

Révision du PDU de l'agglomération toulousaine

**Commission thématique « Transports en
commun » du 5 décembre 2008**

Commission Thématique Transports en commun du vendredi 28 novembre 2008

Ordre du jour :

1/ Rappel Pistes et enjeux (Tisséo).

2/ Contributions des membres.

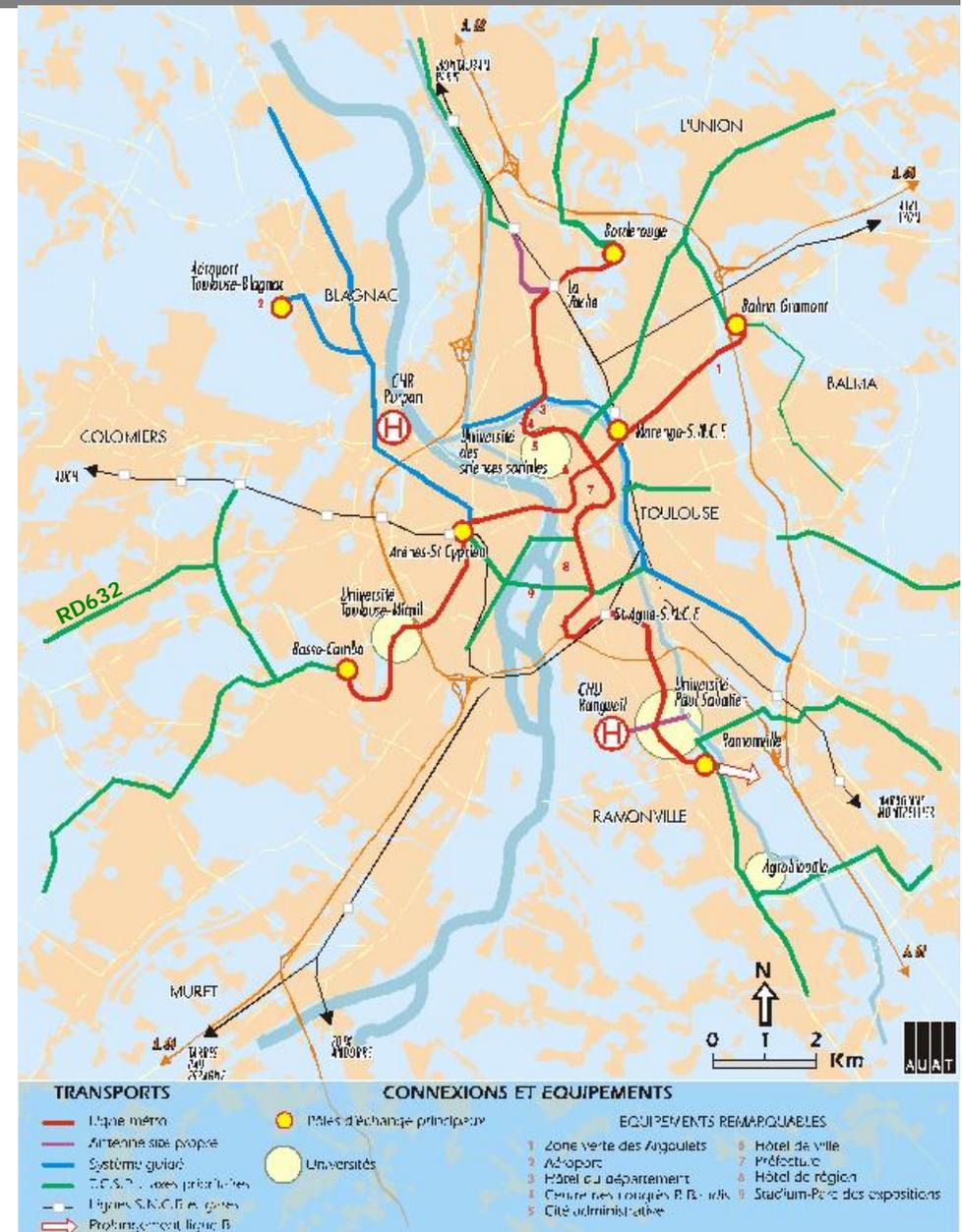
3/ Débat sur les mesures possibles à proposer au plan d'actions du PDU révisé.

Le PDU approuvé en 2001

Objectifs et actions

- Un objectif de part modale sur les déplacements mécanisés à 16% en 2008
- L'affirmation du principe de cohérence urbanisme / transport

densités urbaines fortes + concentration des grands équipements publics	méto
densités urbaines fortes mais essentiellement d'habitat	tramway
densités moyennes + intensification des équipements et services sectoriels	bus en site propre, réseau ferré et navettes communales
densités moyennes à faibles, essentiellement résidentiels avec dispersion des services	bus urbain
faibles ou très faibles densités	transport à la demande



Le PDU approuvé en 2001

Objectifs et actions

Autres actions TC inscrites au PDU en 2001

Développer la multimodalité :

- Création de nouveaux pôles d'échanges
- Création de nouveaux parcs relais
- Stations taxi connectées au métro
- Recherche de complémentarité d'horaires et de tarification entre les différents réseaux

Valoriser les transports en commun :

- Accroître la performance du mode bus par des aménagements routiers : couloirs bus, priorité aux feux
- Développer le confort des usagers
- Adapter la structure tarifaire
- Faciliter l'usage

Programme de développement :

- Le réseau métro : prolongement vers Labège-Innopole
- L'utilisation du réseau ferroviaire dans le PTU
- Le réseau bus : de nouvelles lignes (notamment transversales)
- Etude d'une navette fluviale Matabiau/Castanet

Evaluation 2001-2007 du PDU en vigueur

Renforcer l'offre de transport en commun, la rendre attractive, développer la multimodalité

Objectifs	Actions	Toulouse	Périphérie
Faire passer de 12 à 16% la part des déplacements effectués en TC par rapport aux modes mécanisés	Constituer un véritable réseau de transport intermodal métro-bus-train depuis le cœur de l'agglomération vers la périphérie		
	Etude sur l'utilisation de l'étoile ferroviaire		
	Amélioration de la desserte péri-urbaine		
	Valorisation des TC (performance du mode bus et confort des passagers)		
	Extension du réseau Mobibus		
	Nouvelle grille tarifaire		
	Charte de qualité TC		
	Etude d'une ligne fluviale		
Optimiser le système de transport	Pôle d'échange à créer le long du FLA, des ligne B, C et D		
	Parc-relais à créer le long du FLA, de la ligne B et des autres axes de TCSP		

réalisé
engagé
non engagé
pas d'observation

Des améliorations quantitatives et qualitatives sur les réseaux Tisséo et ferroviaire ...
 ... qui s'accompagnent d'une hausse de fréquentation

Mais

- du retard dans le réseau TCSP programmé pour 2008,
- une desserte et un usage des TC inégaux entre Toulouse et périphérie,
- une politique tarifaire intermodale difficile à mettre en place.

Un nouveau contexte

Des mesures prises en faveur des transports en commun

Des évolutions réglementaires:

- La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, incluant notamment des mesures à annexer au PDU : Schéma Directeur d'Accessibilité et Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics
- La loi du 23 janvier 2006 pour la lutte contre le terrorisme, la délinquance et les agressions contre les personnes et les biens

Des évolutions institutionnelles :

- Création des trois CA qui disposent de la compétence Transports en Commun, dont 2 qui ont délégué cette compétence à Tisséo
- Evolution du PTU de 53 à 83 communes
- Approbation des PRQA et PPA avec des orientations en faveur des transports en commun, dans un objectif d'amélioration de la qualité de l'air à des fins notamment de santé publique
- Prise de la compétence Transport Régional ferroviaire par la Région : élaboration des SRIT et PRT avec programme d'investissements pour le cadencement des lignes TER
- Exploitation sous forme de Régie des réseaux urbain et interurbain

De nouveaux services :

- Prolongement ligne A, cadencements TER, ligne B, TCSP RD 813 et Secteur Est, travaux ligne E, extension parcs relais
- Extension du réseau mobibus sur l'ensemble du PTU
- Nouvelles tarifications : abonnements jeunes, titres Tribu, carte sans contact Pastel
- Agence de Mobilité à Labège
- Création de nouvelles lignes de bus dont des transversales, certains lignes étant certifiées
- Développement des couloirs bus et des priorités aux feux

Un fort développement démographique depuis 2001 :

- Plus 16% de croissance démographique sur le périmètre du SCOT central
- Confirmation de la progression démographique de la ville centre : 45 % de l'accueil des nouvelles populations
- Confirmation du développement des territoires Ouest et Nord, mais pour autant les TCSP projetés n'en sont qu'aux phases d'études
- Confirmation de la poursuite de l'étalement urbain, avec pour corollaire un réseau performant en cœur d'agglomération et des zones denses de la périphérie à l'écart d'une bonne desserte
- Plusieurs zones d'emplois majeurs de l'agglomération non desservis par les transports en commun

Une évolution des pratiques de déplacements :

- Une organisation des déplacements déterminant des bassins de mobilité
- Une forte croissance des déplacements dans les faubourgs, en périphérie et entre ces deux secteurs
- Une part modale estimée à 16% pour les TC (sur les déplacements mécanisés)
- Un usage des TC qui varie d'un territoire à l'autre : plus la densité est grande, plus on utilise les TC

Une prise en compte des besoins de déplacements par analyse territoriale et avec une approche multimodale

- Sur les zones du Canceropôle, aéroportuaires
- Sur les territoires du SITPRT, du Muretain, du Sicoval

Diagnostic actualisé

Les attentes exprimées dans le cadre des assises de la Mobilité



Améliorer la fluidité et la régularité

Amélioration des conditions d'approche et de départ des arrêts

Réalisation de couloirs bus et sites propres

Développement de système de priorité bus

Améliorer les conditions d'attente et d'accès

Implantation d'abribus

Accessibilité des arrêts bus et du matériel roulant

Améliorer l'offre en quantité et qualité

Modifications / adaptations de lignes

Amélioration des fréquences

Modification des horaires: saisonnalité, amplitude, réseau de soirée

Modifier la structure du Réseau

desserte des pôles majeurs d'activités et équipements d'agglomération

liaisons transversales et circulaires

liaisons de proximité autour des pôles et dans les quartier

compléter la croix du métro par des Tramway/BHNS

Moduler les produits tarifaires

en fonction de la situation sociale

en fonction du nombre

Développer une information voyageurs

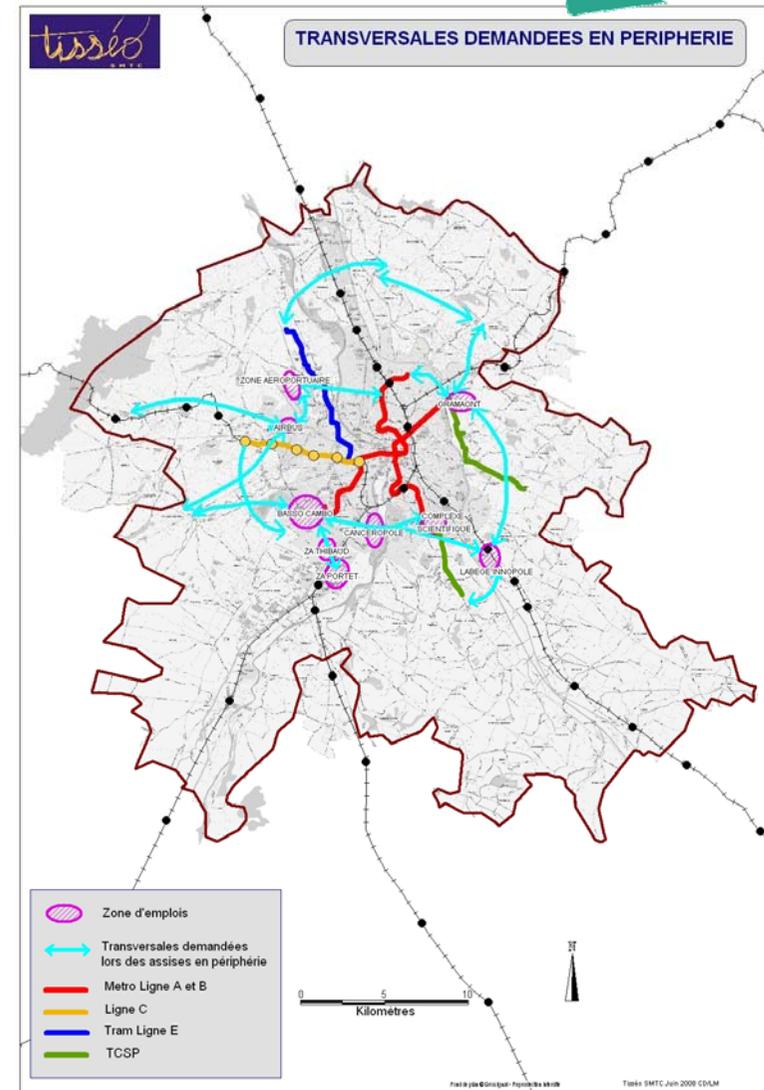
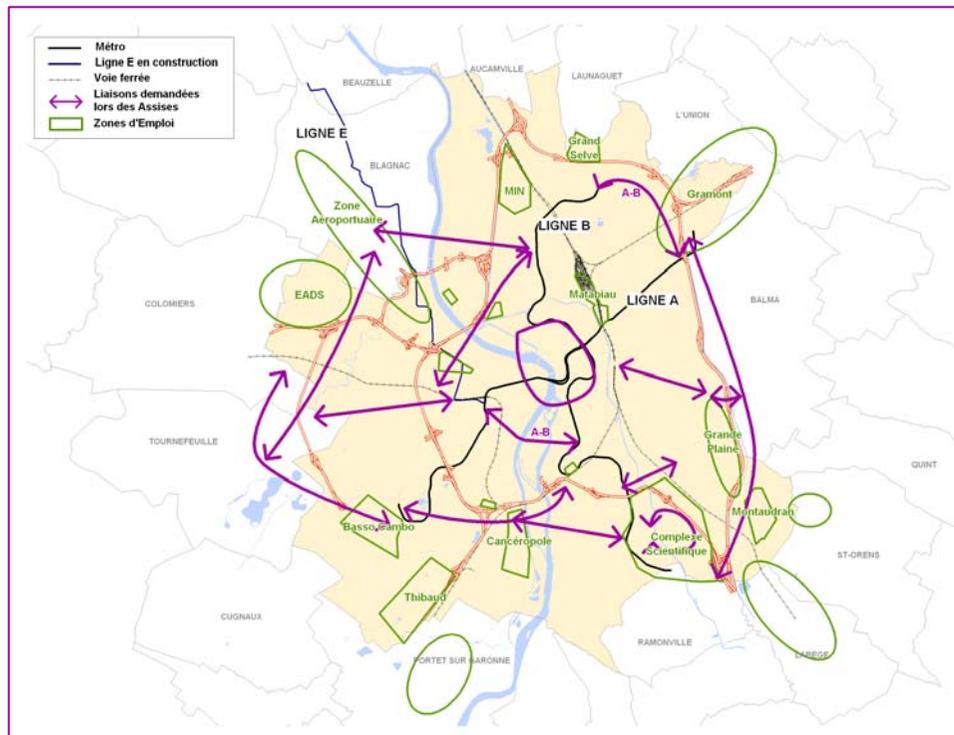
plus accessible

plus fiable

plus précise



Des améliorations proposées pour le réseau de surface



Enjeux et pistes de réflexions

Les points portés au débat

Planification et organisation du réseau :

- Programmation prioritaires des TCSP là où se fait le développement urbain des territoires : développement au Nord et à l'Ouest depuis de nombreuses années, mais pas encore de projets réalisés
- Nécessité d'une organisation à l'échelle des bassins de vie : quel TC interne ? Quel TC entre Bassins de Mobilité ? Quel lien avec la Ville centre ? Quelle accroche sur le réseau structurant ?
- De nouvelles lignes de tramway sont-elles à l'étude ?
- Nécessité de mener des approches transversales pour le développement du réseau : répondre aux enjeux économiques, sociaux et sociétaux, également sur la gouvernance des projets.
- D'accord pour une accélération de certains projets, mais se préserver de la transversalité et temporalité des projets (interface avec les politiques urbaines, de stationnement, d'environnement, sociales; une infrastructure lourde à une durée de vie de 100 ans)

Financement des infrastructures :

- Que peut-on faire avec les capacités de financements des collectivités ? Sommes nous en capacité de financer une deuxième ligne de tramway ? Quelles sont les décisions prises au sujet du réseau métro : passage à 52 m de la ligne A ? Prolongement de la ligne B ?
- Davantage de transparence sur les capacités de financements des collectivités : ne pas faire rêver la population, il va falloir trancher entre l'indispensable et l'impossible

Autorités organisatrices :

Il est souhaité que la Région, le Département et Tisséo puissent « mieux » travailler ensemble sur des sujets essentiels : les tarifs et leurs supports, les harmonisations d'horaires, l'information des voyageurs
Faut-il adapter le PTU aux périmètres des SCOT et PDU ? La constitution d'un syndicat mixte loi SRU est-elle envisageable ?

Réseau et tarification

- Quelle desserte pour l'aéroport ? Pour les zones d'emplois ? Pour les centres commerciaux ?
- Quelle tarification pour les PMR au-delà du PTU ? qui prend en charge les tarifications sociales ?
- Accessibilité au réseau bus : les bus sont accessibles aux PMR, mais parfois le traitement et la gestion de de l'espace public ne permettent pas d'accéder aux arrêts. Ne pas considérer le réseau MOBIBUS comme un réseau de substitution, c'est un vrai réseau qui répond à des besoins spécifiques
- Développer les lignes de bus transversales ainsi que les cadencements ferroviaires

- **En lien avec l'urbanisme, quel réseau structurant pour l'avenir ?**
 - Desservir les polarités de faubourg et de périphérie
 - Desservir les grands pôles d'emplois et les équipements métropolitains majeurs et présentant des enjeux d'agglomération : Zone aéroportuaire, Parc des expositions, Canceropôle, Campus Montaudran, Matabiau, ...,
 - Structurer les bassins de mobilité en rendant accessibles les polarités à l'ensemble des bassins
 - Conforter l'accès au centre-ville élargi (y compris Matabiau), premier pôle de l'agglomération à vocation métropolitaine
 - Structurer les projets d'urbanisation autour des projets de transports collectifs

- Pour satisfaire au fonctionnement et à l'évolution du réseau, quels besoins ?
 - Préparer le réseau lourd et structurant à une augmentation conséquente de la fréquentation : capacité des infrastructures, accessibilité, information
 - Conforter dans leurs fonctions les pôles d'échanges : intermodalité des réseaux TC, offre de stationnement VP et deux roues, information aux voyageurs
 - Accroître la performance du mode bus : aménagements routiers, régulation de trafic et information voyageurs, mobiliers urbains adaptés et accessibles, poursuite et pérennisation des investissements en matériels roulants confortables et ergonomiques
 - Traitement de l'espace public et de la signalétique pour répondre aux besoins de clientèles spécifiques : personnes handicapés, personnes âgées, étrangers
 - anticiper sur les besoins d'exploitation liés aux évolutions du réseau : réservation foncière pour l'extension des centres de maintenance des matériels roulants

- **Pour la clientèle, quels services à la mobilité ?**
 - Développement de l'information en temps réel sur le réseau tramway, le réseau bus en site propre, les lignes de surface structurantes
 - Rechercher une complémentarité des différents réseaux : tarification et support billettique intermodale, synchronisation des horaires et offres, communication et information, mutualisation des services
 - Mettre à la disposition des usagers, dans les pôles d'échanges des services nouveaux liés à la mobilité : conseil en mobilité, stationnement vélo, covoiturage
 - Engager des études exploratoires ou des expérimentations sur des nouveaux supports de titres dématérialisés, sur du paiement post-usage, sur des titres combinés VP / TC
 - Qualité de services : régularité, fréquence, saisonnalité des horaires

- **Pour le respect du cadre de vie, quels engagements en faveur du développement durable ?**
 - Ancrer l'organisation des déplacements et structurer les réseaux TC par bassins de mobilité : réduction des distances de déplacements, être au plus près des bassins d'habitat et d'emploi
 - favoriser le report modal vers les TC mais aussi les modes doux : partage des voiries, des espaces publics, plan de circulation, Code de la Rue, ...
 - Veille technologique sur l'évolution des motorisations : recherche d'une motorisation consommant moins, rejetant moins de polluants, utilisant des énergies renouvelables
 - Concevoir des projets respectueux de l'environnement et du cadre de vie : choix des matériaux, choix des mobiliers urbains, choix du paysage urbain (limitation des pollutions atmosphériques, réduction des nuisances sonores, réduction des besoins en éclairage ou en eau)

■ Utiliser les documents d'urbanisme

- Anticiper l'évolution urbaine en conservant des emprises foncières pour la réalisation de futurs TCSP
- Inscrire des périmètres d'étude pour chaque projet de TCSP, permettant de mieux gérer l'évolution urbaine autour de l'axe considéré et d'éviter que des demandes de travaux ne compromettent le projet
- Renforcer le PADD des PLU pour les communes concernées par un TCSP en contractualisant l'interface urbanisme / transports par un Porter à la Connaissance du PDU
- Renforcer la prise en compte dans les PLU des projets de TCSP en y incluant le Contrat d'axe

■ Répondre aux enjeux des territoires

- Conforter l'accessibilité en TC des centres- villes, afin d'y maintenir les fonctions
- Concevoir des réseaux maillés à l'échelle des bassins de mobilité : desserte des zones d'emplois, des pôles générateurs de trafic
- Adapter le choix des modes aux densités et typologies urbaines
- Concevoir les projets de TCSP en intégrant une mutation à terme vers un mode plus lourd, en cas de besoin lié à une évolution des fonctions urbaines traversées
- Accroche urbaine des pôles d'échanges : en faire aussi des « lieux de vie »

■ Accompagner les usagers dans leurs déplacements

- Création de nouveaux pôles d'échanges avec des agences de mobilité associées
- Traitement des accès aux réseaux
- Développement d'une Centrale d'information Multimodale, regroupant toutes les informations sur les différents modes de déplacements
- Développement du SAEIV, pour informer les usagers en temps réel des conditions de circulation du réseau TC
- Conception d'un schéma directeur « moyen terme » portant sur les services offerts à l'utilisateur
- Programme de déploiement des couloirs bus
- Développement des priorités bus pour les carrefours à feux

Contributions

Les contributions produites

1. CA du Sicoval
2. CA du Muretain
3. Région Midi-Pyrénées
4. Département de la Haute-Garonne
5. CCI de Toulouse
6. CGT
7. Association Jeunes Handicapés
8. URAPEI
9. Coordination Circulation Sud-Est
10. Association Pont des Demoiselles
11. Association Valentin Haüy
12. Collectif PDU
13. Association Saint-Simon Environnement
14. Association Cugnaux Nord
15. APUMP
16. TISSEO

Les propositions présentées ci après sont de la responsabilité des contributeurs. Elles sont soumises à débat et seront présentées par la suite aux Commissions Partenariales, dans le cadre de la préparation du Plan d'actions et de mesures du projet de PDU révisé

Les propositions de développement des transports pour le Sicoval



Conseil de Communauté du
1er décembre 2008

Le contexte

- 1- Étude de circulation lancée par le Sicoval mi-2006 et présentée mi-2008;
- 2- Cette étude confirme que la réalisation d'infrastructures routières supplémentaires (hors aménagements de sécurité) ne résout que des problèmes sectoriels peu significatifs à l'échelle du secteur. Elle démontre que seule une politique dynamique en matière de transports en commun est susceptible d'améliorer la situation;
- 3- Au regard des conclusions de cette étude, le Sicoval souhaite élaborer un plan de développement volontaire des transports en commun sur son territoire;
- 4- Le projet de révision du PDU est en cours d'élaboration : projet arrêté mi-2009, approbation fin 2009;
- 5- Le Sicoval est sollicité par Tisséo pour transmettre des propositions permettant d'alimenter les réflexions du PDU sur les thématiques suivantes : modes doux, transports de marchandise, PDE, urbanisme-environnement, circulation-stationnement, Transports en commun.

Le plan de développement des transports

Un développement volontaire des transports en commun en appui des infrastructures récemment réalisées (métro Ramonville, TCSP RN 113 et la Cadène), quelques aménagements routiers de sécurité et une accélération de la mise en place d'itinéraires pour les modes doux.

1- Les transports en commun

- Le prolongement de la ligne B du Métro et la réalisation de la gare multimodale métro/train/bus au futur terminus de Labège, indispensable pour le secteur .
- Une Liaison TCSP Castanet, Labège,
- Une liaison TCSP Labège, Saint-Orens;
- Une liaison TCSP Labège, Escalquens/Belberaud;
- La mise en place d'un « bus express » sur l'A61 depuis le futur échangeur de Montgiscard, connecté au futur terminus de Labège ;
- La réalisation du TCSP dans la traversée de Ramonville (métro UPS) et le prolongement du TCSP RD 813 dans la traversée de Castanet,, Péchabou, etc....;
- Le cadencement de la ligne SNCF Toulouse-Villefranche ;
- La mise en place d'un transport à la demande zonal pour les secteurs moins denses ;
- La mise en place d'une réserve foncière le long de l'autoroute pour anticiper l'avenir en matière de transport et de déplacements ;
- Conforter le rôle de la Maison de la Mobilité dans sa mission d'information et d'incitation au choix modes alternatifs à la voiture. particulière.

Le plan de développement des transports

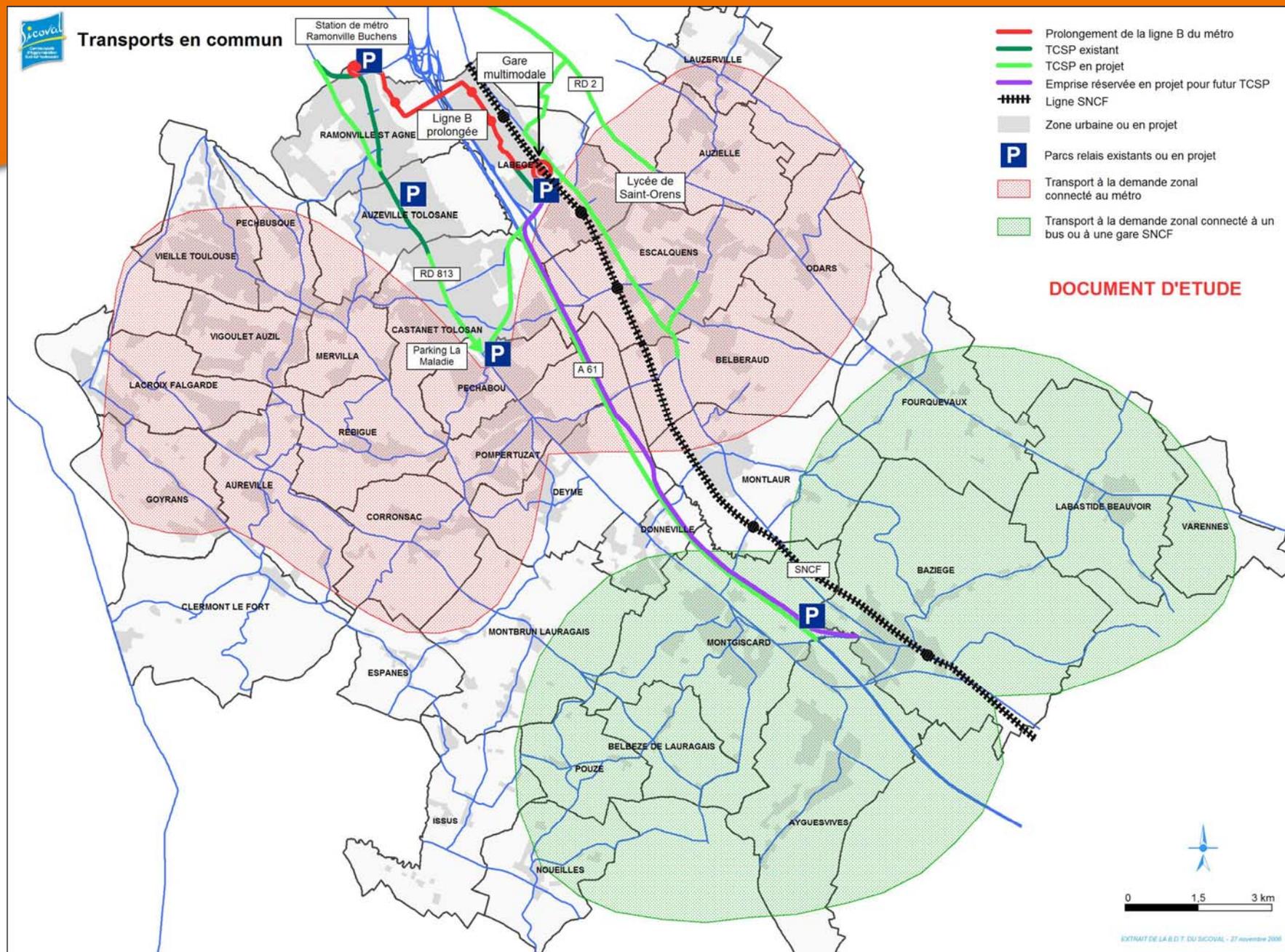
2- Les aménagements routiers de sécurité

- passage dénivelé de la RD 79 à Escalquens ;
- évitement des centres de villages (prolongement de la RD 916 vers Belberaud/La Balme, ...) ;
- Aménagement du CD 16 (Labège, Escalquens, Belberaud,...).

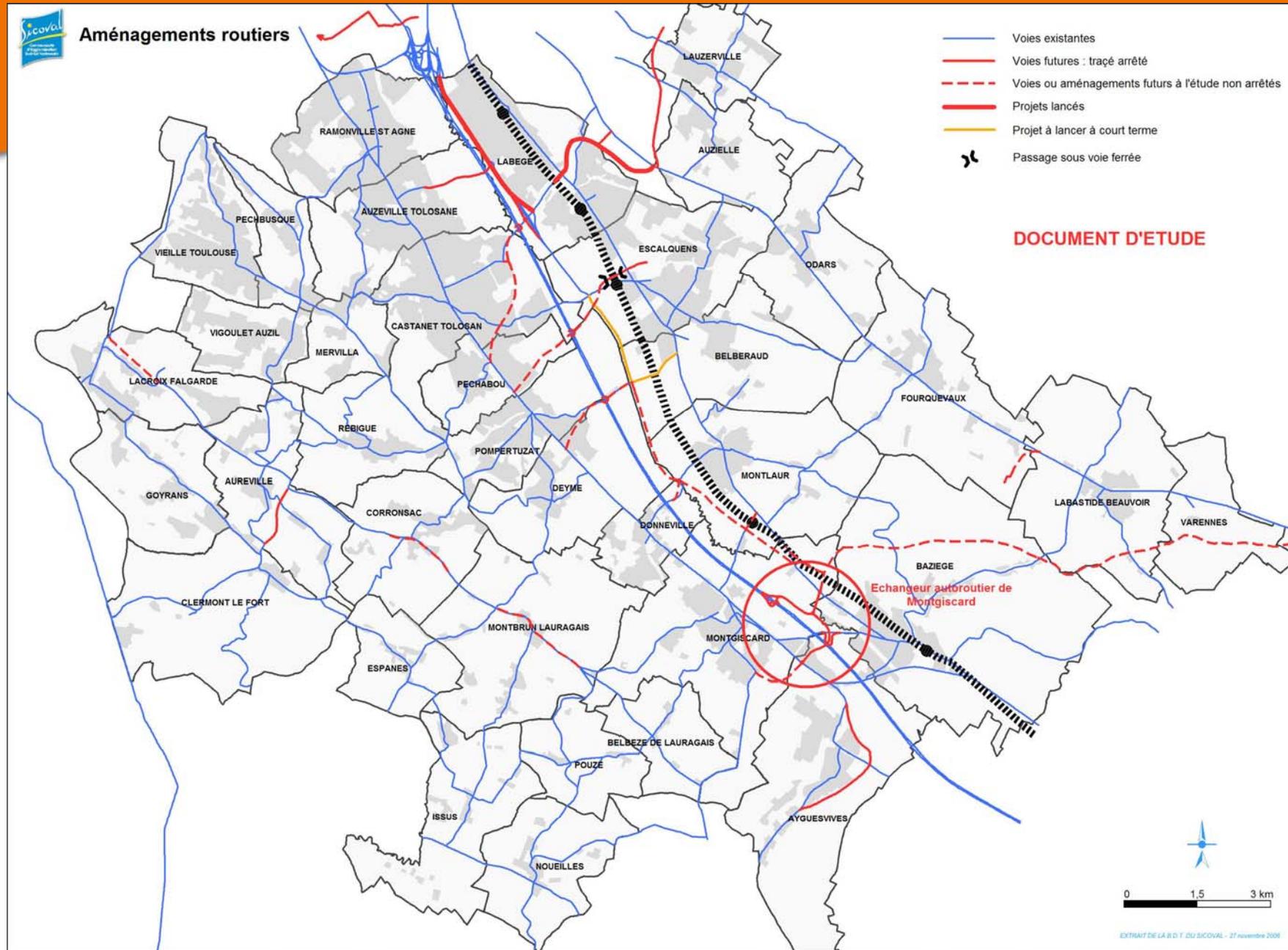
3- Les modes doux

- mise en œuvre du schéma directeur des pistes cyclables.

Les transports en commun

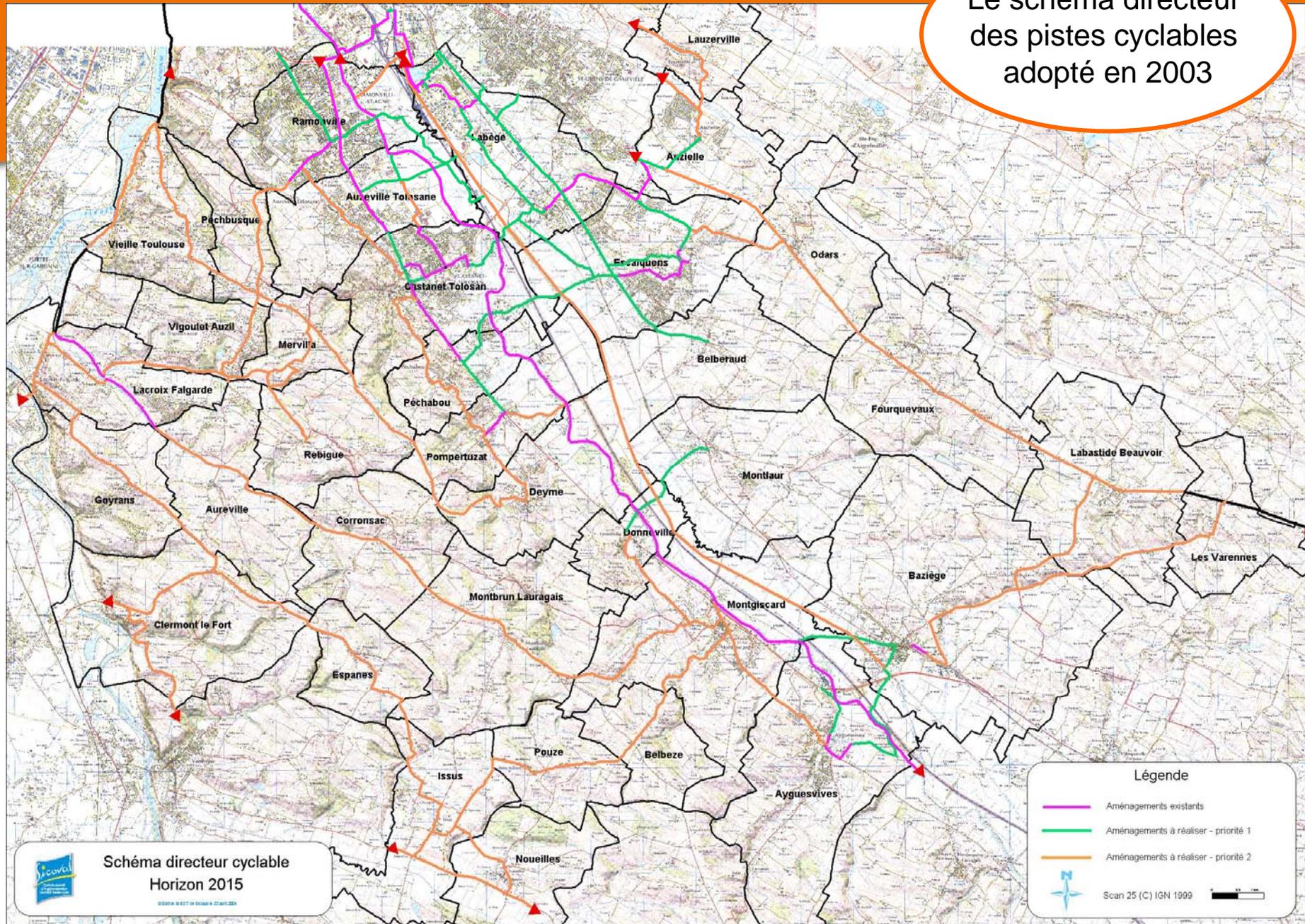


Les aménagements routiers



Les pistes cyclables

Le schéma directeur des pistes cyclables adopté en 2003



REVISION DU PDU : COMMISSION TRANSPORT EN COMMUN

Le 03/12/2008 le Préfet a réuni le Comité de Pilotage de la démarche SMSO afin de faire un point sur le dossier et réactiver la démarche.

La CAGT, maître d'ouvrage a rappelé la méthodologie, les travaux de 2006 et 2007 qui ont conduit aux conclusions approuvées par le Comité de Pilotage du 20/12/2007, à savoir :

- le Cancéropôle et ses prolongements vont constituer un pôle majeur de trafic qui va générer au quotidien un nombre de déplacements très important.
- le réseau de voirie existant, et projeté à horizon 2020, est extrêmement contraint et connaîtra un accroissement du trafic et une diminution de la vitesse moyenne de circulation, contribuant à l'engorgement du réseau, principalement aux heures de pointe du matin et du soir. Or il est indispensable de maintenir une accessibilité permettant à minima l'accès des véhicules sanitaires et de secours compte tenu de la vocation hospitalière du secteur.
- Fort de ce constat, seul un effort important en direction des transports publics peut permettre un report modal de la voiture particulière vers d'autres modes, afin que le réseau de voirie puisse continuer à assurer sa fonction dans les meilleures conditions possibles.

- L'état des infrastructures ferroviaires interdit à court ou moyen terme la création d'une halte ferroviaire supplémentaire sur le site du Cancéropôle. Les prévisions les plus optimistes estiment à 2025 / 2030 la réalisation d'un tel équipement.

Compte tenu du décalage avec l'émergence et la montée en puissance du Cancéropôle (à compter de 2009), il convient de trouver des réponses à court terme, l'hypothèse de la gare supplémentaire ne constituant pas une réponse pertinente compte tenu de ses délais de mise en oeuvre.

- L'étude SMSO a mis en avant la notion de « portes de déplacement », pouvant être définies comme étant des stations multimodales permettant d'opérer un report de la VP vers les réseaux de transport public ou les modes alternatifs (bus, trains, vélos stations ...).

Les liaisons « Cancéropôle / gare de Portet » et « Cancéropôle / Basso Cambo » ont été identifiées comme étant le tronc commun de tous les scénarii étudiés, les variantes étant les raccordements des liaisons TCSP sur Toulouse : raccordement Ligne B à Empalot ? , à la station de métro « Palais de justice » ? , franchissement ou pas de la Garonne ? , variantes que souhaite approfondir le nouvel exécutif toulousain.

Au delà de ces variantes qui concernent uniquement le territoire toulousain et feront l'objet d'études complémentaires, la CAM a pu lors de ce Comité de Pilotage :

- **Réaffirmer la nécessité de prolonger le TCSP au-delà du Cancéropôle jusqu'à la gare de Portet**, compte tenu de l'importance cruciale qu'elle doit prendre dans la chaîne des déplacements du secteur Sud Ouest, la problématique de desserte du Cancéropôle dépassant largement les limites communales de Toulouse,

- **Demander que la liaison TCSP « Gare de Portet / Cancéropôle » soit inscrite au PDU** en cours de révision

- Que dans le cadre de la démarche SMSO, **soient lancées prioritairement les études sur le tronc commun à tous les scénarii, à savoir la liaison TCSP « Gare de Portet / Basso Cambo, via le Cancéropôle »**, sans attendre les décisions à venir sur le choix des variantes retenues, ces éléments étant techniquement dissociables.



RÉGION
MIDI-PYRÉNÉES

PRÉPARER LES TRANSPORTS RÉGIONNAUX DE DEMAIN



Révision du PDU - décembre 2008

Direction des Infrastructures et des Transports – Service Infrastructures et Développement



RÉGION
MIDI-PYRÉNÉES

LE RÉSEAU FERROVIAIRE RÉGIONALE DANS L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE

- **27 arrêts dans le périmètre du PDU**
 - **17 000 voyageurs quotidiens (55% du trafic régional)**
 - **Une politique volontariste de développement du ferroviaire (1998-2007):**
 - **+135% d'offre supplémentaire**
 - **+184% de fréquentation en plus**
- soit 8700 voitures en moins sur les routes de l'agglomération chaque jour.**



DÉVELOPPER ET CONFORTER L'OFFRE FERROVIAIRE SUR L'ÉTOILE TOULOUSAINE

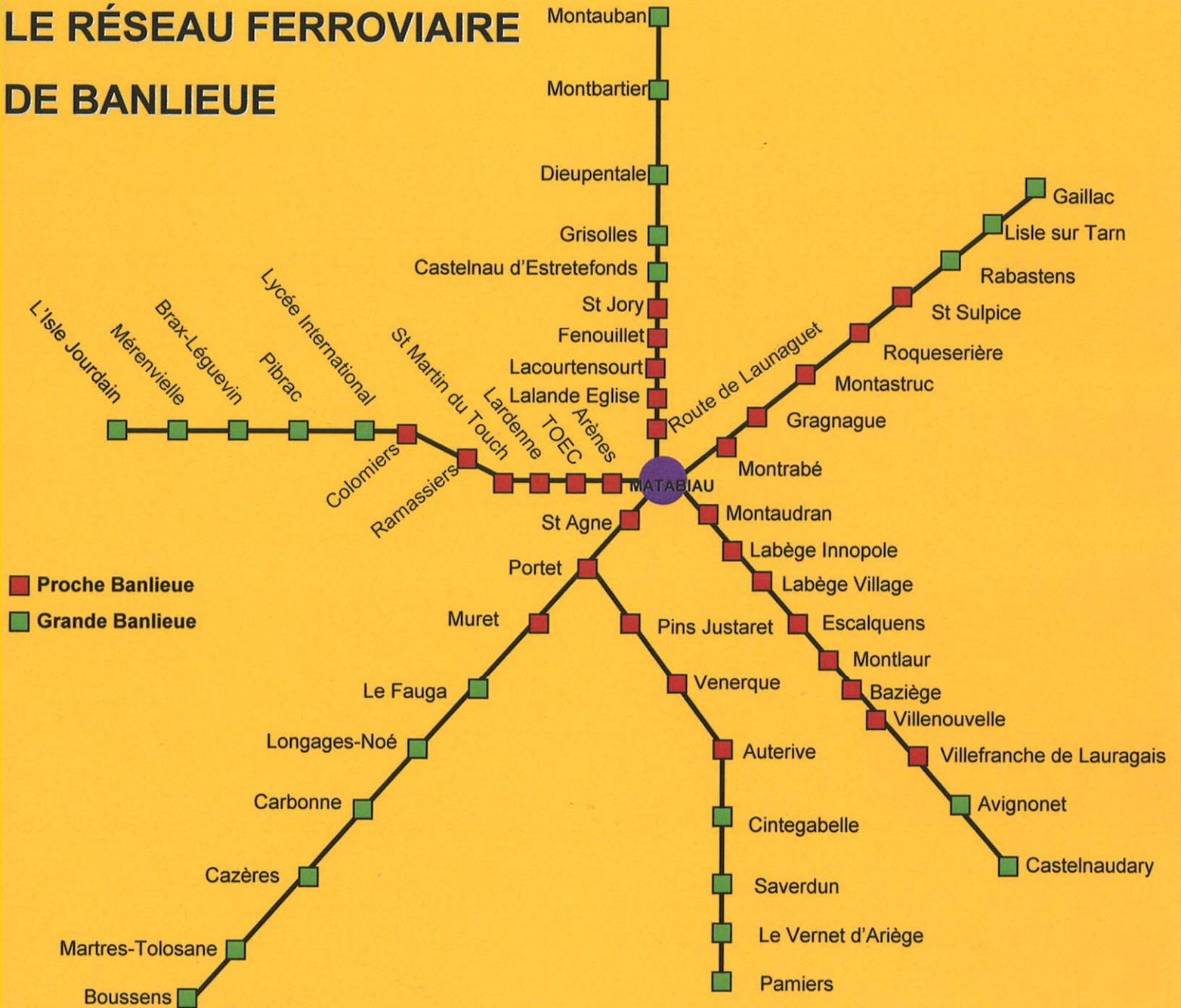
- **Améliorer la lisibilité de l'offre en simplifiant les missions:**
 - **sur le périmètre du PDU : proche et grande banlieue**
- **Généraliser le cadencement :**
 - **desserte au ¼ heure sur gares de proche banlieue et à la ½ heure sur les autres gares**





RÉGION
MIDI-PYRÉNÉES

LE RÉSEAU FERROVIAIRE DE BANLIEUE



LES OBJECTIFS DU PRT CONDITIONNÉS PAR L'INFRASTRUCTURE

Rappel : La Région est Autorité organisatrice de Transport mais n'est pas propriétaire de l'infrastructure (RFF), des gares et du matériel roulant (SNCF)

Pour atteindre les objectifs du PRT2, l'infrastructure doit être:

Renouvelée

Modernisée

Développée

- Opérations de signalisation qui permettent d'augmenter la capacité de l'infrastructure et donc faire circuler plus de trains
- Doublement de la voie unique entre Toulouse et Saint Sulpice pour augmenter le nombre de circulations et permettre le cadencement
- Aménagement du quai 6 de Matabiau pour fluidifier les circulations et accueillir plus de trains



RÉGION
MIDI-PYRÉNÉES

DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ

RÉFLEXION EN COURS SUR UN PROJET NOVATEUR : LE TRAM-TRAIN

Le tram train en un matériel roulant qui peut circuler sur les infrastructures ferroviaires et tramway et qui permet le transport en zone urbaine dense mais également dans le périurbain .

- Vérifier la pertinence d'un tel système
- Comprendre et anticiper les impacts du tram-train sur les réseaux de transports régionaux,
- Décliner la faisabilité du tram-train.

C'est un dossier qui doit être traité et discuté avec les autres AOT de l'agglomération toulousaine



L'ACCESSIBILITÉ DE LA GARE MATABIAU

Anticiper l'arrivée de la LGV Paris Bordeaux Toulouse 2018 (et son prolongement vers Narbonne) en gare de Matabiau

- **Forte augmentation du trafic**

Poursuivre les réflexions engagées sur la restructuration des fonctionnalités de la gare

- **Coordonnées avec les études Tramway**





RÉGION
MIDI-PYRÉNÉES

DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ

LE TRAITEMENT DE L'INTERMODALITÉ DANS LES GARES DU PTU

Problème d'accessibilité des gares du PTU (tous modes confondus) pour les habitants du PTU et au delà

- **Inscrire un volet spécifique au traitement de l'intermodalité (aménagement des gares) dans le cadre des contrats d'agglomération.**
- **étude sur les potentialités parking autour des gares (en cours)**
- **Inscrire certaines gares comme porte d'entrée de l'agglomération : véritable nœuds intermodal**
- **Assurer les correspondances entre modes pour une plus grande transparence pour l'utilisateur**





DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ

LA CARTE PASTEL : LE TITRE UNIQUE SUR L'ENSEMBLE DE LA RÉGION

- Le titre unique est un projet sur lequel la Région travaille depuis 2004.
- Cartes pour les demandeurs d'emplois (poursuite de l'expérimentation) : fin 2008.
- En décembre 2008 : abonnements travail et étudiants, en vente et un espace billettique à Matabiau.
- Décembre 2009, l'essentiel des axes ferroviaires équipés de ce système

Cette carte sera compatible avec le système existant (TISSEO). Elle pourra contenir les titres de chaque AOT.

Réflexions sur les titres multimodaux.



Contribution du Conseil Général de la Haute-Garonne à la révision du Plan de Déplacements Urbains

Commission Thématique
« Transports en Commun »
05 décembre 2008



Sommaire

Rappel des actions du Conseil Général dans le domaine des Transports Publics

- Les transports scolaires
- Les transports interurbains
- L'implication dans les transports urbains
- La politique sociale des gratuités
- Le financement de la LGV Toulouse - Bordeaux

La révision du Schéma Départemental des Transports en Commun (SDTC) et le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA)

- Le contexte
- Les enjeux
- Les moyens et les pistes de réflexion



Sommaire

Rappel des actions du Conseil Général dans le domaine des Transports Publics

- Les transports scolaires
- Les transports interurbains
- L'implication dans les transports urbains
- La politique sociale des gratuités
- Le financement de la LGV Toulouse - Bordeaux

La révision du Schéma Départemental des Transports en Commun (SDTC) et le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA)

- Le contexte
- Les enjeux
- Les moyens et les pistes de réflexion



Le transport scolaire

78 000 élèves utilisateurs des transports scolaires en 2008 ... pour 86 000 trajets différents :

53 % sur les 1040 circuits spéciaux scolaires organisés par le Conseil Général (12.000 points d'arrêts)

7 % sur les lignes régulières (réseau du Conseil Général et réseau régional routier)

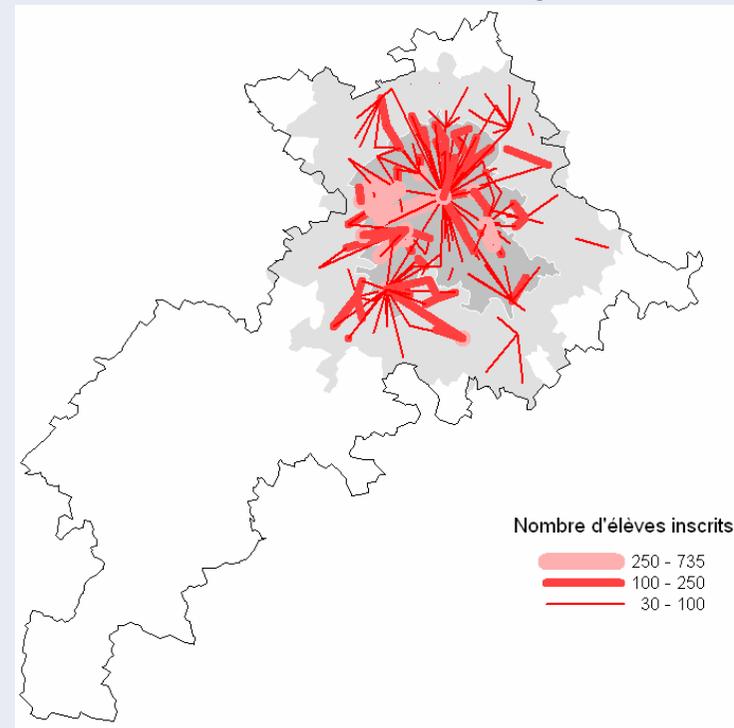
34 % sur le réseau urbain

6 % sur le réseau ferroviaire

Budget 2008: 42 M€

Gratuité totale pour les familles,
sous réserve du respect des critères
de prise en charge

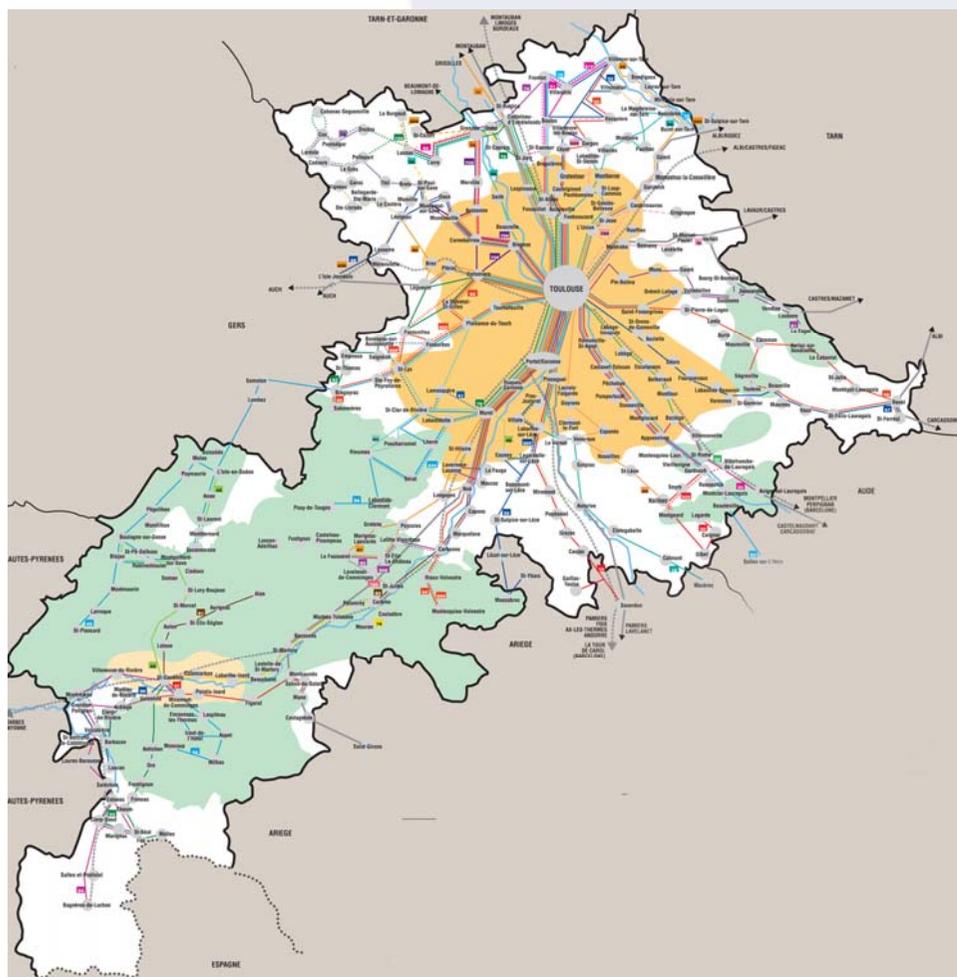
**Soit en moyenne une économie
pour les familles de plus de 500 €
par enfant et par an**



Le transport scolaire

- **La présence du Conseil Général dans l'agglomération :**
 - **Financement du transport scolaire de tous les Haut-Garonnais, dans et hors PTU** (de la maternelle à la terminale, sous réserve du respect du règlement des transports scolaires).
- **Ainsi :**
 - Plus de 200 circuits spéciaux scolaires sont internes au PTU ;
 - 85 % des collégiens transportés et habitant le PTU, hors Toulouse, sont pris en charge par les circuits spéciaux du Conseil Général

Le réseau interurbain Arc-en-Ciel



Un réseau interurbain « Arc-en-ciel » :

- 44 lignes régulières
- 11 navettes SNCF
- 5 navettes périurbaines
- 4,2 millions de km effectués en 2007

Complété par :

- 11 lignes de « foires et marchés »
- 16 zones de Transports à la demande (TAD) notamment au sud

Budget : 18 M€ par an

2.500 points d'arrêts équipés (abribus ou poteaux)

Le réseau interurbain Arc-en-Ciel

- **La présence du Conseil Général dans l'agglomération :**
 - **Une couverture territoriale importante : seules 14 communes du PTU sur les 86 ne sont pas traversées par les lignes interurbaines**
 - **Une complémentarité à définir avec les autres réseaux présents sur le territoire de l'agglomération et notamment le réseau urbain**
 - **Une organisation à trouver pour la desserte des zones périphériques du PTU :**
 - cas existants (exemple liaison Muret – Toulouse)
 - zones d'extensions du PTU en 2001
 - pratiques existantes et/ou envisageables à définir et formaliser

L'implication du Conseil Général dans les transports urbains

- **Membre fondateur du SMTC en 1972.**
- **1^{er} financeur public, avec la CAGT, des transports urbains soit un budget 2008 de 32,8 M€ pour le financement des projets de Tisséo-SMTC.** La contribution du Conseil Général pour les transports urbains prend dorénavant la forme d'aide à l'investissement, attribuée par le Conseil Général à Tisséo-SMTC pour des projets bien déterminés.

La politique sociale des gratuités

- **Gratuité des transports pour les scolaires**, sous réserve du respect des critères de prise en charge
- **1er département en France à avoir instauré la gratuité des transports pour les rmistes et les demandeurs d'emploi :**
 - 1995, mise en œuvre de la mesure
 - 1996, extension aux trajets en correspondance sur le réseau urbain
 - 1998, extension aux trajets réalisés par train
 - 2006, adaptation du règlement aux nouveaux contrats aidés
- **Chiffres clefs :**
 - 13 000 rmistes et demandeurs d'emploi pris en charge
 - Budget 2007 : 3,6 M€
- **Participation financière** (prise en charge de 50% des réductions octroyées) **et gestion du SITPA (Syndicat Intercommunal pour le Transport des Personnes Agées)**

Le financement de la LGV

- **Pour la ligne TGV Sud-Europe-Atlantique, incluant la liaison Bordeaux – Toulouse :**
 - **Etudes : financement de 3 M€**
 - **Travaux : lors de la session d'octobre 2008, le Conseil Général vient de s'engager à hauteur de 315 M€**

Sommaire

Rappel des actions du Conseil Général dans le domaine des Transports Publics

- Les transports scolaires
- Les transports interurbains
- L'implication dans les transports urbains
- La politique sociale des gratuités
- Le financement de la LGV Toulouse - Bordeaux

La révision du Schéma Départemental des Transports en Commun (SDTC) et le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA)

- Le contexte
- Les enjeux
- Les moyens et les pistes de réflexion



La démarche SDTC – SDA / Le contexte

- **Le contexte :**
 - **Un précédent schéma datant de 1999**
 - **La loi de février 2005 sur l'accessibilité**
- **Une étude en 3 temps :**
 - **Un diagnostic**, achevé en octobre 2008, partagé avec les autres autorités organisatrices de transports et les représentants des associations d'usagers et des personnes à mobilité réduite.
 - **Des scénarii** en cours d'élaboration.
 - **Un choix de scénario pour 2009** à décliner ensuite en programmes opérationnels pour une application à partir de 2010.

La démarche SDTC – SDA / Les enjeux

Depuis l'élaboration du dernier SDTC, des évolutions significatives :

- **Du contexte socio-économique :**

- Renforcement du dynamisme démographique, notamment de l'agglomération toulousaine
- Étalement urbain au-delà des limites du PTU
- Fortes variations des prix du foncier et du coût des carburants

- **De l'offre des autorités organisatrices :**

- Cadencement de l'offre ferroviaire TER
- Développement du réseau urbain (ligne B du métro, arrivée de la ligne E, TCSP)
- Ligne express Hop! entre Villemur-sur-Tarn et Borderouge

La démarche SDTC – SDA / Les enjeux

Répondre à l'évolution du contexte...

● Hier, une réponse aux besoins essentiels

- Couverture territoriale
- Politique sociale ambitieuse (gratuité pour les scolaires, rmistes et demandeurs d'emploi notamment)
- Donc, un réseau utilisé majoritairement par les scolaires et les captifs

● Aujourd'hui, une attente forte et des besoins nouveaux :

Les pendulaires domicile-travail, les déplacements « non obligés » : loisirs, culture, etc...

➤ ...en intégrant l'accessibilité, à tous les niveaux de la chaîne de déplacements.

La démarche SDTC – SDA / Les moyens, les pistes

Pour ce faire, conforter et développer
de nouveaux outils...

● En matière d'offre de transports

- Les lignes « express »
- Les lignes régulières
- Les navettes de rabattement, en correspondance avec d'autres réseaux
- Les systèmes de transport à la demande (TAD)

● et de tarification :

- Simplification tarifaire (mai 2009)
- Renouvellement du système billettique (mai 2009)



La démarche SDTC – SDA / Les moyens, les pistes

... et leur dimension intermodale, notamment au travers :

- **de la billettique et la tarification**

généralisation de la «carte Pastel» et tarifs combinés entre les différents réseaux

- **du choix des pôles de correspondance avec les autres réseaux, mais aussi avec d'autres modes de transport** (voiture particulière et vélo)

- **du degré de complémentarité souhaité avec les autres réseaux et le réseau urbain notamment :**

- Pour la desserte des zones périphériques du PTU
- Pour le transport des élèves

- **de l'aménagement des arrêts « mixtes »**

- **de l'information à destination des usagers**



Développer le réseau de transports en commun à l'échelle du pôle urbain toulousain

- 1/ Créer une liaison en transports en commun directe et performante avec et entre le pôle multimodal Matabiau, l'aéroport et les zones d'activités aéroportuaires.
- 2/ Créer des liaisons en transports en commun performantes avec les zones d'emplois symboliques et identitaires des pôles de compétitivité (Aerospace valley et Cancéropole) pour accroître la lisibilité, la visibilité et la performance des entreprises
- 3/ Renforcer et créer des liaisons en transports en commun directes entre certaines zones d'emploi et bassins de mobilité
- 4/ Relier directement les zones d'habitat et d'emplois entre elles par des liaisons transversales, de banlieue à banlieue, de quartier à quartier, autour de TOULOUSE.
- 5/ Desservir les grands équipements structurants à vocation métropolitaine, depuis le centre de Toulouse et sans rupture de charge (Aéroport, gare Matabiau, CHR, Espaces de Congrès et d'Exposition ...).
- 6/ A court terme, mettre en place un titre de transport unique et un système d'abonnement attractif pour l'usage des transports en commun et des modes alternatifs à la voiture

Développer le réseau de transports en commun à l'échelle du pôle urbain toulousain

7/ Instaurer une gratuité des transports basée sur des conditions de ressources et de revenus des usagers

8/ Développer – à titre payant – le Transport à la Demande et les modes légers de Transport en commun (*à l'identique des navettes de l'hypercentre par exemple*).

9/ Développer les liaisons en transports en commun dans le cadre des contrats d'axes élargis aux zones d'emplois

10/ Adapter et développer la flotte de bus actuels pour mieux répondre aux besoins de déplacements et éviter l'encombrement des voies de circulation pendant les heures de pointes :

11/ Mettre en place une politique d'organisation pour la distribution et la circulation des marchandises en ville :

- Prévoir et adapter des espaces à vocation logistique pour favoriser le transport combiné et l'intermodalité : mettre en place un système de distribution à partir d'une plate-forme de distribution urbaine par des moyens de transports respectueux de l'environnement.
- Harmoniser les règles de stationnement et de livraison entre les différentes communes.
- Mettre en place une logistique adaptée aux besoins spécifiques des principales zones économiques et commerciales.

Anticiper le développement démographique et économique attendu à l'horizon 10-15 ans ainsi que les mutations en cours et le développement de l'intermodalité dans le domaine des transports

- 1/ Prévoir la réalisation de nouvelles lignes de tramway et métro ou autres modes rabatés sur les terminus des lignes actuelles du métro
- 2/ Inscrire dans le P.D.U. à réviser, le prolongement des lignes actuelles A et B du métro, prévoir un calendrier de réalisation de nouveaux tracés ou de lignes de tramways rabatés sur les terminus du métro en multipliant les jonctions entre les lignes de métro et de tramway pour mieux irriguer l'agglomération.
- 3/ Anticiper la capacité d'accueil des parcs de stationnement
- 4/ Réaliser les boulevards urbains identifiés dans le PDU pour alléger les trafics sur la rocade et faciliter les liaisons entre le centre ville de l'agglomération et les principales communes de première couronne.
- 5/ Anticiper l'arrivée de la grande vitesse, la restructuration du pôle Matabiau et la nécessaire déviation du trafic ferroviaire de marchandises :
 - Réserver les emprises foncières à la réalisation du contournement ferroviaire de Toulouse.
 - Développer et aménager des gares de report de voyageurs TER vers les réseaux de TC aux entrées d'agglomération.
- 6/ Réaliser le contournement ferroviaire de Toulouse pour dévier le trafic de marchandises et anticiper le prolongement de la LGV vers Narbonne.
- 7/ Identifier et préserver des espaces à vocation intermodale et logistique dans l'aire urbaine en relation étroite avec les pôles d'équilibre (nœud autoroutier et ferroviaire).



UNION DEPARTEMENTALE CGT DE LA HAUTE GARONNE

Contribution Cgt au PDU 2008 de Toulouse

La Cgt souhaite contribuer à la réalisation d'un plan de transport urbain de haut niveau initiant un réel transfert modal. Un plan de transport urbain qui réponde aux attentes et aux besoins de déplacement de la population. Cela implique en premier lieu une synergie, un travail coordonné de l'ensemble des autorités organisatrices et des opérateurs de transport.

Réduire l'utilisation automobile par un transfert des déplacements sur les transports alternatifs nécessite de répondre à plusieurs attentes.

Ainsi pour la Cgt, un plan de déplacement urbain performant doit ancrer autour de structures de transports lourdes et structurantes l'ensemble des autres modes alternatifs : du piéton à l'utilisateur du TER, en passant le cycliste sans oublier l'automobiliste qui aura précédemment déposé son véhicule dans un des parkings relais.



Les dessertes : l'ensemble des moyens de transport doivent être coordonnés pour réaliser un maillage correct du territoire. **L'accès aux transports en commun doit être « facile »**, c'est-à-dire :

1/ Des points de dessertes répartis sur l'ensemble du territoire, à proximité des lieux de vie (exemple : reporter le terminus du 14 vers le chemin Tissier / Rue de St Lô), des bassins d'emploi, des services publics (CAF, ANPE,...), des équipements publics (stade, zénith,...), des équipements commerciaux,... en résumé à proximité de tous les lieux générateurs de transport.

2/ **Des fréquences rythmées** (10 à 12' pour les bus urbain, 15' pour le ferroviaire)

3/ **Une amplitude adaptée** aux besoins des salariés et à la vie toulousaine (développer l'offre en matinée et en soirée)

4/ **Des temps de trajets performant**. Pour cela, il faut poursuivre le programme de séparation des flux TC/VP et de priorisation des bus aux carrefours.



4/ Des temps de trajets performant. Pour cela, il faut poursuivre le programme de séparation des flux TC/VP et de priorisation des bus aux carrefours.

5/ Une **accessibilité** pour tous : de la personne valide à la personne mal-voyante, en fauteuil ou la jeune maman avec poussette. Pour cela, les bus mais aussi et surtout les arrêts doivent être accessible (contre-exemple : arrêt St Georges coincé entre 2 platanes, la voie des bus et des véhicules en stationnement sur la contre-allée)

6/ L'information en situation perturbée est souvent indisponible aux points d'arrêts. L'information en temps réel sous abris bus est la plus satisfaisante (ex : ligne PC de la RATP) et doit être l'objectif de Tisseo. Autre piste, l'envoi de SMS aux abonnés qui, par définition utilisent quotidiennement les mêmes lignes, pour les aviser de la suppression/modification de service. Par ailleurs, dans les stations origines et de correspondance métro-train/bus, des tableaux affichant les prochains départ sont fort utile pour orienter les usagers. Par exemple, à Matabiau, ce type d'installation dans la salle des billets fait défaut depuis sa dépose.



La nécessité d'infrastructures lourdes et structurantes est d'autant plus nécessaire à Toulouse (périmètre du PDU) qu'en matière de choix de transports collectifs, la 4ème ville de France est en retard de 20 ans.

Deux lignes de métro seulement, complétées par un réseau de bus, ne permettent pas aux habitants de Toulouse et de l'agglomération un vrai choix alternatif à la voiture.

En 2006, seulement 8 % des déplacements dans l'agglomération toulousaine se font par les transports collectifs. Sur plus d'un million de déplacement entre Toulouse et la périphérie, 85% sont effectués par voiture. Les créations ou modifications d'infrastructures doivent intégrer leurs futures utilisations pour des TC lourds.

Ainsi, les ouvrages du doublement de la voie Toulouse –Montrabé doivent d'ores et déjà dégager le gabarit électrique et intégrer des réserves immobilières pour réaliser les points d'arrêts.



1/ Le tramway est une bonne réponse en termes de transport en commun : rapide, propre, capacitaire. Il est « lisible » et structure un réseau urbain comme une ligne de métro. Autre avantage, le tramway « aère » une ville.

2/ Le Tram-Train est une technique qui a toute sa place à Toulouse. En effet, le tram-train combine les avantages du tramway (site et propulsion propre, capacitaire, puissance massive permettant des mises en vitesse rapide) et du train (utilisation des infrastructures existantes du Réseau Ferré National). **La Cgt** est porteuse d'un projet qui, prolongeant la ligne C vers Empalot, desservirait le Lycée Gallieni et son quartier puis le Cancéropôle (sur infrastructure urbaine) et la zone commerciale de Portet sur Garonne. Après un retour sur RFN, le tram-train desservirait Muret avec au passage la zone de Roques sur Garonne. Notons qu'aujourd'hui ce centre commercial pourrait être rapidement relié au réseau ferré de par sa conception et sa position géographique. Outre le fait de permettre un développement des dessertes sur la ligne C existante tout en réduisant les nuisances (traction électrique), ce projet permet d'envisager un prolongement ultérieur dans Colomiers. Mais son avantage majeur réside dans la desserte de la zone d'activité et commerciale de Portet sur Garonne et de ce nouveau pôle majeur d'emploi et de service qu'est le Cancéropôle (réalisation qui n'a pas intégré, lors de sa conception, de desserte par TC performante). Cette ligne serait la première liaison à répondre aux besoins importants de déplacement (1 098 000, +34%) de périphérie à périphérie sans passer par le centre-ville. Par ailleurs, le matériel est aujourd'hui rapidement disponible.



3/ **Le TER**, outil de desserte urbaine. A la vue du territoire concerné par le PDU, le TER a aussi une pertinence dans l'organisation des déplacements urbains, notamment pour les communes périphériques desservies par le rail. Par exemple, la gare de Mérenvielle qui avec une augmentation des fréquences Ter et associée à une desserte bus de rabattement offre un point de desserte de l'ensemble de la vallée de la Save. La desserte ferroviaire du centre commercial de Roques offrirait aux salariés et clients une alternative à la voiture. De plus, avec son immense parking, cet arrêt drainerait les habitants de Villeneuve-Tolosane et Frouzins. Des points de correspondance Ter/métro-bus à La vache et Labège permettrait l'allègement de fréquentation de la ligne A. Le réaménagement de la zone de Montaudran doit être l'occasion d'intégrer l'arrêt TER dans la desserte urbaine du quartier et du complexe universitaire et scientifique de Rangueil par correspondance bus.

4/ Pour la Cgt, l'expérimentation menée par le Conseil Général 31 de bus arc-en-ciel cadencés entre les zones périphériques non desservies ferroviairement avec rabattement sur les extrémités de lignes de Métro ou gare Ter doit être poursuivie et développée.



Objet : commission thématique transport en commun

P.J. : 1

Monsieur,

Dans le cadre des commissions thématiques et notamment celle relative au transport en commun, nous souhaitons appeler votre attention sur la situation particulière de nos résidents.

Vous trouverez en copie notre positionnement par rapport au Schéma Directeur d'Accessibilité sous compétence du Conseil Général.

En particulier, le principe de la gratuité du titre unique de transport à l'intérieur du département, comme l'éligibilité à la gratuité sont les points forts de nos demandeurs.

Des discussions, il ressort une demande forte quant au besoin d'amélioration de la formation des personnels au contact des personnes handicapées pour un accompagnement pertinent.

Enfin nous soulignons les efforts nécessaires afin de rendre plus attractifs les transports en commun en matière d'inter modalité, de temps de trajet, de rupture de charge.



Objet : Schéma Départemental des Transports Collectifs

Monsieur le Président,

Nous venons faire suite aux tables rondes sur l'accessibilité des transports départementaux aux personnes à mobilité réduite.

D'une manière générale nous nous inscrivons dans l'ensemble des demandes évoquées avec une insistance particulière pour l'accroissement et l'extension du transport à la demande.

Notre positionnement sur le territoire en l'absence de navette de rabattement qui ne se justifie pas toujours, pose problème pour rejoindre les lignes de transport en commun.

Par ailleurs nous souhaitons voir étendu le principe de la gratuité des transports aux personnes handicapées résidant hors aire du SMTC et la création d'un titre unique de transport à l'intérieur du département.

Enfin il nous semble nécessaire de réfléchir aux conditions d'éligibilité à la gratuité des transports liées aux taux d'invalidité.

Actuellement en effet la règle des 80 % (AAH à taux plein) paraît ne pas répondre à certaines situations d'handicap.

Localement nous nous rapprochons des Maires afin d'aborder les questions relevant des collectivités locales et notamment les cheminements d'accès aux transports et services.

Commission Thématique Transports en commun

Voici la demande de l'URAPEI Midi-Pyrénées, représentée par Madame Simone OLTRA :

- Gratuité des transports ou abonnement réduit
- Une signalétique plus claire pour les personnes handicapées mentales, notamment reprise de la couleur rouge pour la Ligne A du métro et des Bus rejoignant cette ligne et de la couleur jaune pour la Ligne B et des Bus rejoignant cette ligne.

Points forts :

A/ Sur la rive gauche de l'Hers, l'ensemble des communes situées sur la RD813 entre Ramonville et Péchabou, voire Pompertuzat, est touché par un important volume de déplacements le matin de la banlieue vers Toulouse et dans le sens inverse en fin de journée. Les habitants de cet axe en connaissent les nuisances qu'ils subissent journalièrement. L'importance du phénomène est confirmée par les enquêtes SMAT-AUAT, Enquête Ménage, Etude TramSudEst...

Le même phénomène de saturation automobile est remarqué sur la rive droite de l'Hers avec les départementales D16, D916 et D2. Au même moment, à partir du pont enjambant l'A61 sur la D57C on peut admirer la fluidité de la circulation sur l'autoroute.

Ce grand volume de déplacements provient du nombre de jeunes qui étudient sur le campus de Rangueil, Bellevue, les collèges et le lycée de St Orens, des activités du complexe scientifique et du CHU de Rangueil et des trajets domicile-travail qui correspondent aux différents bassins d'activités, entreprises, CNES, ASTRIUM, Parc technologique du Canal de Ramonville, Montaudran ou situés plus loin encore, ainsi que des zones d'activités de l'Innopôle et de l'Agrobiopôle en devenir.

Les points de départ du matin impliquent toutes les communes du Sud du Sicoval, les coteaux, ainsi que des personnes venant de plus loin encore. Sur l'axe de la RD813(ex RN113), Castanet est la première ville qui encaisse de plein fouet les nuisances d'une convergence d'automobiles venant du sud du Sicoval.

Les déplacements évoqués ci-dessus concernent essentiellement ceux réalisés en voitures particulières, les transports en commun étant quasiment inexistant. On peut aussi observer dès lors, les multiples tentatives des automobilistes testant des itinéraires d'évitement des axes encombrés.

B/ – Il est établi que l'agglomération toulousaine dans son ensemble et le sud-est en particulier ont pris un retard exceptionnel à la fois en terme de réalisation d'infrastructures de transports en commun (exemple : Bordeaux a dépassé Toulouse en optant pour un tramway qui permet de réaliser un kilométrage bien plus important qu'avec le Val à moindres frais) et de voies sécurisées réservées aux deux-roues. Ce qui explique en grande partie la situation actuelle catastrophique.

Dysfonctionnements:

A/ Qu'il n'y ait pas de cadencement ferroviaire entre Toulouse et Castelnadaury est une aberration en regard du bassin d'emploi de toute la partie nord du Sicoval et des zones d'activités d'enseignement et hospitalières de Toulouse la jouxtant, du bassin de vie de la RD813 entre Ramonville et Péchabou et des villages situés après l'Innopôle.

Les nombreux projets de création de nouvelles zones d'activités et d'agrandissement des zones existantes viennent encore aggraver ce constat.

B/ Persister à réaliser des transports en commun avec la très coûteuse technologie du VAL est absurde car elle est en totale perte de vitesse par rapport au tramway. En outre le coût d'exploitation d'un tramway est inférieur de 25% à celui du Val.

C/ Réaliser des TCSP avec des bus est non attractif pour les usagers et ne répond pas à leurs attentes. De plus en terme d'infrastructure la largeur d'emprise est surdimensionnée par rapport à celle du tramway (problèmes d'expropriations, d'abattage d'arbres...). Cela induit de plus un bétonnage inesthétique et anti-écologique.

D/ Avoir arrêté le TCSP de la RD813 (ex RN 113) à l'entrée de Castanet est une erreur monumentale, aux conséquences multiples : le bus est ralenti dans Castanet, cela nuit à sa régularité et à sa ponctualité, ce qui est dissuasif, y compris pour tous les usagers potentiels depuis Péchabou et plus loin encore. Avec moins de fréquentation il y aura moins de passages. On aurait voulu tuer l'intérêt pour un transport en commun qu'on ne s'y serait pas pris autrement. Le parking de "La Maladie" à l'entrée Sud de Castanet est pratiquement vide car le TCSP ne répond pas à la demande des usagers. D'autre part dans la perspective d'un tramway autrement attractif, il trop petit! D'autre part la création d'un parking de 50 places à Auzeville à hauteur de la salle des fêtes est une aberration du point de vue du TCSP et répond plus aux besoins de stationnement de la salle des fêtes d'Auzeville.

E/ La piste cyclable du TCSP RD813 est l'exemple même d'un projet bâclé qui ne répond pas à l'attente des usagers. La multiplication des embûches est dissuasive si bien que les cyclistes empruntent le site du TCSP. Utilisable en outre pour le piétonnier ce qui n'arrange pas les choses.

1/ Enjeux et objectifs en terme de déplacements

- Toutes les solutions doivent permettre **de limiter les nuisances et de les répartir entre usagers et riverains**. Ne pas favoriser les uns par rapport aux autres. Ne pas surprotéger certaines communes ou quartiers au détriment d'autres.
- Donner plus d'importance à des transports en commun efficaces, donc attractifs.
- Favoriser un maillage des transports en commun (réaliser la partie TCSP avenue Tolosane de Ramonville) permettant les interconnexions rapides et attrayantes. Favoriser l'intermodalité.
- Réaliser des parkings à voiture et à vélos près des stations de transports en commun
- Renoncer à la technologie coûteuse du Val pour toute nouvelle ligne, y compris aux extrémités des lignes du Val réalisées ou à l'étude.
- Renforcer les solutions sur rail.
- Réaliser un maillage de pistes cyclables, si possible éloigné des grands axes de type RD813
- Réserver les espaces libres constructibles aux abords des TCSP et TC à l'urbanisation et non aux zones d'activités.
- Densifier l'urbanisation existante et à venir aux abords des grands axes de déplacement.
- Stopper l'urbanisation anarchique et dévoreuse d'espace dans les coteaux, coûteuse en terme d'infrastructure.

2/ Les solutions à apporter pour répondre à ces enjeux et objectifs

A - Transports en commun : **Dessertes en tramway**

Pour la CCSE, la réalisation des lignes de Tramway doit être prioritaire. Les propositions reprises dans le projet initial du Collectif pour le PDU restent d'actualité.

Pour le Sud-Est, le **tramway de Péchabou-Castanet-Ramonville Buchens-Labège** est d'actualité en ne formant qu'une seule ligne de Labège à Péchabou et empruntant le trajet de l'actuel Bus en Site Propre

1) Il est indispensable de réaliser au plus tôt un Tramway apte à capter une part significative des flux de circulation entre la station du Val de Ramonville-Buchens et la commune de Péchabou (axe RD813 ex RN113). Cette position est déjà contenue dans le vœu municipal de Castanet de juillet 2005 car étayée par diverses enquêtes (Enquête Ménage, Etude TramSudEst...). Le tableau ci-dessous montre que l'ensemble Ramonville – Auzeville – Castanet a un potentiel équivalent si ce n'est supérieur à celui de Blagnac où la réalisation d'un tram a déjà été décidée. Les projets en cours ou prévus sur le sud-est toulousain (Agrobiopole et ZAC d'Auzeville...) ne font que renforcer cet important potentiel.

Contributions

Coordination Circulation Sud-Est 5/8

	RAMONVILLE – AUZEVILLE - CASTANET	BLAGNAC
Superficie	2 134 ha	1 688 ha
Densité	1 130 hab./km²	1 220 hab./km²
Nombre d'habitants en 1999	24 148 hab.	29 586 hab.
Nombre de déplacements en 2004 (Enquête Ménage)	127 800 dépl.	113 000 dépl.

Cette ligne doit constituer, à terme, une radiale de transport pour le secteur du sud-est toulousain. Une fois qu'elle sera réalisée, elle pourra être complétée par des aménagements secondaires intéressants comme une liaison entre Castanet et Labège.

- 2) **La réalisation d'un tramway le plus rapidement possible entre Buchens et Labège-Innopôle** (qui offre en plus des possibilités d'extension) sans attendre un hypothétique métro que les aléas financiers énormes et les incertitudes politiques rejettent toujours plus loin dans l'avenir.
- 3) **LMSE: Tramway sur le tracé proposé par Veracruz de Buchens à Montaudran vers St Orens et Quint.** Ces infrastructures réalisées permettraient d'envisager des solutions pour d'autres projets comme le raccordement Buchens-St Agne etc...;
- 4) **La prolongation de la ligne de tramway Arènes-St Orens**
- 5) **La croix de tramway dans Toulouse** reste une priorité pour valider l'idée de transports en commun attractifs et efficaces.
- 6) **Le cadencement de la ligne SNCF de Matabiau à Castelnaudary** dont on parle beaucoup et qui avance si peu.

B-Développement du train

Concernant les cadencements des trains sur la ligne Matabiau-Castelnaudary aux heures de pointe un cadencement à 10 minutes est nécessaire avec deux types d'offre:

Un TER avec desserte de toutes les gares sur le tronçon Matabiau Villefranche de Lauragais

Un TER à desserte ciblée de certaines gares (ex: Matabiau, Labège, Baziège, Villefranche, Castelnaudary) pour une desserte plus rapide.

La création d'une station de tramway avec parc de stationnement à Labège ou Escalquens offrira aux automobilistes une continuité très attrayante vers d'autres destinations en transport en commun.

Pour libérer les voies au profit impérieux des dessertes locales, il est nécessaire de reprendre le vieux projet de construction d'une voie pour le fret par la vallée de l'Hers. Cette nouvelle voie, outre le mérite de libérer des voies pour les TER, transporterait les matières dangereuses et explosives loin de la ville assurant une sécurité pour les habitations limitrophes des voies.

Hiérarchisation de ces solutions.

Le retard pris depuis plusieurs décennies fait que l'ensemble des composantes suivantes doit être décidé et réalisé de façon prioritaire :

Un tramway entre Buchens et Labège Innopôle.

Un tramway entre Ramonville-Buchens et Péchabou.

La LMSE avec l'option tramway en cohérence les autres propositions de tramway

La prolongation de la ligne de tramway Arènes-St Orens

La croix de tramway à Toulouse.

Le cadencement de la ligne SNCF de Matabiau à Castelnaudary dès que les travaux de rénovation en cours de la ligne seront achevés (Horizon 2010?)

Conclusion

Il est évident que ce que craignaient les associations dans le précédent PDU a été réalisé. Un peu d'écoute aurait permis d'éviter des erreurs, car les associations sont également des usagers. Nous ne voyons que rarement les décideurs politiques à vélo ou dans les bus inconfortables. Nous regrettons que toutes les réalisations effectuées dans le sud est toulousain à ce jour n'aient jamais donné lieu à des réunions de concertation et d'étude avec les associations.



Création d'une halte SNCF au Pont des Demoiselles et cadencement de la ligne F

Nous rappelons que nous avons demandé depuis longtemps l'étude d'une halte au Pont des Demoiselles sur la ligne Toulouse – Escalquens. Cette halte permettrait à la ligne SNCF d'être connectée avec les lignes de bus existantes et plus tard avec le projet de TCSP appelée ligne G vers St-Orens .

Bien sûr, dans cet esprit, le cadencement des TER sur cette ligne nous semble une priorité qui pour nous entraîne les options suivantes :

- détourner le trafic fret dans la vallée de l'Hers ;
- faire de la halte de Montaudran un point d'arrêt important permettant ainsi de répondre aux besoins de transport que va générer l'urbanisation des anciens terrains d'aviation (ZAC Saint-Exupéry et Aerospace campus).



Création de la ligne G de TCSP passant par l'avenue Saint-Exupéry

Le cœur du quartier est drainé par l'avenue Saint-Exupéry, artère principale entre le centre ville et la route de Revel. Elle comporte plusieurs noyaux commerciaux. Malheureusement, elle est empruntée par de nombreux véhicules entraînant tout à la fois une congestion automobile importante et le ralentissement des lignes de bus.

Dans le cadre de l'aménagement de notre quartier, nous avons fait plusieurs propositions à l'ancienne municipalité qui avait engagé une étude architecturale et urbanistique de cette voie. Il semblait qu'afin d'installer une ligne de tramway vers Saint-Orens, redonner une qualité esthétique et un meilleur fonctionnement des commerces de proximité tout en instaurant une voie cyclable, les études aboutissaient à la réduction à une file de circulation automobile dans un seul sens. C'est cette solution que nous privilégions et que nous demandons d'étudier.



Création de couloir bus Avenue Édouard Belin

D'une manière générale, pour améliorer l'attractivité des transports en commun, il convient, chaque fois que c'est possible, de créer des couloirs bus. La desserte du complexe aérospatial de Lespinet a été améliorée avec la réorganisation des lignes consécutives à la mise en service de la ligne B. Néanmoins, l'attractivité reste faible, les bus restant pris dans la circulation aux heures de pointe. Ce serait un bon complément à la LMSE de prévoir un aménagement pour les bus sur la portion de l'avenue Édouard Belin non concernée par la LMSE.



Amélioration des services offerts par les lignes de bus

Dans le cadre des aménagements réalisés après l'ouverture de la ligne B et en particulier la création de la ligne 27 qui dessert la gare Matabiau, nous rappelons avoir demandé des abribus efficaces, aux bons endroits, et régulièrement entretenus.

Nous insistons aussi pour qu'il y ait une bonne synchronisation des bus en correspondance, par exemple le 27 et le 68.

Au chapitre des correspondances, il faut veiller aussi à minimiser le chemin pour les usagers entre les points d'arrêts des lignes en correspondance. Toujours à titre d'exemple, les correspondances entre la ligne 27 et les lignes qui desservent l'hypercentre pourraient être améliorées (exemple 27 – 22 au niveau du pont Guilheméry).

Une réflexion devrait être menée sur le cumul des lignes 10, 78 et 80 sur l'avenue de Saint-Exupéry qui ne produit pas actuellement une offre optimale, ce qui apparaît quand on voit trois bus se suivre.



Création d'un passage sous la voie ferrée

La réalisation d'un passage piétons–cycles sous la voie ferrée, entre l'extrémité du chemin de Fages et la rue Georges Labit, est une demande renouvelée régulièrement, mais pour laquelle la municipalité précédente était réticente au vu du coût estimé dans une étude préliminaire. Cependant, cette réalisation nous paraît toujours nécessaire afin de désenclaver le quartier : elle permettrait de faciliter l'accès à la station de métro Saouzelong, et à la piste cyclable du canal, pour une partie des habitants du secteur Saint-Exupéry, mais aussi elle améliorerait les échanges dans ce quartier coupé en deux par la barrière de la voie ferrée.



Améliorations des moyens de transport en mode doux piétons – vélos

Au chapitre des améliorations concernant les modes doux, on peut aussi citer la passerelle de la Baraquette au dessus de la voie ferrée (reliant l'impasse de la Baraquette à la rue Louis Vitet) qui est très peu pratique pour les cyclistes et inutilisable pour les personnes avec des landaus ou autres personnes à mobilité réduite. Il conviendrait de la refaire avec une pente plus douce ou de prévoir un ascenseur. Un emplacement réservé (ER 773) existe rue Vitet pour permettre des aménagements.

Pour les Transports en Commun :

- billetterie accessible par la vocalisation des automates,
- abris bus accessibles, visualisation des parois transparentes, signalétique adaptée, informations vocalisées pour les usagers,
- les quais conçus pour que les bus s'arrêtent au niveau du repère quand ils se suivent (ex. Esqirol),
- que les feux situés à proximité des arrêts soient sonorisés ou vocalisés de manière audibles (valable aussi pour les modes de Déplacements doux),
- que le cheminement qui conduit aux arrêts soit matérialisée tactilement par une « bande-guide » d'une texture ou granulométrie différente et contrastée, pour la suivre soit avec la canne soit avec le pied (valable pour les modes de Déplacements doux),
- annonces sonores des arrêts dans les bus,
- site web de Tisséo accessible, disposant d'un calculateur de trajet,
- une harmonisation avec les transports départementaux et régionaux,

Pour les Modes de Déplacements Doux :

- trottoirs et passages pour piétons libérés de tout stationnement abusif (voitures, motos, scooters et vélos),
- les pistes cyclables accessibles aux tandems (aménagement des chicanes),
- signalétique adaptée : taille, contrastes et au niveau des yeux.

A/ Offre

Principe général : mettre en place un réseau concurrentiel avec le véhicule personnel, en le maillant, en améliorant sa fréquence, et en le rendant plus performant.

- **1/ Mettre en place des lignes de bus express radiales empruntant les voies rapides afin de desservir les plus grandes zones d'activité** éloignées d'une ligne lourde (Labège, aéroportuaire, Portet), et ce sur une plage horaire large. Il sera également nécessaire de doter d'une même amplitude horaire des services plus légers (type navette / TAD) reliant ces pôles d'emploi aux autres communes de banlieue.
- **2/ Mettre en place sur chacun des pôles générant le plus de trafic sur la rocade (zone aéroportuaire, Portet, Rangueil, Labège, et Balma – la Plaine) de points de correspondance de lignes de bus empruntant les voies rapides de l'agglomération, et reliant ces pôles entre eux et aux lignes de métro/tram de l'agglomération.**

- **3/ Mettre en place une desserte de soirée et de nuit.**
 - Réseau de soirée (22h-1h) composé de lignes régulières allant jusqu'aux communes jouxtant Toulouse + Muret d'ici 2010
 - Réseau de nuit (1h-5h) sur la commune de Toulouse ainsi que sur les communes à forte présence étudiante (Ramonville et Blagnac) d'ici 2010
 - Réseau de soirée à base de TAD zonal sur l'ensemble du PTU d'ici 2012
 - Réseau de nuit s'étendant à l'ensemble des grandes communes proches d'ici 2012

Ceci est nécessaire pour que le réseau de transports en commun soit une alternative à la voiture à toute heure.

• **4/ Augmenter sérieusement la fréquence des lignes de bus majeures**, pour donner un regain d'attractivité aux transports en commun pour ceux habitant loin des lignes lourdes. Cela suivrait un principe de hiérarchisation des lignes, permettant à l'usager régulier de s'y retrouver facilement :

- **lignes toulouso-toulousaines majeures : 10mn, puis 20mn en soirée jusqu'à 1h.**

⇒ 2, 10, 12, 14, 16, 19, 22, 27, 38

- **lignes toulouso-toulousaines de niveau inférieur mais importantes néanmoins (*), et lignes de banlieue majeures (**): 10mn en heure de pointe, 15mn en heure creuse, 30mn en soirée jusqu'à 1h.**

(*) => 3, 21, 34, 36, 54, 68

(**) => 21, 52, 60/69, 62, 64, 66, 67, 72, 75 (ou autre ligne de la zone l'Union/St Jean), 78, 79, 83

Les autres lignes, hormis dessertes spéciales, devraient être maintenues à un rythme de passage jamais en dessous des 20 jusqu'à leur fin de service en soirée.

- **5/ Fin de la distinction entre horaires vacances et horaires "normaux"**: il faut sortir de cette logique de service destiné quasiment uniquement à ceux qui sont contraints à prendre les transports en commun (dont, en particulier, les scolaires).
- **6/ Un travail de simplification des trajets et des horaires des lignes de bus** doit être fait. Il consisterait, pour les trajets à se débarrasser d'une part des boucles à double sens et d'autre part des terminus partiels ; et pour les horaires, il s'agirait d'un cadencement généralisé avec des fréquences aisées à retenir entre heure de pointe, heure creuse, et soirée.
- **7/ Extension du réseau lourd : le collectif PDU est favorable à la mise en place d'ici 2020 à :**
 - un axe tramway allant vers Plaisance
 - un axe tramway allant vers Labège
 - une ligne de tramway passant par Matabiau
 - divers sites propres bus, tels que le BUN, la VSCM (sans sa partie routière), le TCSP de la RN88, le TSCP de la RN20...

- **8/ Un plan rail pour l'agglomération toulousaine !** Nous avons à notre disposition une magnifique étoile à 6 branches, malheureusement limitée par une signalisation inadaptée, des gares inaccessibles, et l'absence de matériel roulant adapté. Si nous arrivons à régler ces trois problèmes, il sera possible de donner au train une importance renouvelée dans les transports urbains. **La priorité étant l'amélioration de la ligne C, la desserte de Labège, et la desserte de Muret.**
- 9/ Le choix des infrastructures à réaliser en priorité doit se faire en prenant en compte le coût et l'avenir du réseau. C'est pour cela que le Collectif PDU n'est que partiellement favorable avec le contenu de la délibération du 6 juin 2006 sur le développement des TCSP. **OK pour le BUN, pour une desserte vers Plaisance, et pour la mise à 52m des stations de la ligne B. Pas OK pour la venue du métro à Labège.**
- **10/ Développer les couloirs de bus avec priorité aux feux**, partout où c'est possible, pour toutes les lignes de bus majeures.

B/ Service / pratique

Principe général : prendre les transports en commun doit être aussi peu déroutant que prendre la voiture.

- 1/ Retour de l'affichage visuel et de l'annonce du prochain arrêt dans toutes les lignes de bus d'ici 2010.
- 2/ Mettre en place des plans de quartier au niveau des arrêts des lignes de bus majeures.
- 3/ Faire en sorte que tous les arrêts de bus comportent au moins une fiche horaire de chaque ligne le desservant, affichant les horaires à l'arrêt, et non pas les horaires de la ligne.
- 4/ Faire en sorte que tous les arrêts de bus des lignes majeures (celles citées plus haut) disposent tous de bancs et de protection contre la pluie.
- 5/ Installation d'une signalétique visuelle en plusieurs langues dans le métro et les bus. D'abord en occitan, mais également en anglais et en espagnol. Nous proposons également que les annonces sonores métro/bus soient faites en occitan (d'autant plus que beaucoup de stations de métro et d'arrêts de bus ont des noms d'origine occitane, totalement déformés en français — Saouzelong...).

C / Tarification

- 1/ Se prémunir contre toute tarification territorialement uniforme qui valoriserait (en conjonction avec les parkings relais) l'installation en zone périurbaine, et donc qui favoriserait l'étalement urbain.

Saint Simon Environnement Une association pour votre quartier

Propositions de Saint Simon Environnement à la révision du PDU

- ❑ À moyen terme : Prolongation ligne A du métro jusqu'à la gare de Portet.
- ❑ À moyen terme : implantation de deux gares sur le réseau TER : zone du Chapitre (passage à niveau existant) et près du Cancéropole (poste aiguillage sur voie // à la rocade)
- ❑ A court terme
 - ❖ Amélioration cadencement lignes 47, 57 & 58
 - ❖ Desserte de la partie est du quartier
 - ❖ Desserte des établissements scolaires (proposition vue avec association de parents d'élèves)

Saint Simon Environnement Une association pour votre quartier

Prolongation métro jusqu'à la gare de Portet : OBJECTIFS

❑ Desservir

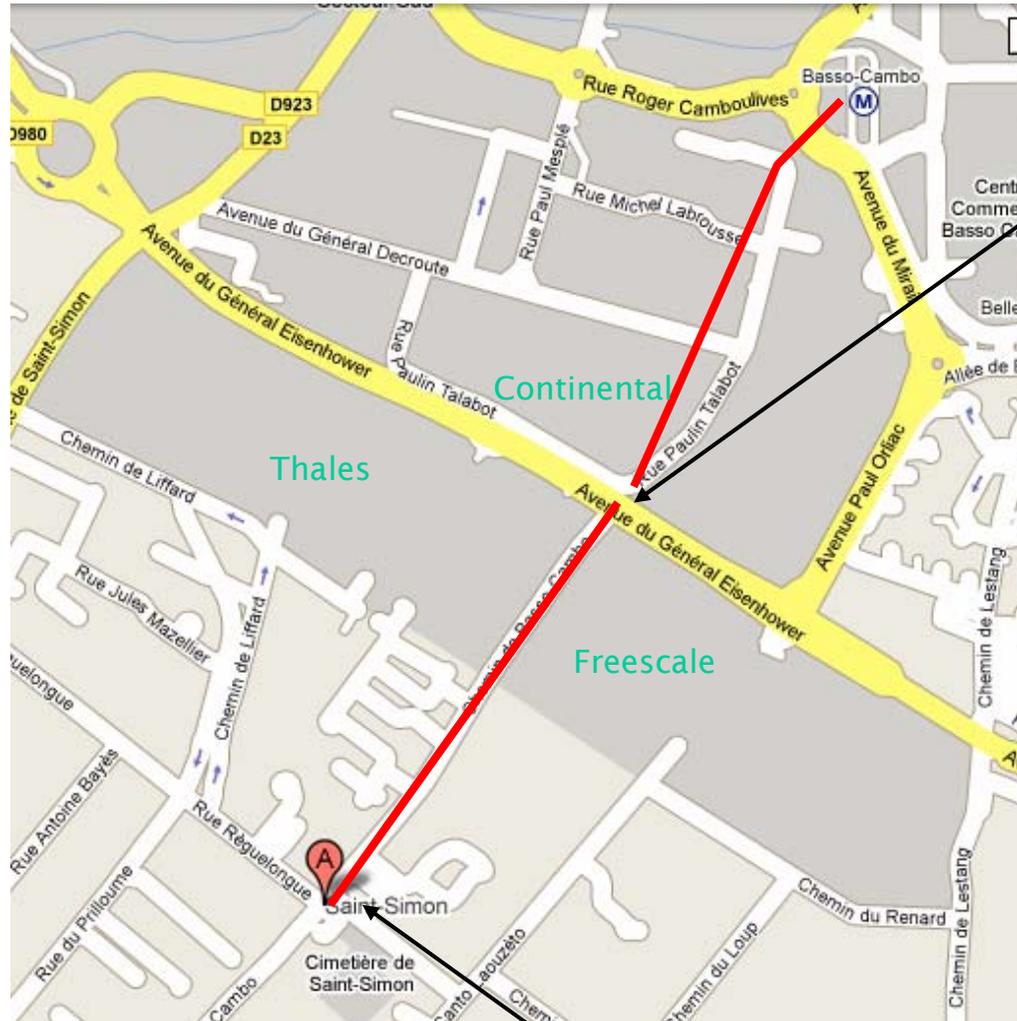
- ❖ le centre du quartier
- ❖ Le nouveau quartier des Tibaous (700 nouveaux logements)
- ❖ Francazal : quel qu'en soit la destination : lieu d'exposition, logements, etc.
- ❖ La zone d'activités Thibaud
- ❖ Le centre commercial (Carrefour)

❑ Se mailler au réseau multi modal (TER, métro)

Contributions

Saint Simon Environnement

proposition métro 1/2

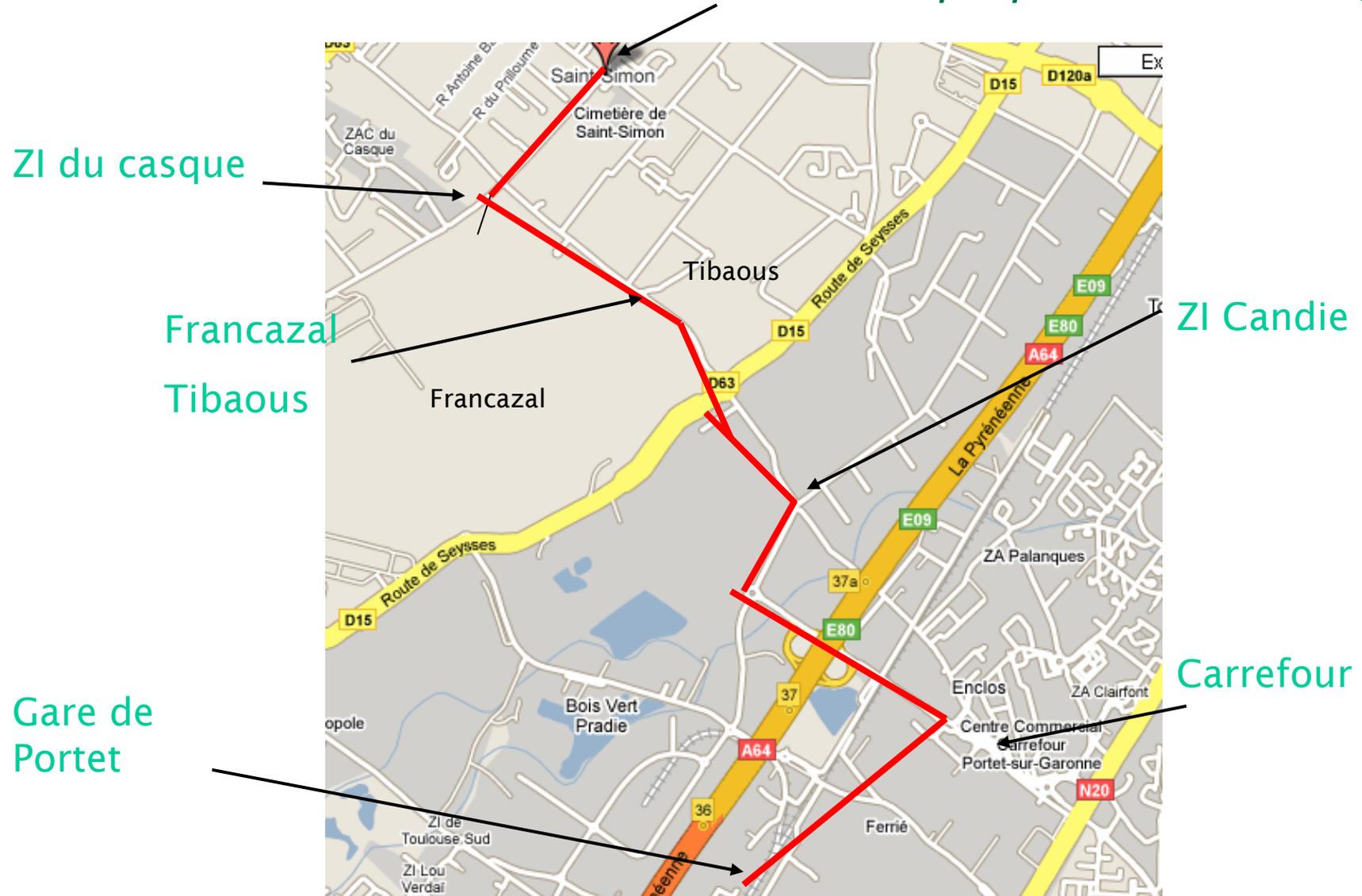


Zone
d'activités
Eisenhower

St Simon église

Contributions

Saint Simon Environnement St Simon église proposition métro 2/2



Saint Simon Environnement Une association pour votre quartier

Implantation de deux gares sur le réseau TER : OBJECTIFS

❑ Desservir

- ❖ La zone industrielle du Chapitre et une partie du quartier Lafourquette
- ❖ Le secteur Ouest de la zone industrielle Thibaud (un passage piéton existe sous l' A64)
- ❖ La zone industrielle de Larrieu
- ❖ Le Cancéropole

Saint Simon Environnement Une association pour votre quartier

Desserte de la partie est du quartier

❑ Constats

- ❖ les chemins Canto Laouzeto, Neuf, Renard incorporent progressivement de nouveaux ensemble de logements très éloignés des arrêts de bus existant
 - 500 habitants supplémentaires depuis 5 ans sur ces ensembles
 - 1,4 km entre l'arrêt ligne 47 place de l'église et l'arrêt de la ligne 58 rte de Seysses

❑ Demande

- ❖ Anticiper le besoin de la ZAC Tibaous en mettant en place au plus tôt des dessertes à l'est du quartier : incursion 58, nouvelle ligne, transport à la demande ?

Saint Simon Environnement Une association pour votre quartier

Desserte des établissements scolaires collège Vauquelin et lycée rive gauche

- ❑ **Constats :**
 - ❖ Irrégularités des passages,
 - ❖ horaires non tenus
 - ❖ fréquences insuffisantes(critique entre 7h15 et 8h45)
 - ❖ il faut prévoir à peu près autant de temps pour franchir à pied les 4 ou 5 km qui nous séparent du collège, qu'en bus (compte tenu les marges de sécurité au cas où il serait en avance et le changement à Basso Cambo)
=>Les élèves délaissent les transports en commun
- ❑ **A mettre en place**
 - ❖ Un second bus direct le matin pour 9h
 - ❖ deux bus directs supplémentaires à 15h et 16h
 - ❖ Des horaires fiables

Contribution aux Commissions Thématique du PDU - Transports en commun

- **1) Notre analyse de ce qui n'a pas fonctionné dans le PDU 2001.**
 - L'organisation sectoriel du PDU – Dévoyée – Des secteurs cherchent à se débarrasser de leur charge vers d'autres.
 - Définition et caractéristiques techniques précise d'un boulevard urbain multimodal, nécessaire dans prochain PDU, pour éviter tout et n'importe quoi. (VCSM phase 1 et sa rupture urbaine)
 - Boulevard urbain multimodal: le TC est un alibi pour des voies pénétrantes type VRU! de plus il est mal réalisé pour satisfaire cet alibi.

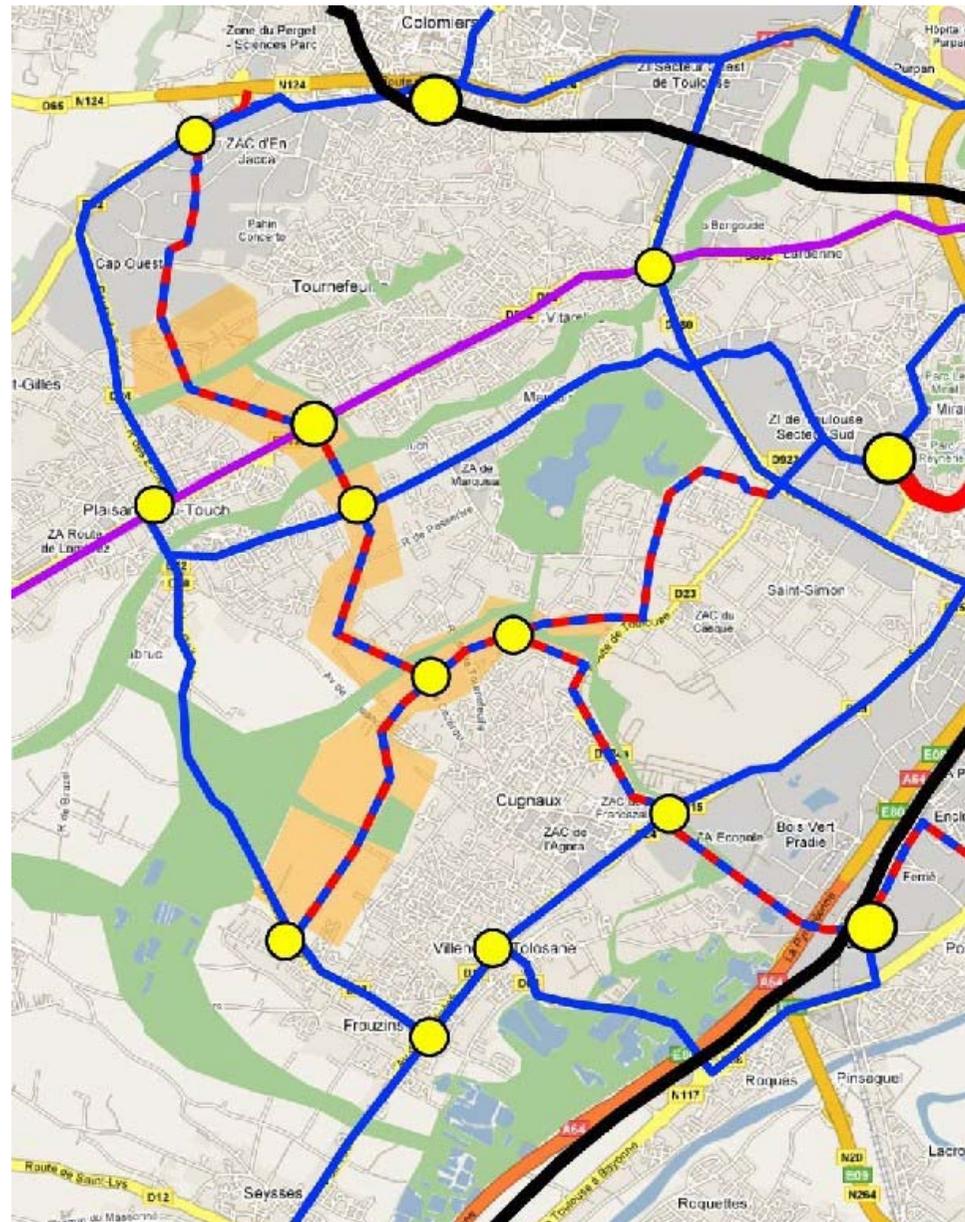
- **2) Notre Contribution :**

- ➔ **Que la 1ère phase du TCSP, lié à la VCSM, soit réalisée, jusqu'au rond-point super U, EN MEME TEMPS que la partie routière (qui devra bien sûr avoir un profil de vrai boulevard urbain)**
- **Poursuivre et compléter les programmes du PDU 2001- VRU et Boulevards Urbains multimodaux.**
- **Les TCSP ou TC avec priorité aux Carrefours**
- **Éléments nouveaux**

Contributions

Association Cugnaux Nord 2/6

-  TER cadencé
-  Métro
-  Tramway
-  Bus en site propre
-  Nouveau boulevard urbain multimodal
-  Pôle multimodal
-  Urbanisation nouvelle
-  Trame verte



Les TC nécessaires aux secteurs Ouest et Sud-Ouest :

- **Poursuivre et compléter les programmes du PDU 2001- VRU et Boulevards Urbains multimodaux :**
 - **Prolongation de l'Arc en Ciel avec un TCSP (Bd Eisenhower) – Urgence – ou l'efficacité des autres projets est limitée.**
 - **La VCSM jusqu'à Seysses Frouzins, comme initialement prévu à l'horizon 2015 est urgente pour dégager le sud-ouest.**
 - **TC très performant sur la RD632 (ou très voisin de la RD632), depuis Plaisance dans un premier temps et avec une voirie type boulevard urbain.**
 - **A plus longue échéance (attention à ne pas créer des flux que l'on ne sera pas écouler) le Boulevard Urbain multimodal Ouest RD924 pour compléter le maillage.**

Les TC nécessaires aux secteurs Ouest et Sud-Ouest :

- **Les TCSP ou TC avec priorité aux Carrefours:**
 - **Sur la RD15** nous avons besoin d'un TCSP ou TC à Priorité venant du centre de Toulouse suivant l'axe N20 – RD15, qui pourrait aussi desservir le future Cancéropole.
 - **Sur la RD50 (Le Marquisat)** un TCSP depuis Plaisance est nécessaire à court terme et devrait être assez facilement réalisable.
 - **Le transport en commun en site propre transversal,** à plus longue échéance, pourrait être un TCSP (Tram) Train - Arènes – Colomiers – Plaisance – Cugnaux – Portet – Matabiau pour désengorger fortement le secteur.

Les TC nécessaires aux secteurs Ouest et Sud-Ouest :

- **Éléments nouveaux:**
 - **Oser** envisager le prolongement d'un site propre pour le bus 47, jusqu'à l'église de Cugnaux, en instaurant, dans le cadre d'un nouveau plan de circulation innovant, un sens unique de l'Avenue de Toulouse à Cugnaux, pour affecter une voie de circulation aux bus, entre l'Église et le rond-point Super-U: ainsi, le matin, en particulier, Tisséo pourrait proposer aux Cugnalais, de se rendre en bus à Basso-Cambo, en 10 minutes, en empruntant le nouveau Bd.Urbain de la VCSM et l'avenue de Toulouse, mise en sens unique...
 - **Les Inconnus** de la future destination et utilisation de **la Zone de Francazal** : des inconnus mais aussi une véritable opportunité?

Une réduction significative de la part modale des VP sur l'ensemble de l'agglomération nécessite une relecture à différentes échelles des leviers de déplacements sur ce territoire et la mise en place d'une offre réellement alternative articulant TC et modes doux.

Les transports en commun doivent être à la fois plus efficaces et plus maillés sur l'agglomération, la facilité de déplacement véhicules ne doit pas être concurrentielle de l'offre de transports en commun.

Si la ville a longtemps été structurée par les réseaux de déplacements automobiles, elle tend aujourd'hui à se recomposer autour des réseaux structurants que sont les transports en commun et en particulier les arrêts et stations relais. Sans revenir sur le lien nécessaire entre déplacements et urbanisme, il est important de réfléchir dans l'évolution du réseau des T.C. à leur impact sur l'évolution de l'organisation urbaine.

PRIORITE AUX MODES ALTERNATIFS DANS LA VILLE CENTRE

Il faut passer à une nouvelle étape de réduction de la part modale de la voiture dans le centre et l'hypercentre pour une plus grande efficacité des transports en commun. Cela nécessitera la quasi suppression du trafic de transit dans le centre ville et la meilleure organisation des dessertes relais vers les transports en commun de la périphérie.

Le maillage en transports en commun doit être poursuivi en particulier dans sa configuration interquartiers, en utilisant les espaces qui ont déjà commencé à être dédié au T.C. sur les

L'amélioration de la desserte de la ville centre en Transports en commun passera de notre point de vue par un plan d'évolution des mobilités et des aménagements urbains de cette centralité.

RENFORCEMENT DES CENTRALITÉS DES QUARTIERS ET DES VILLES PÉRIPHÉRIQUES

L'évolution du maillage des transports en commun doit à la fois permettre de maintenir des pôles de centralités dans l'existant et de construire de nouvelles centralités à partir des accès à ce réseau. Le lien entre évolution urbaine et accessibilité aux transports en commun structurants (T.C.S.P.) est une priorité. Sans développer ce lien (voir contribution sur la thématique Urbanisme, environnement) , nous rappelons les thèmes principaux :

- maintenir et développer équipements et services/commerces, densifier et recomposer des îlots dans la proximité des accès au T.C.S.P.
- aménager en priorité les nouveaux quartiers en fonction de leur potentiel d'irrigation T.C.S.P.

PRISE EN COMPTE D'UNE VILLE ET D'UNE AGGLOMÉRATION MULTIPOLAIRE

Les deux lignes de métro sont aujourd'hui les axes structurants à partir desquels s'organise les futurs réseaux de transports en commun, en relais et en extension de ce réseau. S'il s'agit en effet de poursuivre le maillage de ces pénétrantes, il nous semble également nécessaire de réfléchir à partir de l'organisation réelle d'une agglomération bien plus complexe que les échanges entre ville centre et périphérie, avec trois thèmes principaux d'approche :

- construire une offre TC par bassin de mobilité (actuellement définis en 4 secteurs) à partir des trafics forts internes à ces bassins, des équipements et lieux générateurs de flux de déplacements.
- réfléchir à une desserte entre périphéries évitant la centralité toulousaine. La question de l'utilisation du périphérique toulousain en espace multimodal intégrant un TCSP est complexe mais est actuellement testée sur plusieurs agglomérations françaises . Cela peut passer à la fois par des aménagements spécifiques mais aussi par des politiques de gestion des flux (politiques d'horaires, réduction de la vitesse, mesures en faveur du co-voiturage etc.).
- Les grands équipements d'agglomération comme les grands pôles d'activité, en particulier commerciale sont générateurs d'un trafic véhicule important. La réflexion sur leur desserte par des transports en commun adaptés pourrait réduire significativement la part des véhicules et améliorer aussi les conditions d'accès des populations non motorisées.
 - Par exemple, dans le sud ouest de l'agglomération, la desserte du Cancéropole est indispensable et doit se poursuivre à minima sur la zone commerciale de Portet
 - Une desserte transports en commun est particulièrement nécessaire dans le relais avec les grandes infrastructures de transports , aéroport et future gare T.G.V.

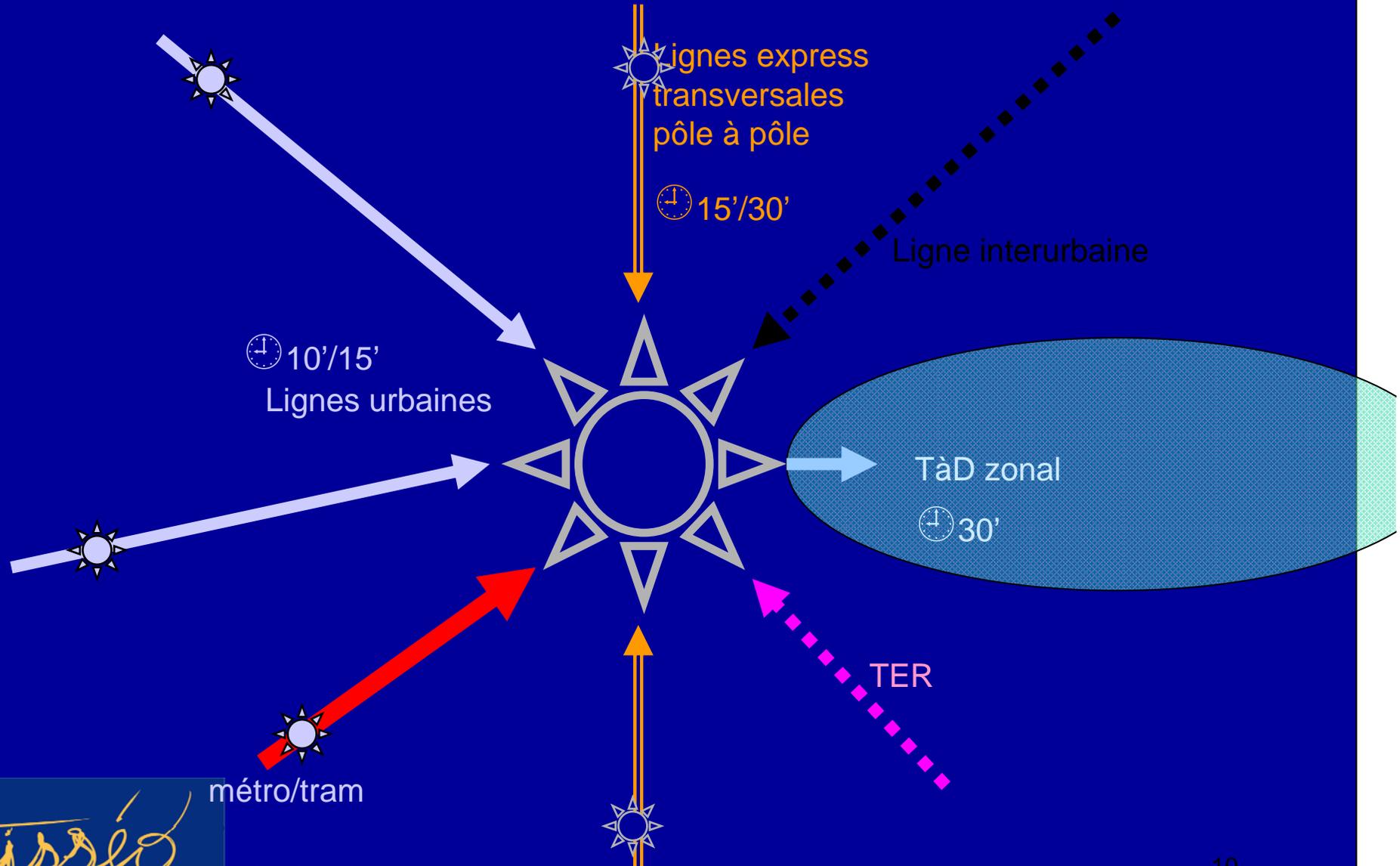
Deux approches :

1. Evolution et structuration du réseau de surface
2. Principes du SDA
3. Construction d'un réseau TCSP d'agglomération

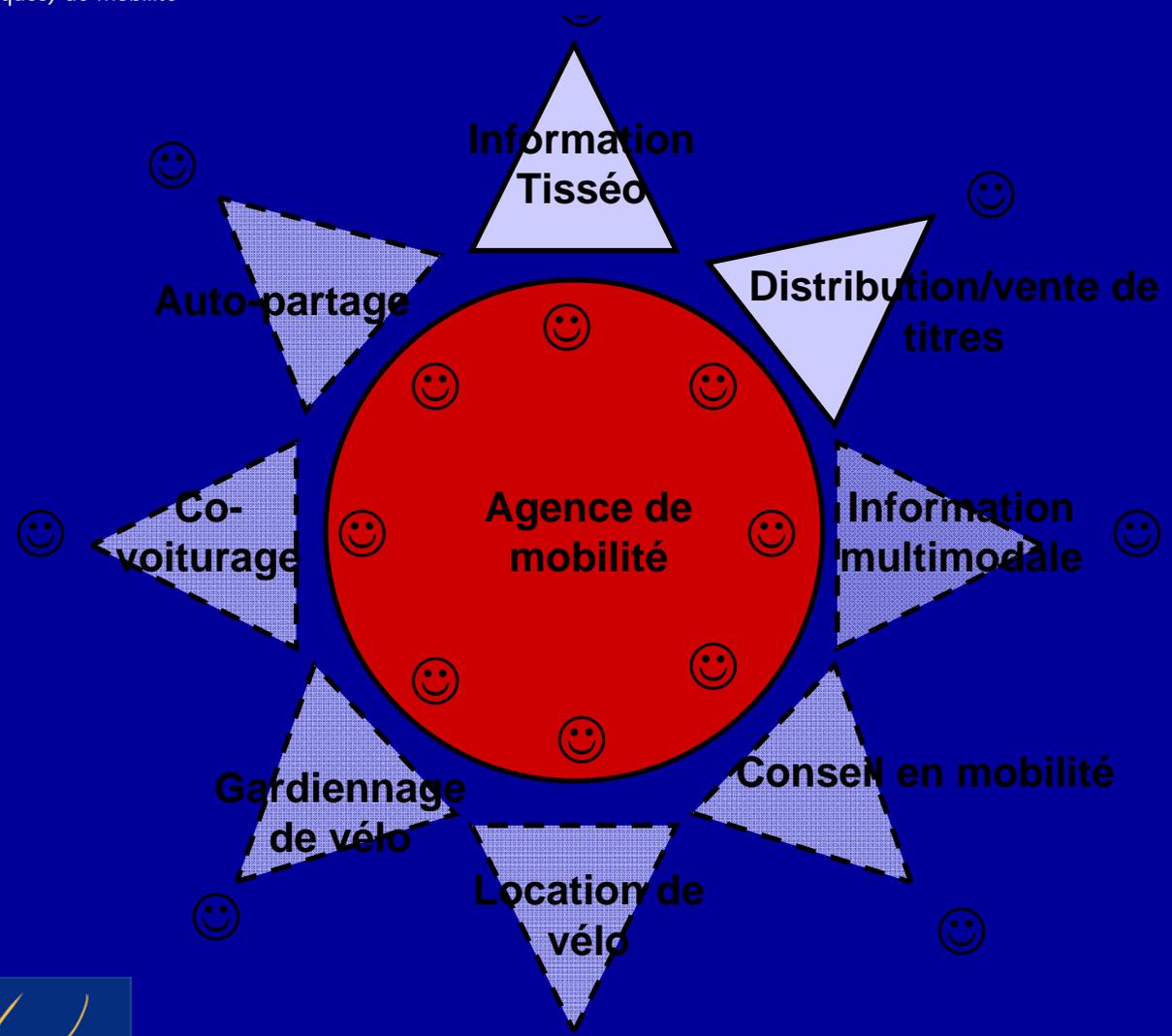
Les orientations générales pour le réseau de surface

- **Un réseau densifié et maillé** : développement de lignes transversales et services de maillage du territoire, horaires de soirée
- **Un réseau plus lisible et plus fiable** : création et transformation de lignes à horaires facilement mémorisables (« Tempo »)
- **Un réseau intermodal, accessible à tous**
- **Un réseau attrayant**, qui accompagne les grands événements qui animent l'agglomération

un réseau structuré autour de pôles de services
Exemple en périphérie



les pôles assureront des services humanisés d'information, de vente et de mobilité
agences (physiques) de mobilité



Les orientations générales pour le réseau de surface

Améliorer le maillage et la hiérarchisation du réseau autour de pôles d'échanges et de services, permettant :

- D'améliorer la desserte des zones d'emploi
- D'améliorer la desserte des secteurs non desservis par les lignes structurantes
- D'améliorer les déplacements transversaux

En cours d'étude

Schéma Directeur d'Accessibilité: Les enjeux d'un réseau accessible pour tous dès 2015

- Intégration sociale des handicapés
(par une mobilité retrouvée et facilitée)
- Amélioration pour tous du confort dans les TCU
(ce que l'on fait pour eux vaut pour tous)
- Coordination Inter-AOT et Collectivités
(logique de la continuité de la chaîne de déplacement)
- Application des Lois de la République
(Loi du 11 février 2005 « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » et ses décrets d'application)

Les étapes

Septembre 2007

Démarrage de la démarche d'élaboration:

**Phase 1 : Audits et définition des besoins (Ateliers thématiques ,
questionnaires, recollement des données, préconisations...)**

Phase 2 : Définition des grandes orientations

Phase 3 : Programmation des actions

Phase 4 : Mise en œuvre

Décembre 2007

Organisation de la concertation avec le secteur associatif et les gestionnaires de voirie: création de la CARUT et du CPAR.

CARUT : Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo

- Instance de concertation PMR pilotée par le SMTc qui traite du sujet des transports à l'échelle du PTU (50 associations siègent dans la CARUT)

CPAR : Contrat de Programmation Accessibilité Réseau

-Harmoniser les efforts de l'AOT et ceux des Communes ou/et EPCI en matière de voirie et de cadre bâti

Organisation de la concertation avec les Autorités Organisatrices de transport public présentes sur le Périmètre des Transports Urbains : Le Conseil Général de la Haute-Garonne et Le Conseil Régional de Midi-Pyrénées.

- **Comité Technique Accessibilité Inter-Réseau (CTAIR)**

pour définir les actions de mise en accessibilité des pôles d' échanges et favoriser la nécessaire continuité de la chaine de déplacement

- **Contrat Accessibilité Pôle d'Echange (CAPE)**

pour faciliter les cofinancements et traiter la nécessaire continuité de la chaine de déplacement

Février 2008

Installation de la Commission CARUT le 06 février 2008

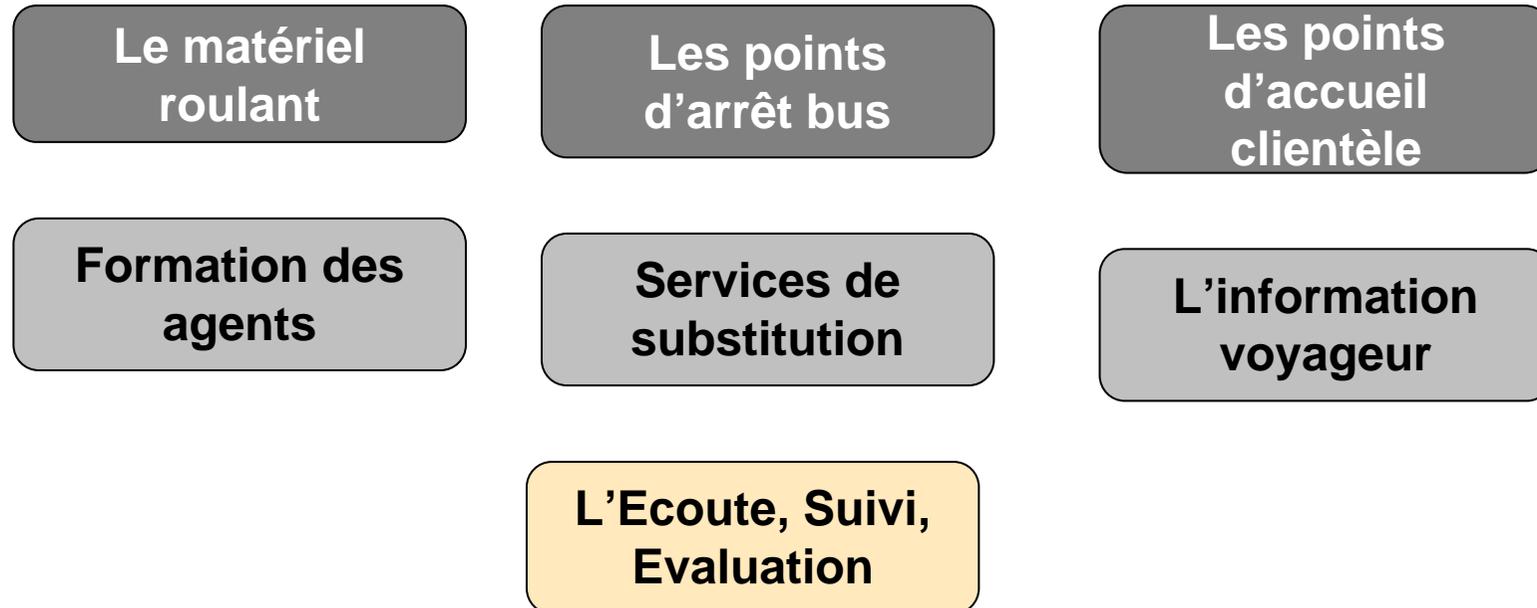
Restitution du diagnostic qualitatif accessibilité réseau

Présentation des pistes d'actions à engager pour répondre aux déficits d'accessibilité constatés

Avis favorable de la CARUT sur les volets d'actions proposés

Définition des grandes orientations du Schéma Directeur par le Conseil Syndical du 28 février 2008

-
- les Grandes Orientations du SDA s'articulent autour de 7 grands volets d'actions:



Point de situation sur l'avancée du Schéma Directeur d'Accessibilité du Réseau Urbain Tisséo

La phase 3 du SDA : Programmation des actions sur 2008 -2015

Stratégie de mise en œuvre

Approuvée par le Bureau du SMTc le 30 juin 2008

Objectifs

Décrire la consistance du Schéma Directeur
Rentrer dans le détail opérationnel des actions à mener (décrire, estimer et planifier) sur la période 2008-2015 pour « engager » la phase 4 de mise en œuvre

Avec qui

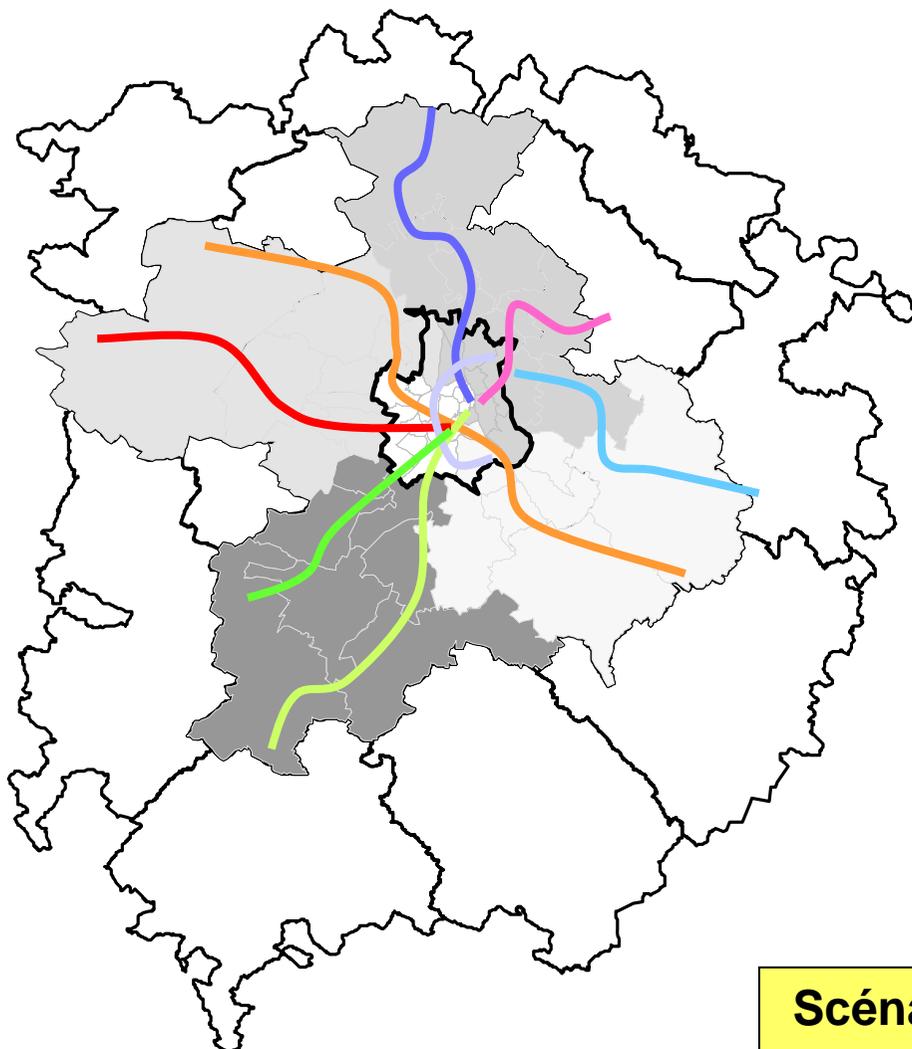
Une Equipe Projet SDA
composée de 7 chefs de projets désignés Tisséo en fonction de leurs attributions au sein des différentes directions de Tisséo

Engagement Temps

Septembre 2008
Mai 2009

***Un enjeu sensible : la
programmation « arrêts BUS »
Une nécessité : des critères
« objectifs »***

Scenario 3 : Une programmation de mise en accessibilité basée sur la notion de ligne

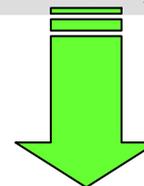


Intérêt :

- Mise en accessibilité de l'intégralité d'une ligne
- Répond à la logique de déplacement des usagers
- Permet de prioriser les lignes à forte fréquentation
- Permet une meilleure lisibilité de la stratégie de mise en accessibilité

Inconvénient :

- Nécessite un contrat partenarial et un phasage coordonné avec l'ensemble des collectivités traversées par la ligne



Scénario validé par la CARUT et le COPIL

Les 6 critères de programmation

de priorisation des lignes

Le critère « fréquentation/offre » de la ligne

- niveau de fréquentation de la ligne
- Offre et typologie des lignes (courses et fréquence)

Le critère « intermodalité » de la ligne :

- présence d'un pôle d'échange sur la ligne

Le critère « géographique » :

- La présence de centres d'attraction / d'établissements publics (université, hôpital, centre commercial, établissement spécialisé...)

Le critère « pérennité de la ligne »:

- Ce qui suppose avoir une vue assez précise du réseau à 5-6 ans

Le critère « technique »

- Niveau d'accessibilité actuel de la ligne (difficulté de mise en accessibilité)

Le critère « contraintes CPAR»

- Couverture territoriale (nb communes traversées), aspects financiers, diagnostic bâti et travaux commission locales accessibilité.

Mais qui restent à « hiérarchiser » !!!

Calendrier prévisionnel Phase 3

Septembre 2008 : Les chefs de projets prennent en main leur volet d'actions

Décembre 2008 : Revue de projet SDA

Janvier 2009 : Présentation des travaux à la Gouvernance du SDA (arbitrages)

Février 2009 : Présentation des travaux SDA à la CARUT (avis)

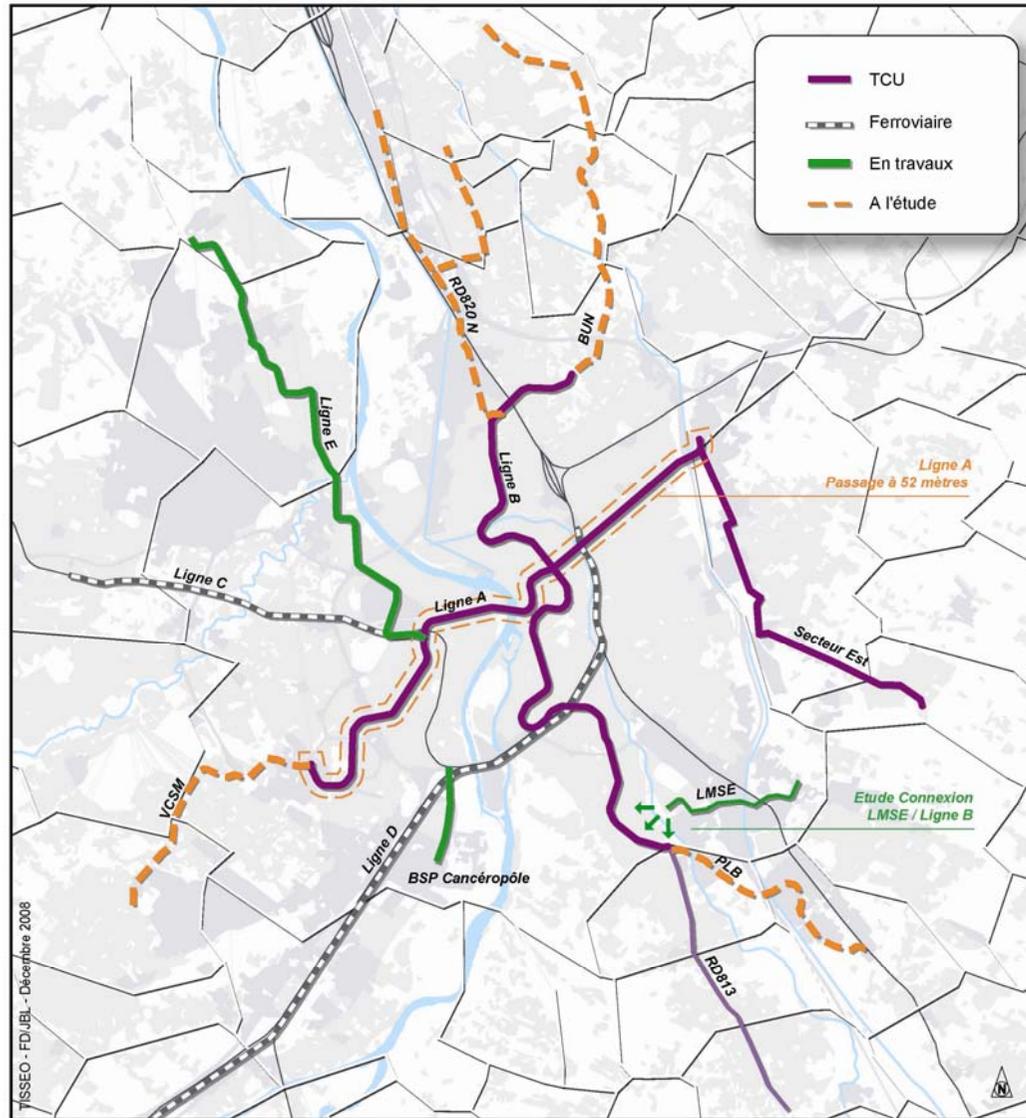
Février 2009 : Bureau Tisséo – point de situation et avancement de l'élaboration du SDA

Avril 2009 : Finalisation du SDA

- **Derniers arbitrages par la gouvernance du SDA**
- **Avis CARUT**
- **Présentation bureau Tisséo**

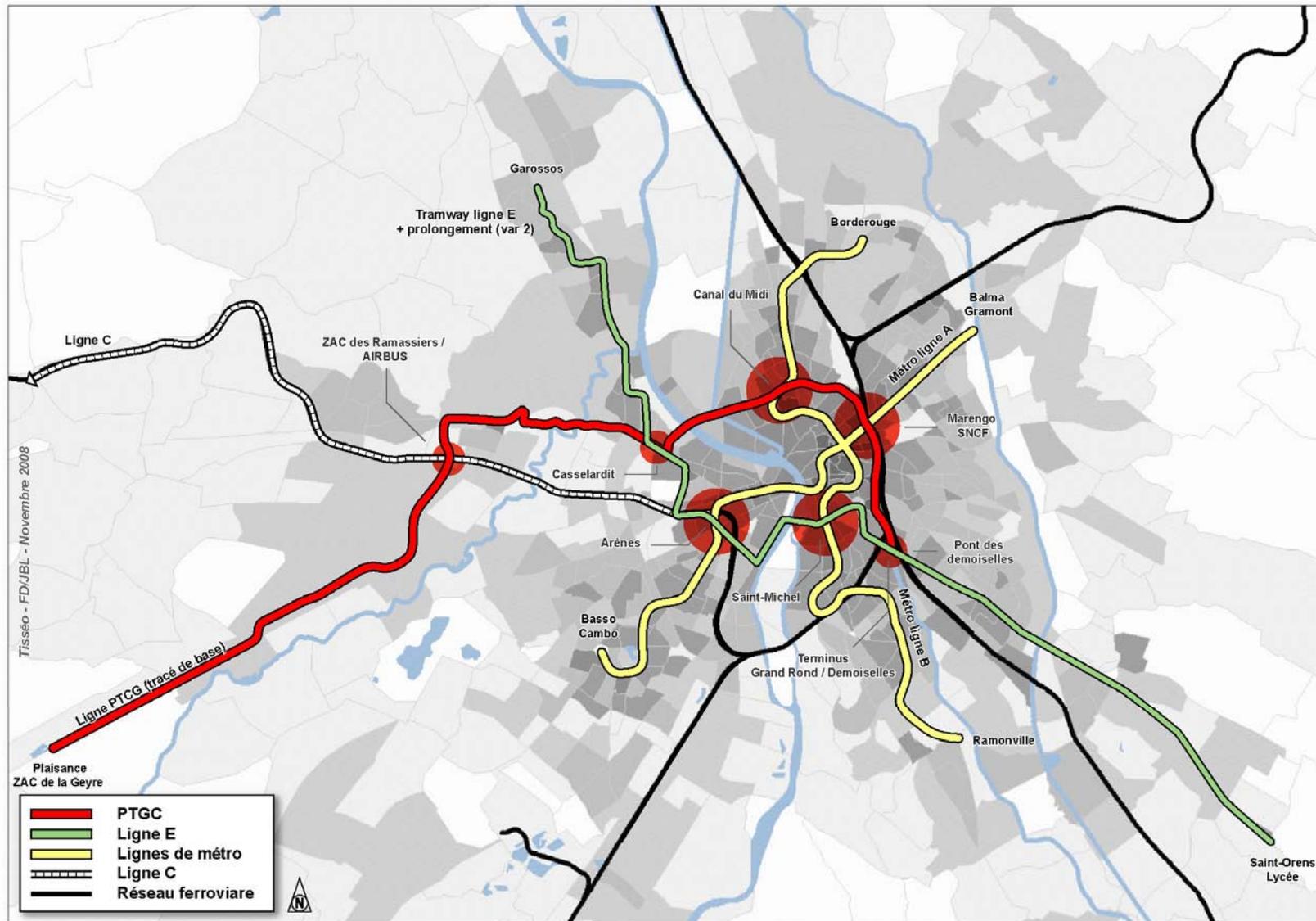
Mai 2009 : adoption du SDA par le Comité Syndical Tisséo

Réseau TCSP existant et en projet



TISSÉO - FD/JBL - Décembre 2008

Les lignes de tramway à l'étude dans le réseau structurant



Les premiers résultats

- Des fréquentations de niveau tramway (88 000 à 98 000 voyageurs/jour)
- Un effet de maillage important