si l'usager peut rester connecté.

Parole d'élu :
« L'organisation d'un réseau de transport en commun maillé via des pôles d'échange est l'un des enjeux majeurs du PDU »
Joël Carreiras

Quels rôles doivent jouer les pôles d'échanges multimodaux ?

Les pôles d'échanges peuvent difficilement assumer toutes les fonctions : s'ils jouent leur rôle en matière d'intermodalité, ils ne répondent que rarement aux attentes en matière de centralité et d'urbanité.
Les parcs relais sont économiquement contestables. Les collectivités y offrent une place de stationnement dans un lieu où les valeurs foncières sont élevées. De plus, avec quelques milliers de places, l'impact est réduit sur le système de déplacements, au regard des centaines de milliers de voyageurs quotidiens.

Des parcs-relais réversibles ?

Les Plans de Déplacements Urbains ont promu les parcs relais comme un « outil miracle » pour gérer l'interface entre le périurbain et le centre. Mais ils ont occulté le véritable enjeu du périurbain qui est de gagner en autonomie par rapport à la ville centre et de diminuer les déplacements.
De plus, il serait préférable d'inciter les habitants à prendre des lignes de transport en commun fiables depuis le périurbain plutôt que de se rabattre en voiture sur les parcs relais.

En conséquence, il faudrait inventer des parcs relais évolutifs qui suivraient l'urbanisation, s'adapteraient ou pourraient disparaitre.

Bus en site propre RD813

Parc relais Basso-Cambo

La ligne T1

L'urbanisation autour des lignes de TCSP dans l'agglomération toulousaine - *Marie Bonnifet*

Les études de suivi ont confirmé que les lignes de TCSP ne suffisent pas à générer à elles - seules une dynamique urbaine.
On constate qu'elles accroissent les tendances initiales et permettent ainsi une mise en cohérence des politiques publiques...

Un renouvellement urbain observé, mais peu anticipé

L'arrivée d'un TCSP provoque un processus de renouvellement urbain essentiellement dans les quartiers où des dynamiques étaient déjà à l'œuvre. Elle accélère alors le rythme des mutations.
Toutefois, l'anticipation publique et privée est relativement faible, y compris autour des lignes de métro.

Une temporalité différente entre « infrastructures » et « urbanisation »

Cette différence de temporalité pose problème. L'offre proposée est surdimensionnée tant que l'urbanisation n'est pas réalisée. Le statut des espaces non urbanisés en contact avec l'infrastructure est souvent mal défini. Par ailleurs, l'exemple du BSP Est, qui dessert toujours un secteur peu dense, montre qu'il est délicat de mettre en service un TCSP sans un projet urbain préalablement identifié.

Vers une meilleure prise en compte de l'infrastructure dans les opérations d'urbanisme

Les programmes des différentes ZAC desservies par un transport collectif structurant ont évolué dans le bon sens : plus de densité, plus de mixité, plus d'équipements autour des stations...

Mais il arrive encore que d'importantes opérations d'urbanisme soient réalisées sans desserte performante en transports en commun.

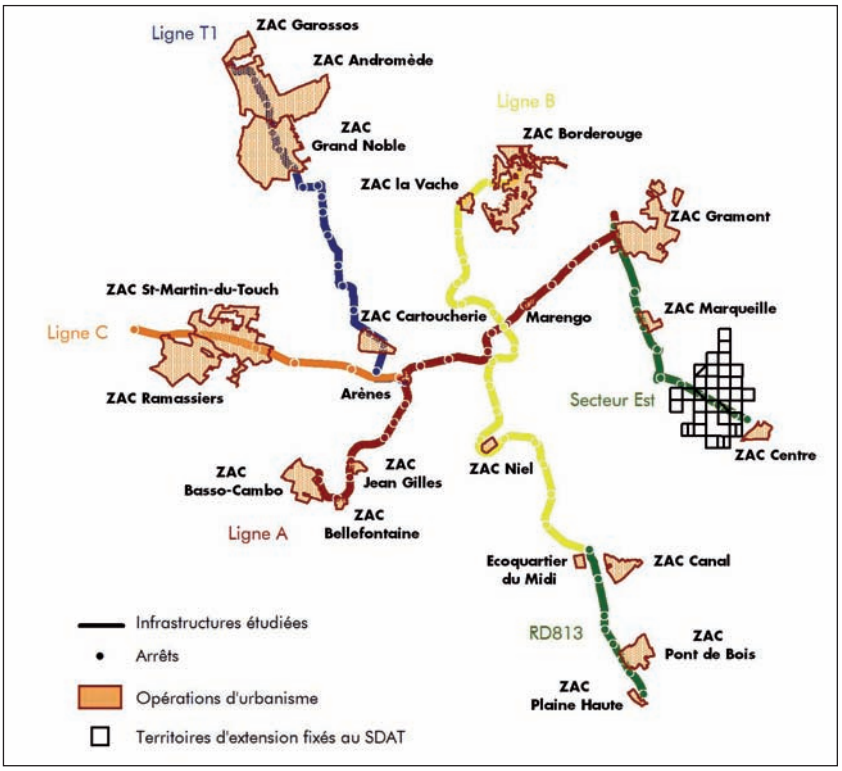
La mise en œuvre d'outils de cohérence urbanisme-transport

Le SCoT conditionne l'ouverture à l'urbanisation de territoires dans la ville intense à la signature d'un « contrat d'axe » où les collectivités s'engagent sur un protocole d'accord fixant les grands objectifs d'urbanisation et de desserte en transport en commun.

En revanche, sur certains secteurs, des démarches partenariales ont été engagées pour co-produire projet urbain et projet de transport. Elles ont conduit à la définition de Plans Urbains de Référence, qui détaillent les caractéristiques de l'urbanisation projetée au regard de l'infrastructure qui lui est liée. Ces démarches pourraient être généralisées, y compris pour des secteurs de renouvellement urbain.

Parole d'expert :
« Plus on va vite, plus on génère de l'étalement urbain »
Jean-Marc Offner

Un réseau qui privilégie la desserte des opérations nouvelles d'urbanisme



Un bon exemple d'anticipation sur la T1

La rencontre entre des acteurs en charge de la ligne T1 et du projet du développement du CHR de Purpan, a permis la desserte en tramway du cœur de cet équipement générateur de déplacements.

L'urbanisation autour des lignes de TCSP : exemple d'un contrat d'axe à Grenoble

Gabriel Jourdan,
Chargé d'études à l'AURG, Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise

Parole d'expert :
« Dans nos systèmes, nous avons l'autorité organisatrice des transports qui contrôle l'offre. Ceux qui participent à la fabrication de la demande sont très nombreux. Nous sommes donc face à un problème de dialogue et de gouvernance. »
Jean-Marc Offner

Une recherche d'optimisation des investissements publics

Le contrat d'axe de la ligne E de tramway de Grenoble n'émane pas d'une prescription du SCoT mais d'une volonté de l'Autorité Organisatrice des Transports (A.O.T), dans l'objectif de :

- Optimiser l'usage des transports en commun et dimensionner les investissements relatifs au développement des TCSP en fonction de l'intensité urbaine actuelle et future des territoires traversés.
- Partager les investissements liés à l'aménagement de façade à façade dans la réalisation d'une ligne de tramway.

Une démarche partenariale d'acculturation

Dans le cadre de l'élaboration du PDU, un travail avec les communes de l'agglomération a été mené sur l'articulation urbanisme-transport.
Ce travail a débouché sur la signature d'une « charte urbanisme-transport » et sur la décision d'en expérimenter la mise en œuvre dans le cadre du projet de tram E.

« L'apport majeur de cette démarche correspond à la phase d'acculturation des communes et à la montée en ambition des projets urbains. C'est un processus d'apprentissage de la négociation qui se fait au travers de l'étude de co-construction des projets. »
Gabriel Jourdan

Une co-élaboration du projet

Dans ce cadre, le SMTC a financé des études urbaines conduites parallèlement aux études de tracé, de conception et d'insertion de l'infrastructure tramway. Ces études urbaines ont notamment permis d'identifier le foncier potentiellement mutable et d'imaginer des options d'aménagement permettant d'intensifier la ville autour du tram.

Une contractualisation innovante

A l'issue de ces études et de la déclaration d'utilité publique du tram, le contrat d'axe a été officiellement signé entre l'autorité organisatrice, les communes et différents partenaires. Ce contrat intègre des engagements sur l'offre de transport, le financement des espaces publics, la production de logements dans le fuseau d'intensification urbaine, l'aménagement des cheminements piétonniers et cyclables.

Une démarche qui se généralise

Les études urbaines conduites préalablement au contrat d'axe font désormais partie de la procédure « classique » d'études préalables aux projets de tramway.

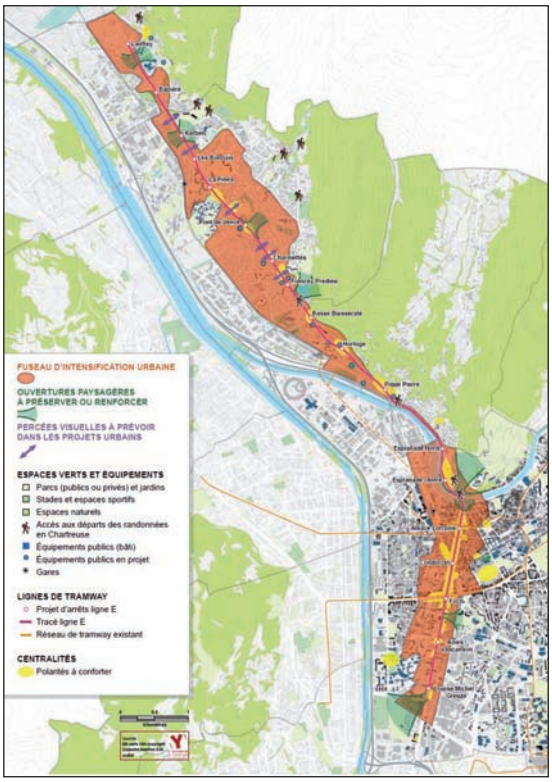
En lien avec les études du nouveau PDU, une réflexion porte sur l'opportunité d'enrichir la charte urbanisme transport et d'adapter l'outil « contrat d'axe » notamment pour impulser l'intensification urbaine autour des axes structurants bus.

Le contrat d'axe : une nouvelle manière de faire la ville ?

La démarche contrat d'axe a permis d'offrir un cadre pour imaginer ensemble la transformation du territoire. Chaque partenaire exerce sa compétence, urbanisme ou transport, mais avec un objectif commun de mise en œuvre d'un projet partagé.

Densifier autour des stations
Etude urbaine Ligne E Grenoble

Fuseau d'intensification urbaine autour de la ligne E



Le point de vue d'un expert sur la cohérence urbanisme / transports *- Jean Marc Offner*

Comment fait-on pour qu'une station de transport en commun en site propre devienne un élément important d'un quartier ?

Aujourd'hui, l'A.O.T. finance généralement l'ensemble de la requalification de l'espace public « de façade à façade » de l'axe sur lequel s'inscrit la ligne. En contrepartie, il est demandé aux communes ou aux EPCI, à travers les contrats d'axe, de densifier autour des stations. Ces stations jouent par conséquent un rôle stratégique en matière d'aménagement urbain.

Par ailleurs, les espaces publics aménagés en accompagnement des TCSP sont de qualité, parfois luxueux et souvent coûteux, financés sur des budgets transport. Les collectivités pourraient faire davantage le choix d'un esthétisme moins ambitieux, au profit d'actions plus fonctionnelles, comme du jalonnement piéton, du stationnement vélo sécurisé ou encore une revalorisation des vitrines des commerçants.

Comment composer avec la temporalité des projets ?

La différence de temporalité entre l'achèvement des opérations d'urbanisme et la réalisation de l'infrastructure de transport se traduit en France par des difficultés à gérer les phases de transition. En Amérique du Nord par exemple, un terrain vague en attente d'urbanisation peut se transformer provisoirement en jardin public, que l'on peut traverser pour se rendre à la station de transport public.

Comment anticiper le développement urbain avant la création de la nouvelle ligne de transport en commun ?

Les acteurs à l'origine des déplacements sont nombreux, de profils très variés et souvent peu informés sur le développement du réseau de transport collectif (les habitants, les acteurs économiques, les services publics…). Ils tiennent rarement compte des projets de desserte ou des calendriers de chantier dans leurs choix.
Instaurer des lieux d'information et de dialogue est une idée à creuser. A Bordeaux, nous allons mettre en place un agenda métropolitain, qui sur deux ou trois ans, doit permettre de faire circuler l'information sur l'évolution du réseau et ainsi d'anticiper.

De plus, la Communauté Urbaine de Bordeaux a accompagné le lancement de la troisième phase de construction du tramway vers des communes périphériques par une démarche de dialogue compétitif, intitulée « 50 000 logements nouveaux autour des axes de transports publics ». Le dispositif est ambitieux et fait appel à des groupements d'architectes-urbanistes de renom. Son objectif premier est de bien focaliser le regard sur des fonciers près du tramway et d'anticiper le dialogue entre les communes, la communauté urbaine (AOTU), les propriétaires fonciers et les habitants.

« La cohérence urbanisme/transport n'est pas une affaire d'esthétisme urbain, c'est une affaire économique. Il s'agit d'éviter que des prolongements de ligne de TCSP avec peu de clientèle soient réalisés et qu'à l'inverse des opérations d'urbanisme voient le jour parce qu'elles bénéficient d'une opportunité foncière sans vérifier la pertinence de la desserte en transport en commun. »
Jean Marc Offner

Parole d'élu :
« *L'aménagement de façade à façade c'est un compromis vertueux. Il est la garantie de mener de front à la fois le fonctionnel, mais aussi l'esthétique urbaine. Il fait du transport un enjeu d'aménagement urbain. »*
Joël Carreiras

T1 Avenue de Grande Bretagne

ZAC Andromède - Blagnac

Débats et perspectives

ce qu'ils ont dit...

Une prise de conscience récente sur la démarche de la cohérence urbanisme / transport

« Dans l'agglomération, la volonté de densifier en accompagnement d'un transport en commun en site propre date du début des années 2000, lorsque les réflexions sur la planification se sont portées à l'échelle de l'aire urbaine. »

Un constat : Des politiques parfois contradictoires

« La densification autour des lignes de transport collectif est aujourd'hui encouragée pour éviter l'étalement urbain, mais une tarification réduite partout, voire gratuite, ne conduit-elle pas à l'étalement urbain ? »

Un manque d'éclairage économique dans les études de suivi....

« Les études de suivi ne mesurent ni les plus-values foncières et immobilières autour des lignes de TCSP et de métro, ni les effets de la tarification. L'autorité organisatrice pourrait récupérer cette plus-value pour la réinvestir dans le développement du réseau en complément du versement transport. »

...Mais une difficulté technique

« Il existe une vraie difficulté pour mesurer la plus-value foncière ou immobilière. Comment identifier ce qui relève véritablement de l'infrastructure de ce qui relève de la dynamique intrinsèque du secteur desservi ou de l'agglomération ? Ces phénomènes sont d'autant plus difficiles à isoler dans une agglomération en forte croissance. ».

quelques axes de travail

Mailler et hiérarchiser le réseau

Train, tram, métro, Bus à Haut Niveau de Service et en site propre : comment rendre lisible le réseau pour l'habitant ? Avec quelles logiques de rabattement et de maillage territorial dans les différents secteurs de la métropole ?

Quelles fonctions pour les pôles d'échanges ?

Comment améliorer les échanges intermodaux ? Comment mieux coordonner les maîtrises d'ouvrage ? Peut-on rendre ces pôles plus conviviaux ? Comment y valoriser les temps de transport ? Comment mieux les intégrer dans leur environnement urbain ?

Quelle politique de développement des parcs relais ?

Quelle évolutivité de ces parkings en fonction de l'évolution de l'urbanisation et du réseau ? Quel rôle doivent-ils jouer pour le périurbain ? Peuvent-ils accueillir les résidents du centre-ville ? Avec quels modes de gestion ?

Quelle intégration des stations ?

Comment faire des stations des éléments de centralité des quartiers ? Jalonnées, connectées ?

Peut-on améliorer la cohérence urbanisme / transport ?

Comment aller au-delà des contrats d'axes actuels dans la construction des projets urbains ? Peut-on inclure les logiques de renouvellement urbain ? Comment améliorer la concertation avec l'ensemble des acteurs sur ce sujet ? Peut-on maîtriser les vitesses de déplacements pour maîtriser l'étalement urbain ?

Quelle place pour la voiture ?

Comment utiliser les projets de TCSP pour repenser la voiture en ville ?

La conclusion de Joël Carreiras, adjoint au Maire de Toulouse, élu Tisséo-SMTC

Le métro n'est pas véritablement un outil d'aménagement urbain

Le métro est un outil qui a sa fonctionnalité et son utilité, mais il engendre des effets pervers dans l'aménagement urbain. Il restreint de facto le champ de vision. Il ne génère pas de partage de l'espace public et est à l'origine de difficultés de gestion des parcs-relais.

Clarifier et élargir les compétences

Si la volonté est de mener une approche intégrée de la question spatiale, il apparaît nécessaire de faire évoluer les outils et notamment la répartition des compétences et des financements.
Le GART défend la mise en place d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable, en charge non seulement de la gestion et de l'organisation des réseaux de transports collectifs, mais aussi du stationnement, de la voirie.

La coordination des autorités organisatrices de transport

est un sujet national, et dans ce contexte, il est nécessaire de mieux clarifier le rôle du ferroviaire dans la desserte urbaine et le rôle de chacun pour organiser l'intermodalité dans les métropoles.

Les ateliers de Toulouse aire urbaine

A destination première des élus et de leurs services opérationnels, les ateliers de Toulouse aire urbaine constituent une opportunité d'échange et de partage sur les pratiques en matière d'aménagement, d'urbanisme et de mise en œuvre des politiques publiques.
Des spécialistes locaux ou nationaux viennent exposer l'état de leurs connaissances, réflexions et pratiques sur les questions traitées par l'atelier.
In fine, l'enjeu est bien « d'éclairer les territoires » sur le bon usage des procédures et outils à disposition, dans la perspective de constituer des modes opératoires performants au service d'objectifs partagés.

aua/T
Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire urbaine
11 bd des Récollets 31078 Toulouse cedex 4 - 05 62 26 86 26 www.aua-toulouse.org