



Annexe D1 à la délibération d'approbation du projet de révision du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine



Présentation des amendements proposés à la suite des phases :
1/ de consultation des personnes publiques associées,
2/ de concertation publique,
3/ d'enquête publique.

tisséo





Nature des amendements

Plusieurs amendements ne remettant pas en cause l'économie générale du PDU sont proposées dans le cadre de l'approbation de la révision du PDU :

- Première série d'amendements : relève de corrections matérielles, identifiées et portées à la connaissance dans la délibération du 26 septembre 2011.
- Deuxième série d'amendements : prise en compte d'avis émis par les personnes publiques associées, identifiés dans la délibération du 26 septembre 2011.
- Troisième série d'amendements : précisions à la suite des réponses apportées par les personnes publiques associées qui ont été saisies par le SMTC sur des sujets relevant de leur compétence, identifiés dans la délibération du 26 septembre 2011.
- Quatrième série d'amendements : prise en compte du bilan de la procédure de concertation publique, approuvé par délibération du 12 décembre 2011.
- Cinquième série d'amendements : considérer en tant que de besoin les modifications apportées au SCoT lors de son approbation en date du 16 mars 2012.
- Sixième série d'amendements : au titre de la prise en compte de l'avis émis par la Commission d'Enquête Publique du PDU en date du 02/10/2012.

En dernier lieu, il est précisé que le contenu du PDU a été instauré par l'article 28 de la loi 82-1153 dite LOTI du 30 décembre 1982, puis confirmée par l'article 14 de la loi 96-1236 dite LAURE du 30 décembre 1996, et reprise dans les articles L1214-1 à L1214-13 du Code des Transports, établi à la suite de deux ordonnances du 28 octobre 2010 et du 24 février 2011. **Le projet de révision du PDU ayant été arrêté le 24 janvier 2011, il sera fait référence en plusieurs endroits au Code des Transports, qui reprend les lois LOTI et LAURE.**

En outre, le terme « Grand Toulouse » sera remplacé par celui de « Toulouse Métropole ».

1/ Amendements résultants de corrections matérielles

Par délibération D 2011.09.26.16.1 relative au bilan de la consultation des personnes publiques associées, le SMTC s'est engagé sur le principe d'amender le projet de révision du PDU :

ARTICLE 6 : S'ENGAGE sur le principe de prendre en considération plusieurs corrections matérielles dans le cadre de la finalisation du PDU et de son approbation après enquête publique :

Chapitre 2/ Bilan, Diagnostic et Enjeux

- Pages 36 à 43 : reprise de la pagination et de l'agencement carte/tableau à la suite d'une erreur d'impression, le tableau « Environnement, cadre de vie, sécurité » étant imprimé en double aux pages 23 et 37. **Fait dans le cadre du dossier d'enquête publique.**
- Chapitre 4/ Fiches Actions
- Page 89 – tableau des fiches-actions : correction de deux erreurs matérielles : titre de l'action 18 « Appliquer les principes du Schéma Directeur d'Accessibilité » et non « Appliquer les principes des Schémas Directeurs d'Accessibilité » ; **à la suite de l'avis de l'Etat sur l'Annexe Accessibilité, la fiche action 18 aborde les SDA des trois AOT. Le titre de la fiche action n'est donc pas modifié.**
- Fiche action 10 : ajout sur la carte du pôle d'échanges Palais de Justice. **Amendement pris en compte**
- Fiche action 14 : suppression sur la carte de la gare de Belberaud. **Amendement pris en compte**
- Fiche action 17 : correction de la légende de la carte, mot « Projet » en bleu. **Amendement pris en compte**

Chapitre 5/ Mise en œuvre et suivi du PDU

- Page 162 : correction de l'intitulé de la Commission Urbanisme/Déplacements pour se mettre en cohérence avec le SCoT : Commission Urbanisme/Transport. **Amendement pris en compte**
- Tableau de bord : correction de deux erreurs matérielles : titre de l'action 18 Appliquer les principes du Schéma Directeur d'Accessibilité et non Appliquer les principes des Schémas Directeurs d'Accessibilité - titre de l'action 27 en intégralité soit « Elaborer les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) » : **à la suite de l'avis de l'Etat sur l'Annexe Accessibilité, la fiche action 18 aborde les SDA des trois AOT. Le titre de la fiche action n'est donc pas modifié.**

D'autres amendements concernant des actualisations seront apportés :

Calendrier d'approbation du PDU en page 20.

Actualisation des cartes Avancement des projets de TCSP page 44 et PDE opérationnels page 58 + texte page 59 sur le nombre de démarches PDE

Fiche action B6 : Orientation 2020 et non Programmation 2020

Fiche action C9 : Liaison RD 120 Gare de Portert / Oncopôle (en non Canceropôle) et Liaison (en non axe RD 632) Toulouse / Tournefeuille / Plaisance + idem sur tableau de bord en page 186

Fiche action F29 : ajout des objectifs de développement des parcs-relais associés aux TCSP tel qu'indiqué dans le mémoire en réponse transmis à la Commission d'Enquête Publique)

Fiche action 33 : précision du coût de la mise à 2x3 voies du périphérique section Ranguel Palays + ajustement du coût total des projets de voiries inscrits aux fiches actions F32 et F33 + ajustement du tableau en page 181 recensant l'ensemble des projets routiers prévus.

Fiche action H40 : ajustement du calendrier de lancement des études : 2012 et non 2011

Fiche action I43 : nouvelle photo de la Maison de la Mobilité de Labège en page 173

Fiches actions : F28, 29, et I43 : engagement du SMTC à faciliter l'implantation de bornes de rechargement des véhicules dans les parcs-relais, en interface avec les sites d'autopartage et de covoiturage, dans les pôles d'échanges multimodaux, en application du Code des Transports : un PDU vise à assurer 11° : la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeable.



2/ Amendements issus de la procédure de consultation des personnes publiques associées

Par délibération D 2011.09.26.16.1 relative au bilan de la consultation des personnes publiques associées, le SMTC s'est engagé sur le principe d'amender le projet de révision du PDU :

ARTICLE 5 : S'ENGAGE sur le principe de prendre en considération plusieurs avis ou remarques ou contributions formulés par les personnes publiques associées dans le cadre de la finalisation du PDU et de son approbation après enquête publique :

Chapitre 1/ Démarche de révision du PDU

- Différencier le projet de LGV Bordeaux Toulouse Narbonne en deux tronçons : le tronçon Bordeaux Toulouse et celui de Toulouse Narbonne, en raison de calendrier décalé. **Amendement pris en compte**
- « Elargissement du PTU » : affichage d'une nouvelle carte prenant en compte l'évolution des périmètres des collectivités membres du SMTC. **Cartes pages 14 et 18 avec nouveaux contours des intercommunalités membres du SMTC.**
- Indiquer que la Région Midi-Pyrénées a créé en 2006 la première centrale d'information multimodale Régionale en France. **Amendement pris en compte**

Chapitre 3/ Projet

- Préciser au chapitre « Vers une politique globale de déplacements » que les travaux à entreprendre sur le domaine ferroviaire pour la mise en place d'un tram-train nécessitent la préexistence d'un véritable réseau de tramways compatible et pertinent avec le tram-train. **Amendement pris en compte**
- Préciser au chapitre A « Améliorer la sécurité des déplacements » que l'Observatoire des accidents plus celui du PDU intégreront le suivi de l'accidentologie des transports en commun et que les mesures de réduction des vitesses doivent se faire dans le cadre d'une approche plus globale en partenariat avec tous les gestionnaires de voiries. **Amendement pris en compte**
- Préciser au chapitre C « Répondre aux enjeux de desserte en transports en commun des territoires » que le schéma de développement des TCSP doit présenter des possibilités d'adaptation en fonction de l'avancement des réflexions concernant le réseau structurant et le maillage des TCSP. **Amendement pris en compte**
- Donner au chapitre F « Maîtriser l'usage de la voiture » la définition d'un boulevard urbain multimodal. **Amendement pris en compte**
- Préciser au chapitre G « Prendre en compte la logistique urbaine » que les axes supports de TCSP seront pris en compte dans l'identification des itinéraires dédiés aux transports de marchandises. **Amendement pris en compte**



Chapitre 4/ Fiches Actions

- Fiche action 1 : préciser l'enclenchement d'études préliminaires sur des secteurs prioritaires de dessertes ferroviaires combinant protection sonore à la source et isolation des habitations. **Amendement pris en compte**
- Fiche action 2 : Ajouter l'action d'intensifier les actions de suppression des PN 67 et 68 (chemin de Gabardie – chemin de Nicol), PN 189 (Montaudran), PN 2, 3 et 11 sur la ligne Matabiau-Empalot-Colomiers **Amendement pris en compte**
- Fiche action 2 : préciser que l'Observatoire des accidents plus celui du PDU intégreront le suivi de l'accidentologie des transports en commun. **Amendement pris en compte**
- Fiche action 3 : préciser que les mesures de réduction des vitesses doivent se faire dans le cadre d'une approche plus globale en partenariat avec tous les gestionnaires de voiries et inscrire dans les indicateurs de suivi les émissions de particules PM 10. **Amendement pris en compte**
- Fiche action 5 : ajouter dans les objectifs « densifier les territoires urbanisés déjà desservis par les TC et mieux desservir les pôles économiques majeurs et conforter le fonctionnement en quadrant de l'agglomération ». **Amendement pris en compte**
- Fiche action 9 : ajout sur la carte du pôle d'échanges Palais de Justice + Saint Cyprien + Compans Caffarelli + Jeanne d'Arc, préciser la liaison entre le TCSP RD 120 et le réseau métro (fait dans la fiche action C10) + précision sur la nature des axes TCSP indiqués + prise en compte des avis PPA Toulouse sur l'adaptation des TCSP au projet urbain de requalification du centre-ville sur les boulevards = précision liaison Plaisance du Touch / Tournefeuille / Toulouse vers Matabiau par les boulevards + prise en compte de l'accord SMTC / Sicoval sur le PLB et adaptation tracé
- Fiche action 10 : ajout sur la carte du pôle d'échanges Croix de Pierre et Fer à Cheval en phase avec le maillage du réseau + + prise en compte des avis PPA Toulouse – Muretain - Portet sur l'adaptation des TCSP au projet urbain de requalification du centre-ville sur les boulevards = raccordement au réseau métro du TCSP RD 120 gare de Portet – Oncopôle + adaptation du tracé Téléporté
- Fiches actions 9 et 10 : Inscrire dans les fonctionnalités générales des voies de bus en site propre leur usage partagé avec les réseaux d'autocars départementaux. **Amendement pris en compte**
- Fiche action 11 : préciser dans le projet de prolongement de la ligne B à Labège que le bus en site propre peut à terme devenir un métro dès lors que les conditions économiques le permettront et que sa date de réalisation fera l'objet d'une décision lors de la clause de revoyure prévue par le PDU. **Adaptation de la rédaction en phase avec l'accord SMTC Sicoval**
- Fiche action 12 : ajouter un schéma précisant les principes d'itinéraires du réseau structurant au sein du centre-ville élargi en cohérence avec le schéma de développement des TCSP : **pris en compte dans les fiches actions 9 et 10.**

- Fiche action 14 : différencier le projet de LGV Bordeaux Toulouse Narbonne en deux tronçons : le tronçon Bordeaux Toulouse et celui de Toulouse Narbonne, en raison de calendrier décalé **Amendement pris en compte**
- Fiche action 14 : prendre la reformulation d'une partie de la fiche proposée dans l'avis de la Région et reprendre la cartographie associée en conséquence. **Amendement pris en compte**
- Fiche action 14 : ajouter sur la carte associée les demandes de création de nouvelles haltes : entre Toulouse et Montrabé, entre Pibrac et Brax, à la jonction avec la LMSE. **+ ajout du pôle d'échanges de Lespinasse + précision dans le texte de l'intérêt de développer de nouvelles haltes ferroviaires**
- Fiche action 14 : préciser que les travaux à entreprendre sur le domaine ferroviaire pour la mise en place d'un tram-train nécessitent la préexistence d'un véritable réseau de tramways compatible et pertinent avec le tram-train. **Amendement pris en compte**
- Fiche action 20 : ajouter dans les objectifs « densifier les territoires urbanisés déjà desservis par les TC et mieux desservir les pôles économiques majeurs et conforter le fonctionnement en quadrant de l'agglomération ». **Amendement pris en compte + précisions dans le texte des conditions et objectifs d'améliorations du réseau de surface : lignes expresse et transversales, réseau de nuit, TAD, adaptation de l'offre**
- Fiche action 28 : inscrire une étude de faisabilité de mise en place d'une voie Covoiturage et TC sur le périphérique et ses pénétrantes. **Amendement pris en compte**
- Fiche action 29 : Préciser les objectifs de développement des P+R (1000 places pour le PLB, 1000 places pour des extensions des P+R existants, 2000 places associées aux projets TCSP Tram – BHNS – bus en site propre). **Amendement pris en compte**
- Fiche action 32 : rappeler la définition d'un boulevard urbain multimodal. **Amendement pris en compte**
- Fiche action 32 : inscription dans la liste des projets de la RD 924 en Boulevard Urbain Multimodal. **Amendement pris en compte**
- Fiche action 34 : ajouter ADEME comme partenaire technique. **Amendement pris en compte**
- Fiche action 36 : Citer RFF, en qualité de gestionnaire du réseau, dans le chapitre traitant de la mise en place de plateformes multimodales pour la réception de granulat **Amendement pris en compte**
- Fiche action 37 : ajouter la prise en compte des axes supports de TCSP dans l'identification des itinéraires dédiés aux transports de marchandises **Amendement pris en compte**
- Fiche action 38 : ajouter ADEME comme partenaire technique. **Amendement pris en compte**
- Fiche action 39 : ajouter ADEME comme partenaire technique. **Amendement pris en compte**
- Fiche action 41 : préciser l'ensemble des moyens mis en œuvre pour assurer une accessibilité de qualité au pôle d'échanges Matabiau. **+ sur la carte apport des modifications des cartes TCSP 2015 et 2020 pour les pôles d'échanges + pôle d'échanges de Collège Quint Fonsegrives + code couleur en légende**

Chapitre 5/ Mise en œuvre et suivi du PDU

- Préciser le chapitre financier par l'affichage des partenariats mis en place, notamment la convention de financement conclue avec le Conseil Général de la Haute-Garonne et les appels à projets de l'Etat au titre du Grenelle de l'Environnement pour les opérations TCSP retenues : VCSM, Garonne, LMSE, Envol, BUN, Ramassiers, Avenue Tolosane. **Amendement pris en compte**
- Carte de synthèse TCSP : ajout du pôle d'échanges Palais de Justice et correction de la légende : « Autres TCSP non planifiés SCoT horizon 2030 » au lieu de « Orientation TCSP SCoT 2030 » + **prise en compte des amendements apportées aux cartes TCSP 2015, TCSP 2020 et Pôles d'échanges.**
- Tableau de bord : correction de deux erreurs matérielles : titre de l'action 18 Appliquer les principes du Schéma Directeur d'Accessibilité et non Appliquer les principes des Schémas Directeurs d'Accessibilité **à la suite de l'avis de l'Etat sur l'Annexe Accessibilité, la fiche action 18 aborde les SDA des trois AOT. Le titre de la fiche action n'est donc pas modifié** - titre de l'action 27 en intégralité soit « Elaborer les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE) » :

Annexes du PDU

Compléter l'Annexe Accessibilité par une note faisant référence aux SDA des autres AOT ainsi qu'aux PAVE en cours de réalisation, de façon à être conforme aux textes de loi applicables au PDU. **La note accessibilité a été complétée pour la phase d'enquête publique.**

Deux amendements sont proposés à la suite de l'avis de l'Etat sur cette note :

- **en page 14 ou il sera précisé que les PAVes sont un maillon essentiel de la chaîne d'intermodalité des déplacements avec le traitement des espaces publics ...**
- **... et en page 15 ou il sera corrigé Commission municipale d'accessibilité et non Commission extra-municipale d'accessibilité**

Outre ces amendements, la date d'approbation de la révision du PDU sera indiquée sur la couverture de l'Annexe Accessibilité

L'avis de l'Etat nécessite par ailleurs deux amendements sur le Volet 5 Suivi et évaluation du rapport d'évaluation environnementale du PDU :

Page 16 : indiquer que les trois AOT seront fournisseurs de données

Page 18 : indiquer que la Save au Touch et les communes seront également fournisseurs de données



3/ Amendements issus de la prise en compte de réponses apportées par les personnes publiques associées

En application de la délibération du 26 septembre 2011, Le SMTC a sollicité d'autres maîtrises d'ouvrage sur certains projets ne relevant pas de sa compétence mais pour lesquels les personnes publiques associées ont émis un avis ou posé des questions.

ARTICLE 3 : SOLLICITE d'autres maîtrises d'ouvrage sur certains projets ne relevant pas de sa compétence mais pour lesquels les personnes publiques associées ont émis un avis ou posé des questions:

Sur des sujets communs à plusieurs maîtres d'ouvrage :

- Mise en œuvre d'une coordination inter AOT, à l'échelle de l'Aire Urbaine. **Accord des trois AOT à mettre en place ce dispositif, dont les modalités restent néanmoins à étudier. A noter que le PDU propose la mise en œuvre d'une structure réunissant les trois AOT.**
- Création d'une commission de coordination du réseau cyclable de la métropole. **Pas d'amendement au PDU, la coordination de la constitution du réseau cyclable d'agglomération tel que projetée à la fiche action F 22 pouvant se faire dans le cadre de la Commission partenariale de Suivi du PDU. En outre, chaque intercommunalité ou commune conserve sa compétence pour le développement du réseau cyclable, le PDU fixant les grandes orientations.**
- Réduction des vitesses autorisées sur les voiries rapides urbaines à 80 km/h. **Pas d'amendement au PDU, l'objectif étant d'homogénéiser dans un premier temps les limitations de vitesse sur le réseau structurant.**

Etat :

- Modalités d'affectation d'une voie de circulation du périphérique, en heures de pointe, pour les TC et le covoiturage. **La réponse de l'Etat entraîne un amendement de la fiche action F28 ou il est indiqué qu'une nouvelle étude sera menée sur l'opportunité d'affecter une voie TC + usage partagé de la voiture sur le périphérique.**

Région Midi-Pyrénées : Calendrier des priorités régionales en matière de traitement des pôles d'échanges ferroviaires figurant au PDU.

- Poursuite de la ligne C au delà de la Gare de Colomiers, sur le territoire du PTU Colomiers / Pibrac / Brax avec desserte au ¼ en heure de pointe, incluant le doublement de la voie entre Lardenne et le franchissement du périphérique Ouest.
- Cadencement au ¼ en heure de pointe de la halte des Ramassiers à Colomiers.
- Demande de création de nouvelles haltes ferroviaires : entre Toulouse/Montrabé, entre Pibrac/Brax, à la jonction avec la LMSE,
- Demande d'extension des capacités de stationnement en gares de Pibrac, de Montrabé.
- Cadencement au quart d'heure sur l'axe TER Sud-Est en lien avec le contrat d'axe 25 prescrit au SCoT.
- Périmètre et modalités de mise en œuvre de dessertes Tram-train, à la suite des études d'opportunité.

Les éléments de réponse apportés par la Région n'entraînent pas d'amendements supplémentaires à ceux déjà proposés dans le chapitre précédent 2/ Amendements issus de la procédure de consultation des personnes publiques associées.



Conseil Général de la Haute-Garonne :

- Demande de requalification de la RD 112 dans la traversée de Balma. **Pas d'amendement au PDU car pas d'études en cours.**
- Demande de desserte du territoire Sud du Sicoval, à hauteur de Montgiscard, par la ligne Express HOP Nailloux / Toulouse. **Amendement proposé au PDU , fiche action C12 : le territoire du Sicoval étant intégralement situé en zone PTU, la mise en place d'une ligne Express de type Hop ne relève pas de la compétence du Département de la Haute-Garonne. Par contre, en lien avec les contrats d'axe, des lignes à niveaux de service performant pourraient être mise en place. Ces territoires ne sont pas définis à ce jour, mais pourraient correspondre à des territoires situés aux limites du PTU et concernés par des contrats d'axe : le territoire de Muret dans le cadre du contrat d'axe 24 et celui de Baziège-Mongiscard avec le contrat d'axe 11.**
- Demande de prolongement de la RD 916 jusqu'à Belberaud, en préférence au doublement jusqu'à la RD 57. **Pas d'amendement au PDU , les études portent sur le doublement de la RD 916 jusqu'à la RD 57.**
- Demande des calendriers de réaménagement des échangeurs de la RD 902 et des coûts dans la traversée de Blagnac. **Les estimations de coûts sont précisées à la fiche action F33. Les calendriers restent à préciser.**
- Demande de mise en place d'un évitement de Pibrac entre la RD 24d et la RD 65. **Pas d'amendement au PDU car pas d'études en cours.**
- Demande de réalisation de la liaison RD 2 / RD 16 avant 2014. **Inscrite au PDU à l'Horizon 2020.**
- Question sur la programmation du RD 924 à 2020 car pas de TCSP associé. **Pas d'amendement au PDU : le PDU prévoit un TCSP et les études relatives à la voirie sont en cours pour la première section entre la RN 124 et la RD 24.**
- Demande de développement d'un système de rabattement vers les gares de Mérenvielle, Brax et Colomiers pour rabattre en TC les communes de la Save au Touch sur ces gares. **Pas d'amendement au PDU, mais étude en cours par le Département de la Haute-Garonne.**

Toulouse Métropole:

- Programmation du franchissement de la Garonne entre les communes d'Aucamville et Blagnac, à partir du boulevard Salvador Allendé. Pas d'amendement au PDU : le principe d'un franchissement de la Garonne au niveau des communes de Blagnac et d'Aucamville est inscrit au SCOT et au PDU pour l'horizon 2030. Le tracé actuel présente une liaison de principe ; des études sont engagées par la CUGT pour préciser les modes permettant des répondre aux besoins. Une étude de faisabilité devra ensuite être menée pour préciser le tracé de cette liaison dans un environnement contraint par l'urbanisation, les dénivelés et les mesures de protection environnementales.
- Programmation de la Liaison Urbaine Balma-Est dans sa partie Nord sur Balma. Pas d'amendement au PDU : le projet est inscrit au SCoT de la grande agglomération toulousaine approuvé le 16.03.12, à l'horizon 2030. Aujourd'hui, aucune étude n'a été lancée par la Communauté Urbaine de Toulouse Métropole. Seule l'opération concernant l'échangeur de Soupetard (inscrite au PDU – cf. fiche action 33) avance puisque l'enquête publique est en cours.
- Demande d'un aménagement de sécurité sur les voies communales de Montrabé permettant d'accéder à la gare. Pas d'amendement particulier : le PDU ne fixe pas dans le détail la programmation des travaux d'aménagement de sécurité. Rappel néanmoins que le PDU fixe des objectifs d'amélioration des conditions de circulation, d'un point de vue sécurité routière et facilité d'accès aux pôles d'échanges.
- Mise en œuvre d'une étude pour la création d'un nouveau boulevard urbain multimodal en concordance avec le développement de nouveaux pixels d'urbanisation (horizon 2030) illustré par le projet de ZAD de l'Albige sur Saint-Orens. Pas d'amendement au PDU : le SCoT approuvé le 16 mars 2012 identifie le secteur de Cayras en zone agricole à préserver et en territoire de développement urbain par la présence de 4,5 pixels de développement urbain. Afin de prévenir une éventuelle spéculation foncière sur ce secteur et d'en maîtriser son devenir, il est apparu opportun de créer la ZAD de l'Albigès (délibération n° 2010-12-APF-16). A ce jour, l'affectation opérationnelle de ce périmètre (ZAC, lotissement...) n'a pas été définie. Aussi, sans être abandonné, le principe d'engagement d'une étude portant sur la création d'un nouveau boulevard urbain multimodal en desserte de la ZAD de l'Albigès n'est pas programmé.
- Demande programmation du boulevard Eisenhower pour 2015. Pas d'amendement au PDU : l'aménagement de l'avenue Eisenhower vise à la fois à désenclaver le quartier Bellefontaine (en lien avec l'opération Grand Projet de Ville) à améliorer les transports en commun pour les habitants des quartiers St Simon et Bellefontaine et à sécuriser la circulation pour les véhicules particuliers. L'avenue Eisenhower occupe une place stratégique en matière de renouvellement urbain. Il s'agit de requalifier l'avenue Eisenhower en boulevard urbain structurant. La CUGT a engagé des études de programmation dans l'objectif de la désignation d'un maître d'œuvre en 2013 ; les travaux devraient démarrer en 2015. ce calendrier s'inscrit dans l'horizon de mise en oeuvre 2020.



4/ Amendements issus de la procédure de concertation publique

Par délibération D 2011.12.12.20.3 relative au bilan de la consultation publique, le SMTC s'est engagé sur le principe d'amender le projet de révision du PDU :

- **ARTICLE 3 : DIT** que ces avis seront analysés pour prise en compte dans l'approbation finale du projet de révision du PDU, en lien avec ceux émis lors de la phase de consultation des personnes publiques associées et ceux du rapport de conclusion de la Commission d'Enquête Publique.

Environnement, cadre de vie, sécurité

- Peu de remarques sur ce thème transversal du PDU. Quelques rares interventions de participants aux réunions publiques qui avaient pris connaissance du rapport d'évaluation environnementale du PDU, et qui se sont interrogés sur le gain global du PDU, jugé comme manquant d'ambition au regard du réchauffement climatique et de la raréfaction des énergies fossiles, en matière de réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre. Toutefois, les intervenants ont confirmé qu'il était nécessaire de réduire la pollution atmosphérique liée aux véhicules particuliers, en développant d'autres modes de transports moins polluants. **Pas d'amendements, le PDU proposant le développement de 120 kms de TCSP supplémentaires, avec une augmentation de la part modale des TC de 6 à 7 points et une diminution du nombre de véhicules en circulation.**
- Pas d'intervention sur le bruit et sur la nécessité de réduire les consommations d'énergies non renouvelables. **Pas d'amendements.**
- Rares interventions aussi sur la sécurité routière, sauf en ce qui concerne la pratique du vélo : beaucoup d'usagers, relayés par le milieu associatif, ont fait remonter la nécessité de traiter les points dangereux des itinéraires cyclables (franchissements difficile du périphérique, des voies de chemin de fer, des canaux et de la Garonne, voies cyclables à contre-sens mal perçues par les automobilistes). **Pas d'amendements, les fiches actions A2 et E22 intégrant d'une part l'accidentologie lié au vélo et, d'autre part, la nécessaire continuité des itinéraires vélos avec traitement et sécurisation des points dangereux.**

Urbanisme

- Si la cohérence urbanisme – déplacements a bien été mise en avant en présentant le processus de contrats d'axe prescrit par le projet de SCoT et repris par celui du PDU, peu de participants sont intervenus sur ce sujet et aucune remarque ne figure dans les registres. Les rares interventions sur la cohérence du développement urbain et de la programmation des transports en commun ont porté notamment sur les projets autour du BUN, de la LMSE et du BHNS RD 632, les participants faisant connaître leur point de vue quant à la densification de ces territoires, jugée parfois trop importante au regard des pratiques actuelles ou mal ordonnée au regard des tissus urbains existants, ou bien encore en avance (exemple sur Malepère à Toulouse et la Geyre à Plaisance du Touch) par rapport à la réalisation des TCSP et engendrant une circulation supplémentaire. **Pas d'amendements dans le cadre du PDU. Par contre, les phases de concertation des TCSP ou les signatures de contrats d'axe pourraient être l'occasion de mieux informer les habitants sur les processus de densification autour des TCSP.**
- Mais le fait principal sur le thème de l'urbanisme porte sur le rythme de croissance démographique de l'agglomération, qui suscite des interrogations : est-ce un objectif ou comment faire pour ralentir cette croissance ? **Pas d'amendements, le PDU ne fixant aucun objectif de croissance démographique mais se mettant en situation de répondre aux besoins de déplacements et de mobilité qui y sont liés.**

Transports collectifs

De nombreuses interventions, questions et remarques notées sur les cahiers portent sur les transports en commun, et relèvent de plusieurs sujets :

1/ **Adaptation du réseau de surface :**

- amélioration de la desserte de plusieurs communes, en termes de temps de parcours, de confort des véhicules, d'amplitude de l'offre : La Salvétat Saint-Gilles, Pibrac et Brax, Fenouillet, liaison Saint-Alban / Castelginest, Fonbeauzard, Saint-Orens, Muret, Roquettes, Goyrans, **Amendements dans le cadre du PDU : préciser à la fiche action D20 portant sur l'amélioration du niveau de service du réseau que les améliorations du réseau de surface se font dans le cadre de l'adaptation de l'offre à l'échelle du PTU.**
- amélioration de la desserte de plusieurs équipements (ont notamment été cités le camping de Rupé, le Lycée Françoise, l'aéroport) et des zones d'emplois d'une façon générale, et en particulier celles du secteur aéronautique, **Amendements dans le cadre du PDU : préciser à la fiche action D20 portant sur l'amélioration du niveau de service du réseau que les améliorations de desserte des équipements et des zones d'emplois se font dans le cadre de l'adaptation de l'offre à l'échelle du PTU**
- amélioration de la desserte par TAD des territoires les plus éloignés, sachant que certains avis militent au contraire pour l'arrêt de cette offre qui dessert des zones urbaines peu denses et qui incite à la poursuite de l'étalement urbain **Amendements dans le cadre du PDU : préciser à la fiche action D20 portant sur l'amélioration du niveau de service du réseau que les améliorations du réseau TAD se font dans le cadre de l'adaptation de l'offre à l'échelle du PTU .../...**



.../...

- apporter des réponses aux besoins de déplacements transversaux, plus particulièrement entre le Nord de l'agglomération et les zones d'activités aéronautiques de l'Ouest, entre le site de l'Oncopôle et le secteur de Rangueil (le CHU et UPS), ou entre certaines communes : Saint-Alban / Castelginest, Colomiers / Blagnac, **Amendements dans le cadre du PDU : préciser à la fiche action C20 portant sur l'amélioration du niveau de service du réseau que les améliorations du réseau de surface répondant à des besoins de déplacements transversaux se font dans le cadre de l'adaptation de l'offre à échelle du PTU**
- généraliser le dispositif d'affichage aux arrêts pour connaître l'heure d'arrivée du bus, **Pas d'amendements au PDU : relève de la mise en œuvre de la fiche action D19 et de l'organisation et adaptation du réseau bus.**
- développer des lignes de nuit et prolonger les horaires en soirée afin de desservir des équipements ou pour permettre aux salariés disposant de plages horaires plus variables de pouvoir utiliser le réseau de transports en commun. **Amendements dans le cadre du PDU : préciser à la fiche action D20 portant sur l'amélioration du niveau de service du réseau que les améliorations du réseau pour couvrir les déplacements en soirée ou les déplacements des salariés à horaires variables se font dans le cadre de l'adaptation de l'offre à échelle du PTU**

2/ **Organisation du maillage** à partir du réseau d'infrastructures, au regard des aspects suivants :

- modalités de connexion des projets Tramway ou BHNS à hauteur des Ponts Jumeaux, du Ponts des Demoiselles, du Grand Rond, **Pas d'amendements au PDU : relève de la mise en œuvre des fiches actions C9, C10, D20 et I43 ainsi que des études pré-opérationnelles de chaque projets de TCSP.**
- modalités d'interconnexion avec le réseau ferroviaire, et confortation des pôles d'échanges pour faciliter les échanges entre modes de transports, **Pas d'amendements au PDU : relève de la mise en œuvre des fiches actions C9, C10, C14, D20 et I43 ainsi que des études pré-opérationnelles de chaque projets de TCSP et pôles d'échanges.**
- fonctionnement du réseau bus en site propre à partir du réseau structurant, et utilisation de ce réseau pour assurer des transversalités pour les faubourgs toulousains et les communes de la périphérie, **Pas d'amendements au PDU : relève de la mise en œuvre de la fiche action D20 et de l'organisation et adaptation du réseau bus.**
- échéance de programmation des projets d'infrastructures, au regard de la croissance démographique, des grands projets d'urbanisation, de l'arrivée de la LGV en gare de Matabiau, mais aussi de la réponse à la saturation automobile (cas pour le prolongement de la ligne B, le passage à 52 m du métro, le TCSP RD 888), **Amendement pour le PLB à la suite de l'accord cadre SMTC / Sicoval. Pas d'amendements sur les autres TCSP figurant aux horizons Programmation 2015 et Orientations 2020 des fiches actions C9 et C10.**
- améliorer et renforcer les pôles d'échanges, avec toutes les fonctionnalités facilitant l'usage des transports en commun (agence commerciales, fléchage directionnel et gestion des flux piétons, information multimodale, ...), **Pas d'amendements au PDU : relève de la mise en œuvre des fiches actions D19 et I43.**
- les modalités de financement de ce réseau au regard de la situation économique actuelle. **Pas d'amendements au PDU : le chapitre Mise en œuvre intègre des données de coûts d'investissement et d'exploitation qui intègre l'ensemble des paramètres : besoin en investissement nouveau et pour couvrir les opérations récurrentes, coûts d'exploitation du réseau existant, ressources et situation économique actuelle.**



3/ Développement du réseau ferroviaire :

- améliorer les cadencements ferroviaires sur les différentes branches, Pas d'amendements au PDU : prévu à la fiche action C14 considérant que ce relève de la compétence de la Région Midi-Pyrénées avec la mise en œuvre du Plan Rail
- rendre compatibles les horaires des bus avec ceux des trains dans toutes les gares et haltes ferroviaires, Pas d'amendements au PDU : relève de la mise en œuvre des fiches actions D19 et I43, considérant que la partie ferroviaire relève de la compétence de la Région Midi-Pyrénées
- améliorer les conditions de stationnement des voitures et des vélos, Pas d'amendements au PDU : relève de la mise en œuvre des fiches actions C14, F29 et I43, considérant que la partie ferroviaire relève de la compétence de la Région Midi-Pyrénées
- afficher les horaires, Pas d'amendements au PDU : relève de la compétence de la Région Midi-Pyrénées et déjà effectif
- mettre en place une tarification multimodale, Pas d'amendements au PDU : relève de la mise en œuvre des fiches actions D19 et I41, considérant que la partie ferroviaire relève de la compétence de la Région Midi-Pyrénées
- pouvoir prendre le train avec son vélo, Pas d'amendements au PDU : relève de la compétence de la Région Midi-Pyrénées – déjà possible sur certains trains.
- créer de nouvelles haltes ferroviaires, dont certaines dans des zones d'emploi (demande formulée par Astrium, Roques). Amendement porté au PDU, fiche action C14 : indication sur la cartographique jointe des demandes d'études de nouvelles haltes ferroviaires.

4/ Réseau métro :

- nombreuses interrogations sur les motifs qui sont à l'origine de la non réalisation à 52 m de toutes les stations de la ligne A lors de sa construction, exprimées au titre d'un renforcement de l'offre sur cette ligne, beaucoup de participants témoignant d'une difficulté récurrente aux heures de pointe du matin et du soir de monter à bord du métro ou plus simplement de se déplacer sur les quais de la ligne A dans la station de métro Jean-Jaurès, Pas d'amendement au PDU
- une demande pour le prolongement de la ligne B pour assurer la liaison Ramonville / Labège-Innopole, avec des précisions quant aux étapes du projet et son horizon d'ouverture. Amendements apportés au PDU à la suite de l'accord cadre passé entre le SMTC et le Sicoval : précisions sur le PLB apportées aux fiches actions C9 et C11 ainsi qu'au chapitre Mise en œuvre, paragraphe relatif aux investissements

5/ Parcs-relais :

- demande d'augmentation des capacités de stationnement de plusieurs parcs-relais : La Vache, Ramonville, Arènes, ...
- demande contraire de ne plus accroître les capacités de stationnement des parcs-relais proche du centre-ville mais plutôt de développer des parcs relais plus éloignés et associés aux nouvelles opérations de Tramway, BHNS et bus en site propre.

Le PDU sera complété au niveau de la fiche action F 29 par l'ajout de la politique de développement des P+R.

6/ Accessibilité :

la mise aux normes du réseau de transports en commun pour répondre aux déplacements des personnes à mobilité réduite, soutenue par les associations des personnes à mobilité réduite et d'handicapées :

- respect du calendrier 2015 imposé par la loi,
- traitement des arrêts de bus sur l'ensemble du réseau.

Le PDU est amendé avec :

- La reformulation de la fiche action D18 qui traitera des 3 SDA Région Département SMTC
- La reformulation de l'Annexe Accessibilité qui a été reprise entre l'arrêt du PDU et l'enquête publique à la suite d'un avis de l'Etat.



Vélo

Beaucoup de remarques et de questions sur l'usage et le développement du vélo, avec un fil conducteur : la nécessité de créer un vrai réseau cyclable, sûr, praticable, pour répondre à l'ensemble des besoins de déplacements et faire que le vélo ne soit plus perçu comme une activité de loisirs.

Les citoyens tout comme les associations vélo ont fait remonter les points suivants :

- aménagements de certains itinéraires cyclables à revoir, car considérés comme difficile à pratiquer au quotidien : manque de continuité entre faubourgs, entre communes de la périphérie, mobilier urbain entravant la circulation des vélos, franchissement des voiries mal traités, manque d'éclairage, **Pas d'amendements au PDU : relève de la mise en oeuvre de la fiche action F22.**
- nécessité de renforcer les lieux de stationnement : en faire plus, à des endroits de passages et non isolés pour limiter les vols et le vandalisme, aussi bien sur le domaine public que dans les pôles d'échanges des réseaux de transports en commun, **Pas d'amendements au PDU : relève de la mise en oeuvre des fiches actions F22 et I41-I43.**
- malgré une nette augmentation de la part modale pour le vélo, celle-ci est considérée comme un manque d'ambition, car en deçà de celle pour laquelle la Ville de Toulouse s'est engagée en signant la charte de Bruxelles, des propositions étant formulées pour des parts modales de 15 %, de 30% voir de 37 % comme à Copenhague,
- pas ou peu de possibilité de poursuivre son itinéraire par les transports en commun en emportant son vélo, et demande d'adapter ou du moins d'étudier cette possibilité notamment dans le réseau tramway, **Pas d'amendements au PDU : il est possible de poursuivre son déplacement dans le réseau Tisséo avec son vélo plié dans le réseau Tisséo et son vélo normal dans le tram aux heures creuses.**
- peu d'aides apportées aux structures associatives militant pour un usage plus fort du vélo et apportant des services aux usagers, comme la réparation des vélos par exemple, **Pas d'amendement au PDU : hors champs de compétence d'un PDU.**
- nécessité d'éduquer ceux qui conçoivent les itinéraires cyclables à la pratique du vélo, et avoir des référents vélo dans toutes les collectivités, **Pas d'amendement au PDU : hors champs de compétence d'un PDU.**
- développer une information multimodale qui intègre les itinéraires cyclables, les temps de parcours et les lieux de stationnement, **Pas d'amendement au PDU : relève de la mise en oeuvre des fiches actions E24 et I43.**
- développer VéloToulouse ou d'autres systèmes de location vers les faubourgs extérieurs au centre-ville de Toulouse, dans les zones d'activités et dans les communes de la périphérie, **Pas d'amendement au PDU : relève de la mise en oeuvre de la fiche actions E23.**
- manque de prescriptions ou de recommandations dans le PDU en matière de respect du Code de la Route, de bon usage des itinéraires cyclables à contre sens, de traitement des zones dangereuses, **Pas d'amendement au PDU : relève de la mise en oeuvre de la fiche actions E23.**
- aider à l'achat de vélos électriques, **Amendement au PDU : Toulouse Métropole apporte une aide financière à l'achat de VAE. Indication de cette aide en fiche action E23**
- réaliser des autoroutes cyclables, **Pas d'amendement. Le PDU porte la constitution d'un réseau cyclable d'agglomération telle que décrite à la fiche action E22 pourra s'appuyer sur des exemples étrangers pour y inclure des « autoroutes cyclables ».**
- engager des actions de communication vers le grand public pour démontrer les bienfaits du vélo (santé, praticité, rapidité) et les inciter à l'utiliser pour leurs déplacements quelque soit le motif et la destination. **Pas d'amendement au PDU : relève de la mise en oeuvre de la fiche actions E23.**
- Enfin, des interventions ont porté sur une approbation de l'ouverture 24/24 heures du service VéloToulouse et sur l'interopérabilité des systèmes VéloToulouse / carte Pastel. **Pas d'amendement au PDU.**

Marche à pied

- Peu d'intervention et de remarques sur ce thème. Les quelques interventions formulées ont porté sur une nécessaire (re)valorisation de l'usage de la marche à pied, dans une ville plus dense, et en qualité de vraie alternative à l'usage de la voiture pour les plus courts déplacements. D'où la nécessité pour les intervenants de traiter correctement l'espace public, de piétonniser davantage encore les centres-villes. **Pas d'amendements dans le PDU.**

Voirie

- Peu d'intervention sur le thème de la voiture en réunion publique, un peu plus de questions posées par les internautes, aucune remarque sur les registres. Plusieurs participants, ont posé la question d'un contournement routier de l'agglomération pour soulager l'actuel périphérique, type de projet ayant été étudié par l'Etat mais classé sans suite par ce dernier car ne répondant pas au besoin de fonctionnement du trafic de transit, très faible au regard du volume du trafic d'échanges. **Pas d'amendement au PDU et avis de l'Etat précisé en page 55.** Peu d'avis non plus sur les propositions de « ville apaisée » avec la mise en œuvre du plan de modération des vitesses sur le réseau principal d'agglomération ou de zones 30 dans les faubourgs toulousains et communes. Egalement quelques précisions demandées sur le barreau routier entre la zone aéroportuaire et la plateforme logistique Nord et sur l'achèvement de la mise à 2x3 voies du périphérique, avec parfois une opposition à ces projets considérés comme inutiles et coûteux. **Pas d'amendement au PDU.** Par contre, plus localement, les projets de création du contournement de Saint-Orens et de Jonction Est suscitent des interrogations quant à leur utilité. **Pas d'amendement au PDU.** Il a aussi été demandé la définition du vocable «Boulevard urbain multimodal» **Pris en compte dans la fiche action F32.**
- A noter l'absence de demande de nouveaux projets routiers, à quelques rares exceptions près : d'une part l'intérêt d'un franchissement supplémentaire au Nord, afin de faciliter les échanges de part et d'autre de la Garonne (Fenouillet / Beauzelle) sans être dans l'obligation de passer par le périphérique **Pas d'amendement au PDU : figure au ScoT mais non repris au PDU à l'horizon 2020 en raison de l'absence d'une programmation à cet horizon,** d'autre part une demande de déviation de Pechabou **Pas d'amendement au PDU : pas de programmation pour ce projet,** enfin une demande sur la déviation de Saint-Orens permettant d'éviter la traversée du centre et de rejoindre plus facilement la commune voisine de Labège **Pas d'amendement au PDU : projet de déviation de Saint-Orens figurant au projet de révision du PDU.**
- Des questions ont également été posées sur le recul des péages, solution apparaissant nécessaire pour désengorger certaines voiries départementales parallèles au réseau autoroutier. **Pas d'amendement au PDU : solution non envisagée par l'exploitant du réseau autoroutier.**
- Enfin, quelques intervenants et internautes se sont exprimés pour réduire les investissements routiers ou pour éduquer les citoyens vers moins de mobilité, en développant d'autres modes de vie : achat par internet, télétravail. **Pas d'amendement au PDU : hors champs de compétence d'un PDU.**

Stationnement

- En ce qui concerne le stationnement des véhicules particuliers, peu d'avis ont été formulés. Ils portent notamment sur le déficit en stationnement dans certains quartiers de la ville centre, sur la saturation des parcs-relais, sur les pratiques de stationnement illicite sur les trottoirs et pistes cyclables. Quelques questions ont néanmoins porté sur l'offre de stationnement en matière de vélo et deux roues motorisés, en faisant remonter pour les vélos la nécessité de multiplier les stationnements en ville et dans les pôles d'échanges, tout en les rendant plus sûrs, et pour les deux-roues motorisés d'aménager davantage de places, les possibilités actuelles étant considérées comme insuffisantes. **Le PDU sera complété au niveau de la fiche action F 29 par l'ajout de la politique de développement des P+R. La fiche action I43 indique que l'aménagement des pôles d'échanges prévoit la mise en place de stationnement vélo. Il y sera précisé que les aménagements intégreront les besoins spécifiques du stationnement des deux-roues motorisés. Les autres points seront abordés dans le cadre de la déclinaison opérationnelle de la fiche action 29.**

Plan de déplacements d'entreprises

- Peu de question ou d'avis sur ce sujet. Les quelques questions ont porté sur la méthode de travail et de concertation entre le SMTC et les entreprises. Pas de témoignages d'entreprises ou de salariés sur les PDE et les mesures d'écomobilité. Le Collectif PDE a fait part de quatre suggestions : développer le covoiturage pour répondre aux déplacements liés au travail, recruter un « monsieur vélo », aider à l'achat de vélo électrique, réaliser des autoroutes cyclables. Enfin un intervenant a regretté le temps où les entreprises assuraient à leurs salariés un service de transport spécifique. **Pas d'amendements. Le PDU porte le développement du covoiturage dans l'action F28 et la constitution d'un réseau cyclable d'agglomération telle que décrite à la fiche action E22 pourra s'appuyer sur des exemples étrangers « d'autoroutes cyclables. Les autres points ne relèvent pas d'un PDU.**

Transports de marchandises

- Peu d'avis sur la question. Les points portent principalement sur la régulation du type de véhicules de livraisons qui dessert le centre-ville (préférer des petits véhicules et non des PL de 38T) et sur le contournement ferroviaire par la vallée de l'Hers pour assurer le transport ferroviaire de matières dangereuses. **Pas d'amendements au PDU, étant précisé que la régulation du type de véhicules s'inscrit dans les fiches actions G35, G36 et G37 et que des emplacements réservés existent au PLU du Grand Toulouse – commune de Toulouse pour un contournement ferroviaire.**



5/ Amendements résultants de l'approbation du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine

Il s'agit d'une mise en compatibilité du PDU à la suite de l'approbation du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine approuvé le 16 mars 2012. Les modifications à apporter sont les suivantes :

- Modifications rédactionnelles sur l'explication du contenu du SCoT, plus particulièrement le Volet Relier les territoires.
- Insertion des cartes du SCoT telles que figurant dans le document approuvé le 16 mars 2012 : cartes du volet Relier les territoires, des contrats d'axe, des territoires d'extension.
- Modification des fiches actions B6 et B7 : il est fait désormais référence à la date d'approbation du SCoT et non plus à celle de son arrêt.
- Modifications des cartes accompagnant les fiches actions C9, C10, I41 et Carte de Synthèse TCSP avec le nouveau périmètre de la Ville Intense à la suite de son évolution.

En outre, le retrait de la commune de Bonrepos-Riquet du Smeat a été définitivement constaté par un arrêté préfectoral du 28 février 2011, complété par un arrêté du 22 mars 2011 qui corrigeait une erreur ; ceci entraînant réduction du périmètre du SCoT. Cela induit une modification du périmètre de révision du PDU : le PDU rassemble dorénavant 117 communes : 116 communes du SCoT + Lapeyrouse-Fossat.



6/ Amendements résultants de la prise en compte de l'avis émis par la Commission d'Enquête Publique

Les amendements proposés sont :

1/ Emissions de GES à effet de serre et consommation d'énergies fossiles :

- Actualisation de la modélisation de la qualité de l'air, dans le cadre de l'évaluation des émissions évitées de dioxyde de carbone et de l'ensemble des GES attendues de la mise en oeuvre du Plan, étant entendu les dispositions du Code des Transports en la matière.

Prise en compte au chapitre 5/ Mise en oeuvre, Observatoire du PDU, pour l'actualisation de modélisation

- Précision et compléments méthodologique sur la modélisation de la qualité de l'air, sur la base de la note transmises à l'Etat et incluse au dossier d'enquête publique du PDU.

Prise en compte dans l'introduction du rapport d'évaluation environnementale pour ce qui concerne les précisions et compléments méthodologiques de la modélisation de la qualité de l'air.

2/ Compte Déplacements :

- Dispositif prévu par la révision du PDU, dans le cadre du suivi de sa mise en oeuvre. Sur la base des éléments méthodologiques du CERTU et du retour d'expérience des collectivités disposant déjà de cet outil, les études nécessaires à la mise en place de cet outil seront menées dès 2013 pour une mise en oeuvre en 2014.

Prise en compte au chapitre 5/ Mise en oeuvre, Compte Déplacements

- Coût des transports : il est proposé d'amender le PDU par l'ajout de schémas liés aux coûts des différents modes de transports pour l'usager et aux montants des investissements réalisées par les collectivités dans le domaines des routes, des deux-roues et des réseaux de transports en commun.

Prise en compte au chapitre 3/ Ou en est-on aujourd'hui, tableau Transports en commun

Prise en compte au chapitre 5/ Mise en oeuvre, 5.2 Suivi du PDU, Compte-Déplacements



6/ Amendements résultants de la prise en compte de l'avis émis par la Commission d'Enquête Publique

3/ Bilan de la situation actuelle : dans le cadre des avis émis par les personnes publiques associées ou le public, le chapitre 2/ Où en est-on aujourd'hui a fait l'objet de plusieurs amendements liés à des actualisations : carte des TCSP avec évolution 2009/2012, carte des PDE données 2012. il est proposé des amendements aux thèmes des Transports en commun, des modes doux et de la voirie, notamment en termes de données de fréquentation et d'usages.

Prise en compte dans les tableaux Transports Collectifs, Modes doux et Voirie

En outre, afin de mieux partager la connaissance des déplacements sur l'agglomération toulousaine, les résultats de l'Observatoire des Déplacements seront communiqués une fois par an.

Prise en compte au chapitre 5/ Mise en œuvre, Observatoire du PDU

4/ Développement du métro : comme demandé en page 57 du rapport d'enquête, le SMTC confirme l'amendement qui intègre au PDU le prolongement de la ligne B Ramonville Labège en métro et non pas en évolutif métro.

Prise en compte aux fiches actions C9 et C11, ainsi qu'au chapitre 5/ Mise en œuvre, Eléments financiers

5/ Projets de transports en commun intégrés à la circulation : le SMTC confirme l'amendement précisant la politique de développement des parcs-relais associés aux opérations de TCSP (cf. délibération du 26 septembre 2011 tirant le bilan de la phase de consultation des personnes publiques associées), sur la base des éléments de réponse apportées à la Commission d'Enquête et de la carte ayant servi d'illustration à ce sujet lors des réunions publiques de la phase de concertation publique.

Prise en compte à la fiche action F 29



Grille de lecture des amendements

Pour simplifier la compréhension des amendements, nous les avons déclinés en 4 légendes :

- Texte surligné en jaune : modification rédactionnelle de type complément et/ou précision
- Texte barré en rouge : texte supprimé
- **+ nouveau texte** : insertion d'un nouveau paragraphe
- Carte barrée en rouge : carte modifiée

Le document est organisé de la façon suivante :

- Page de gauche : PDU dans sa version arrêtée le 24 janvier 2011 telle que soumise à la consultation des personnes publiques associées, à la consultation publique et à l'enquête publique.
- Page de droite : amendements rédactionnelles ou cartographiques proposés pour l'approbation de la révision du PDU.

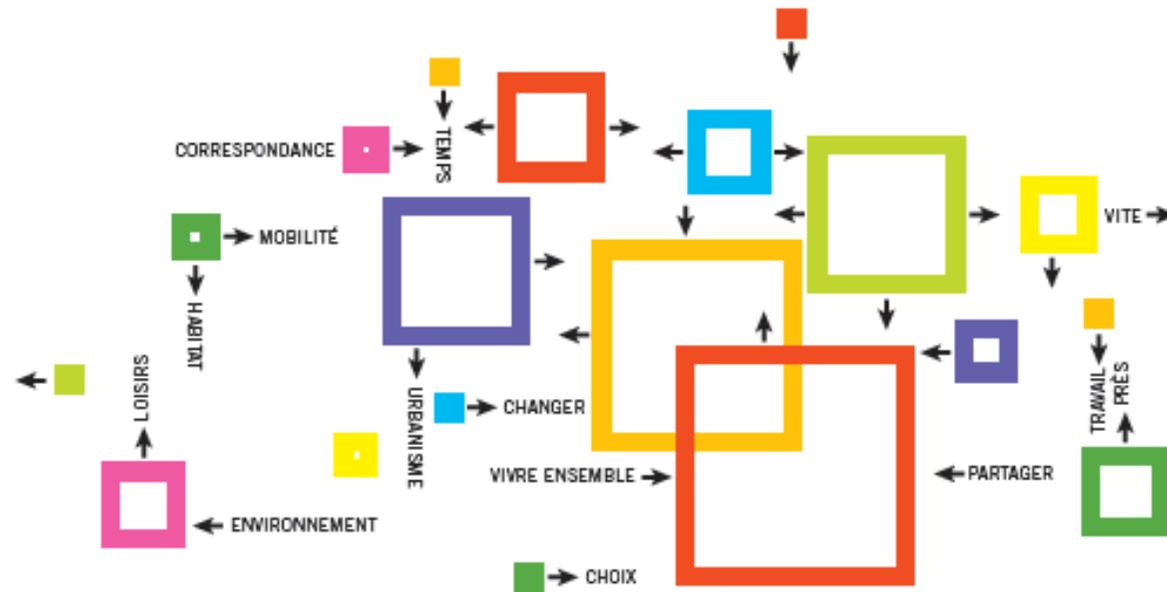


PDU

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

pdu Plan de Déplacements Urbains
de la grande agglomération toulousaine

Projet de révision arrêté
le 24 janvier 2011



tisséo

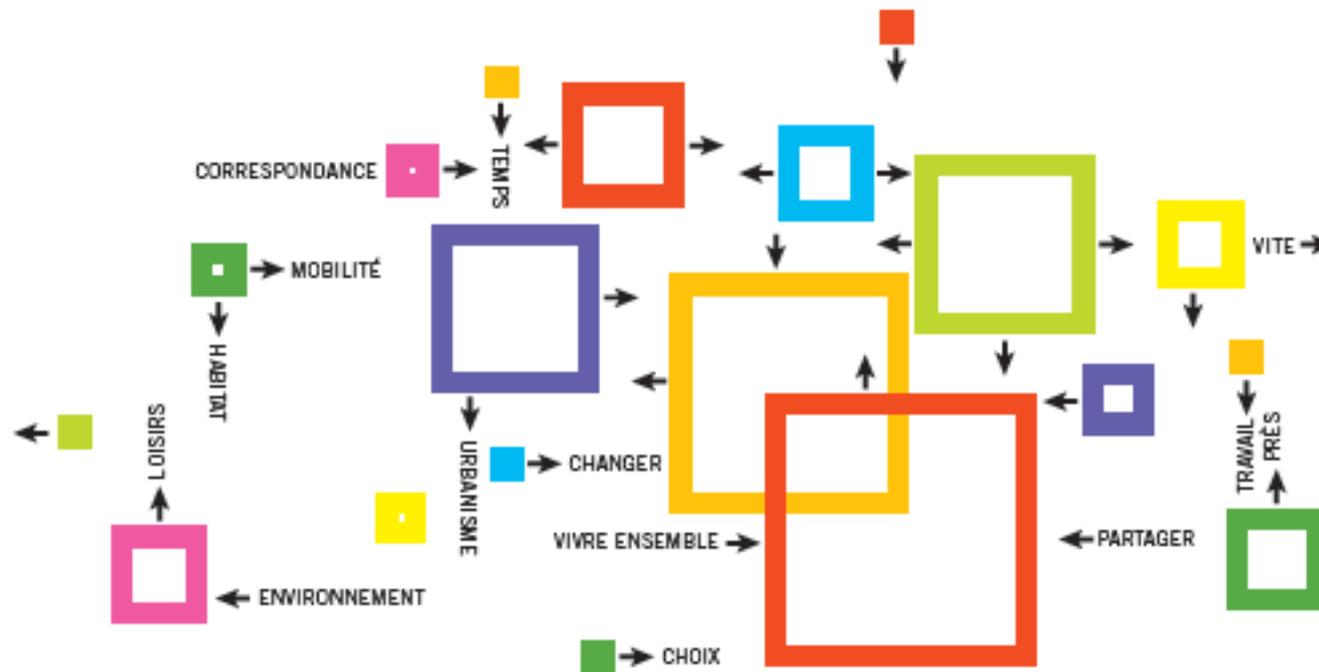


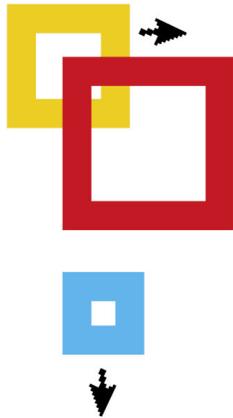
tisseo.fr



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Révision approuvée
le 17 octobre 2012





LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

Enfin, de grands projets d'urbanisation et d'infrastructures, dont notamment **le projet de ligne à grande vitesse Bordeaux – Toulouse – Narbonne** et le réaménagement du quartier Gare, ne sont pas sans conséquence sur la définition de la politique des déplacements.

En 2008, force a été de constater que le PDU de 2001 ne répondait plus aux enjeux actuels et futurs de l'agglomération toulousaine et qu'une révision s'imposait, à une échelle plus large et cohérente avec le projet de SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine afin d'intégrer tous les enjeux du développement durable et des mobilités urbaines.

■ Un cadre réglementaire de contenu et de procédure de révision

La loi 82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs fixe le cadre réglementaire d'élaboration et de révision du PDU qu'il convient de respecter.

Le PDU définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Il doit être compatible avec les orientations des schémas de cohérence territoriale et des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement définies par le code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air s'il existe et, à compter de son adoption, avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie. Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre. Il vise à assurer un équilibre du-

table entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin de renforcer la cohésion sociale et urbaine et d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes à mobilité réduite ainsi que le calendrier des décisions et réalisations. **Il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient.**

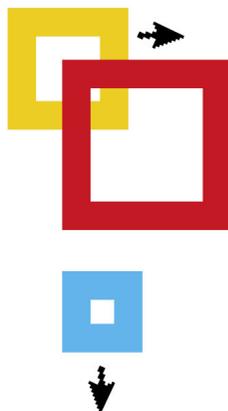
En application des dispositions de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, le PDU doit également comporter une annexe particulière traitant de l'accessibilité. Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant. Le PDU doit par ailleurs intégrer les « Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics » dont l'élaboration incombe aux établissements publics de coopération intercommunale.

À l'occasion de l'élaboration ou de la révision d'un PDU, il est procédé à l'évaluation des émissions évitées de dioxyde de carbone attendues de la mise en œuvre du plan. Au cours de la cinquième année suivant l'approbation du plan, il est procédé au calcul des émissions de

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

... les projets de lignes à grande vitesse Bordeaux – Toulouse
et Toulouse Narbonne

Les articles L 1214-1 et suivants du Code des Transports
reprenant tout ou partie du contenu de la loi ...



LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

Désormais, un PDU doit porter sur :

1° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;

2° La diminution du trafic automobile ;

3° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

4° L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération y compris les infrastructures routières nationales et départementales afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;

5° L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement, et notamment les zones dans lesquelles la durée maximale de stationnement doit être réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, la politique de tarification à établir, en relation avec la politique de l'usage de la voirie, en matière de stationnement sur voirie et en matière de parcs publics, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, et tendant notamment à favoriser

le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label « autopartage » ;

6° Le transport et la livraison des marchandises tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales. Il prévoit la mise en cohérence des horaires de livraison et des poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains. Il prend en compte les besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin notamment de limiter la congestion des voies et aires de stationnement. Il propose une réponse adaptée à l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et précise la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective d'offre multimodale ;

7° L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage ;

8° La mise en place d'une tarification et d'une billetterie intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie, favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;

9° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Désormais, en application de l'article L 1214-2 du Code des Transports, le PDU vise à assurer :

1° : L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.

2° : Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration et l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.

3° : L'amélioration

4° : La diminution

5° : Le développement

6° : L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie d'agglomération y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transports et des mesures d'information sur la circulation.

7° : L'organisationdu label « autopartage » tel que défini par voie réglementaire.

8° : L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales. Il prévoit ...

9° : L'encouragement pour les entreprisespar l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage.

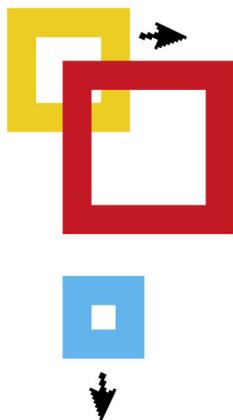
10° : L'organisation d'une tarification

11° : La réalisation

L'article L 1214-2 du même code précisant la nature du PDU : « le plan des déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains »



Version arrêtée en date du 24 janvier 2011



LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

Élargissement du PTU

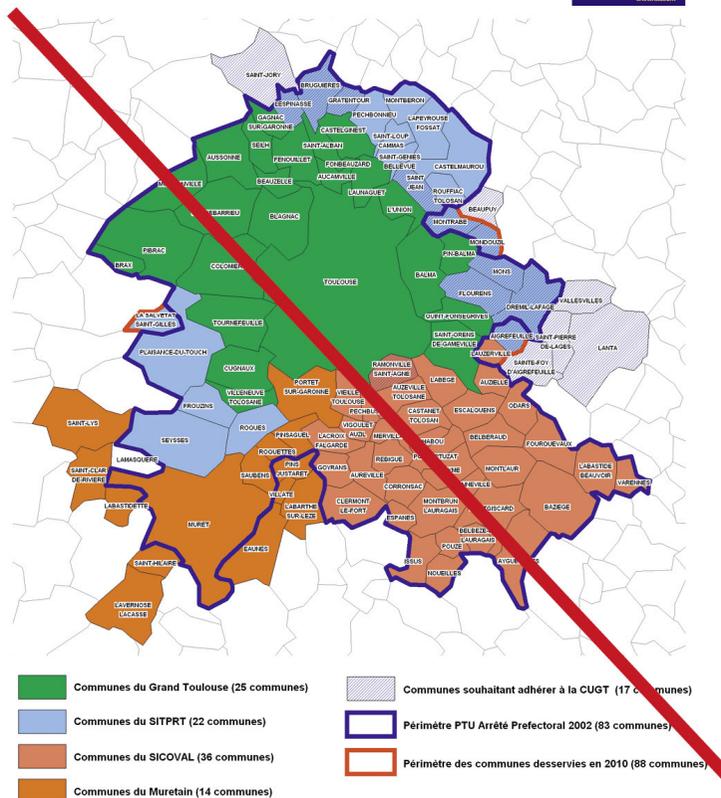
Le PDU de 2001 (incluant 72 communes) a été élaboré sur un Périmètre de Transports Urbains (PTU) de 53 communes, fixé par arrêté préfectoral du 19 novembre 1981. Dans le cadre de l'évolution des intercommunalités, ce PTU a été porté par arrêté préfectoral du 11 mars 2002 à 83 communes.

Toutefois, les limites du PTU ne correspondent plus à la réalité des intercommunalités, les communes du Grand Toulouse, du Sicoval et du Muretain, des Communautés de Communes de la Save au Touch, Coteaux du Girou et Axe Sud n'étant pas toutes dans les limites du PTU.

Au 1^{er} janvier 2011, le réseau urbain Tisséo couvre dans les faits 88 communes, desservant une population de plus de 867 000 habitants (contre 702 000 en 1999 – date du Recensement Général de la Population), sur une superficie de plus de 860 km² (contre 616 km² en 2001).

De fait, en considérant l'évolution des intercommunalités et de leurs champs de compétences d'une part, du périmètre de desserte des transports urbains d'autre part, le périmètre retenu en 2001 pour l'élaboration du PDU n'apparaît plus comme pertinent, un nouveau territoire d'application d'une politique globale de déplacements devant être défini en cohérence avec un territoire de projet urbain, même si ce périmètre intègre des communes hors PTU.

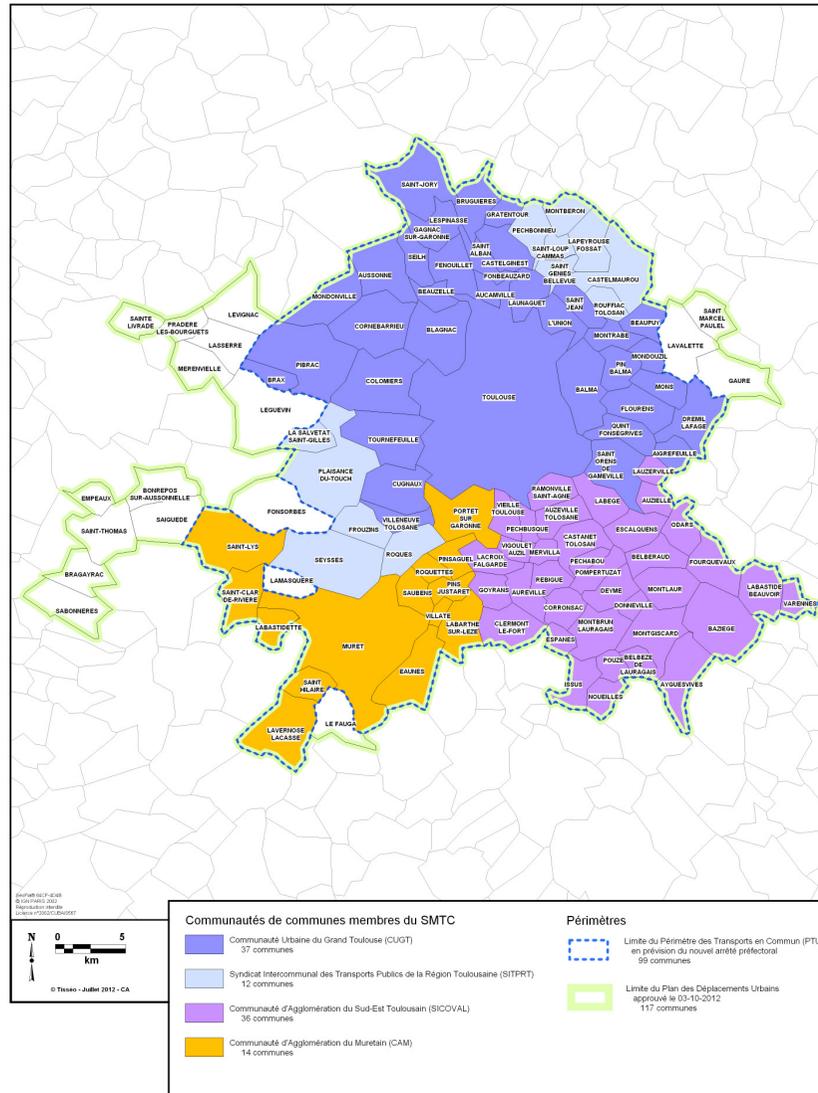
Communes desservies 2010



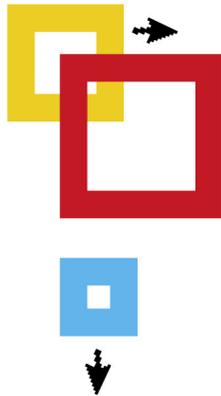
Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012



SMTC de l'agglomération toulousaine Composantes et périmètres d'action



Version arrêtée en date du 24 janvier 2011



LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

Présentée en 2003 aux collectivités membres du SMTC de l'époque (soit le Grand Toulouse, le Conseil Général de la Haute-Garonne, le Sicoval et le SITPRT), cette procédure de révision n'a pas franchi l'étape de consultation des personnes publiques associées, notamment en raison des enveloppes financières nécessaires à la réalisation du programme d'actions (plus de 3 milliards d'euros pour les transports en commun sur la période 2005/2020) induisant à minima un doublement des contributions des collectivités au budget d'investissement du SMTC.

Un nouveau processus de révision a été enclenché par délibération en date du 29 septembre 2008, avec :

- la mise en compatibilité du PDU avec les nouvelles orientations introduites par les lois Solidarité et Renouveau Urbain et Égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, auxquelles il convient d'ajouter la loi portant Engagement National pour l'Environnement,
- la prise en compte des recommandations émises en 2001 par la Commission d'Enquête Publique du PDU,
- le bilan des mesures mises en œuvre à ce jour, sur la base de l'évaluation du PDU menée à travers l'Observatoire du PDU,
- une évaluation environnementale,
- les mesures et dispositifs prévus pour l'accessibilité aux transports en commun et espaces publics,
- le bilan des assises de la mobilité,
- la décision de réviser le PDU sur un périmètre correspondant à celui du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, en intégrant toutes les communes situées au sein du PTU, en tenant compte des hypothèses démographiques du projet de Programme d'Aménagement et de Développement Durable.

■ Le périmètre de la révision

Le PDU approuvé en 2001 a été élaboré sur un périmètre de 72 communes, plus large que les 53 communes du PTU afin de prendre en compte les échanges avec les communes limitrophes. Ce périmètre comptait 755 000 habitants.

La première révision avait porté le périmètre du PDU à 90 communes, puis à 109 communes en 2004 pour tenir compte du périmètre d'application du Plan de Protection de l'Atmosphère, par soucis de cohérence dans l'application de plusieurs mesures.

Dans un souci de compatibilité territoriale avec le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, il a été décidé que le périmètre de révision du PDU soit calé sur celui de l'élaboration de ce SCoT, qui englobe **117** communes.

Ce périmètre est élargi à la commune de Lapeyrouse-Fossat, incluse au PTU, soit pour le périmètre de révision du PDU un total de **118** communes.

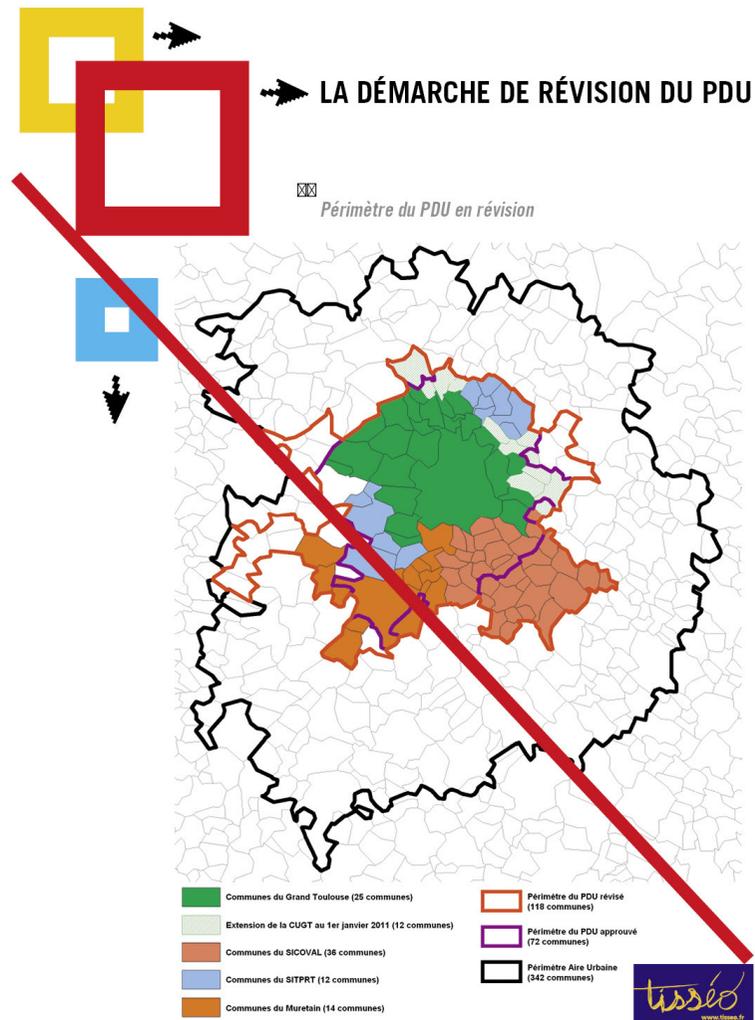
En application des dispositions **de la LOTI**, les orientations du PDU s'appliquent de fait aux communes incluses au PTU. Pour les communes non desservies par le réseau urbain, **au nombre de 30**, il conviendra de trouver un dispositif d'application volontaire des orientations du PDU, considérant néanmoins qu'elles auront à établir des documents d'urbanisme compatibles avec le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine et que pour certaines d'entre elles, elles bénéficient d'une desserte ferroviaire ou interurbaine.

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Dans un souci de compatibilité avec le SCoT qui englobe **116** communes.

Ce périmètre est élargi à la commune de Lapeyrouse-Fossat un total de **117** communes.

En application des dispositions **du Code des Transports**, les orientations au nombre de **19**, il conviendra



■ L'organisation institutionnelle

Pour formaliser la procédure de révision du PDU, il a été mis en place l'organisation institutionnelle suivante :

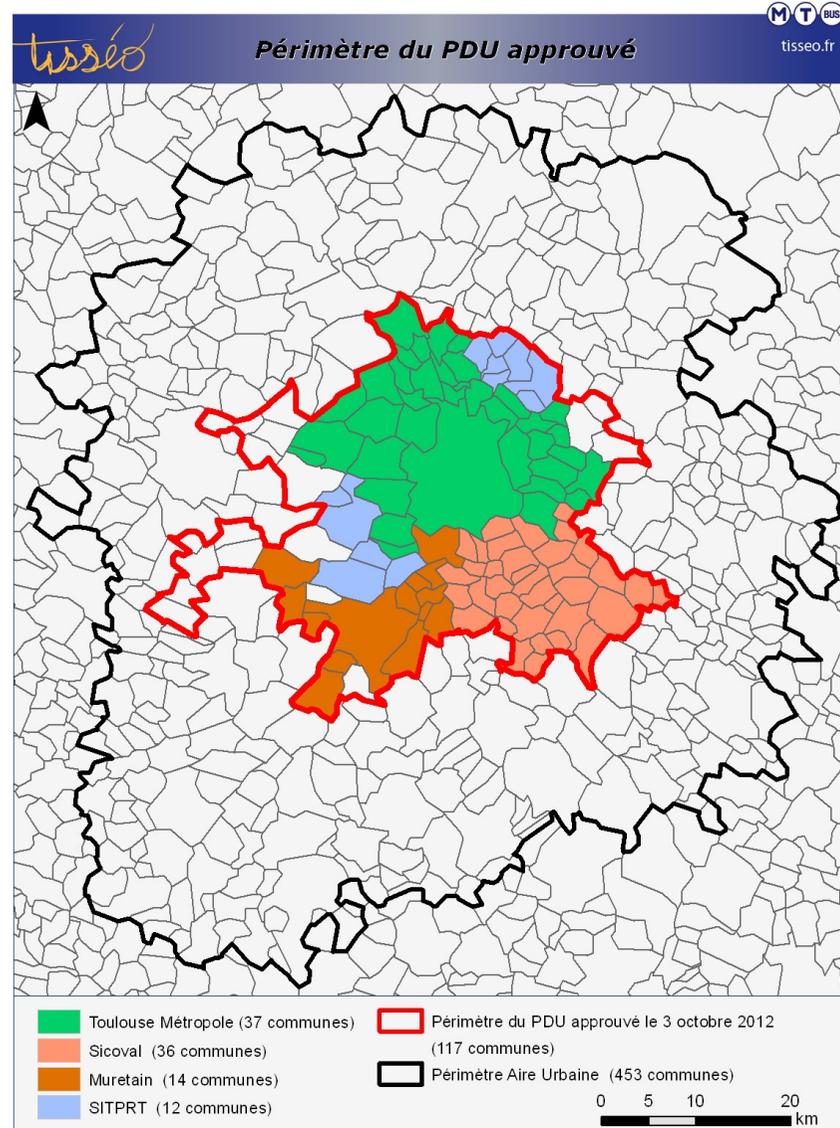
- la Commission de Suivi Tisséo :

Composée de 8 élus dont le Président, 5 du Grand Toulouse, 1 du SICOVAL et 1 du SITPRT. Participe également à cette Commission de Suivi le Président du SMEAT afin d'assurer la cohérence avec la procédure d'élaboration du SCoT central de l'agglomération toulousaine. Cette Commission de Suivi Tisséo a été complétée par une **Commission Technique**, en charge de la préparation et de la restitution des travaux des différentes Commissions.

- la Commission Partenariale de Suivi :

Constituée d'un total de 40 à 42 membres partenaires, cette Commission Partenariale de Suivi a été pilotée par la Commission de Suivi Tisséo et présidée par le Président de Tisséo. Elle a été composée des membres suivants : la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, la Communauté d'Agglomération du Sicoval, le SITPRT, la Région, le Département, la Ville de Toulouse, l'État, le SMEAT, les SCOT périphériques, les EPCI autres que ceux membres de Tisséo (CA du Muretain, CC Axe Sud, CC Coteaux Save et Aussonnelle, CC Save au Touch, CC Coteaux Bellevue), les Chambres Consulaires, le Conseil de Développement de l'agglomération, le CESR, l'APUMP, la Commission Accessibilité (CARUT), le MEDEF et la CGPME, les unions familiales, les structures syndicales (CGT, CFDT, FO, CFTC, CGC, SUD). Cette Commission Partenariale de Suivi a été complétée par une **Commission Partenariale Technique** permettant de préparer et suivre les travaux.

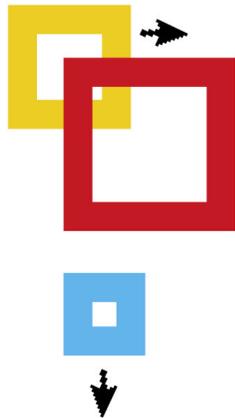
Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012



Nouveau périmètre Aire Urbaine
(de 342 à 453 communes)

Nouveau périmètre PDU (de 118 à
117 communes à la suite du retrait de
la commune Bonrepos-Riquet du
SMEAT)

Nouveau périmètre Grand Toulouse
(de 25 à 37 communes)



LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

Dans le cadre de cette consultation, plusieurs personnes publiques ont soulevé la question du financement des transports en commun dans un contexte de forte contrainte budgétaire et de la nécessité de choisir les modes les plus adaptés en évitant une croissance non mesurée des coûts d'exploitation et d'investissement. Dès lors, il a été procédé à une étude de prospective financière permettant de répondre aux enjeux financiers liés au développement des transports en commun structurants et à la couverture des coûts d'exploitation du réseau urbain Tisséo.

À la suite de réunions des exécutifs des collectivités contribuant au financement des transports en commun, une délibération a été prise le 4 novembre 2010 par le Comité Syndical du SMTC pour acter d'un programme précis d'investissement TCSP à l'horizon 2015 et d'orientations d'une programmation de TCSP à l'horizon 2020, sur la base d'un montant d'investissement annuel de 160 à 180 millions d'euros, avec deux principes phares :

- ☒ rechercher les modes de TCSP les plus adaptés au trafic attendu, en considérant le contexte urbain du territoire desservi et son potentiel de renouvellement, d'ouverture de nouveaux territoires à l'urbanisation et de densification,
- ☒ maintenir le principe de couverture territoriale en développant des liaisons de transport public structurantes à l'échelle du SCOT.

C'est sur cette nouvelle base que la révision du PDU a été réenclen-

chée, mais avec la nécessité de réécrire en partie le projet initialement arrêté le 10 juillet 2009 et de procéder à une nouvelle consultation des personnes publiques associées, compte tenu de la modification de l'économie générale du projet de PDU.

À la suite de l'arrêt par délibération du nouveau projet de révision du PDU, le calendrier sera le suivant :

Hiver et printemps 2011 : Consultation des personnes publiques associées sur le projet de PDU et de l'autorité environnementale compétente sur l'évaluation environnementale du PDU

Été et automne 2011 : Enquête publique

Décembre 2011 : Approbation de la révision du PDU.

1.3 ■ Une articulation nécessaire avec le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine

■ Cadre institutionnel

Le Schéma de cohérence territoriale (SCOT) est un document d'urbanisme qui fixe les orientations fondamentales de l'organisation du territoire et de l'évolution des zones urbaines et naturelles, afin d'assurer :

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

A la suite de l'arrêt par délibération du nouveau projet de révision du PDU, le calendrier **a été** le suivant :

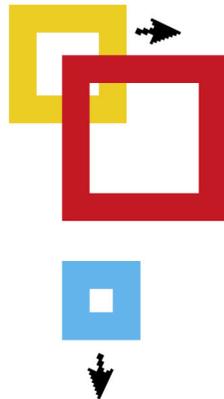
- **février à juillet 2011** : procédures de consultation des personnes publiques associées sur le projet de PDU et de l'autorité administrative de l'Etat ayant compétence en environnement sur l'évaluation environnementale du PDU
- **novembre à décembre 2011** : procédure de concertation publique
- **janvier à mars 2012** : procédure d'enquête publique.
- **Octobre 2012** : remise du rapport de la Commission d'Enquête et approbation de la révision du PDU

1.3 Une articulation nécessaire avec le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine

Cadre institutionnel

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011



LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

- l'équilibre entre renouvellement urbain et extension urbaine, une utilisation économe des espaces naturels et agricoles, et la sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;
- la mixité sociale et fonctionnelle (habitat, activités économiques, équipements publics et commercial...), en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs ;
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Le PDU doit être compatible avec le SCoT.

Créé en 1991, Le SMEAT, Syndicat Mixte d'Études de l'Agglomération Toulousaine, est chargé de mener les réflexions sur l'avenir de la Grande Agglomération Toulousaine.

Pour ce faire, il assure l'élaboration de la mise en œuvre et du suivi du

SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.

Depuis le 28 juillet 2005, il est constitué de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, des communautés d'Agglomération du Sicoval et du Muretain, des communautés de Communes de la Save au Touch, des Coteaux de Bellevue, Axe Sud, et de 22 communes adhérentes directes. Ce périmètre concerne **117 communes**, soit le périmètre de révision du PDU à l'exception de la commune de Lapeyrouse-Fossat. Le 12 septembre 2005, le Schéma Directeur valant SCoT a été mis en révision. **Le nouveau projet de SCoT a été arrêté par le comité syndical du SMEAT en date du 9 juillet 2010.**

■ Les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCOT (PADD)

Le PADD retranscrit les principes de la Vision stratégique, élaborée à l'échelle de l'Interscot. Dans le même temps, il intègre les responsabilités de la Grande agglomération à l'égard des autres SCoT de l'aire urbaine en matière d'accueil de population et de maîtrise de l'étalement urbain.

Afin d'être en capacité de répondre aux sollicitations du territoire, le SCoT de la **Grande agglomération** se prépare à accueillir de **250 000 à 300 000 habitants supplémentaires et 140 000 emplois** à l'horizon 2030.

En ce qui concerne l'offre de logements, le SCoT se fixe pour objectif de permettre et d'encourager la construction de **200 000 à 230 000 logements**.

Le projet se décline autour de trois verbes : **maîtriser, polariser,**

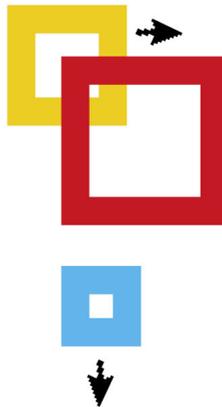
PDU•2015•2020 → 21



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Depuis le 28 juillet 2005 Ce périmètre concerne **116** communes, soit a été mis en révision. Le **SCoT a été approuvé** par le Comité Syndical du SMEAT **en date du 16 mars 2012**.

Afin d'être en capacité, le SCoT de la Grande Agglomération **Toulousaine** se prépare



LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

métropolitaine et au-delà, un rôle de porte d'entrée de l'agglomération. Le modèle de développement économique retenu s'inscrit dans cette logique de polarisation. Il a pour objectifs :

- de révéler et de conforter les pôles économiques métropolitains ;
- de promouvoir le développement économique au sein de quartiers mixtes en favorisant le renouvellement urbain ;
- de s'appuyer sur des centralités sectorielles en relais de la ville intense : **Muret, Baziège, Ayguesvives, Montgiscard.**

Relier : conforter l'organisation en bassins de vie (quadrants) arrimés à un cœur d'agglomération maillé

En matière de transport, le PADD de la Grande Agglomération Toulousaine vient compléter et appuyer le projet de polarisation du territoire. Il s'appuie ainsi sur trois grands principes :

Conforter un fonctionnement en bassins de mobilité en reprenant l'organisation en quadrants au sein desquels la desserte en transports collectifs doit permettre de relier le périurbain proche aux cœurs urbains et aux secteurs attractifs du cœur de l'agglomération. Le réseau de transports collectifs performant doit structurer le territoire de la « Ville intense ».

Au-delà de la « Ville intense », les transports collectifs sont structurés en rabattement sur le réseau ferré, ou le réseau de TCSP, avec des modes adaptés selon les tissus urbains desservis.

Dans les territoires périurbains, les centralités sectorielles, appelées villes-gares, sont le lieu de convergence des différents modes de transports collectifs urbains ou interurbains et doivent intégrer un pôle d'échanges intermodal en cohérence avec leur rôle de centralité.

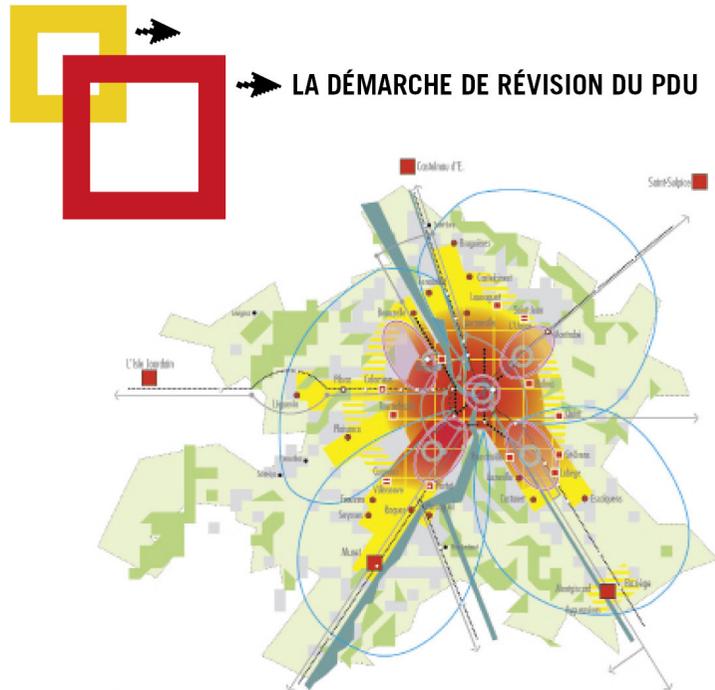
Passer de l'étoile à la toile dans le cœur d'agglomération : aujourd'hui, le maillage du réseau structurant de transports en commun est réduit et concentré sur le centre de Toulouse. Ce maillage doit permettre de maximiser les possibilités de déplacements dans l'ensemble du cœur d'agglomération, notamment entre les faubourgs et les communes périphériques, et non plus seulement entre les communes périphériques et le centre-ville de Toulouse.

Préserver l'accessibilité de la métropole sur le plan ferroviaire et aérien avec une bonne desserte en transports en commun de la gare Matabiau et de l'aéroport, mais aussi sur le plan routier par une gestion et un aménagement du réseau permettant la coexistence des flux locaux et nationaux.

☒

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

De s'appuyer sur les centralités sectorielles en relais de la ville intense : Muret **et Baziège / Ayguevives / Montgiscard.**



■ Les dispositions du SCoT en matière d'organisation des déplacements

Le document d'orientations générales (DOG) du **SCoT** précise les dispositions permettant de mettre en œuvre le PADD. **Ses prescriptions** s'imposent notamment au PDU et aux PLU.

En matière d'organisation des déplacements, le DOG comporte les orientations suivantes :

Prévoir les infrastructures nécessaires au maintien et au renforcement de l'accessibilité métropolitaine

Les PLU prennent les mesures nécessaires et conservatoires à long terme pour permettre la réalisation ou la modernisation des infrastructures essentielles à l'attractivité de la métropole : pôle d'échanges de Matabiau, amélioration de la capacité du réseau ferroviaire national sur les branches Toulouse Saint-Jory et Toulouse Castelnaudary, liaison TCSP aéroport/gare Matabiau, amélioration du réseau routier d'agglomération...

Développer un réseau de transport collectif intermodal

Le PDU doit s'inscrire dans la perspective de compléter le réseau de TCSP urbain en veillant à desservir les territoires déjà urbanisés autant que les territoires d'urbanisation future.

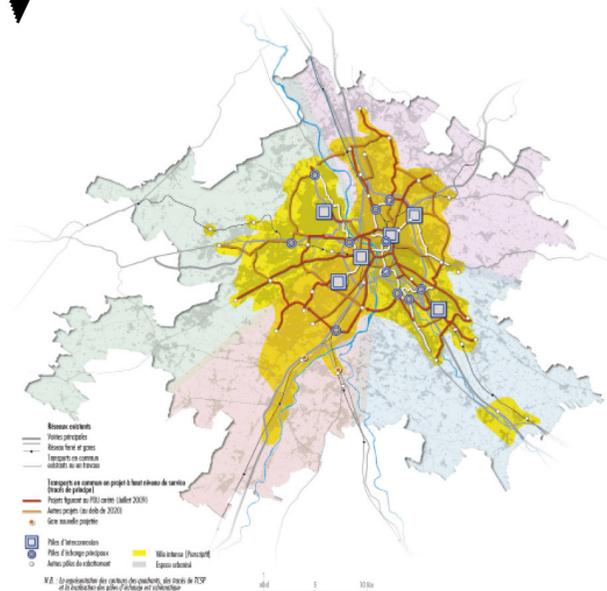
Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Le Document d'Orientations Générales (DOG) du SCoT



Compléter le réseau de boulevards urbains multimodaux, charpente de la « Ville intense »

Les boulevards urbains forment un réseau multimodal « apaisé », support d'urbanisation. Ils sont réalisés lors de l'urbanisation des territoires qu'ils irriguent. Les PLU prennent en compte le réseau des boulevards urbains multimodaux et prévoient, si nécessaire, les emplacements réservés adéquats.



Renforcer l'organisation des transports et l'inter-modalité au sein de bassins de mobilité : les quadrants

L'organisation en quadrants de la Grande Agglomération Toulousaine traduit une relative autonomie des territoires et permet de limiter les distances de déplacement. Pour que ces quadrants fonctionnent comme de véritables bassins de vie, cette organisation doit être confortée par le réseau de transports collectifs.

■ Les dispositions du SCOT en matière de cohérence Urbanisme/Transport

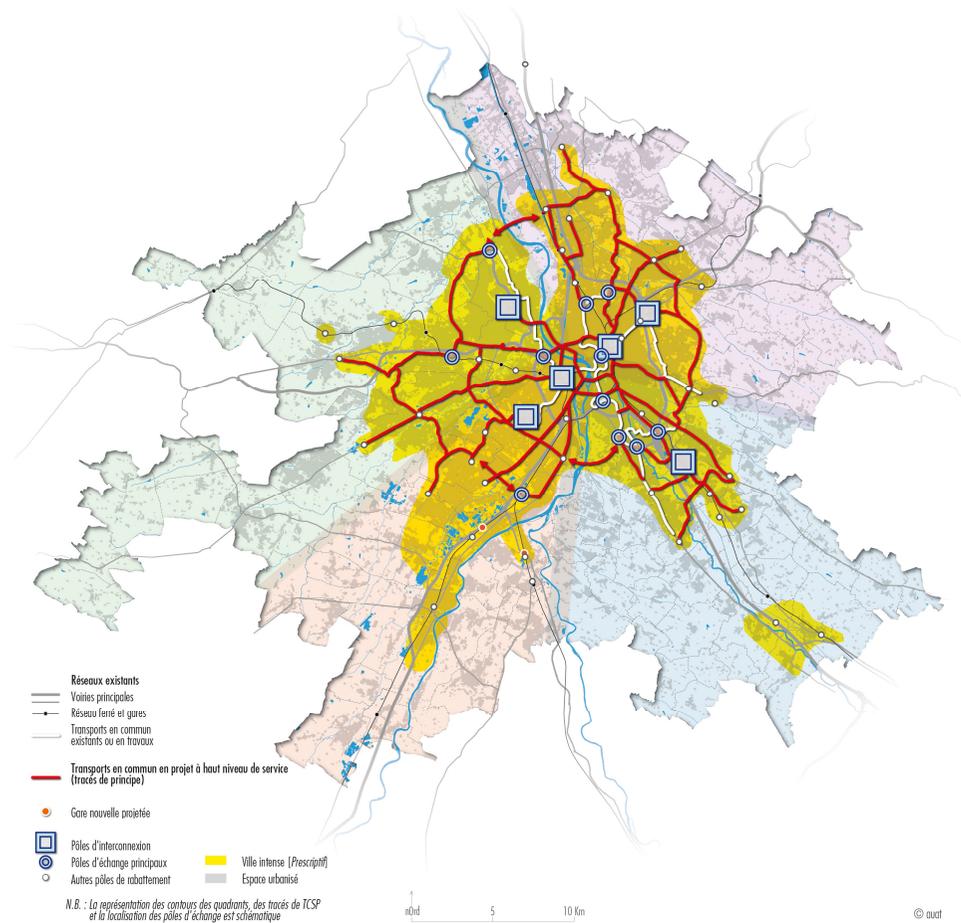
Le DOG du SCOT précise les prescriptions suivantes en matière de cohérence urbanisme/Transport.

Dans la Ville intense et sur les territoires du développement mesuré

Toute ouverture à l'urbanisation ou projet de renouvellement urbain d'ampleur doit s'accompagner d'une desserte en transports collectifs adaptée (au minimum une desserte au ¼ d'heure en moyenne toute la journée).

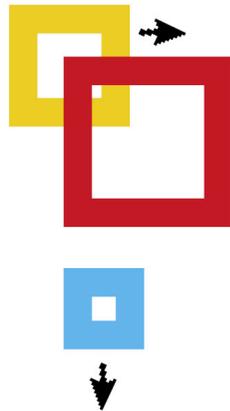
L'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones dans les PLU devra concerner les secteurs déjà desservis par les transports en commun ou les terrains en continuité immédiate du cœur de ville ou de villages.

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012



.....
Les dispositions du SCoT en matière de
cohérence Urbanisme / Transport

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011



LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

Pour mémoire:

- Le projet de SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine a été arrêté par le SMEAT le 9 juillet 2010. Le SCoT représente un cadre de référence pour la révision du PDU, avec la déclinaison en termes opérationnels du Volet Relier.
- Le PRQA révisé, auquel devra se substituer un Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE), a été approuvé par la Région Midi-Pyrénées le 26 juin 2008.
- Le PPA, élaboré sous le pilotage de l'État, a été approuvé le 24 avril 2006. Son évaluation est en cours et sa révision pourrait intervenir en 2011.

■ D'autres démarches à prendre en compte

Les orientations issues du Grenelle de l'Environnement

Les lois 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement et 2010-788 du 12 juillet 2010 valant Engagement National pour l'Environnement issus du Grenelle de l'Environnement devraient entraîner de profondes modifications sur les politiques et outils de déplacements.

En matière de cohérence urbanisme / transport, les objectifs sont de lutter contre l'étalement urbain, d'une part avec le développement d'outils permettant de conditionner la création de nouveaux quartiers à la création ou au renforcement d'infrastructures de transport et, d'autre part, avec l'établissement d'un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun.

En matière de déplacements, deux objectifs nationaux sont projetés : d'une part réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre relevant du domaine Transport à l'horizon 2020, d'autre part augmenter de 25 % la part de marché du fret non routier à horizon 2012. Le PDU doit s'inscrire dans ces objectifs, qui devront être déclinés par territoires et intégrer les dynamiques locales de développement.

Les objectifs de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement sont multiples :

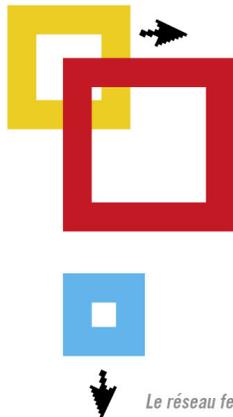
- Développement des plans de déplacement d'entreprises.
- Mesures d'encouragement pour le covoiturage.
- Développement de l'auto-partage : possibilité de réserver des places de stationnement spécifiques, création d'un label.
- Charte des usages de la rue.
- Soutien au transport par câble.
- Assurer une augmentation des capacités routières limitée aux traitements des points de congestion, de sécurité ou des besoins locaux.
- Création d'Opérateur Ferroviaire de Proximité.
- Promotion de la desserte des aéroports par les transports collectifs.
- Amélioration connexion plateforme aéroportuaire / réseau TGV.
- Rôle structurant des transports ferroviaires pour les déplacements interrégionaux, interurbains et périurbains.
- Soutien à l'innovation, avec un programme de recherche véhicules propres et stratégie d'achats groupés de véhicules professionnels.

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Pour mémoire :

- Le projet de SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine a été **approuvé par le Comité Syndical du SMEAT en date du 16 mars 2012.**
- Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE), qui doit se substituer à terme au PRQA approuvé par la Région Midi-Pyrénées le 26 juin 2008, a fait l'objet d'une phase de consultation des personnes publiques associées fin 2011.
- le PPA, élaboré sous pilotage de l'Etat et approuvé le 24 avril 2006, est en cours de révision.

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011



LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

Le PRT 2007-2013 contient deux objectifs :

- 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 d'heure sur les gares de proche banlieue et à la ½ heure sur les autres gares.

Le réseau ferroviaire de banlieue



Nouveau texte

Schéma Départemental des Transports Collectifs

Le Département est maître d'ouvrage du réseau routier départemental et aide au développement du réseau cyclable il est également compétent en matière de transports en commun non urbains :

- Il assure le transport quotidien et gratuit des scolaires (1050 lignes et 750 bus).
- Il participe à l'irrigation des zones rurales par la mise en place de systèmes de Transports à la Demande.
- Il organise la desserte en lignes régulières (60 lignes, 150 autocars) de liaison entre villes départementales avec les pôles structurants que sont Toulouse et Saint-Gaudens.

La politique d'organisation et de développement du réseau interurbain s'appuie sur le Schéma Départemental des Transports Collectifs, élaboré en 1999 et mis en révision en 2008, afin d'intégrer les nouvelles données socio-démographiques et anticiper les besoins futurs.

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

En outre, afin de mieux informer les usagers sur les possibilités et conditions de déplacements, la Région Midi-Pyrénées a créé en 2006 la première Centrale d'Information Multimodale régionale.



Version arrêtée en date du 24 janvier 2011



OÙ EN EST-ON AUJOURD'HUI : BILAN, DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Environnement, cadre de vie, sécurité

Observatoire PDU : bilan PDU 2001

Des résultats encourageants concernant:

- la qualité des espaces publics
- l'accidentologie sur Toulouse
- Les concentrations en NO₂ sur le périphérique



▶ En 2005, les concentrations de polluants liées à la circulation routière respectent les valeurs réglementaires annuelles. Sur la période 1996-2005, la tendance générale est plutôt à la baisse, qui reste cependant limitée; on observe cependant une stabilité, voire une augmentation sur certaines zones urbaines, notamment sur une partie du centre-ville et du sud-est de Toulouse.

▶ Une réduction des émissions de polluant et particules au niveau du périphérique, suite à la limitation de vitesse à 90 km/heure.

▶ Des résultats encourageants concernant la sécurité des déplacements, le nombre d'accidents étant globalement à la baisse sur la période 2001-2007, notamment sur Toulouse.



▶ Des efforts pour promouvoir des espaces publics de qualité:
- Réaménagement d'espaces publics à Toulouse et dans plusieurs communes de périphérie (Blagnac, Tournefeuille...)
- Développement des cheminements piétons et cyclables.

▶ En revanche, concernant les nuisances sonores, la longueur des voies classées pour le bruit augmente entre 2000 et 2005.

Éléments complémentaires

▶ Une augmentation des consommations d'énergie liée aux transports routiers:
- dans la région Midi-Pyrénées, la consommation unitaire de carburant a fortement progressé entre 1999 et 2005, alors qu'elle se stabilise à l'échelle nationale.
- les analyses prospectives montrent que cette tendance à la hausse se poursuit, notamment à l'échelle de l'aire urbaine.



▶ Sur le territoire du Grand-Toulouse, la consommation d'énergie liée au trafic sur le périphérique représente 29 % de l'ensemble de la consommation d'énergie liée au transport routier, ou encore 15 % de toute l'énergie consommée sur le Grand-Toulouse (bilan énergétique Grand-Toulouse - 2005).

▶ Un coût de la mobilité dépendant fortement du lieu de résidence:
- des estimations du coût mensuel de la mobilité pour un actif effectuant 4 déplacements par jour montrent qu'il y a un rapport de 1 à 2 selon que cet actif habite dans les faubourgs toulousains ou dans la périphérie éloignée.



Enjeux

▶ Éviter de soumettre les populations à des sources de nuisances ou de pollutions, nouvelles ou amplifiées (pollution, bruit...)

▶ Améliorer le cadre de vie

▶ Améliorer la sécurité des déplacements

▶ Décliner les orientations du PDU en terme de qualité de vie dans les PLU

▶ Réduire les consommations d'énergie dans les transports routiers: les 2 roues motorisés, les véhicules légers et les poids lourds.

+ illustration



Amendement pour approbation en date 17 octobre 2012



OÙ EN EST-ON AUJOURD'HUI : BILAN, DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Environnement, cadre de vie, sécurité

Observatoire PDU : bilan PDU 2001

Des résultats encourageants concernant :

- la qualité des espaces publics
- l'accidentologie sur Toulouse
- Les concentrations en NO₂ sur le périphérique



▶ En 2005, les concentrations de polluants liées à la circulation routière respectent les valeurs réglementaires annuelles. Sur la période 1996-2005, la tendance générale est plutôt à la baisse, qui reste cependant limitée ; on observe cependant une stabilité, voire une augmentation sur certaines zones urbaines, notamment sur une partie du centre-ville et du sud-est de Toulouse.

▶ Une réduction des émissions de polluants et particules au niveau du périphérique, suite à la limitation de vitesse à 90 km/heure.

▶ Des résultats encourageants concernant la sécurité des déplacements, le nombre d'accidents étant globalement à la baisse sur la période 2001-2007, notamment sur Toulouse.



▶ Des efforts pour promouvoir des espaces publics de qualité :

- Réaménagements d'espaces publics à Toulouse et dans plusieurs communes de périphérie (Blagnac, Tournefeuille...)
- Développement des cheminements piétons et cyclables.

▶ En revanche, concernant les nuisances sonores, la longueur des voies classées pour le bruit augmente entre 2000 et 2005.

Éléments complémentaires

▶ Une augmentation des consommations d'énergie liée aux transports routiers :

- dans la région Midi-Pyrénées, la consommation unitaire de carburant a fortement progressé entre 1999 et 2005, alors qu'elle se stabilise à l'échelle nationale.
- les analyses prospectives montrent que cette tendance à la hausse se poursuit, notamment à l'échelle de l'aire urbaine.



▶ Sur le territoire du Grand-Toulouse, la consommation d'énergie liée au trafic sur le périphérique représente 29 % de l'ensemble de la consommation d'énergie liée au transport routier, ou encore 15 % de toute l'énergie consommée sur le Grand-Toulouse (bilan énergétique Grand-Toulouse - 2005).

▶ Un coût de la mobilité dépendant fortement du lieu de résidence :

- des estimations du coût mensuel de la mobilité pour un actif effectuant 4 déplacements par jour montrent qu'il y a un rapport de 1 à 2 selon que cet actif habite dans les faubourgs toulousains ou dans la périphérie éloignée.



Enjeux

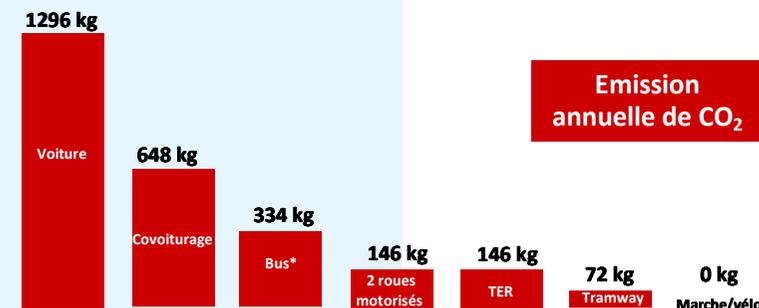
▶ Éviter de soumettre les populations à des sources de nuisances ou de pollutions, nouvelles ou amplifiées (pollution, bruit...)

▶ Améliorer le cadre de vie

▶ Améliorer la sécurité des déplacements

▶ Décliner les orientations du PDU en terme de qualité de vie dans les PLU

▶ Réduire les consommations d'énergie dans les transports routiers : les 2 roues motorisés, les véhicules légers et les poids lourds.



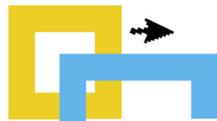
*Ligne de bus standard.

Source : Eco-calculateur ADEME

PDU-2015-2020 → 39



Version arrêtée en date du 24 janvier 2011



OÙ EN EST-ON AUJOURD'HUI : BILAN, DIAGNOSTIC ET ENJEUX

~~Erratum : en raison d'une erreur matérielle de reprographie, cette page ne figure pas dans le dossier arrêté le 24 janvier 2011. Elle est réinsérée dans le présent document en anticipation de l'application des dispositions de la délibération du 26 septembre 2011 qui corrigeront plusieurs erreurs matérielles.~~

Urbanisme

Observatoire PDU : bilan PDU 2001

Une cohérence urbanisme/transport engagée mais des effets encore peu visibles et une desserte TC inégale.

- Plusieurs démarches favorisant la cohérence urbanisme / transport ont été engagées :
 - depuis 2001, Tisséo donne un avis sur les documents d'urbanisme,
 - sur les 109 communes de révision du PDU 2001, 46 communes (dont Toulouse) ont révisé leur PLU, qui doit être compatible avec les orientations des PLH-PDU-SDAT.
 - des périmètres d'études TCSP ont été mis en place dans les PLU,
 - des opérations de densification autour des TCSP ont été inscrites dans les PADD (Blagnac par exemple),
 - une démarche de contrat d'axe a été amorcée sur l'Ouest.

- Mais des effets encore peu visibles et une desserte TC inégale :
 - en 2007, un tiers des habitants du périmètre de révision du PDU sont desservis par une ligne de transport collectif à fréquence élevée,
 - la cohérence urbanisme/transport est encore peu marquée en périphérie au regard de la localisation des logements neufs autorisés ;
 - la desserte des équipements, commerces, et entreprises s'améliore mais reste insatisfaisante (plus de la moitié des grandes entreprises et grandes surfaces commerciales sont mal desservies par les TC).

Éléments complémentaires

- L'offre actuelle de transports en commun n'est pas toujours adaptée à la densité urbaine (habitants et emplois) :
 - Le réseau de transport en commun est performant dans le cœur d'agglomération...
 - ... mais plusieurs zones denses restent à l'écart d'une bonne desserte.
- Sur la plupart des gares de l'agglomération, le tissu urbain environnant ne favorise pas l'usage du ferroviaire : tissu urbain peu dense, une localisation parfois à l'écart des centralités, maillage avec les réseaux de transports en commun urbains et interurbains peu performants, des accès à pied et à vélo peu confortables et attractifs.

Enjeux

- Mieux articuler transport et urbanisme :
 - identifier au niveau du SCOT Central les territoires de développement urbain fort, les nouveaux territoires d'accueil et de renouvellement (priorisation et hiérarchisation), quelle que soit leur vocation
 - programmer en conséquence les infrastructures prioritaires de déplacement en matière de transports en commun et de voiries
 - densifier les territoires urbanisés déjà desservis par les TC et mieux desservir les pôles économiques majeurs
 - intégrer et anticiper le développement des futurs pôles économiques (par exemple le pôle intermodal Matabiau Marengo Raynal - véritable enjeu régional avec l'arrivée du TGV, le projet de relocalisation du Parc des Expositions au Nord de l'agglomération)
- Soutenir une urbanisation favorable au report modal
 - structurer les bassins de mobilité dans un souci d'accessibilité des polarités et de maillage multimodal

PDU•2015•2020 → 41



Amendement pour approbation en date 17 octobre 2012



Urbanisme

Observatoire PDU : bilan PDU 2001

Une cohérence urbanisme/transport engagée mais des effets encore peu visibles et une desserte TC inégale.

- ▶ **Plusieurs démarches favorisant la cohérence urbanisme / transport ont été engagées :**
 - depuis 2001, Tisséo donne un avis sur les documents d'urbanisme,
 - sur les 109 communes de révision du PDU 2001, 46 communes (dont Toulouse) ont révisé leur PLU, qui doit être compatible avec les orientations des PLH-PDU-SDAT.
 - des périmètres d'études TCSP ont été mis en place dans les PLU,
 - des opérations de densification autour des TCSP ont été inscrites dans les PADD (Blagnac par exemple),
 - une démarche de contrat d'axe a été amorcée sur l'Ouest.

- ▶ **Mais des effets encore peu visibles et une desserte TC inégale :**
 - en 2007, un tiers des habitants du périmètre de révision du PDU sont desservis par une ligne de transport collectif à fréquence élevée,
 - la cohérence urbanisme/transport est encore peu marquée en périphérie au regard de la localisation des logements neufs autorisés ;
 - la desserte des équipements, commerces, et entreprises s'améliore mais reste insatisfaisante (plus de la moitié des grandes entreprises et grandes surfaces commerciales sont mal desservies par les TC).

Éléments complémentaires

- ▶ **L'offre actuelle de transports en commun n'est pas toujours adaptée à la densité urbaine (habitants et emplois) :**
 - Le réseau de transport en commun est performant dans le cœur d'agglomération...
 - ... mais plusieurs zones denses restent à l'écart d'une bonne desserte.
- ▶ **Sur la plupart des gares de l'agglomération, le tissu urbain environnant ne favorise pas l'usage du ferroviaire : tissu urbain peu dense, une localisation parfois à l'écart des centralités, maillage avec les réseaux de transports en commun urbains et interurbains peu performants, des accès à pied et à vélo peu confortables et attractifs.**

Enjeux

- ▶ **Mieux articuler transport et urbanisme :**
 - identifier au niveau du SCOT Central les territoires de développement urbain fort, les nouveaux territoires d'accueil et de renouvellement (priorisation et hiérarchisation), quelle que soit leur vocation
 - programmer en conséquence les infrastructures prioritaires de déplacement en matière de transports en commun et de voiries
 - densifier les territoires urbanisés déjà desservis par les TC et mieux desservir les pôles économiques majeurs
 - intégrer et anticiper le développement des futurs pôles économiques (par exemple le pôle intermodal Matabiau Marengo Raynal - véritable enjeu régional avec l'arrivée du TGV, le projet de relocalisation du Parc des Expositions au Nord de l'agglomération)
- ▶ **Soutenir une urbanisation favorable au report modal**
 - structurer les bassins de mobilité dans un souci d'accessibilité des polarités et de maillage multimodal

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011



OÙ EN EST-ON AUJOURD'HUI : BILAN, DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Transports collectifs

Observatoire PDU : bilan PDU 2001

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 la périphérie,
- une politique tarifaire intermodale difficile à mettre en place.

► La constitution d'un véritable réseau de transport intermodal métro-bus-train depuis le cœur de l'agglomération vers la périphérie est engagée :

- Les projets de TCSP se concrétisent : mise en service du PLA et de la ligne B, cadencement des lignes ferroviaires sur les axes Toulouse-Auch et Toulouse-Boussens, réalisation des TCSP Est et TCSP 813, construction de la ligne E...
- ... mais du retard dans le réseau TCSP programmé pour 2008 : TCSP 888, VCSM, LMSE...

► Une amélioration importante de l'offre Tisséo qui entraîne une hausse de la fréquentation conséquente :

- L'offre kilométrique annuelle est passée de 16 à 22 millions de km entre 2000 et 2007,
- De nombreux aménagements en faveur des bus ont été réalisés (couloirs bus, priorités aux feux),
- Le nombre annuel de validations a augmenté de 38 % entre 2000 et 2007,
- On compte 126 millions de validations sur le réseau TCU en 2008.

+ nouveau texte

► Tous les pôles d'échanges inscrits au PDU 2001 sont réalisés, mais des améliorations sont souhaitables :

- Le nombre de places en P+R sur le réseau Tisséo est passé de 2 000 à 7 000 places ; le stationnement sur les gares du réseau TER est passé de 1 000 à 2 200 places ;
- En revanche, la desserte TC des pôles d'échanges, et notamment des gares, n'est pas toujours satisfaisante.

Éléments complémentaires

► Plusieurs zones d'emplois majeures ne sont pas desservies par les lignes structurantes du réseau TCU actuel.

► Des démarches sectorielles sont en cours sur des territoires à enjeux :

- Plusieurs réflexions de schémas de dessertes engagées : Schéma Multimodal Sud-Ouest, Schéma Multimodal Nord-Ouest, desserte du Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine, desserte de Montaudran/Rangueil
- Plusieurs études de mobilité des salariés : Labège-Innopole, zones d'activités aéroportuaires, Basco Camba/zones commerciales du Sud-Ouest.

+ nouveau texte

Enjeux

► 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
- Structurer les bassins de mobilité en rendant accessibles les polarités
- 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
- Conforter dans leurs fonctions les pôles d'échanges
- Accroître la performance du mode bus
- Traitement de l'espace public et de la signalétique pour répondre aux besoins de clientèles spécifiques.
- Anticiper sur les besoins d'exploitation liés aux évolutions du réseau.

Amendement pour approbation en date 17 octobre 2012

Observatoire PDU :

.....

Les dernières données chiffrées disponibles que la fréquentation du réseau Tisséo a connu une très forte croissance ces 4 dernières années :

L'offre de lignes de bus et de tramway a progressé de 16%.

- Le SMTC a injecté 1,7 millions de kilomètres dans le réseau bus depuis 2008, soit +11%. Il a, par exemple, créé les lignes 63, 45, 79, 11, 17, 71, 30, 25, 53, 84, TAD 119, TAD 120, développé les lignes 2, 8, 20, 23, 27, 34, 46, 88, 66, injecté près de 35 bus supplémentaires, acquis 40 nouveaux bus articulés qui vont être déployés sur les lignes à plus forte fréquentation.
- De même, il a injecté 8,3% d'offre en plus sur le métro, procédé à la rénovation de 28 rames de métro et à l'acquisition de 18 nouvelles rames.
- La fréquentation du réseau a enregistré 32 millions de voyages annuels supplémentaires, soit **+26 %** ;
- Tisséo est devenu, par sa fréquentation, le **3ème réseau français**, hors Ile-de-France ;
- La fréquentation du réseau de surface (**lignes de bus et tramway**) compte 13 millions de voyages annuels supplémentaires, soit **+36,4%** en 4 ans.

Eléments complémentaires :

.....

Une coordination des politiques de transport en marche

Les 3 autorités organisatrices Région, Conseil Général et Tisséo-SMTC ont installé la Conférence des Exécutifs qui assure la coordination des politiques de transport, et pilote plusieurs actions et réflexions.

La coopération entre les différentes autorités organisatrices de transport a permis de réaliser et d'engager un certain nombre de mesures, telles que :

- l'interopérabilité des systèmes billettiques, à travers la carte Pastel commune aux différents réseaux ;
- la tarification avec la mise en place, depuis quelques années, de tarifs multimodaux ;
- la définition en cours d'un tarif simple et avantageux donnant accès aux réseaux urbains et aux trains sur l'ensemble du périmètre des transports urbains, voire sur l'aire urbaine ;
- le développement d'un outil d'information multimodale sur un périmètre large et portant sur l'ensemble des modes de transport, qui sera mis à disposition dès le début de l'année 2013.

Les autorités organisatrices de transport ont engagé une réflexion commune qui permettra de préciser et de prioriser le développement coordonné des offres de transport, notamment entre le réseau urbain et les lignes ferroviaires, afin de mettre en œuvre les orientations du projet de révision du PDU sur l'étoile ferroviaire.

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011



OÙ EN EST-ON AUJOURD'HUI : BILAN, DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Transports collectifs (suite)

Observatoire PDU : bilan PDU 2001

- ▶ Des progrès dans l'accessibilité PMR:
 - Le réseau Mobibus s'est étendu à l'ensemble du PTU en 2004, et le nombre de voyageurs sur ce réseau est multiplié par 3,4 entre 2001 et 2007,
 - Le parc de véhicules TC accessibles augmente : 52 % du parc est accessible en 2006.
- ▶ La politique tarifaire de Tisséo en faveur des abonnements porte ses fruits, mais la politique tarifaire intermodale est difficile à mettre en place.
- ▶ La desserte ferrée s'améliore :
 - Un cadencement est mis en œuvre sur la ligne Toulouse-Colomiers en 2003 et l'offre est renforcée sur les axes Toulouse-Muret et Toulouse-Pamiers en 2004,
 - La fréquentation annuelle des TER augmente régulièrement et elle a presque doublé sur la période 2001-2007.
- ▶ Une expérimentation sur le réseau TC départemental :
 - Création en septembre 2009 de la première ligne express Villemur-Toulouse (station Borderouge) baptisée « Hop ».
- ▶ Des effets inégaux sur l'utilisation des TC selon les territoires :
 - Globalement, la part modale des TC est restée stable sur l'agglomération entre 1996 et 2004, représentant 12 % des déplacements mécanisés (EMD 2004),
 - La part modale des TC aurait cependant atteint 16 % des déplacements mécanisés en 2008 (modélisation SGGD), suite à l'ouverture de la ligne B du métro,
 - Selon le lieu de résidence, la part des TC dans les déplacements mécanisés est très variable : 26 % au centre-ville de Toulouse, 18 % dans les faubourgs toulousains, 7 % en périphérie (EMD 2004).

Éléments complémentaires

- ▶ Les attentes en matières de TC exprimées dans le cadre des Assises de la Mobilité, organisées en mai-juin 2008 :
 - Améliorer la fluidité et la régularité,
 - Améliorer les conditions d'attente et d'accès,
 - Améliorer l'offre en quantité et qualité,
 - Modifier la structure du réseau TC : desserte des pôles majeurs d'activités et équipements d'agglomération, liaisons transversales et circulaires, liaisons de proximité à tour des pôles et dans les quartiers, compléter l'arc du métro par des Tramway/BHNS,
 - Moduler les produits tarifaires,
 - Développer une « information voyageur » plus accessible, plus fiable, plus précise,
 - Un transport pour tous (PMR) à améliorer : réseau, véhicules, information.
- En 2009, baisse du coût de l'abonnement Tisséo mensuel pour les jeunes de moins de 26 ans (10€ par mois contre 22€).
- En 2009, mise en place d'un support billettique unique (carte pastel) pour voyager sur les réseaux Tisséo, Arc en ciel (cars départementaux) et TER.
- En accompagnement du déploiement de la carte pastel, simplification de la gamme tarifaire du réseau Arc-en-ciel en juillet 2009 et mise en vente d'un abonnement combiné 31 jour Tisséo + réseau Arc-en-ciel avec réduction tarifaire en avril 2010.
- Adoption en mars 2010 par le Conseil Général du Schéma Départemental des transports collectifs interurbains (et du schéma d'accessibilité des réseaux interurbains Arc en ciel et scolaire). Ce schéma prévoit notamment le développement de lignes express en rabattements sur le métro (ligne HOP) et de lignes structurantes. À ce jour, trois lignes express ont été créées : la ligne Villemur-Toulouse en septembre 2008, les lignes Grenade-Toulouse et Nailloux-Toulouse en janvier 2010.
- Adoption en juin 2009 par Tisséo SMTC d'un schéma directeur d'accessibilité
- Adoption en mars 2009 par le Conseil Régional d'un schéma directeur d'accessibilité du réseau de transport régional.

Enjeux

- ▶ Pour la clientèle, quels services à la mobilité ?
 - Développement de l'information en temps réels sur le réseau tramway, le réseau bus en site propre, les lignes de surface structurantes
 - Rechercher une complémentarité des différents réseaux
 - Mettre à disposition des usagers, dans les pôles d'échanges des services nouveaux liés à la mobilité
 - 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, sur de l'information multimodale via les NTIC
 - Améliorer la qualité de service.
- ▶ 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
 - Favoriser le report modal vers les TC mais aussi les modes doux
 - Assurer une veille technologique sur l'évolution des motorisations
 - Concevoir des projets respectueux de l'environnement et du cadre de vie.

+ nouveau texte + illustrations sur les coûts des transports

PDU 2015-2020

47

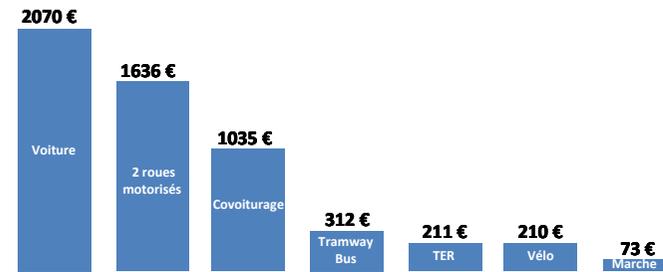
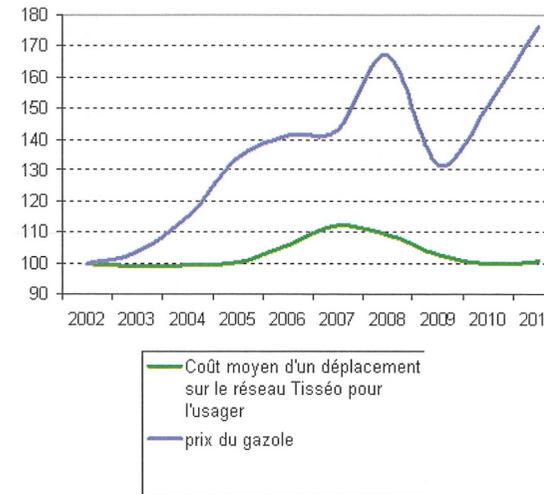
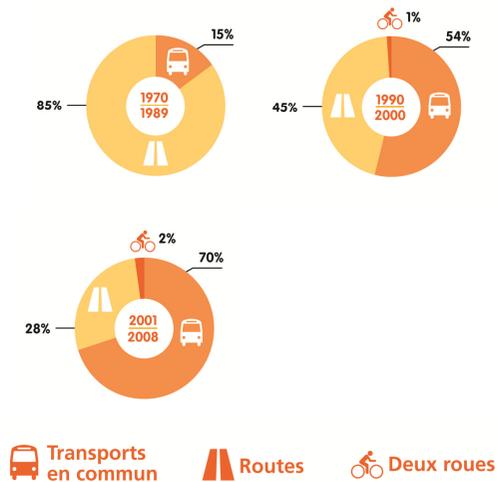


Amendement pour approbation en date 17 octobre 2012

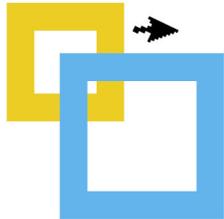
Enjeux :

.....
.....

Maîtriser le coût de la mobilité et permettre aux usagers d'avoir une offre alternative à l'usage de la voiture plus économique

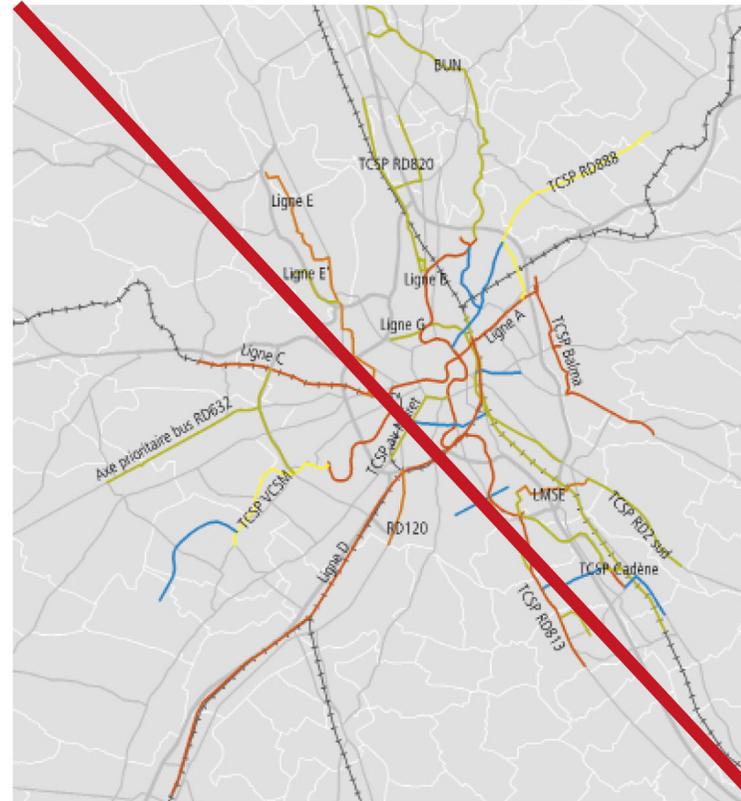


Version arrêtée en date du 24 janvier 2011



➔ OÙ EN EST-ON AUJOURD'HUI : BILAN, DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Avancement en mars 2009 des projets de TCSP inscrits au PDU pour 2008 ou engagés

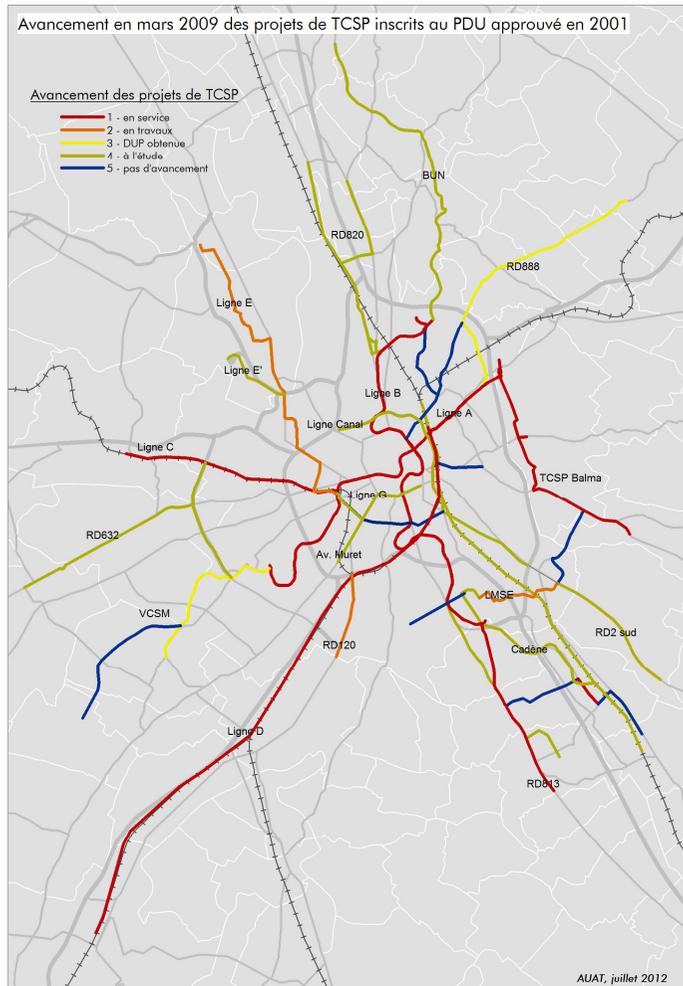


Avancement des projets de TCSP

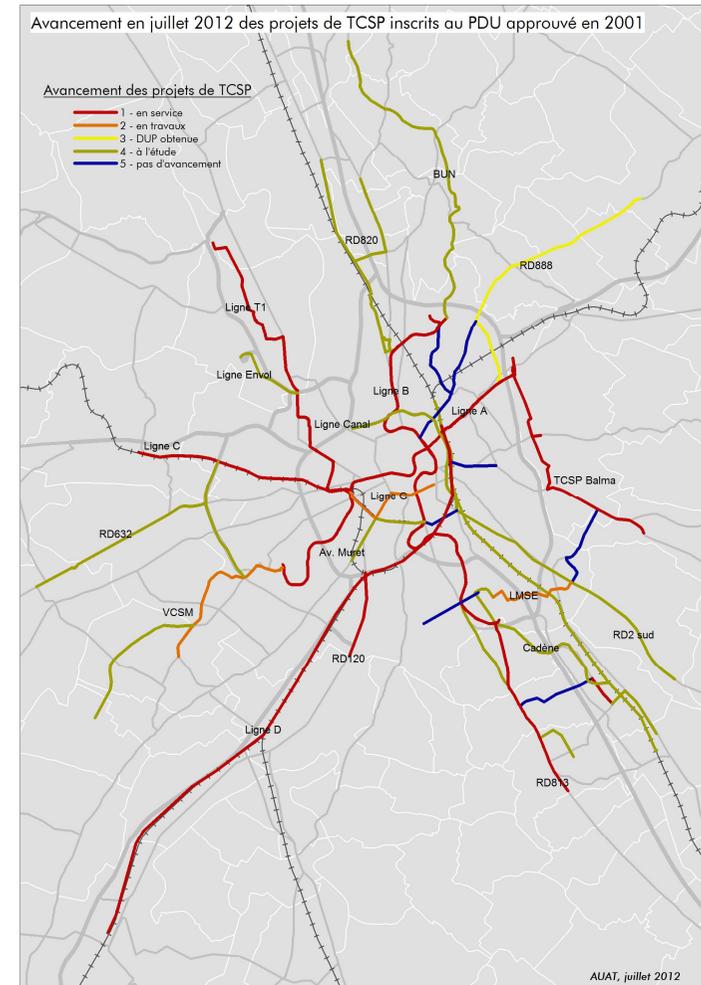
- en service
- en travaux
- DUP obtenue
- à l'étude
- pas d'avancement

Sources : Tisséo, Auat

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012



Ajout d'une carte situation 2012 montrant l'évolution des projets : T1 et TCSP Oncopôle en exploitation, Tram Garonne et VCSM1 en travaux, VCSM2 à l'étude



Version arrêtée en date du 24 janvier 2011



OÙ EN EST-ON AUJOURD'HUI : BILAN, DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Vélo

Observatoire PDU : bilan PDU 2001

Une véritable dynamique engagée sur l'agglomération en faveur des modes doux, mais des effets inégaux suivant les territoires.

- ▶ Un réseau cyclable qui se développe :
 - Sur la ville de Toulouse, le réseau cyclable est passé de 150 km en 2001 à 304 km en 2010 (+50 %),
 - Sur le Grand Toulouse, le réseau totalise 691 km linéaires, avec un réseau cyclable d'intérêt communautaire qui est passé de 127 à 241 km entre 2004 et 2010.
 - À l'échelle du PDU, c'est plus de 1 000 km d'itinéraires cyclables existants, entre réseaux urbains hors chaussée (pistes cyclables, voies vertes), sur chaussée (bandes cyclables, couloirs bus ouverts aux vélos) et réseau VTT et VTC.
- ▶ Des services vélos et des actions d'accompagnement qui se développent, notamment :
 - Vélo Toulouse : mise en service en novembre 2007 d'un système automatisé de location de vélos, comprenant aujourd'hui 253 stations. Ce service est fortement plébiscité par les habitants,
 - La Maison du Vélo,
 - Vélobus à l'école,
 - Bus Cyclistes.
- ▶ Une volonté de développer l'intermodalité vélo/TC autour des stations de TCSP et autour des gares (multimodalité) :
 - 2 parcs à vélos sécurisés inaugurés dans deux stations de métro (Argoulets/Balma-Gramont).
- ▶ Les déplacements à vélo augmentent sur tous les territoires, mais la mobilité évolue très différemment selon le lieu de résidence :
 - Les déplacements à vélo augmentent de +40 % entre 1996 et 2004 sur les 72 communes du cœur d'agglomération,
 - La mobilité à vélo augmente fortement pour les habitants du centre-ville de Toulouse et des faubourgs, mais reste stable en périphérie.

+ nouveau texte + illustration

Éléments complémentaires

- ▶ Les différentes collectivités s'investissent pour le développement du vélo :
 - Le Grand Toulouse a acté en 2004 un « schéma directeur du réseau cyclable et vert d'intérêt communautaire », qui développe aujourd'hui 56 km d'infrastructures cyclables et 220 km de réseau vert jalonné d'une instance de concertation « Groupe travail vélo » a été créée en juillet 2009.
 - La Ville de Toulouse a révisé également en parallèle son « schéma directeur » en 2004. Elle a élaboré un plan de renforcement du stationnement vélo, un diagnostic qualité du réseau cyclable toulousain, et un plan triennal de résorption des discontinuités cyclables et d'amélioration qualitative du réseau existant (2007).
 - Le Sicoval a adopté un schéma directeur cyclable en 2003 et dispose en 2009 d'un réseau vert et cyclable de 324 km,
 - La Région a engagé une réflexion sur la création de services en gares, offrant une alternative à l'emport des vélos à bord des trains : des expérimentations ont été engagées sur l'axe Castres-Mazamet et en gares de Portet-sur-Garonne et Saint-Agne,
 - Le Département programme des aménagements cyclables structurants : l'axe des canaux a été réalisé et l'axe de la Vallée de la Garonne est en cours,
 - Tisséo finance une partie des itinéraires cyclables dans le cadre de la réalisation des TCSP.
- ▶ Les techniciens des collectivités se sont mobilisés pour réaliser deux documents de diffusion d'une culture « vélo-modes doux », ce qui a également permis de créer une certaine synergie entre les différents services :
 - « Guide d'orientations pour la prise en compte des modes doux », élaboré dans le cadre de la révision du PDU en 2003,
 - « Guide pratique à l'attention des collectivités souhaitant mettre en œuvre un politique cyclable », élaboré dans le cadre du projet européen Mobilis.

Enjeux

- ▶ Un réseau cyclable sûr, continu et lisible à l'échelle de la grande agglomération toulousaine :
 - Une signalétique de qualité, un éclairage public de qualité, des voies et bandes cyclables entretenues et agréables à emprunter, des traversées visibles partout, des espaces de stationnement pour vélos à multiplier, le traitement des carrefours, des ronds points, des fins de pistes cyclables.
- ▶ Une pratique du vélo à encourager, en développant la complémentarité avec les autres modes et en particulier les TC.

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Un réseau cyclable qui se développe :

.....

Le réseau cyclable de Toulouse Métropole s'établit fin 2012 à :

- - 484 km d'aménagements cyclables existants (dont 264 km intégrés dans le schéma directeur du réseau cyclable : les axes structurants proposés dans le PDU),
- - 369 km d'aménagements cyclables projetés (dont 224 km issus du réseau cyclable structurant).

Quelques données de fréquentation montrant que les aménagements cyclables sont utiles.

1/ La fréquentation des vélô-Toulouse ne cesse de croître :

- . entre janvier et mai 2012, 7 021 locations par jour, contre 5 027 en 2008 sur la même période.
- . 3 records de fréquentation viennent d'être battus :
- - 19.000 abonnés « longue durée » contre 10.000 (**+90% en 1 an**), dont 9.500 avec la carte pastel
- - 14.568 locations le 20 septembre 2012
- - taux de rotation (location moyenne d'un même vélo en 1 jour) de 6,53

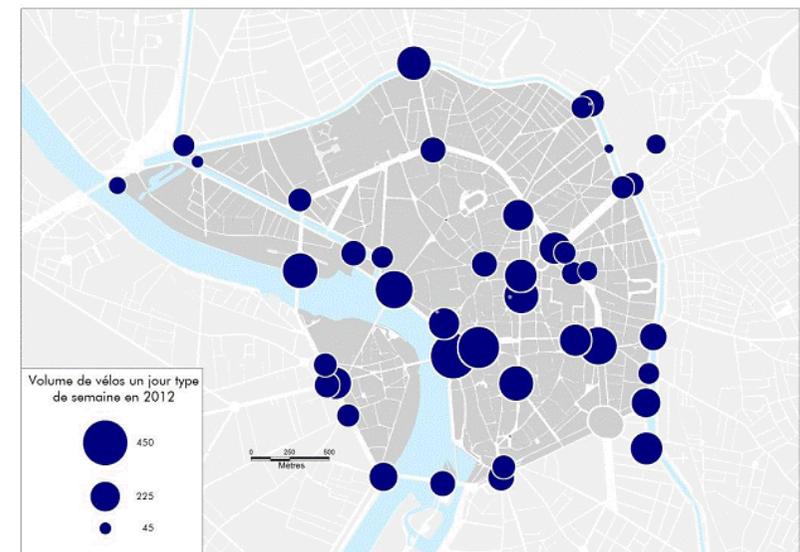
2/ Les comptages vélo effectués au printemps 2012 dans le centre-ville montrent que :

- . les flux vélos sont élevés dans l'hyper centre, mais également aux franges du centre-ville (autour du Canal).
- . les boulevards (Octogone) et les aménagements cyclables le long de la Garonne sont de plus en plus fréquentés par les vélos, faisant de leurs réaménagements, notamment en faveur des modes doux, un enjeu fort.

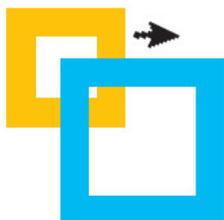
Le réseau cyclable existant sur le territoire du Sicoval a un linéaire d'environ 77 km et concerne :

- - des aménagements réalisés par les communes et par le Sicoval (dans les zones d'activités) : environ 57 km
- - un aménagement réalisé par le CG31, le Parcours cyclable du canal du midi : environ 20 km

Volume de vélos sur un jour type de semaine en 2012
(source : Observatoire du centre-ville – auat)



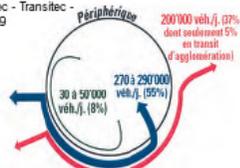
Version arrêtée en date du 24 janvier 2011



OÙ EN EST-ON AUJOURD'HUI : BILAN, DIAGNOSTIC ET ENJEUX

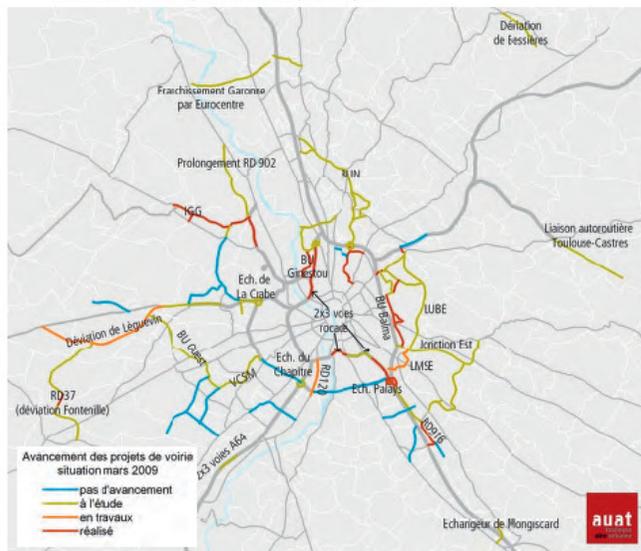
Structure du trafic empruntant le périphérique - Volume journalier 2008

Source : estimation Setec - Transitec - Etude multimodale 2009



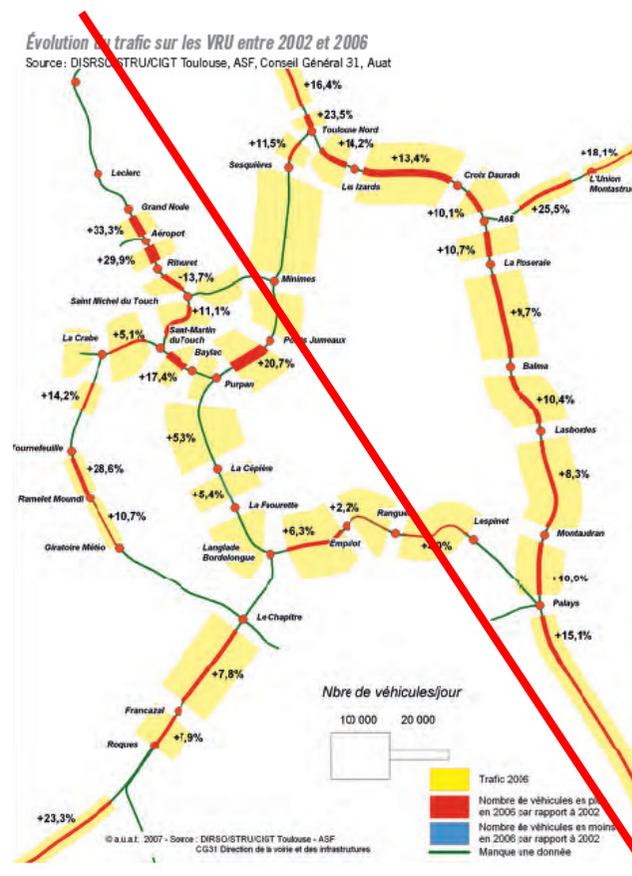
Avancement des projets de voiries - situation mars 2009

Sources : Grand Toulouse, Conseil Général 31, DDEA 31, AUAT



Évolution du trafic sur les VRU entre 2002 et 2006

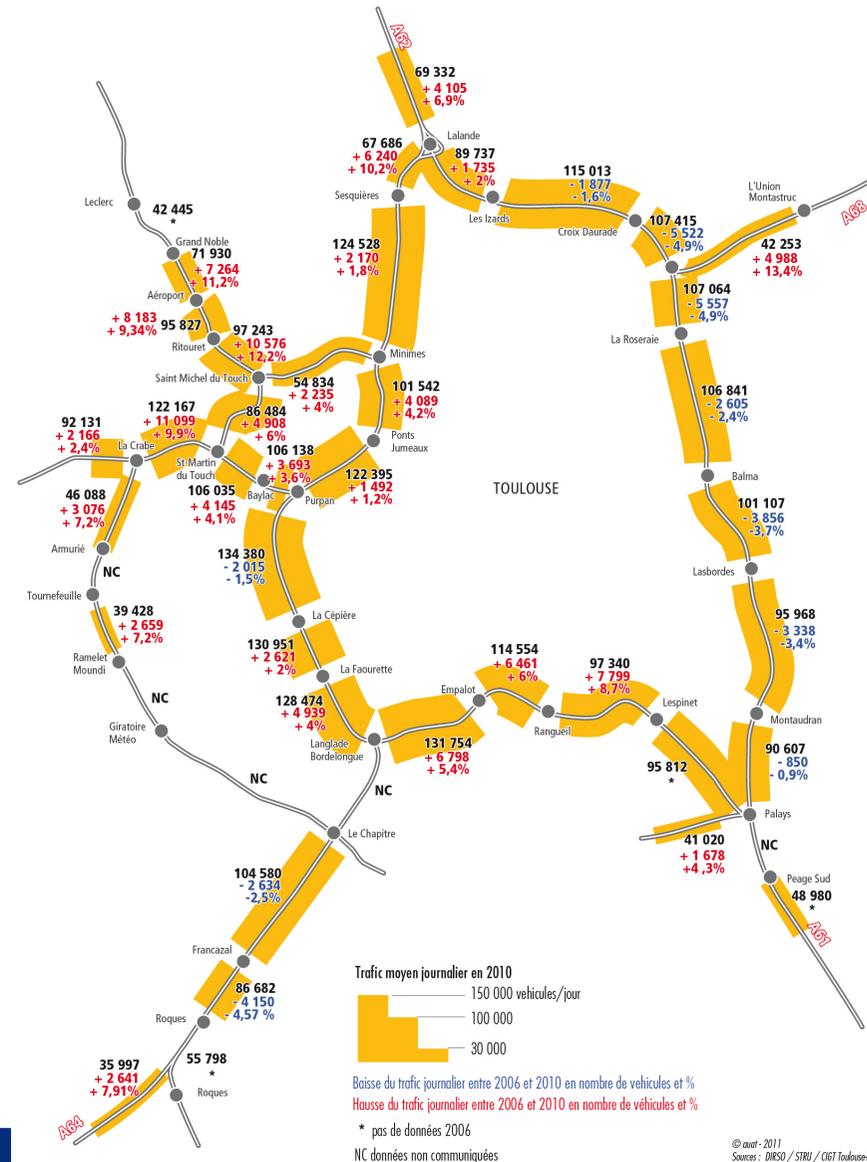
Source : DIRSO/STRAUCIGT Toulouse, ASF, Conseil Général 31, Auat



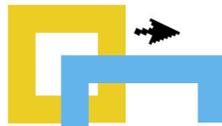
Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Nouveau schéma avec données actualisées :

Evolution du trafic sur les VRU 2006/2010



Version arrêtée en date du 24 janvier 2011



OÙ EN EST-ON AUJOURD'HUI : BILAN, DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Plan de Déplacements d'Entreprises

Observatoire PDU : bilan PDU 2001

Une dynamique « Plan de Mobilité » bien engagée

- ▶ Les démarches PDE se sont multipliées dans l'agglomération depuis 2001 :
 - 2 démarches en 2001... **plus de 65 démarches en 2010, avec près de 140 000 salariés concernés.**
- ▶ 4 approches sectorielles ont été lancées afin de mieux connaître la mobilité dans les zones d'activités économiques, concernant 72 000 salariés.
- ▶ De nouvelles démarches :
 - Une approche des PDE par zones d'activités, avec un regroupement d'entreprises de petites tailles et mutualisant la réflexion et les outils,
 - Une obligation pour les entreprises à financer 50 % des frais d'abonnements pour les salariés utilisant les transports en commun.
- ▶ Une part décroissante des déplacements domicile-travail (17 % en 2004), mais toujours une forte utilisation de la voiture pour aller travailler (76 % en 2004). (EMD 2004, périmètre 1996).
- ▶ Une demande de déplacements concentrée aux périodes de pointe du matin, du soir et du déjeuner qui ne facilite pas la desserte en transport en commun.
- ▶ Des disparités territoriales :
 - 405 000 emplois sur l'agglomération, dont 35 % desservis par le métro et les lignes de bus à forte fréquence et 22 % non desservis
 - une concentration des PDE sur Basso Cambo et le centre-ville de Toulouse.

Éléments complémentaires

- ▶ Une prise en compte des démarches de PDE par plusieurs partenaires : ADEME, ARPE, CCI Toulouse, Tisséo.
 - ▶ Plusieurs actions menées en faveur des PDE :
 - Conception d'une mallette pédagogique PDE, ayant pour objectif de sensibiliser les entreprises sur la démarche de PDE. Deux zones d'activités ont été visées dans un premier temps : Labège-Innopole et la zone aéroportuaire.
 - Tisséo a repris à son compte l'activité de covoiturage de l'association CO300 covoitureurs + nouveau texte+ illustration sur le covoiturage
 - L'expérimentation Activeo : en février 2008, Tisséo a initié un Pilote avec 6 entreprises pour expérimenter le paiement automatique mensuel de l'abonnement annuel Tisséo dans le cadre de PDE.
 - ▶ Les attentes exprimées dans le cadre des « Assises de la Mobilité » :
 - Une priorité : desservir les pôles d'emplois en transports en commun
 - Un effort à faire en faveur des piétons et des cyclistes
 - Des solutions alternatives à encourager.
 - ▶ Création d'une Agence de Mobilité :
 - La création d'une agence de mobilité et de services personnalisés à Toulouse s'inscrit dans le prolongement de l'expérimentation d'une Maison de la Mobilité sur le secteur de Labège Innopole, lancée en 2006 par le SICOVAL, en partenariat avec Tisséo, et intégrée depuis le 28 août 2008 à Tisséo.
- La réflexion engagée se poursuit aujourd'hui à l'échelle du PTU.

Enjeux

- ▶ Densification/renouvellement des territoires à vocation économiques
- ▶ Éviter un « mitage urbain » des petites zones d'activités
- ▶ Introduire une plus grande mixité dans les zones d'activités : habitat et équipements publics dans les zones tertiaires, services aux salariés dans toutes les zones d'activités
- ▶ Fonctionnement des territoires économiques et aux bassins d'emplois
- ▶ Gestion et maîtrise du stationnement
- ▶ Poursuivre la politique d'incitation à l'élaboration de PDE...

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Observatoire du PDU :

Les démarches de PDE se sont multipliées dans l'agglomération depuis 2001 :

- 2 démarches en 2001,
- plus de 107 démarches en 2012, concernant près de 170 000 salariés.

Éléments complémentaires :

.....
.....

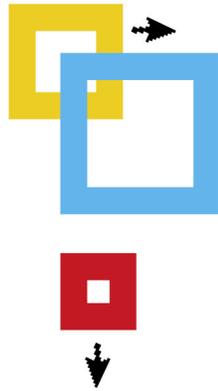
Ce service totalise en septembre 2012 :

- 47 conventions d'adhésion signées par des entreprises regroupant plus de 74 000 salariés
- Plus de 4 000 utilisateurs quotidiens

Une campagne de communication a été menée au printemps 2012 pour inciter à l'utilisation de ce mode de déplacements

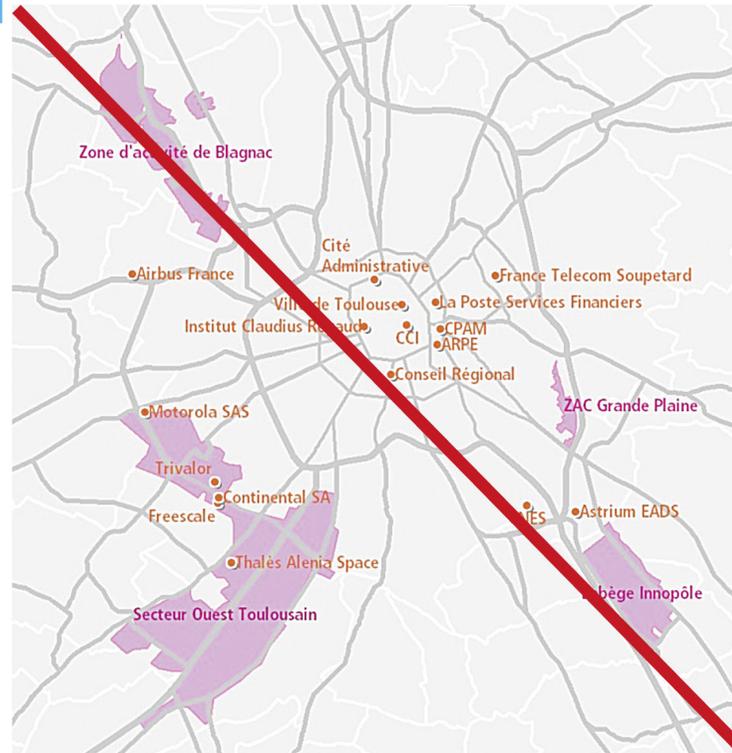


Version arrêtée en date du 24 janvier 2011



→ OÙ EN EST-ON AUJOURD'HUI : BILAN, DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Les 17 PDE opérationnels de l'agglomération toulousaine
Source : Tisséo-SMTC

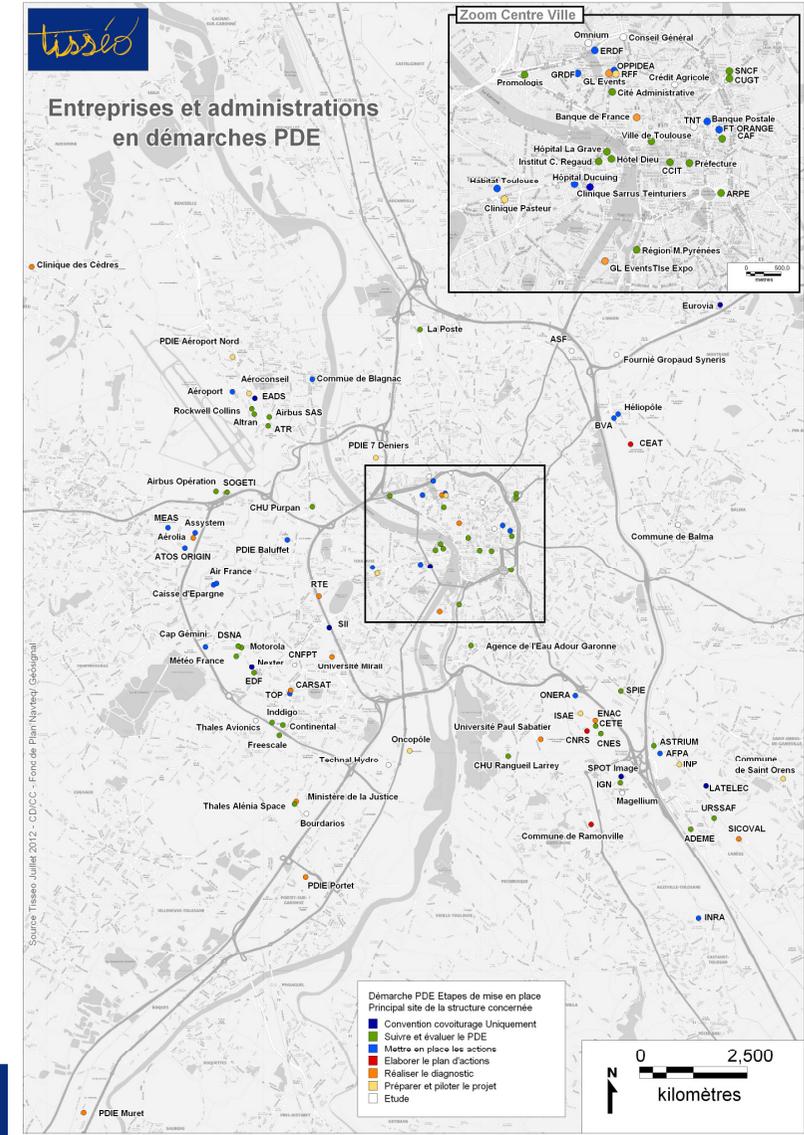
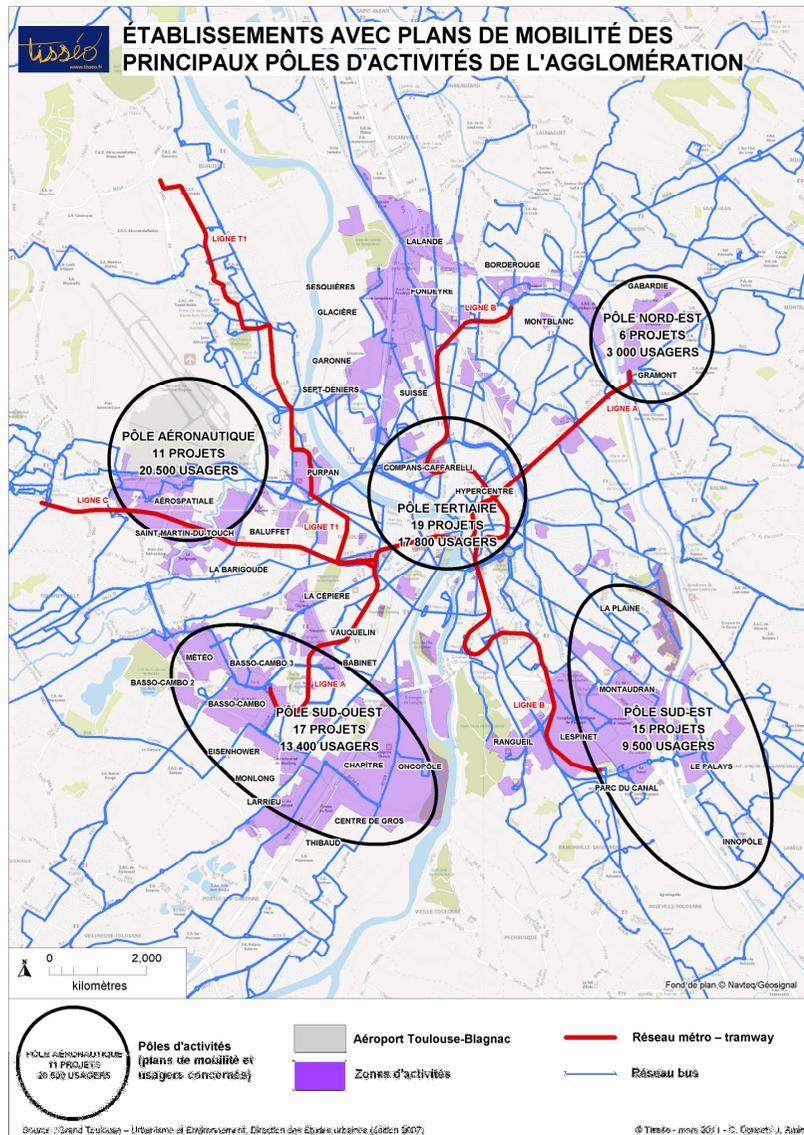


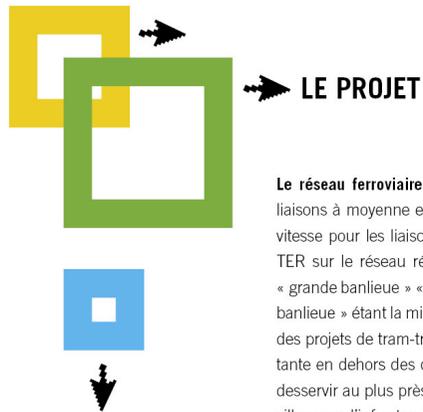
La mallette pédagogique PDE diffusée en janvier 2009 et la nouvelle brochure PDE diffusée en 2010



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Actualisation des cartes à partir des données 2012





Le réseau ferroviaire est, quant à lui, un mode pertinent pour les liaisons à moyenne et longue distance : développement de la grande vitesse pour les liaisons interrégionales, développement des services TER sur le réseau régional avec les dessertes « proche banlieue », « grande banlieue » « intercités » et « régionale », la desserte « proche banlieue » étant la mission desservant l'urbain. Au contact de l'urbain, des projets de tram-train peuvent bénéficier d'une infrastructure existante en dehors des centres urbains et passer sur voirie en ville pour desservir au plus près les populations et activités, tout en libérant des sillons sur l'infrastructure ferroviaire. Cela peut constituer une alternative à défaut d'une desserte en transport en commun urbain performante.

Nouveau texte

D'autres systèmes de transport trouvent leur pertinence sur des cas particuliers, tels que les modes téléportés pour franchir les obstacles naturels ou artificiels (franchissement de collines, de fleuves ou d'autoroutes).

Si l'objectif de maîtrise des flux automobiles nécessite le développement d'alternatives en transports collectifs efficaces, il ne peut être atteint **sans actions complémentaires sur les modes doux**, modes à part entière sur les déplacements courts (plus de la moitié des déplacements font moins de trois kilomètres!) ou modes de rabattement / diffusion sur les transports collectifs.

Les transports actifs (marche, vélo) doivent également trouver leur place dans l'espace public : en développant **un urbanisme à l'échelle du piéton** dans les nouveaux projets urbains ; en requalifiant de l'espace

dédié aux circulations et au stationnement dans les centres denses. Il est également nécessaire de développer des axes lisibles et de constituer progressivement un maillage de réseaux piétons-cycles.

L'aménagement **de pôles d'échanges** et la mise en place d'une offre multimodale qui assure **des continuités spatiales et temporelles attractives** permettent le développement de l'intermodalité.

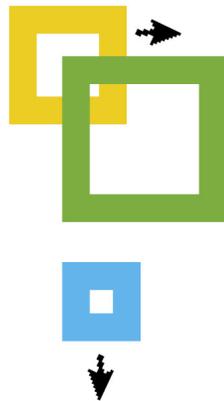
Bien qu'agissant à un niveau différent, **la communication, l'information, et le marketing individualisé** jouent des rôles importants dans la prise de conscience des différents usagers et la modification de leurs comportements.

■ La traduction du concept multimodal

À moyen long terme, le concept multimodal se traduit, conformément aux orientations et principes retenus, par l'application de plusieurs outils de maîtrise volontariste de la circulation, complémentaires entre eux et corrélés aux mesures de développement des modes alternatifs à l'automobile :

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Le réseau ferroviaire, est quant à luien commun urbain performant.
Cela nécessite également la pré-existence d'un véritable réseau de tramway compatible et pertinent avec la tram-train.



LE PROJET

Limiter les nuisances sonores liées aux déplacements motorisés et conserver des zones « calmes »

Les nuisances sonores liées aux déplacements mécanisés sont de plus en plus prégnantes dans l'agglomération.

Il s'agit d'identifier les principaux points noirs en matière de bruit lié au transport terrestre et de mettre en place les mesures nécessaires pour les résorber ou limiter leur impact sur les habitants (limitation de vitesse, revêtement anti-bruit, réaménagement de la voie, mesures de protection...)

En parallèle, il est important d'identifier à l'échelle du PDU, les « zones calmes », c'est-à-dire préservées aujourd'hui de l'ensemble des nuisances sonores (aériennes, transports terrestres, activités) et de s'assurer qu'elles soient conservées.

Améliorer la sécurité des déplacements

Traiter les lieux les plus accidentogènes

Un observatoire des accidents devra être mis en place à l'échelle du PDU, **et permettre de localiser les points noirs** en matière d'accidentologie. Il mettra tout particulièrement en évidence la localisation des accidents impliquant piétons et cyclistes.

Au-delà de cet observatoire, un plan des actions prioritaires devra être élaboré, ayant pour objectif de réduire le nombre des accidents et leur gravité sur les axes et carrefours les plus accidentogènes.

Nouveau texte

Limiter la vitesse

La première cause des accidents de la route est la vitesse excessive de la circulation générale. Diminuer la vitesse doit permettre de réduire le nombre d'accidents, tout en contribuant également à la réduction du bruit et de la pollution.

Dans ce but, un plan de modération des vitesses de circulation sera établi en fonction des réseaux.

Nouveau texte

Sécuriser les déplacements à pied

Il est important de multiplier les aménagements modérateurs de la circulation et la réduction des largeurs de traversées à certains carrefours pour contribuer à sécuriser les déplacements des piétons.

Sensibiliser sur les dangers de la circulation en ville

Sensibiliser, communiquer et former, doit contribuer à faire évoluer les comportements vers une conduite plus apaisée, plus sûre, et plus respectueuse des modes les plus vulnérables, notamment les piétons, et les cyclistes, en ciblant tout particulièrement les jeunes ainsi que les conflits d'usage entre les différents modes mécanisés.

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Améliorer la sécurité des déplacements

Traiter les lieux les plus accidentogènes

Un observatoire des accidents devra être mis en place à l'échelle du PDU, afin de permettre la localisation des points

.....

Cet observatoire des accidents ainsi que celui du PDU intégreront le suivi de l'accidentologie des transports en commun.

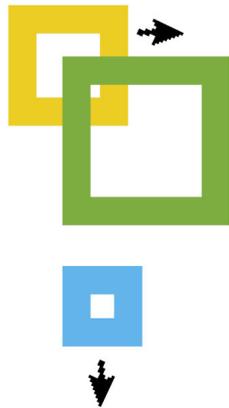
Limitier la vitesse

.....

Les mesures de réduction des vitesses devront se faire dans le cadre d'une approche plus globale en partenariat avec l'ensemble des gestionnaires de voiries.



Version arrêtée en date du 24 janvier 2011



LE PROJET

Ces aménagements en site propre, essentiellement localisés dans la Ville Intense telle que définie au SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, permettront de renforcer l'attractivité des lignes structurantes du réseau bus qui les emprunteront, le long desquelles l'urbanisation se renforcera.

Les territoires de la Ville intense qui ne disposent pas de TCSP sont desservis par une offre de service bus à bonne fréquence et pouvant faire l'objet de mesures pour améliorer les conditions de circulation.

Des services de transports en commun adaptés aux territoires de développement urbain mesuré

Les lignes de bus et les transports à la demande permettent d'irriguer les secteurs plus diffus, aux densités moyennes à faibles, tout en tirant profit du niveau de service du métro et des TCSP de surface, puisqu'elles y sont quasiment toutes connectées.

La réalisation du réseau de surface en site propre permettra de réorganiser et de rationaliser l'offre sur l'ensemble du réseau des lignes de bus.

En outre, la création de lignes interurbaines Express et structurantes peut venir compléter au-delà des limites du PTU ce réseau et participer ainsi au maillage du réseau de transports en commun.

Comme cela a déjà été mis en place dans plusieurs communes, le système de transport à la demande du type taxi collectif ou navettes, doit permettre de répondre aux besoins de déplacement dans les ter-

ritoires aux densités faibles ou très faibles, là où les solutions de transports en commun traditionnelles s'avèrent peu adaptées.

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

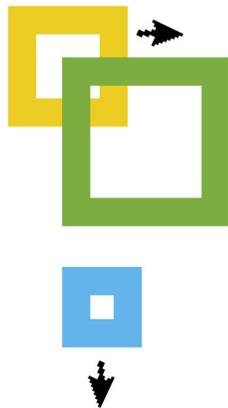
Compte tenu du dynamisme de l'agglomération, les projets de transports en commun mis en œuvre doivent prévoir l'évolutivité nécessaire pour accompagner les territoires qu'ils desservent. Toute opération de surface devra ainsi être pensée et conçue en préservant les possibilités d'une mutation vers un système plus capacitaire, en conservant le même mode ou en passant à un mode plus lourd.

Cette évolutivité des systèmes de transport doit se prévoir également dans la contractualisation entre l'AOTU et les territoires desservis, notamment dans le cadre des « contrats d'axe » ou de « pôle » : l'urbanisation se développe et se greffe prioritairement sur un axe support de TCSP, ce dernier évoluant en offre de service ou en capacité au fur et à mesure du « dynamisme urbain » des territoires desservis.

Nouveau texte

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Le schéma de développement des TCSP doit ainsi présenter des possibilités d'adaptation en fonction de l'avancement des réflexions concernant les projets de développement urbain, les processus de requalification des espaces publics, le réseau structurant métropolitain et le maillage des TCSP.



LE PROJET

• réseau secondaire

Il convient de structurer les nouveaux quartiers avec des boulevards urbains multimodaux pour accompagner la croissance de l'agglomération et conforter le maillage TC. Ces axes doivent ainsi être conçus pour répondre à toutes les fonctionnalités des modes déplacements, en accordant plus de place aux modes doux et transports en commun qu'à la voiture particulière, en limitant la vitesse de déplacement par des aménagements d'espaces publics, en priorisant la circulation des bus et tramways. Ces axes sont également porteurs de développement urbain, ce dernier devant avoir des niveaux de densité urbaine en adéquation avec le mode de transport et le niveau d'offre mis en place.

Par ailleurs, afin d'éviter de parasiter les trafics internes aux faubourgs ou certaines communes, mais également de maintenir l'accessibilité au réseau primaire d'agglomération et à certains équipements d'agglomération qui sont desservis par ce réseau, de nouveaux échangeurs pourront être créés et des échangeurs existants pourront faire l'objet d'une reconfiguration plus ou moins importante, intégrant dans certains cas le passage des transports en commun.

Tout autre projet de voirie, non multimodal, non associé à une structuration urbaine d'un territoire, ne contribuant pas à la maîtrise de l'étalement urbain, impacterait l'attractivité du réseau de transport en commun et ne correspondrait pas aux objectifs proposés dans le projet de révision du PDU à l'horizon 2020.

Développer la gestion dynamique des déplacements, notamment l'information multimodale des usagers

Le développement de la gestion dynamique des déplacements (information aux habitants sur les conditions de circulation, remplissage des parkings...) et plus globalement de l'information multimodale des usagers, doit participer à la régulation des flux automobiles.

G - PRENDRE EN COMPTE LA LOGISTIQUE URBAINE

Cette activité, nécessaire au fonctionnement de la ville, s'inscrit dans un contexte de très forte concurrence et suit par conséquent des logiques économiques difficilement contournables. Aussi, la mise en place d'actions ne repose pas uniquement sur la volonté des collectivités locales, mais sur l'adhésion de toute la chaîne logistique concernée, depuis l'expéditeur, le chargeur jusqu'au destinataire.

Dans le cadre de la révision du PDU, des orientations stratégiques et des propositions d'actions ont donc été élaborées.

Toutefois, ces dernières ne pourront être mises en œuvre qu'à travers une forte action de concertation entre tous les acteurs et surtout par l'identification d'un maître d'ouvrage qui puisse fédérer d'une part la concertation et les études, d'autre part la réalisation sur le terrain des mesures prises.

La mise en place d'un groupe de travail associant collectivités et professionnels représente par conséquent une priorité permettant d'initier cette organisation, en identifiant les moyens juridiques, opération-

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Réseau secondaire

Il convient de structurermaillage TC. Ces axes Pour répondre à toutes les fonctionnalités des différents modes de transports en accordant plus d'espaces de circulation aux modes doux et



nels et financiers, en structurant une « charte des livraisons », outil de mise en cohérence de l'ensemble de ces initiatives au niveau de l'agglomération.

Utiliser les outils réglementaires

Inscrire dans les documents d'urbanisme des orientations en matière de gestion des activités de transport et de livraisons de marchandises : normes de stationnement PL avec aire de stationnement d'attente sur la parcelle et non sur le domaine public, condition d'accès aux aires de livraisons des entreprises, plan de circulation « marchandises » dans le cadre de la conception de nouvelles zones d'activités.

Nouveau texte

Inscrire, dans le cadre des Plans Locaux d'Urbanisme, des emplacements réservés à la création de sites de stockage des matériaux de construction et de redistribution des marchandises, plus particulièrement sur des sites desservis par le réseau ferroviaire, afin de constituer un réseau cohérent d'acheminement et de distribution des marchandises en recherchant une rationalisation des mouvements qui y sont liés.

Mettre en cohérence la réglementation sur l'agglomération (arrêtés municipaux de circulation, horaires autorisés de livraisons, aires de stationnement livraisons), afin de faciliter la compréhension de la réglementation par les usagers et le contrôle par les forces de l'ordre.

Maîtriser les flux de déplacements

Organiser les pratiques logistiques urbaines et valoriser des chaînes multimodales par :

- L'encouragement au développement « d'espaces logistiques urbains », jouant le rôle de « relais urbains » pour la livraison finale des marchandises, notamment dans les espaces urbanisés les plus denses.
- La limitation du transit des poids lourds dans les centres urbains de l'agglomération en réalisant des plans de jalonnement et en hiérarchisant le réseau viaire d'agglomération. Nouveau texte
- L'encouragement à l'utilisation de véhicules moins polluants (gaz naturel, électriques), à l'utilisation de vélo-livraison ou à des logiciels d'optimisation des tournées et de gestion des flottes.

Optimiser le stationnement des véhicules de transport de marchandises en :

- Renforçant la gestion des zones de livraisons dans le cadre des opérations d'aménagement, mais aussi dans la conception même des bâtiments.
- Améliorant quantitativement et qualitativement les zones de livraisons par la mise en place d'une offre de stationnement spécifique de « courte durée » afin de libérer les aires de livraisons pour des stationnements de plus longue durée.
- Renforçant le contrôle des zones de stationnement afin de limiter les conflits d'usage et organiser la bonne gestion des aires.

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Utiliser les outils réglementaires

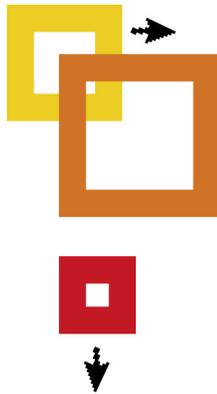
Inscrire dans les documents d'urbanisme nouvelles zones d'activités, **incluant la prise en compte des axes de TCSP.**

Maîtriser les flux de déplacements

.....

La limitation du transit des poids lourds d'agglomération, **en prenant en compte dans l'identification des itinéraires dédiés aux transports de marchandises les axes supports de TCSP**

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011



LES FICHES ACTIONS

Le tableau présente, pour chacun des thèmes, les actions à caractère opérationnel du PDU, qui doivent répondre aux orientations et objectifs visés.

A – LIMITER LES NUISANCES ET POLLUTIONS, AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ET LE CADRE DE VIE

1	Résoudre les points noirs bruit
2	Résorber les zones d'insécurité routière
3	Établir un plan de modération des vitesses sur les voiries
4	Moderniser le parc de bus avec énergies diversifiées et renouvelables

B – MIEUX ARTICULER TRANSPORTS ET URBANISME

5	S'assurer de la cohérence des projets urbains et de la desserte TC
6	Renforcer l'urbanisation sur les axes supports de TCSP et autour des pôles d'échanges
7	Décliner dans les contrats d'axe et PLU des seuils planchers de densité
8	Réaliser une Charte pour la conception des nouvelles zones d'activités

C – RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DESSERTE TC DES TERRITOIRES

9	Programmation TCSP 2015
10	Orientation TCSP 2020
11	Préparer le renforcement et l'extension du réseau métro
12	Constituer un réseau de lignes de bus structurantes à haut niveau de service
13	Renforcer le réseau interurbain et son intermodalité
14	Renforcer la connexion entre réseau ferroviaire et réseau urbain
15	Identifier les axes prioritaires afin d'améliorer les conditions de circulation des bus
16	Autres modes de transports : mode téléporté
17	Produire un schéma d'organisation des centres de maintenance des matériels roulants

D – ACCOMPAGNER LES USAGERS DES TC DANS LEURS DÉPLACEMENTS

18	Appliquer les principes des Schémas Directeurs d'Accessibilité
19	Développer les Systèmes d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs
20	Améliorer le réseau bus : offre de services et matériel roulant
21	Mettre en place une billettique et tarification combinées

E – FAVORISER LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ ET L'USAGE DU VÉLO

22	Conforter et mettre en œuvre un schéma directeur cyclable d'agglomération
23	Poursuivre le développement des systèmes de location vélo humanisés ou automatisés
24	Produire et diffuser des chartes sur les Modes Doux
25	Développer la piétonisation
26	Créer des cartes des itinéraires accessibles aux PMR
27	Élaborer les Plans de mise en accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces Publics (PAVE)

F – MAÎTRISER L'USAGE DE LA VOITURE

28	Soutenir le développement de l'autopartage et du covoiturage
29	Développer une stratégie de stationnement à l'échelle de l'agglomération
30	Développer les zones de circulation apaisées
31	Établir un schéma directeur d'usage des voiries
32	Poursuivre la constitution du réseau de maillage d'agglomération
33	Achever le réseau structurant d'agglomération

G – PRENDRE EN COMPTE LA LOGISTIQUE URBAINE

34	Mettre en place un Atelier transport de marchandises
35	Étendre la Charte livraison sur le périmètre PDU
36	Créer des sites de redistribution de marchandises
37	Concevoir des itinéraires dédiés aux marchandises

H – RÉPONDRE AUX ENJEUX DES DÉPLACEMENTS LIÉS AU TRAVAIL

38	Aider au développement des Plans de Déplacement d'Entreprise
39	Labelliser les Plans de Déplacement d'Entreprise
40	Mener des études sectorielles de mobilité

I – DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ

41	Développer l'intermodalité et renforcer les pôles d'échanges
42	Mettre en place une Centrale d'Information Multimodale
43	Développer les services aux personnes

PDU•2015•2020



97



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

C – Répondre aux enjeux de desserte en TC des territoires

11 – Préparer l'extension et le renforcement du réseau métro

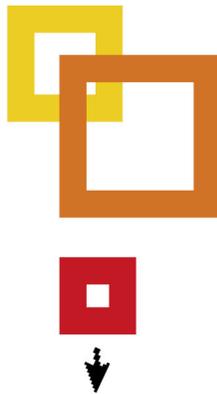
E- Favoriser la pratique de la marche et de l'usage du vélo

27 – Elaborer les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)

→ ACTION **A1**

LIMITER LES NUISANCES ET POLLUTIONS, AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ET LE CADRE DE VIE

Résoudre les « points noirs » bruit



Description de l'action

Une politique nationale de résorption des « points noirs » dus au bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux a été mise en place. Des observatoires du bruit doivent être réalisés, notamment au niveau départemental.

Le PDU doit être l'occasion de contribuer à la lutte contre le bruit, en lien avec les réflexions existantes. **Il appartient aux différents gestionnaires routiers et ferroviaires de mettre en place la démarche nécessaire pour réduire ces « points noirs » et limiter l'impact du bruit sur la population :**

Diagnostic:

Dans un premier temps, un recensement des « points noirs » liés au bruit doit être réalisé (« carte de bruit »).



Exemple de carte indiquant une « zone de bruit critique » et des « points noirs » dus au bruit routier - (source: logiciel MapBruit du CERTU)

Plan d'action :

Un plan d'action doit décliner les dispositions programmées en matière de prévention et de réduction du bruit dans l'environnement.

Le plan d'action doit privilégier le traitement du bruit à la source le long des infrastructures, puis envisager le traitement acoustique des façades des bâtiments si nécessaire.

Exemples de mesures à mettre en place : limitation de vitesse, revêtement de chaussée anti-bruit, réaménagement de la voie, mesures de protection (écran, murs anti-bruit...)

Cette action s'inscrit dans le nouveau dispositif de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, avec la production obligatoire d'une cartographie sonore des bruits routiers, ferroviaires et aériens. [+ Nouveau texte](#)

Objectifs

Limiter les nuisances sonores, préserver la santé des habitants

Références

Observatoire du bruit en Haute-Garonne

La cartographie du bruit du Grand Toulouse sera disponible au 1^{er} trimestre 2011, dès sa parution le plan de prévention du bruit dans l'environnement pourra être engagé.

Pilotes

Gestionnaires de voiries routières et ferroviaires et AOTU pour réseaux métro et tramway aérien

Partenaires techniques

État, Conseil Général, Intercommunalités, Communes, AOTU

Calendrier de mise en œuvre

2010 pour les premières actions sur le Grand Toulouse
2012 pour l'inventaire des « points noirs bruit » par l'État

Coûts

Mesure non chiffrée

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Mise en œuvre d'un zonage spécifique et d'une annexe bruit

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Mise en œuvre de l'action : réalisation des cartes des « points noirs bruit » et des plans d'action.
- Suivi des effets : nombre de points noirs traités.

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Description de l'action

Une politique Des bruits routiers, ferroviaires et aériens.

Sur des secteurs prioritaires de dessertes ferroviaires, des études préliminaires doivent être enclenchées permettant de combiner protection sonore à la source et isolation des bâtiments existants.

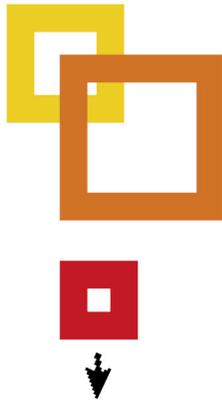


Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

→ ACTION **A2**

LIMITER LES NUISANCES ET POLLUTIONS, AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ET LE CADRE DE VIE

Résorber les zones d'insécurité routière



Description de l'action

Il s'agit de renforcer, d'étendre ou de décliner à l'échelle du PDU l'Observatoire des accidents mis en place sur le Grand Toulouse, et d'établir un plan d'actions pour résorber les zones d'insécurité routière identifiées. Plus particulièrement en ce qui la concerne, la Communauté Urbaine du Grand Toulouse initiera un groupe de travail avec les gestionnaires de voiries. La méthodologie proposée est la suivante :

1 - Connaître l'accidentologie sur le territoire et déterminer les enjeux

- Créer un observatoire commun de la sécurité routière, à l'échelle du PDU,
- Déterminer et hiérarchiser les enjeux annuellement (lieux et cibles),
- Prioriser les actions.

2 - Comprendre

- Partenariat avec la Police et la Gendarmerie Nationale, pour récupérer les procès verbaux et les schémas d'accidents corporels,
- Établir des diagnostics de sécurité de toutes les sections de voies et carrefours prioritaires.

3 - Agir

- Établir un plan d'action pour améliorer la sécurité des voies, réaliser des actions de prévention et de sensibilisation, mettre en place des actions de contrôle et de répression.

4 - Évaluer

- Mettre en place un protocole d'évaluation de l'influence des aménagements sur la Sécurité Routière,
- Évaluer l'efficacité des aménagements et corriger si nécessaire.

+ Nouveau texte

Ce dispositif intégrera également la suppression des 10 passages à niveaux jugés préoccupants au regard de leur positionnement sur des voiries fréquentées ou présentant une mauvaise visibilité (5 sur le Grand Toulouse, 3 sur le Muretain, 2 sur le Sicoval), et pour lesquels RFF doit procéder à leur traitement ou amélioration dans les 10 ans.

Objectifs

- Réduire le nombre de tués et de blessés sur les voies
- Sécuriser le réseau routier, avec une attention particulière pour les deux-roues mécanisés
- Poursuivre le programme national de traitement des PN préoccupants. [+](#)
[Nouveau texte](#)

Références

« Observatoire de l'accidentologie », Grand Toulouse Guide CERTU : « Sécurité des déplacements en agglomération », septembre 2007

Pilotes

Gestionnaires de voiries et du réseau ferroviaire (pour les PN)

Partenaires techniques

AOT, Police et Gendarmerie Nationale

Calendrier de mise en œuvre

Action continue

Coûts

- Pour les aménagements routiers : à inclure dans les budgets voiries des différents gestionnaires.
- Pour le traitement des passages à niveau, les estimations portent sur une fourchette de 5 à 10 millions d'euros en fonction de l'importance et de la nature des traitements ou améliorations à réaliser.

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Sans objet

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Mise en place de l'action : réalisation de l'observatoire commun et liste des actions de sécurité routière réalisées.
- Suivi des effets : Nombre d'accidents sur le PDU, nombre d'accidents par mode impliqué, plus particulièrement pour les modes doux, nombre de tués et blessés graves ou légers.

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Description de l'action

.....

1 -

2 -

4- Evaluer

.....

Dans ce cadre, les observatoires des accidents et du PDU intégreront le suivi de l'accidentologie des transports en commun.

Objectif

.....

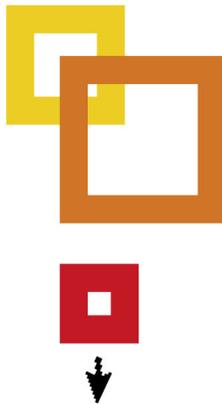
Poursuivre le programme national de traitement des PN préoccupants, avec localement les actions de suppression des PN 67 et 68 (chemins de Gabardie et de Nicol), PN 189 (Montaudran – chemin Carosse), PN 2, 3 et 11 sur la ligne Matabiau – Empalot – Colomiers, PN 1 et 19 (Portet sur Garonne – Route d'Espagne et Muret – avenue Saint-Germier) sur l'axe ferroviaire du Sud-Ouest Toulouse / Bousens, PN 201 (RD16 à Montgiscard) et 196 (RD79 à Escalquens) sur celui du Sud-Est Toulouse / Castelnaudary.



→ ACTION **A3**

LIMITER LES NUISANCES ET POLLUTIONS, AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ET LE CADRE DE VIE

Établir un plan de modération des vitesses sur les voiries



Description de l'action

Il est proposé de mettre en place un plan de modération des vitesses de circulation sur l'ensemble du réseau de voiries rapides urbaines et primaires situées dans le périmètre du PDU.

Ce dispositif accompagne la limitation de vitesse mise en place depuis octobre 2007 sur le périphérique toulousain et juillet 2009 sur 4 voiries rapides urbaines, en application de la mesure B1 du PPA et des orientations du PRQA.

Ce plan de modération, qui doit préalablement faire l'objet d'études de faisabilité, devrait s'appliquer aux axes suivants :

Réseau autoroutier concédé : axes A 61, 64, 62, 68 entre les barrières de péages et la limite du périmètre du PDU.

Réseau national : RN 124 jusqu'à la limite du périmètre du PDU.

Réseau départemental : rocade Arc-en-ciel, RD 120 Sud, RD 817

Pour le réseau autoroutier concédé, il est proposé de réduire la vitesse à 110 km/h entre les barrières de péages et les limites du périmètre du PDU.

Pour les autres tronçons, il est proposé de réduire la vitesse maximum autorisée à 90 km/heure. À l'instar de ce qui se pratique sur le périphérique, la vitesse pourrait être limitée à 80 km/heure pour les PL. Certains tronçons pourraient être réglementés à 70 km/heure en fonction de contraintes particulières, comme sur la RD 902 par exemple.

Une communication préalable devra être menée, afin d'informer les automobilistes de cette mesure de réduction : presse locale, PMV.

Cette action s'inscrit également dans une vision plus partagée de l'usage du réseau primaire, ou des dispositifs favorisant leur utilisation par d'autres modes de déplacements pourraient être développés, au sein d'une circulation apaisée : transports en commun, covoiturage.

Elle peut également contribuer, en « augmentant » les temps de parcours, à une réduction de l'étalement urbain.

Objectifs

- Réduire les émissions de polluants liées au trafic automobile et PL, sur la base des objectifs du PPA : de 2 à 5 % d'émissions de polluants en moins si réduction de 20 km/h sur les rocades et autoroutes.
- Réduire les accidents
- Partager à terme le réseau primaire avec d'autres modes

Références

PPA de l'agglomération toulousaine – État / DRIRE – avril 2006

Pilotes

Gestionnaires de voiries et concessionnaires autoroutiers

Partenaires techniques

Oramip pour mesures de qualité de l'air, État, CETE

Calendrier de mise en œuvre

2012 pour les études de faisabilité

2013 pour la mise en œuvre

Coûts

2100 euros/km (base travaux A 621 et 624 : 33000 euros pour 16 km - 2 sens)

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Sans objet

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Mesures de la qualité de l'air, notamment NOx
- Suivi accidentologie

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Description de l'action

.....
.....

Ces mesures de réduction des vitesses doivent se faire dans le cadre d'une approche plus globale en partenariat avec tous les gestionnaires de voirie. Elles sont également à inscrire dans une politique de gestion des temps de déplacement et de maîtrise de l'étalement urbain.

Indicateurs de suivi pour évaluation

Mesures de la qualité de l'air, notamment NOx et PM10



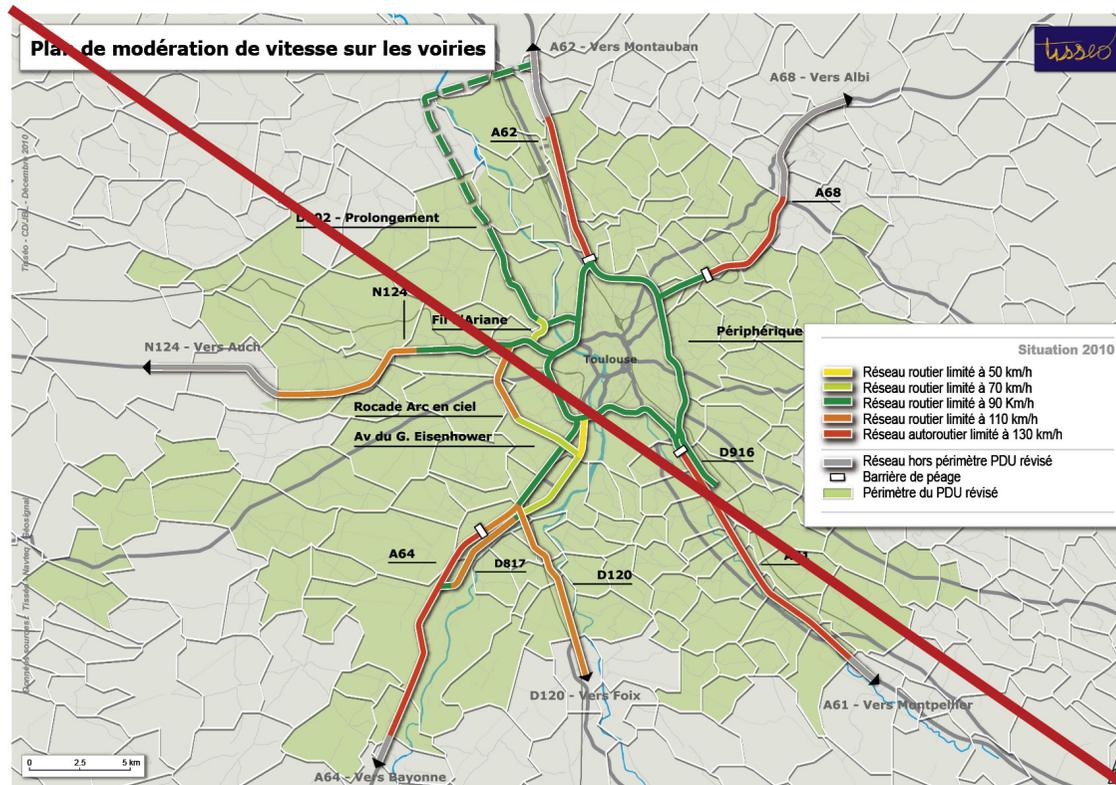
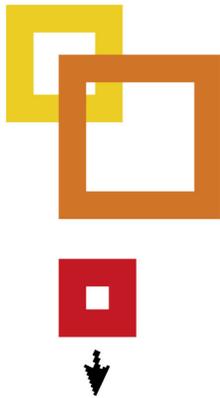
Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

➔ ACTION

A3

LIMITER LES NUISANCES ET POLLUTIONS, AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ET LE CADRE DE VIE

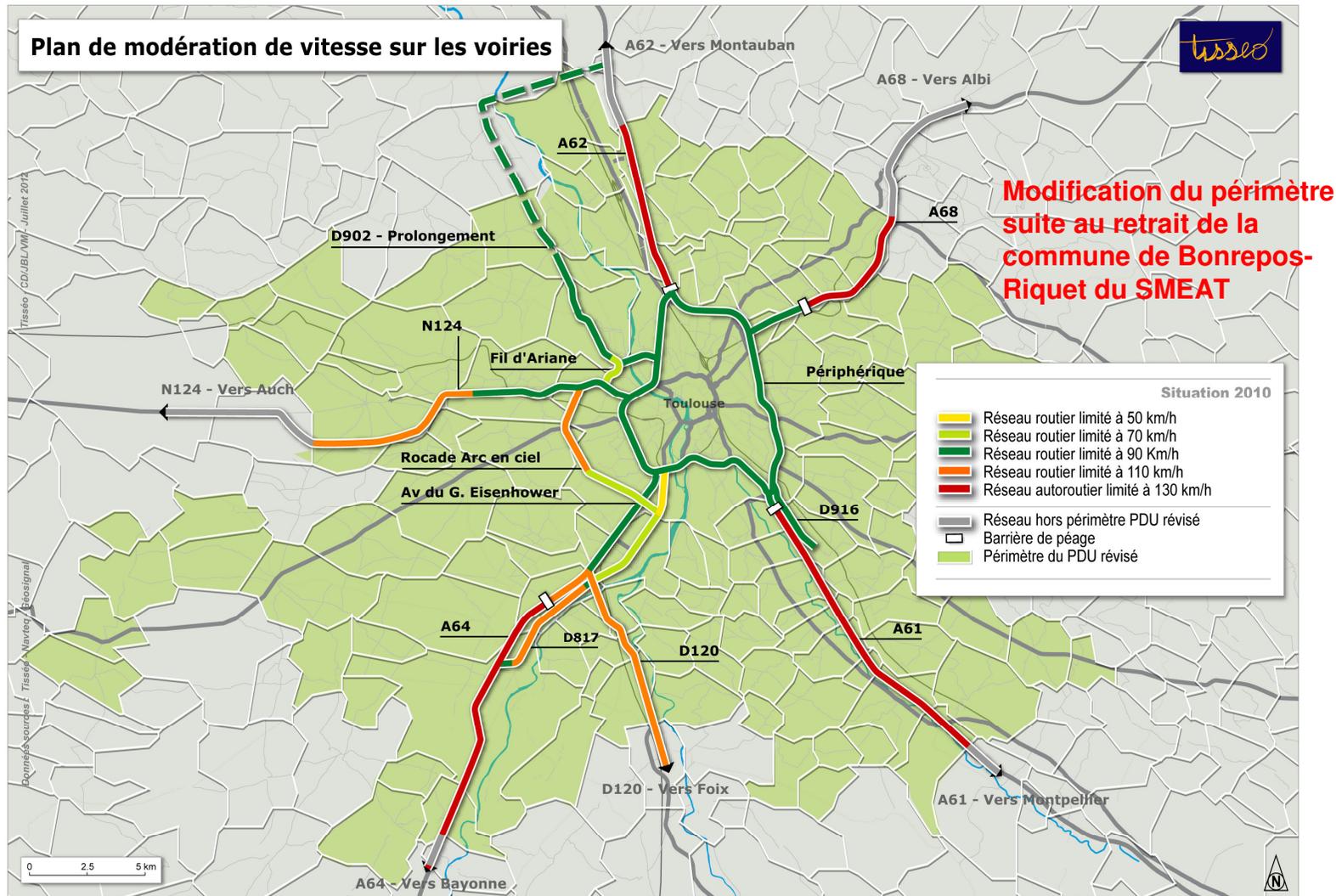
Établir un plan de modération des vitesses sur les voiries



PDU•2015•2020 ➔ 103



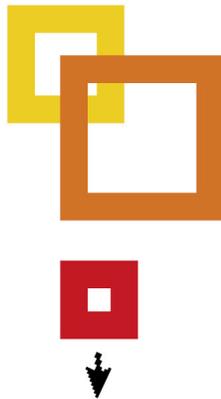
Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012



→ ACTION **B5**

MIEUX ARTICULER TRANSPORTS ET URBANISME

S'assurer de la cohérence des projets urbains et de la desserte en transports en commun



Description de l'action

Plusieurs grands territoires de l'agglomération toulousaine font à ce jour l'objet de projets de développement urbain, autant en matière de renouvellement urbain que de nouvelles ouvertures à l'urbanisation.

Cette démarche se concrétisera à travers les contrats d'axe pour tous les territoires d'urbanisation repérés dans le SCoT comme tels : « l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux territoires (pixels) dans la Ville intense situés dans la zone d'influence des TCSP et des gares est conditionnée à la planification et à la signature d'un contrat d'axe. Le projet de TCSP correspondant doit figurer au PDU ».

Au-delà de ces territoires de contrats d'axe, les communes ou EPCI devront consulter le SMTC sur les possibilités de desserte en transport en commun préalablement à l'ouverture à l'urbanisation et la finalisation du projet urbain. Ceci concerne tant des territoires de renouvellement urbain que des zones d'extension urbaine en-dehors des territoires soumis à contrat d'axe.

Les conditions de desserte et d'accessibilité devront être étudiées en même temps que les études d'organisation et de programmation urbaine. Une interface sera à rechercher entre les densités et implantations d'équipements sur ces territoires, et modes de transport en commun. Il y aura également lieu de considérer les possibilités d'extension des réseaux lourds existants ou projetés et situés à proximité immédiate de ces territoires de projets.

À titre d'exemple, les territoires suivants devront intégrer en amont la question de leur desserte en transport en commun :

- Gare Matabiau : dans le cadre de l'arrivée à Toulouse de la Ligne à Grande Vitesse
- Site de Francazal, dans le cas d'une libération pour un usage urbain du site militaire de Francazal
- Sites de Montaudran – Malepère – Marcaissonne dans le cadre de leur urbanisation
- Sites de la Ménude / En Jacca, dans le cadre du développement de ces territoires à vocation économique

Objectifs

- Assurer une cohérence urbanisme / transport
- Mettre en place le système de transport le plus adapté
- Densifier autour des axes TCSP et pôles d'échanges

■ + Nouveau texte

Références

Pilotes

Intercommunalités et AOTU

Partenaires techniques

Bureaux d'études, AUAT

Calendrier de mise en œuvre

En fonction des programmations des projets

Coûts

Dans le cadre des études de programmation urbaine

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

- Emplacements réservés pour réseaux
- Articles relatifs aux implantations, hauteur, densité

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Suivi de l'action : ouverture à l'urbanisation, contenu des projets (habitat, emplois, équipements publics)
- Desserte TC mise en place et fréquentation

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Objectifs

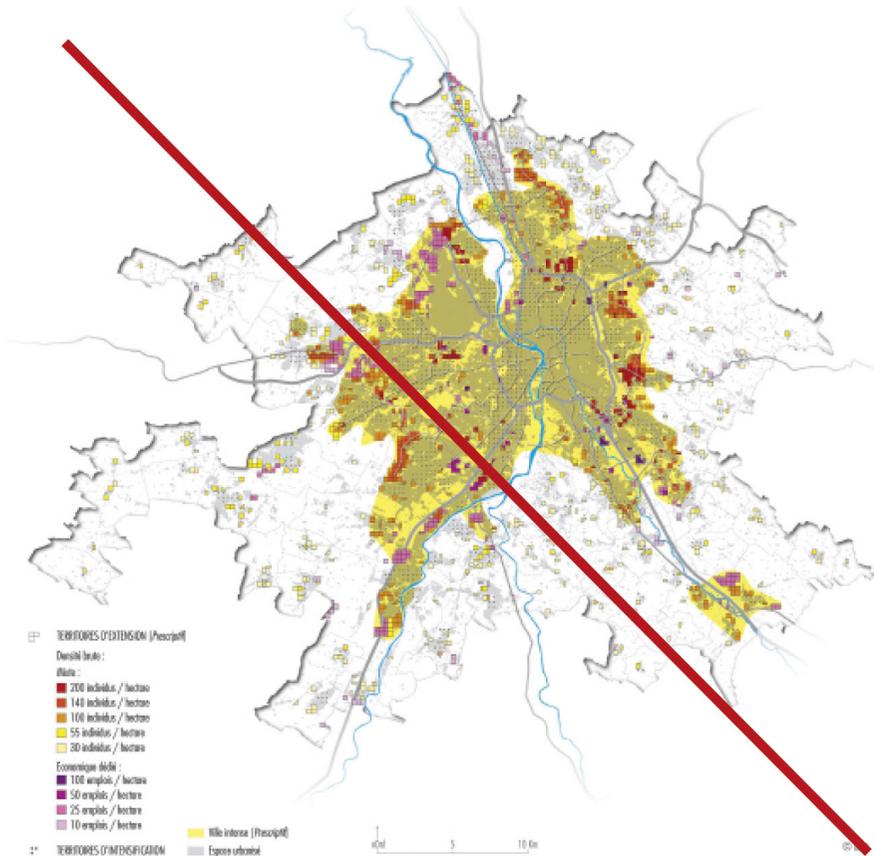
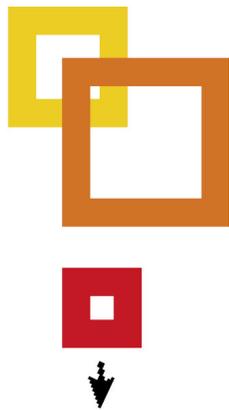
-
- Densifier autour des axes de TCSP et pôles d'échanges, les territoires déjà urbanisés et déjà desservis par les réseaux TC
- Mieux desservir les pôles économiques majeurs et conforter le fonctionnement en quadrant de l'agglomération.

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

ACTION **B5**

MIEUX ARTICULER TRANSPORTS ET URBANISME

S'assurer de la cohérence des projets urbains et de la desserte en transports en commun

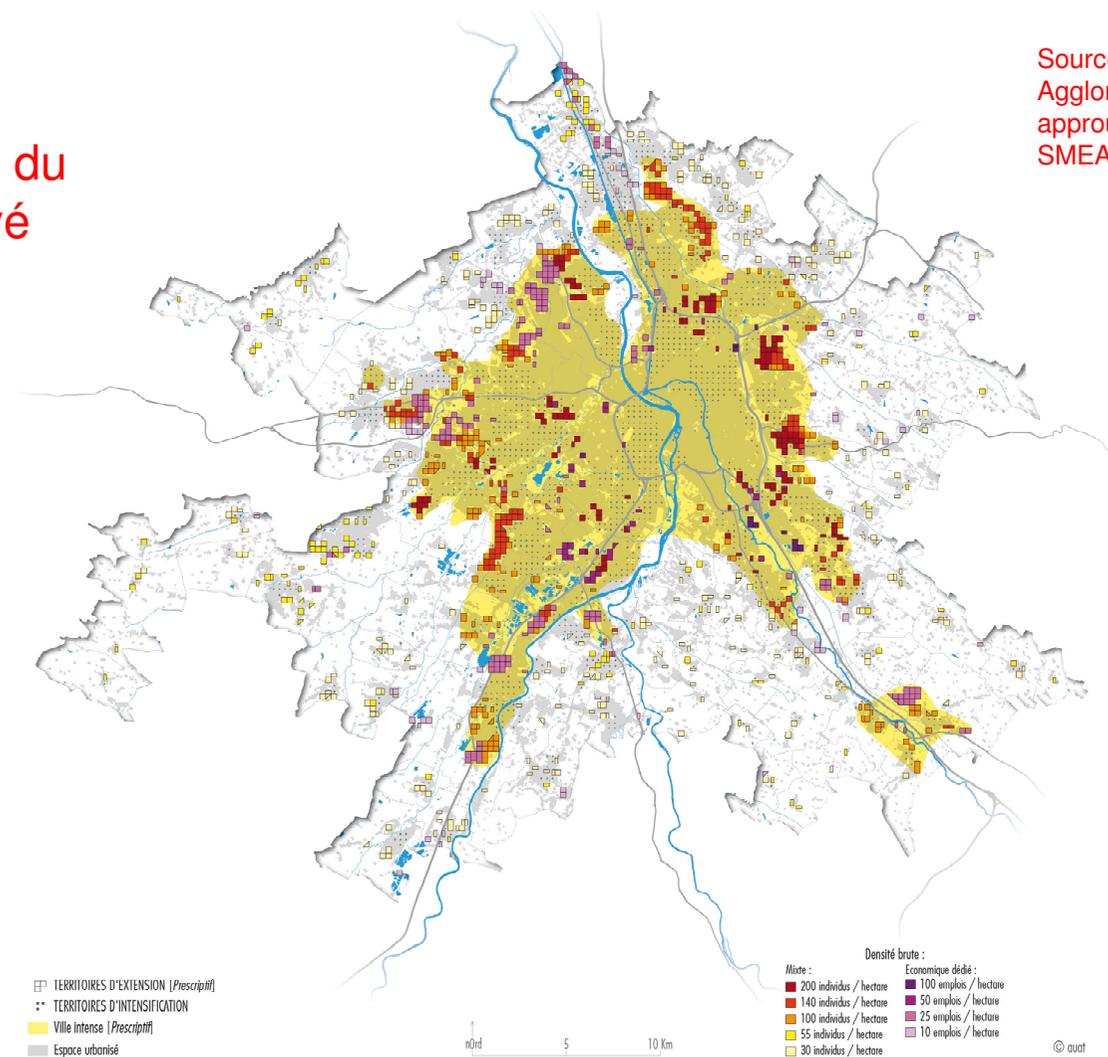


Source: SCoT de la Grande Agglomération
Toulousaine - Projet arrêté en Comité
Syndical du 9 juillet 2010 - SMEAT

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Nouvelle carte du
SCoT approuvé

Source : SCoT de la Grande
Agglomération Toulousaine – Projet
approuvé en Comité Syndical du
SMEAT le 16 mars 2012

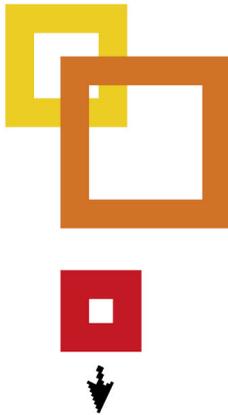


Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

ACTION **B6**

MIEUX ARTICULER TRANSPORTS ET URBANISME

Renforcer l'urbanisation sur les axes supports de TCSP et autour des pôles d'échanges



Calendrier de mise en œuvre

Action continue, en lien avec la programmation des TCSP.

La carte ci après est extraite du Document d'Orientations Générales du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine **arrêté le 9 juillet 2010** et indique les axes supports de TCSP devant faire l'objet d'une démarche de contrats d'axe.

Programmation 2015 :

- Prolongement de la ligne T1 au Nord pour la desserte du Parc des expositions = **contrat d'axe n° 21**
- Liaison Multimodale Sud-Est (LMSE) Saint-Orens Toulouse = **contrat d'axe n° 7**
- Voie du Canal de Saint-Martory (VCSM) Toulouse / Cugnaux = **contrat d'axe n° 15**
- Boulevard Urbain Nord (BUN) Toulouse / Bruguères = **contrat d'axe n° 3**
- Liaison RD 120 Gare de Portet / Cancéropôle = **contrat d'axe n° 12**
- Ramassiers Toulouse – Colomiers = **contrats d'axe n° 17 et 27**
- Ramonville / Labège évolutif métro = **contrat d'axe n° 9**
- Axe RD 632 Toulouse / Tournefeuille / Plaisance-du-Touch = **contrat d'axe n° 17**

Programmation 2020 :

- RD 820 Nord Toulouse / Fenouillet = **contrat d'axe n° 1**
- RD 888 Toulouse / Saint-Jean avec connexion lignes A et B = **contrat d'axe n° 4**
- Liaison LMSE /secteur Est = **contrat d'axe n° 7**
- TCSP RD 2 Saint-Orens = **contrat d'axe n° 8**
- RD 16 Labège / Escalquens = **contrat d'axe n° 10**

- Prolongement Nord Ramassiers Colomiers / Ponts Jumeaux = **contrat d'axe n° 17**

En ce qui concerne les TCSP existants ou projetés, situés dans le cœur d'agglomération ou la ville intense mais ne bénéficiant pas de démarche de contrat d'axe, une cohérence urbanisme / transport sera néanmoins à rechercher, notamment en mettant en place les densités urbaines prescrites par le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.

Coûts

50 000 euros en étude par contrat d'axe

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

- Orientations volontaristes dans le PADD en termes de maîtrise de l'étalement urbain, de densité et de politique d'accessibilité
- Adaptation de la réglementation pour permettre une densification autour des TCSP ou des gares
- Localisation prioritaire des équipements générateurs à proximité des TC
- Emplacements réservés pour permettre une bonne accessibilité modes doux aux stations ou aux gares
- Réglementation du stationnement (article 12) pour limiter l'usage de la voiture

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Mise en place de l'action: Liste des contrats d'axes et de gares engagés ou signés
- Suivi des effets: actions mises en place par les signataires

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Calendrier de mise en œuvre

..... du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine **approuvé le 16 mars 2012**

Programmation 2015 :

.....

.....

Orientation 2020 :

.....

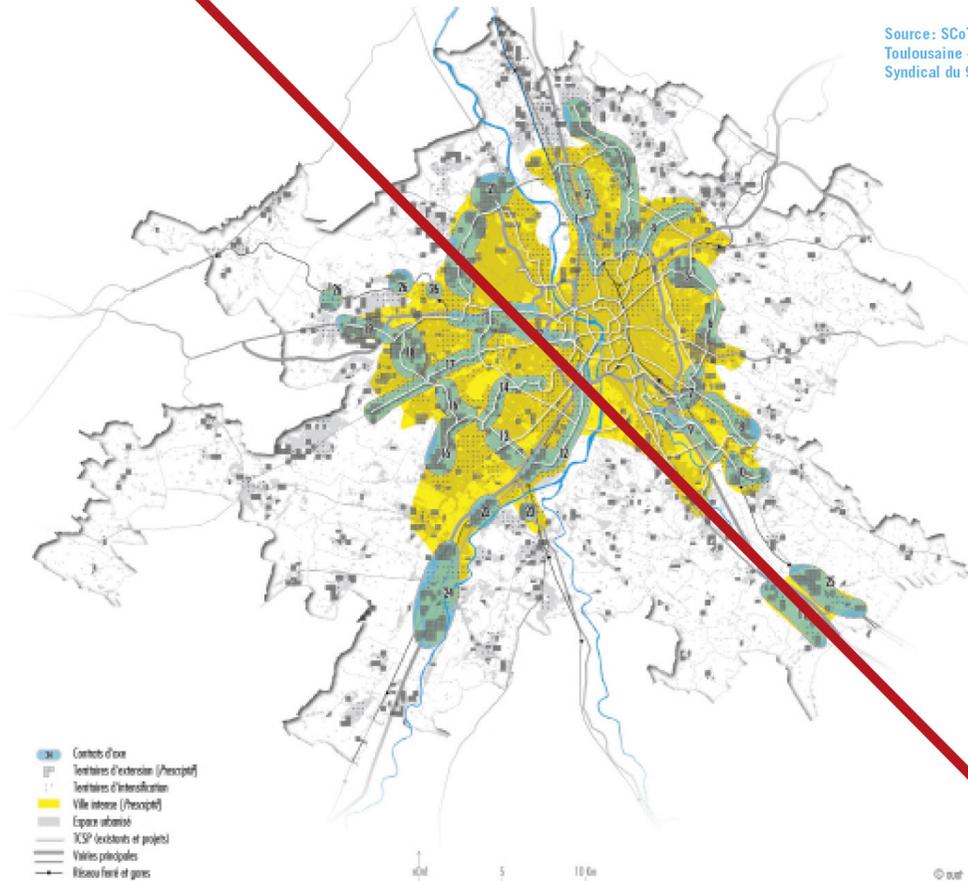
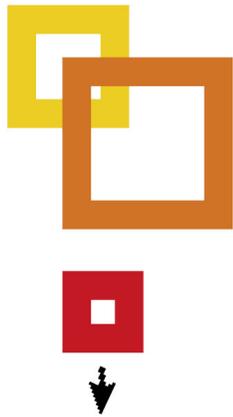
.....



➔ ACTION **B6**

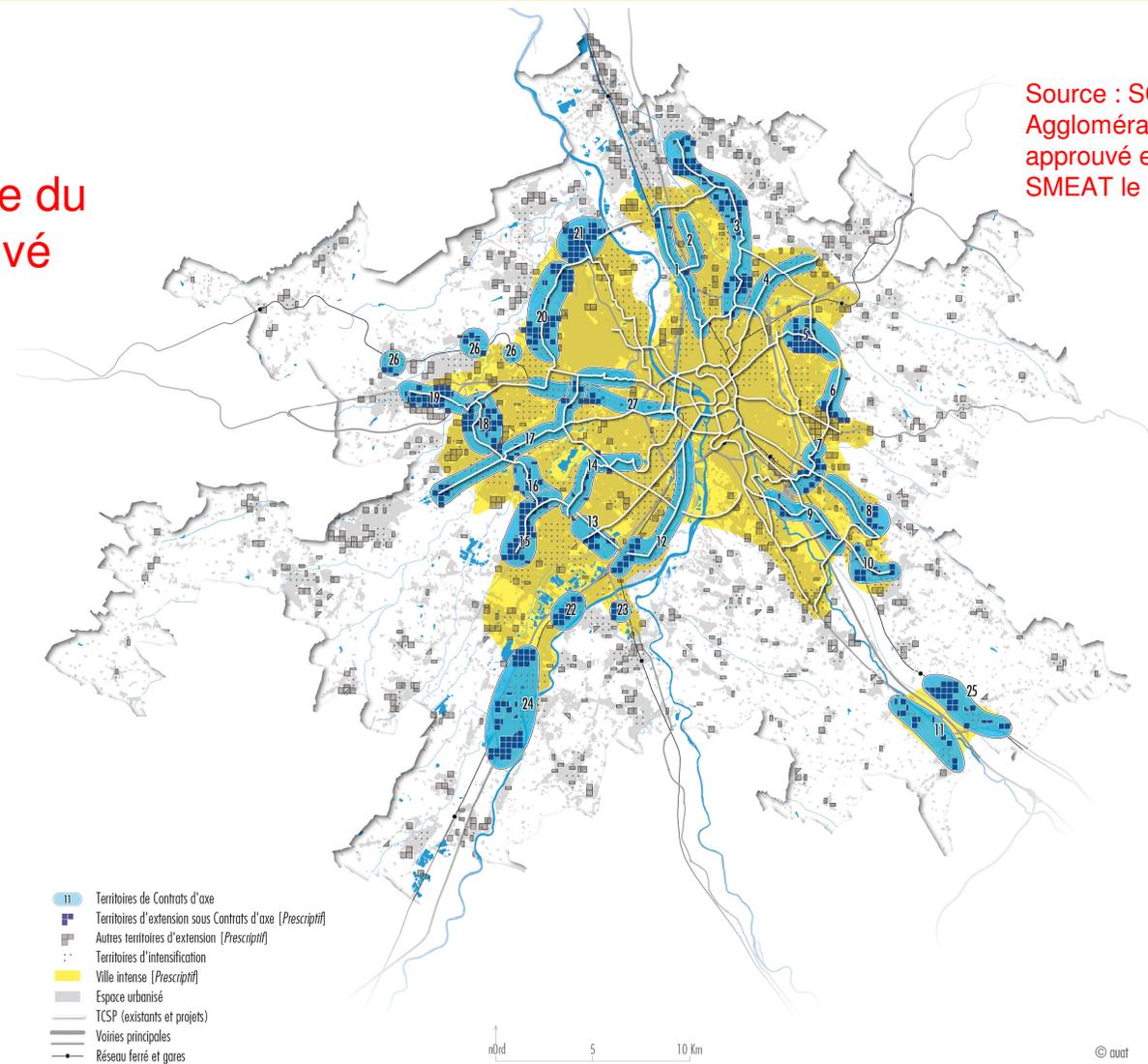
MIEUX ARTICULER TRANSPORTS ET URBANISME

Renforcer l'urbanisation sur les axes supports de TCSP et autour des pôles d'échanges



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Nouvelle carte du
SCoT approuvé

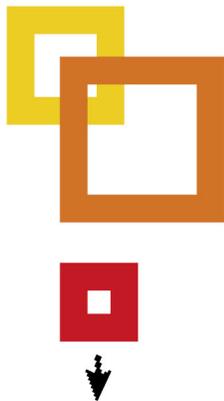


Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

→ ACTION **B7**

MIEUX ARTICULER TRANSPORTS ET URBANISME

Décliner dans les contrats d'axe et PLU des seuils planchers de densité



Description de l'action

Le mode de transport proposé pour desservir un territoire (métro, tramway, systèmes guidés, TCSP, bus urbain...) doit être fonction du tissu urbain traversé, et notamment de la densité existante ou programmée aux abords de l'axe à desservir.

Pour autant, dans une agglomération toulousaine à forte croissance démographique et à taux de mobilité mécanisée élevé, il convient :

- de valoriser les TCSP déjà réalisés en privilégiant l'ouverture des territoires restants à urbaniser et en favorisant le renouvellement urbain,
- de densifier en conséquence sur les territoires pour lesquels un TCSP est programmé, avec un horizon de mise en service connu.

Des seuils de densité minimaux à atteindre doivent donc être fixés pour justifier le choix du type de TC qui desservira chaque territoire. Ces seuils de densité doivent tenir compte de la population et des emplois existants ainsi que des capacités d'accueil, et intégrer également la présence des grands équipements générateurs de trafic.

Une étude globale devra par conséquent être menée pour définir les seuils de densité minimaux correspondant à chaque type de TC et de territoire, en lien avec le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine (cœur d'agglomération, Ville Intense).

Le projet de SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine arrêté le 9 juillet 2010 recommande les intensités urbaines suivantes :

Densités brutes (recommandations)					
Territoires mixtes	Densité Individuelle / Ha	Nombre de Logis / Ha	Nombre d'emplois / Ha	Mode	Zone d'influence (à la fois pour et d'autre de l'axe)
Cœur d'agglomération	200	70	45	Tous modes	
Ville Intense (hors cœur d'aggl.)	200	70	45	Métro	600 m
	Densités moyennes			Tram	500 m
	140	50	30	Case	600 m
Développement nouveau	100	35	20	BIRG ⁽¹⁾	400 m
	Densités moyennes				
Développement rénové	55	15	10		Pôles de services et noyaux villageois
	Densités moyennes				Hors pôles de services et hors noyaux villageois
	30				
	Densités moyennes	10			

(1) Réseau à impasse.
(2) Hors A et hors Réseau de Service.

Il est rappelé que la loi du 12 juillet 2010 valant engagement national pour l'environnement permet :

- Aux SCoT de déterminer dans certains secteurs des valeurs plancher en-dessous de laquelle ne peut être fixée la densité maximale de construction dans les PLU
- Aux PLU d'imposer une densité minimale de construction dans des secteurs à proximité des transports collectifs.

Objectifs

- Renforcer la cohérence urbanisme/transports
- Renforcement des densités urbaines autour des transports en commun

Références

Guide méthodologique pour la mise en œuvre des contrats d'axes, Tisséo/Auat, 2007
SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine

Pilotes

Intercommunalités ou communes

Partenaires techniques

Auat, bureau d'études, AOTU, SMEAT

Calendrier de mise en œuvre

En lien avec les procédures PLU

Coûts

Moyens internes aux intercommunalités

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

- PADD : orientations en termes de densité
- Règlement écrit des PLU : seuils « plancher » de densité dans les zones d'influence des TCSP

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Évolution des densités urbaines
- Évolution de la fréquentation des TC

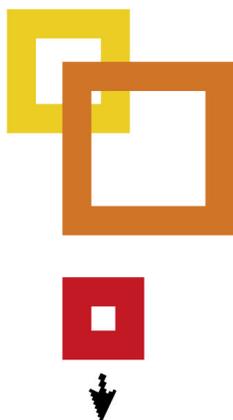
Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Description de l'action

.....

Le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine **approuvé le 16 mars 2012**

....



Description de l'action

Les infrastructures TCSP sont organisées en intermodalité avec le réseau structurant métro/tram existants ainsi que pour certains avec le réseau ferroviaire. Pour les TCSP bus, le maillage sera utilisé par une ou plusieurs lignes urbaines structurantes, et dans certains cas par des lignes express et structurantes du réseau interurbain.

Ils permettent d'améliorer les temps de parcours, la régularité et le confort pour les usagers.

L'aménagement de ces TCSP sera accompagné par des mesures favorisant la multimodalité, se traduisant notamment par l'aménagement de pôles d'échanges, le développement de parcs-relais et de stationnement vélo, par l'amélioration des cheminements piétons et cycles menant aux arrêts. Certains d'entre eux pourront être compatibles pour accueillir un mode plus capacitair si des besoins à plus long terme étaient identifiés dans le cadre des études de faisabilité et justifiés au titre de la cohérence urbanisme / déplacement.

Les projets de TCSP programmés à l'horizon 2015 sont les suivants :

- Tram Ligne Garonne Arènes / Grand Rond
- Tram Ligne Envol pour la desserte de la zone aéroportuaire et de l'aéroport international de Toulouse-Blagnac
- Prolongement de la ligne T1 au Nord pour la desserte du Parc des expositions.
- Liaison Multimodale Sud-Est (LMSE) Saint-Orens Toulouse
- Voie du Canal de Saint-Martory (VCSM) Toulouse / Cugnaux
- Boulevard Urbain Nord (BUN) Toulouse / Bruguères
- **Liaison RD 120 Gare de Portet / Cancéropôle**
- Ramassiers Toulouse – Colomiers – Tournefeuille
- Avenue Tososane à Ramonville
- **Ramonville / Labège évolutif métro**
- **Axe RD 632 Toulouse / Tournefeuille / Plaisance-du-Touch**

+ Nouveau texte

Les études de faisabilité de ces projets de TCSP détermineront précisément les tracés ainsi que les modalités de restructuration du réseau bus de surface.

Ils seront par ailleurs accompagnés par la mise en place de contrats d'axe permettant de s'assurer de l'interface urbanisme / déplacement et de la densification du nombre d'individus/ha et d'équipements aux abords des axes supports et dans les zones d'influence de ces TCSP.

Objectifs

- Offrir des liaisons en TC performantes pour les déplacements depuis/vers les communes de la périphérie
- Maillage du réseau de TCSP connectés au réseau métro et tramway

- Assurer une cohérence entre urbanisme et transport en structurant par le TCSP des territoires en développement ou en répondant à la demande en déplacements des territoires urbains déjà constitués

+ Nouveau texte

Références

- Ouvrage CERTU sur BHNS

Pilotes

Tisséo SMTC

Partenaires techniques

Intercommunalités, communes, SMAT, AUAT, Conseil Général

Calendrier de mise en œuvre

2010 / 2015

Coûts

- Ligne Garonne : 105 ME HT (valeur 2008)
- Ligne Envol : 49,5 ME HT (valeur mars 2010)
- Prolongement T1 Parc des Expositions : 19 ME HT (valeur 2009)
- Liaison Multimodale Sud-Est (LMSE) Saint-Orens Toulouse : 34 ME
- Voie du Canal de Saint-Martory (VCSM) Toulouse / Cugnaux : 32 ME
- Boulevard Urbain Nord (BUN) Toulouse / Bruguères : 54 ME
- **Liaison RD 120 Gare de Portet / Cancéropôle : 40 ME**
- Ramassiers Toulouse – Colomiers – Tournefeuille : 17 ME
- Avenue Tososane à Ramonville : 18,1 ME
- **TCSP Ramonville/Labège évolutif métro : 45 à 90 ME selon le scénario retenu**
- **Axe RD 632 Toulouse / Tournefeuille / Plaisance-du-Touch : 127 ME**

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

- Emplacements réservés
- Périmètres d'études sur les axes concernés
- Renforcement des constructibilités autour des axes de TCSP, des stations et pôles d'échanges

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Évolution des vitesses commerciales et temps de parcours
- Évolution de la clientèle et report modal vers les TC
- Mesures de l'impact des TCSP sur l'évolution de la qualité de l'air
- Densité urbaine et implantation des équipements publics

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Description de l'action

.....

Les projets de TCSP programmés à l'horizon 2015, **représentant un linéaire de près de 60 kms**, sont les suivants :

•.....

• Liaison RD 120 gare de Portet / **Oncopôle**

•.....

• Prolongement ligne B **Ramonville / Labège**

• **Liaison** Toulouse / Tournefeuille / Plaisance du Touch

Il faut considérer que le schéma de programmation des TCSP, tel que figurant sur la carte « Programmation 2015 » est un schéma d'orientation permettant d'envisager toute possibilité d'évolution et d'adaptation des itinéraires, en fonction des réflexions en cours et à venir en matière de développement urbain, de requalification des espaces publics et de maillage du réseau structurant. Ainsi les principes d'itinéraires de ces projets de TCSP seront précisés dans le cadre des études pré-opérationnelles qui détermineront leset dans les zones d'influence de ces TCSP.

Ainsi, la perspective de prolongement du TCSP Toulouse / Tournefeuille / Plaisance du Touch au-delà du pôle d'échanges des Arènes et en direction de la gare Matabiau, ou celle de la variante par l'axe Jean Bruhnes pour le Projet Canal, s'inscrivent dans cette considération, au titre du processus de requalification des espaces publics du centre-ville, permettant d'envisager un maillage cohérent du réseau structurant à l'échelle du centre-ville élargi et au bénéfice des habitants de la périphérie (niveau d'offre, continuité de service).

Objectifs

•.....

• Permettre un usage partagé des voies de bus en site propre entre les réseaux urbains et interurbains

Coûts

.....

Liaison RD 120 gare de Portet / **Oncopôle** :

Prolongement ligne B **Ramonville / Labège** (cf. fiche action 11) : 341 à 370 M€ hors matériel roulant déjà financé et hors maîtrise d'ouvrage restant à la charge du SMTC

Liaison Toulouse / Tournefeuille / Plaisance du Touch :

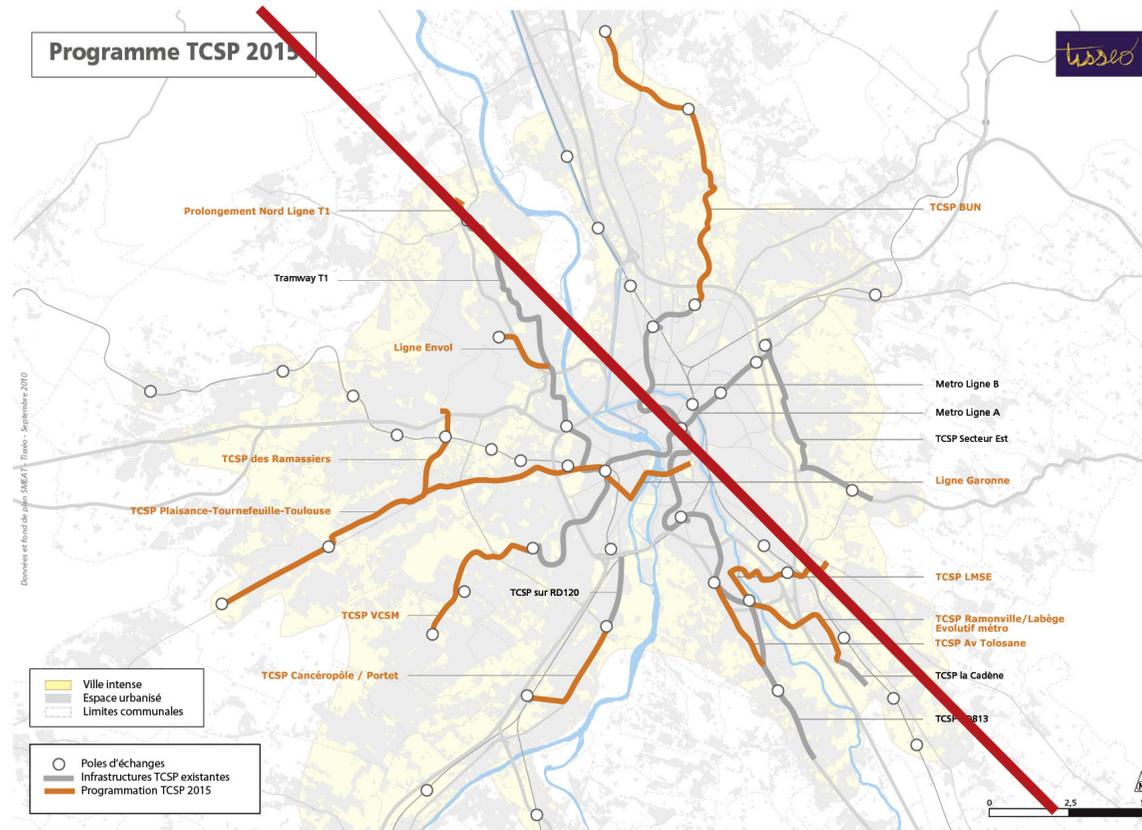
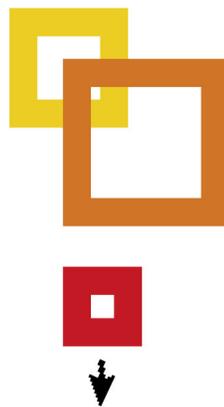


Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

ACTION **C9**

RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DESSERTE TC DES TERRITOIRES

Programmation TCSP 2015



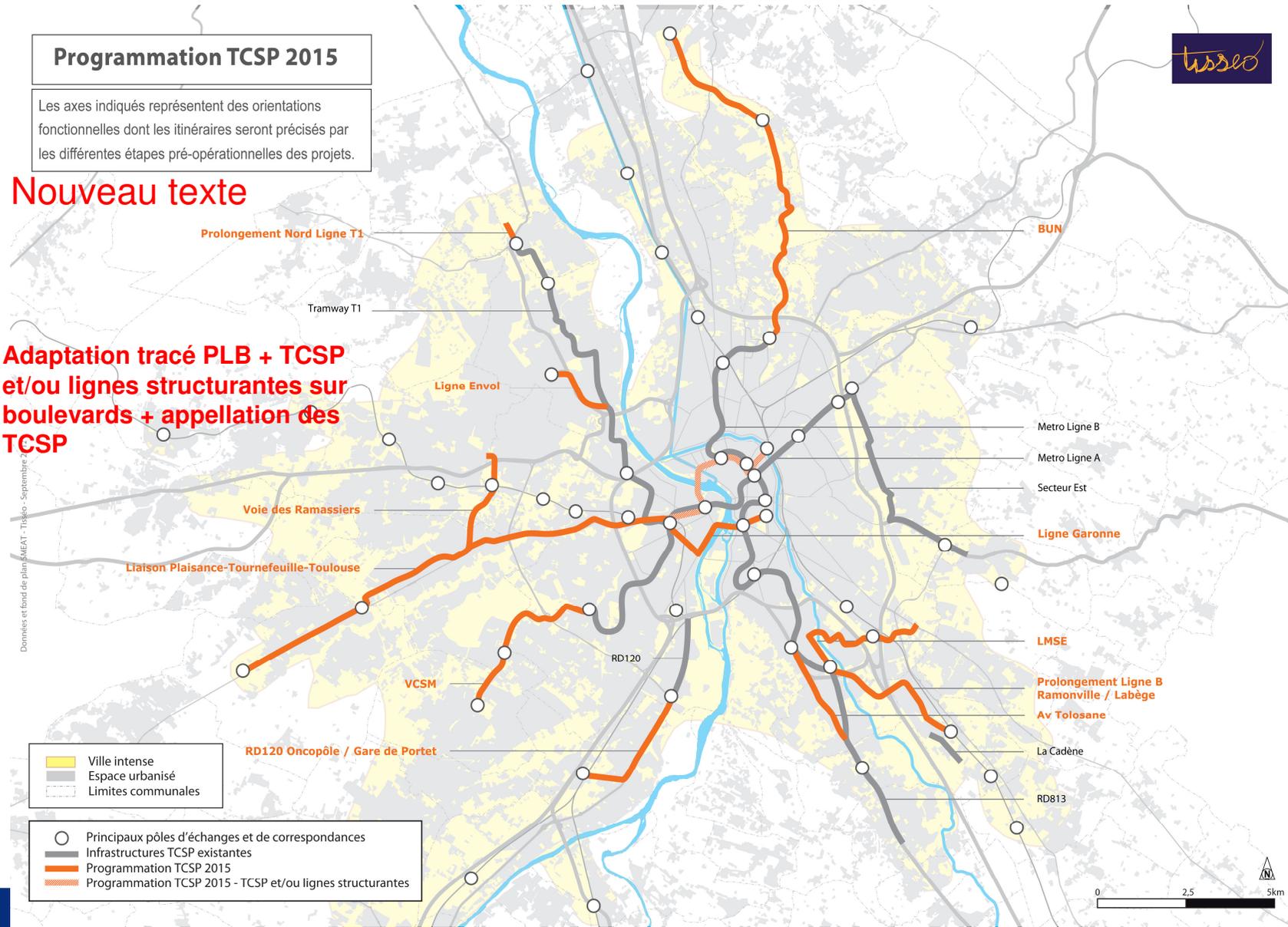
Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Programmation TCSP 2015

Les axes indiqués représentent des orientations fonctionnelles dont les itinéraires seront précisés par les différentes étapes pré-opérationnelles des projets.

Nouveau texte

Adaptation tracé PLB + TCSP et/ou lignes structurantes sur boulevards + appellation des TCSP



Données et fond de plan S.M.E.A.T. - Tusseco - Septembre 2012

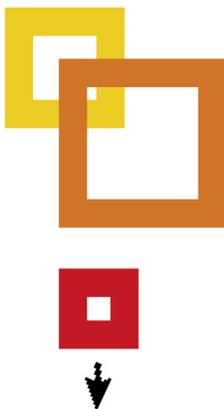


ACTION

C10

RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DESSERTE TC DES TERRITOIRES

Orientation TCSP 2020



Description de l'action

Au-delà de la programmation 2015, il convient de se projeter à l'horizon 2020, afin d'anticiper sur les perspectives de croissance de l'agglomération toulousaine à l'horizon 2030 du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine et de poursuivre la constitution d'un réseau maillé d'agglomération.

Les projets de TCSP à l'horizon 2020 sont les suivants :

- Ligne Canal Ponts Jumeaux / Ponts de Demoiselles, les études à mener précisant les connexions avec les lignes T1 et Garonne
- RD 820 Nord Toulouse / Fenouillet
- RD 888 Toulouse / Saint-Jean avec connexion lignes A et B
- Liaison LMSE / secteur Est
- Liaison LMSE / Ponts des Demoiselles
- Desserte Montaudran et TCSP RD 2 Saint-Orens
- RD 16 Labège / Escalquens
- Axe Eisenhower sur Toulouse
- Prolongement Nord Ramassiers Colomiers / Ponts Jumeaux

■ + Nouveau texte

Cette programmation sera développée selon les mêmes modalités que celle affichée pour 2015 :

- L'aménagement de ces axes sera accompagné par des mesures favorisant la multimodalité, se traduisant notamment par le développement de parcs-relais et de stationnement vélo, par l'amélioration des cheminements piétons et cycles menant aux arrêts. Certains d'entre eux pourront être compatibles pour accueillir un mode plus capacitair si des besoins à plus long terme étaient identifiés dans le cadre des études de faisabilité et justifiés au titre de la cohérence urbanisme / déplacement,
- Les études de faisabilité de ces projets de TCSP détermineront précisément les modes, les tracés ainsi que les modalités de restructuration du réseau bus de surface.
- Ils seront par ailleurs accompagnés par la mise en place de contrats d'axe permettant de s'assurer de l'interface urbanisme / déplacement et de la densification du nombre d'individus/ha et d'équipements aux abords des axes supports et dans les zones d'influence de ces TCSP

■ + Nouveau texte

Objectifs

- Offrir des liaisons en TC performantes pour les déplacements depuis/vers les communes de la périphérie
- Maillage du réseau de TCSP connectés au réseau métro et tramway
- Assurer une cohérence entre urbanisme et transport en structurant par le

TCSP des territoires en développement ou en répondant à la demande en déplacements des territoires urbains déjà constitués

■ + Nouveau texte

Références

- Ouvrage CERTU sur BHNS

Pilotes

Tisséo SMTC

Partenaires techniques

Intercommunalités, communes, SMAT, AUAT, Conseil Général

Calendrier de mise en œuvre

2015 / 2020, sur la base d'une programmation à définir en 2013

Coûts

Les coûts affichés ci-dessous sont donnés à titre indicatif. Ils seront précisés lors de l'élaboration des programmes d'opérations et de leurs enveloppes financières puis lors des études Projet.

- Projet Canal : 198 ME (valeur 2008)
- RD 820 Nord Toulouse / Fenouillet : 59 ME
- RD 888 Toulouse / Saint-Jean avec connexion lignes A et B : 38 ME
- Liaison LMSE / secteur Est : 24 ME
- Liaison LMSE / Ponts des Demoiselles : 42 ME
- TCSP RD 2 Saint-Orens : 46 ME
- RD 16 Labège / Escalquens : 41 ME
- Axe Eisenhower sur Toulouse : 20 ME
- Prolongement Nord Ramassiers Colomiers / Ponts Jumeaux : 65 ME

■ + Nouveau texte

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

- Emplacements réservés
- Périmètres d'études sur les axes concernés
- Renforcement des constructibilités autour des axes de TCSP, des stations et pôles d'échanges

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Évolution des vitesses commerciales et temps de parcours
- Évolution de la clientèle et report modal vers les TC
- Mesures de l'impact des TCSP sur l'évolution de la qualité de l'air
- Densité urbaine et implantation des équipements publics

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Description de l'action

.....

Les projets de TCSP à l'horizon 2020, **représentant un linéaire de près de 62 kms**, sont les suivants :

-
- **Liaison Oncopôle / ligne B**

.....
.....

- Il convient également de considérer que ce schéma d'Orientation TCSP 2020 est un schéma de principe permettant d'envisager toute possibilité d'adaptation en fonction des réflexions en cours ou à venir en matière de développement urbain, de requalification des espaces publics et de maillage du réseau structurant métropolitain. Ainsi la perspective de poursuivre en direction du réseau métro le TCSP Portet / Oncopôle s'inscrit dans cette considération et permet d'envisager à l'horizon 2020 un maillage cohérent du réseau TC à l'échelle du centre-ville élargi.

Objectif

.....

.....

- Permettre un usage partagé des voies de bus en site propre entre les réseaux urbains et interurbains

Coûts

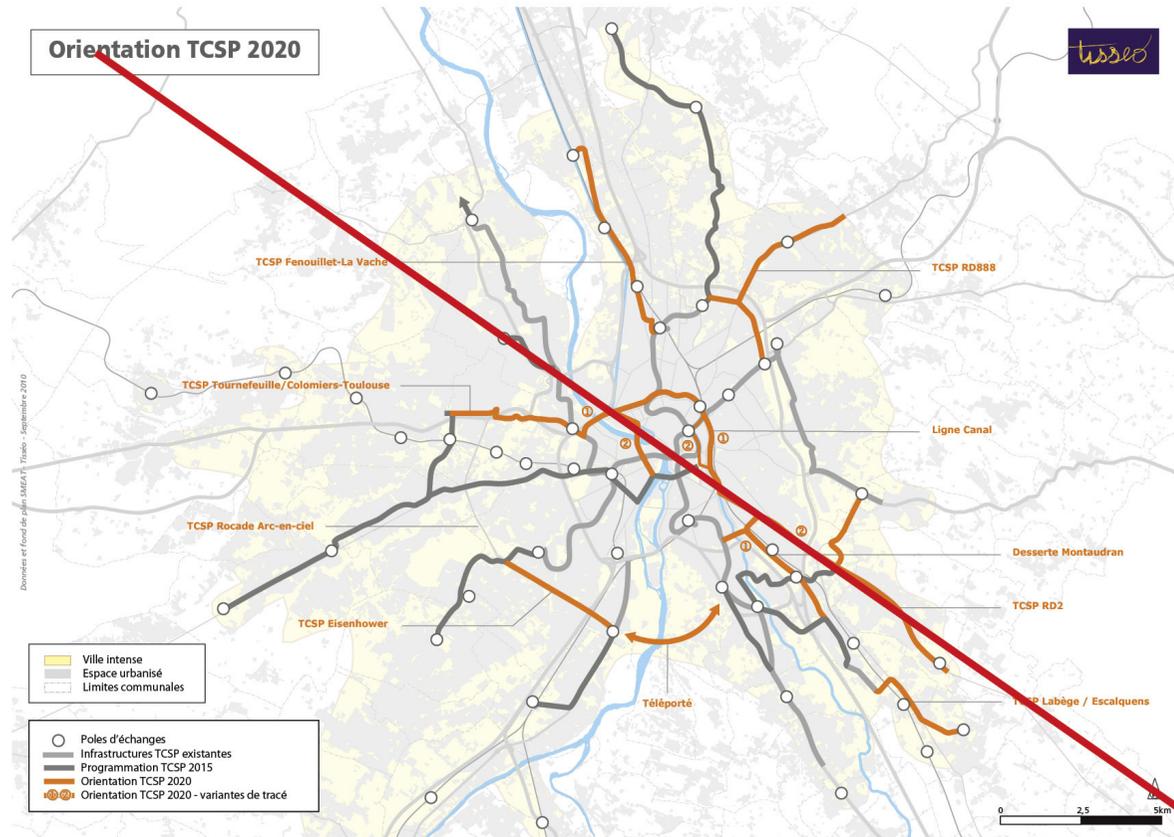
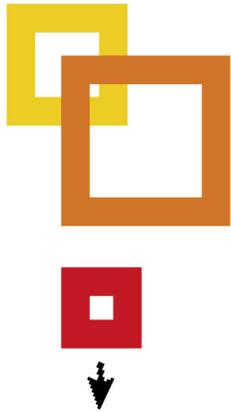
.....

Liaison Oncopôle / Ligne B : 25 M€

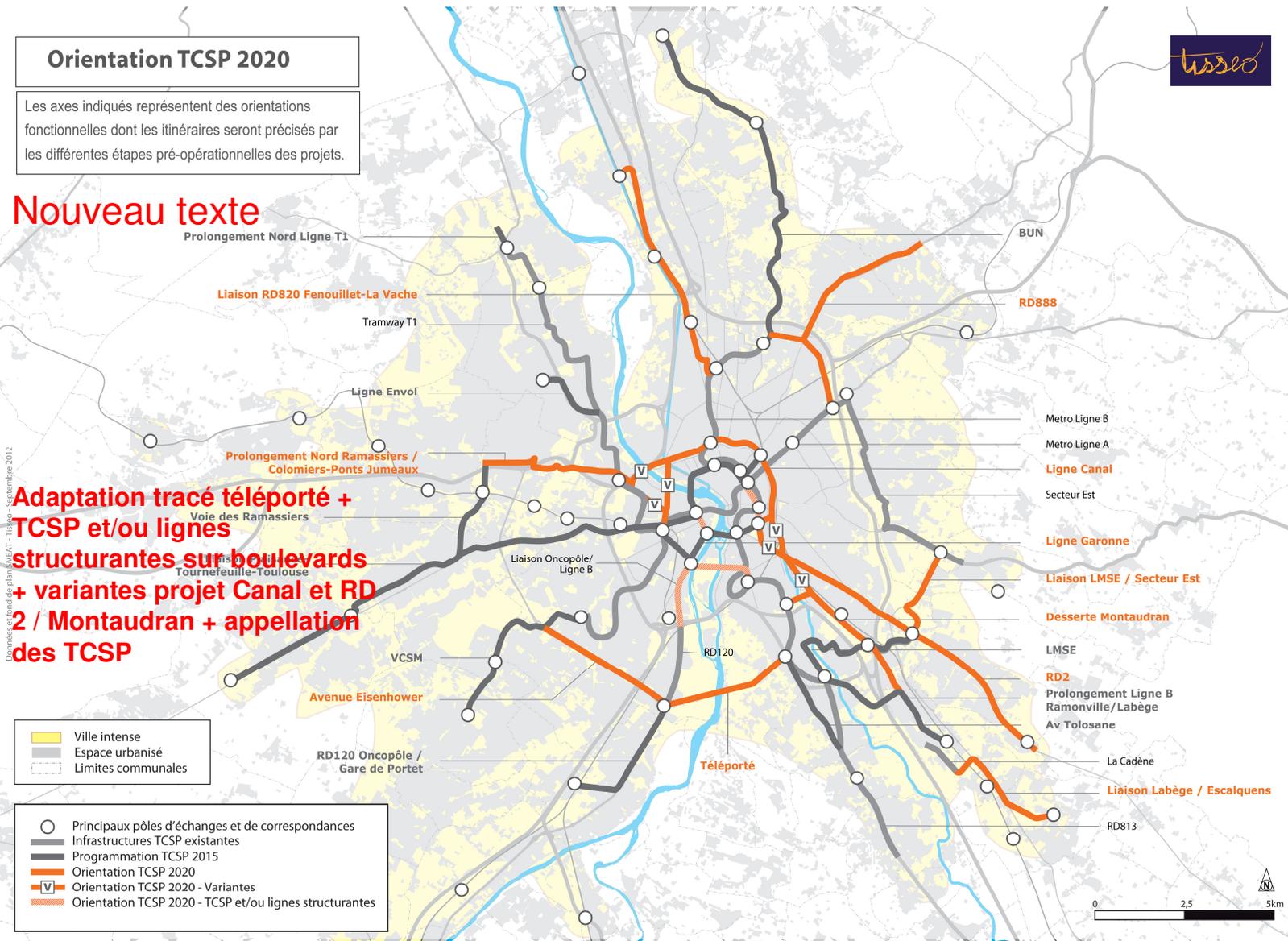


Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

ACTION **C10** RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DESSERTE TC DES TERRITOIRES Orientation TCSP 2020



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012



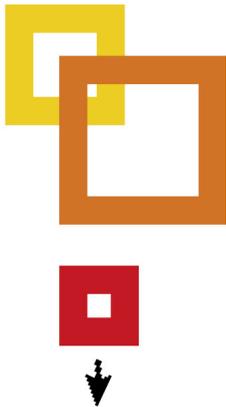


ACTION

C11

RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DESSERTE TC DES TERRITOIRES

Préparer le renforcement et l'extension du réseau métro



Description de l'action

Les territoires à forte densité urbaine et à forte concentration de grands équipements d'agglomération, qui correspondent au cœur d'agglomération, sont desservis par le réseau métro lignes A et B, selon deux axes majeurs d'urbanisation de direction Est-Ouest et Nord-Sud.

Afin de répondre aux nouveaux enjeux de desserte et d'accessibilité du centre-ville, en lien avec la perspective de l'arrivée de la LGV en gare de Matabiau, et de la zone d'activités économique de Labège-Innople, **la préparation du renforcement et de l'extension du réseau métro porte sur :**

1 : la préparation des travaux nécessaires à l'extension de la ligne A de métro (travaux d'amélioration, de sécurité et d'accessibilité) pour permettre son exploitation avec des rames de 52 mètres en vue d'assurer une offre de transport suffisamment capacitaire pour absorber le trafic attendu sur la ligne, notamment à l'horizon de l'arrivée de la LGV à Toulouse,

2 : La poursuite des études du PLB, en vue d'un prolongement vers Labège-Innople depuis la station de métro-Ramonville et de la connexion par une nouvelle gare du réseau métro au réseau TER. Cette perspective nécessitera, en application du SCoT, la mise en œuvre d'un contrat d'axe afin de s'assurer de la cohérence entre une desserte par mode lourd et le renforcement de la densité d'individus dans la zone d'influence desservie. Outre cette cohérence, le PLB interviendra après la réalisation du TCSP bus Ramonville-Labège (voir fiche action 9), dont les infrastructures de franchissement de l'Hers et du réseau autoroutier devront répondre à une utilisation ultérieure par le métro.

Objectifs

- Adapter l'offre à l'augmentation de la demande en transport envisagée pour les prochaines années
- Desservir des zones d'activités importantes (Basso Cambo, Balma-Gramont, Labège-Innople) et conforter l'accès aux équipements publics d'agglomération (quartier Gare Matabiau)

- Renforcement du développement économique du technopôle de Labège-Innople et du quartier Gare Matabiau
- Démarche globale d'amélioration de la desserte TC

Références

Pilotes

Tisséo SMTC

Partenaires techniques

Intercommunalités, communes, SMAT, AUAT

Calendrier de mise en œuvre

Une nouvelle phase de programmation sera considérée en 2014-2015 portant sur les opérations majeures dont l'exploitation à 52 m de la ligne A en interface avec le Projet Urbain Matabiau et l'arrivée de la LGV ~~et l'évolution du TCSP évolutif Ramonville / Labège en mode métro, dans le prolongement de la ligne B et en cohérence avec la mise en œuvre du contrat d'axe prescrit au SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.~~

Coûts

Prévisionnel passage 52 m ligne A = 256 ME (valeur 2008)

Prévisionnel PLB = 385 à 430 ME (valeur 2008) dont 30 ME déjà réalisés en première phase pour le TCSP bus.

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

- Périmètres d'études et emplacements réservés
- Renforcement des constructibilités autour des axes de TCSP, des stations et pôles d'échanges

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Évolution vitesses commerciales TC sur les TCSP
- Évolution de la clientèle des transports collectifs
- Évolution des temps de parcours pour les usagers utilisant le TCSP
- Mesures de l'impact des TCSP sur l'évolution de la qualité de l'air



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Action C11 Préparer l'extension et le renforcement du réseau métro

.....

Afin de répondre aux nouveaux enjeux, la préparation de l'extension et du renforcement du réseau métro porte sur :

1 : la poursuite des études de maîtrise d'œuvre du PLB, ainsi que les procédures réglementaires préalables à la réalisation de l'ouvrage, en vue dans la zone d'influence desservie.

2 : la préparation

Calendrier de mise en œuvre

Une nouvelle phase de programmationet l'arrivée de la LGV. En ce qui concerne le PLB, le calendrier prévisionnel fixe l'horizon de mise en service début 2019.

Coûts

Prévisionnel PLB : basé sur les fourchettes basses et hautes soit respectivement 341 et 370M€, hors matériel roulant déjà financé et hors maîtrise d'ouvrage restant à la charge du SMTC.



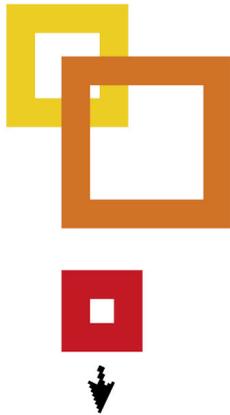


ACTION

C12

RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DESSERTE TC DES TERRITOIRES

Constituer un réseau de lignes de bus structurantes à haut niveau de service



Description de l'action

Les modes lourds du réseau Tisséo sont complétés par un maillage de lignes de bus bénéficiant d'une offre élevée et cadencée. Ces lignes irriguent les principales pénétrantes et empruntent les TCSP projetés. Elles ont plusieurs points de connexion avec les lignes de métro et le tramway. Ce sont les lignes structurantes qui permettent de donner leur pleine efficacité aux modes lourds du fait de leur maillage.

L'organisation du réseau de bus se fonde sur les principes suivants :

- hiérarchisation du réseau selon 3 à 4 niveaux de services standards correspondant à des fonctions de lignes (ossature, primaire, secondaire...) et des potentiels de desserte ;

Cette segmentation correspond à des niveaux de service et à une saisonnalité types ainsi qu'à des missions affectées aux lignes :

- prise en compte du développement des projets de TCSP, du développement de l'agglomération et des écarts de niveau de services par rapport à l'offre existante ;

- développement du maillage et organisation des correspondances en des pôles d'échanges aménagés à cet effet ;

- mise en priorité des lignes dites « structurantes » à haut niveau de service, correspondant à une offre en heure de pointe inférieure ou égale à 10 minutes).

Ces lignes de bus **BHNS** circuleront prioritairement sur les axes de TCSP programmés d'ici les horizons 2015 et 2020.

En outre, à l'instar du Département de la Haute-Garonne qui a créé des lignes express, le maillage de bus structurant peut s'appuyer également sur quelques lignes express pour les territoires les plus éloignés du PTU dans la mesure où est identifié un minimum de potentiel. L'extension du PTU favoriserait l'intégration de lignes Hop existantes.

+ Nouveau texte

Objectifs

- Structurer et hiérarchiser le réseau
- Améliorer les correspondances entre les lignes de bus
- Faciliter la lisibilité des horaires et leur mémorisation pour les usagers
- Améliorer le niveau de service sur les troncs communs des lignes de bus

Références

- lignes Chronobus de l'agglomération nantaise
- réseau Stadtbahne et SchnelleBänne de Karlsruhe
- réseau de Genève

Pilotes

Tisséo SMTC

Partenaires techniques

Intercommunalités, exploitant et entreprises affrétées, gestionnaires de voirie

Calendrier de mise en œuvre

En continu et en liaison avec les programmations des fiches actions 11 et 15

Coûts

intégrés aux coûts des TCSP et aménagement des voiries favorisant la circulation des bus

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Sans objet

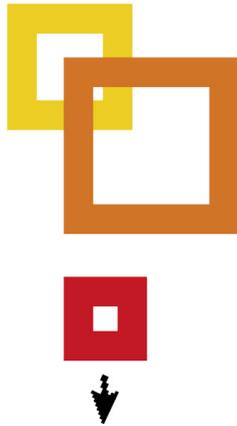
INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- pour l'ensemble du réseau de surface, des objectifs pluriannuels d'évolution des moyens de production (kilomètres commerciaux) et de fréquentation (validations) sont définis
- pour chaque ligne de bus, un objectif de fréquentation/km correspond au niveau de service défini



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Ces lignes de bus **structurantes et à haut niveau de service** circuleront



Description de l'action

Les besoins d'amélioration et de développement des infrastructures ferroviaires demeurent une priorité pour la Région Midi-Pyrénées. Dans le cadre du contrat de projet État/Région 2007/2013 et du second PRT, les actions ayant une interface avec le réseau urbain de l'agglomération toulousaine sont les suivantes :

- les études pour la mise à 4 voies du tronçon Matabiau / Saint-Jory, dans le cadre des études de liaison LGV Paris Toulouse,
- le développement du pôle multimodal Toulouse-Matabiau, avec des études d'accessibilité à la gare Matabiau et une réorganisation du graphique d'occupation des voies de la gare Matabiau afin de permettre un cadencement des TER,
- le développement des lignes ferroviaires du quart Nord-Est, avec le doublement de la voie Toulouse-Montrabé permettant une desserte cadencée au ¼ d'heure en gare de Montrabé,
- le développement des lignes ferroviaires et la consolidation du cadencement des dessertes du quart Sud-Ouest, soit l'axe TER Toulouse / Portet / Muret / Boussens,
- l'amélioration de la qualité de l'accueil en gare, avec notamment la mise en œuvre de vélo station, du Schéma Directeur d'Accessibilité, d'une billettique sans contact, de l'aménagement des espaces extérieurs en vue d'une meilleure intermodalité.

Outre ce PRT, la Région Midi-Pyrénées :

- pilote des études d'opportunité pour développer un réseau de tram-train à l'échelle de la Région. Dans l'agglomération toulousaine, trois axes ont été identifiés, l'axe L'Isle Jourdain, l'axe Castelnaudary et l'axe Muret avec, pour les 2 premiers, l'objectif de mieux acheminer les voyageurs banlieue au métro et de favoriser les liaisons diagonales, pour le troisième d'augmenter le potentiel de clientèle. Des tracés utilisant les infrastructures tramway (ligne Garonne par exemple) sont à l'étude.
- conduit une expérimentation de mise en place de vélo station dans les gares de l'axe Toulouse / Castres-Mazamet, ainsi qu'en gares de Muret, Portet-sur-Garonne et Saint-Agne, celle-ci étant susceptible d'être déclinée dans d'autres gares.
- développe une billettique et tarification intermodales, en lien avec Tisséo et le Département de la Haute-Garonne,
- projette un renforcement de l'intermodalité TER/métro à hauteur

de la station de métro La Vache et a pris la décision de réaliser une nouvelle halte pour desservir, via le réseau bus Tisséo le lycée Galliéni et le site du Canceropôle.

Dans le cadre du développement de l'intermodalité, entre le réseau urbain et TER notamment, le PDU porte les actions suivantes :

1/ Plusieurs projets de TCSP seront à terme en connexion avec le réseau ferroviaire : desserte Ramonville-Labège / gare de Labège, TCSP RD 820 Nord / gare de Lacourtenourt, TCSP Canceropôle / gare de Portet, TCSP des Ramassiers / halte des Ramassiers. Il conviendra par conséquent de traiter l'intermodalité au meilleur niveau, en créant des pôles d'échanges dimensionnés, fonctionnels et en mettant en cohérence les offres TC.

2/ Des cadencements au ¼ d'heure sur les différents axes ferroviaires du périmètre de révision du PDU, à toutes les gares et haltes, doivent pouvoir à terme être mis en œuvre, ces axes pouvant structurer une partie du développement urbain des territoires considérés, renforcer l'offre TC et répondre à la demande de déplacement.

+ Nouveau texte

3/ Les accès et stationnement autour des gares doivent être confortés : d'une part en augmentant les capacités de stationnement, d'autre part en développant l'intermodalité bus et modes doux afin d'offrir des possibilités de rabattements alternatifs à la voiture.

4/ Des réflexions sont menées par les différentes AOT, l'État et les partenaires ferroviaires (RFF, SNCF) tant sur le projet Matabiau que sur l'évolution des infrastructures sur l'axe Toulouse St-Jory. Dans ce cadre, pourront être examinés l'opportunité d'un tram-train pour compléter la desserte de Matabiau, ainsi que le renforcement du rôle du TER pour la desserte de l'agglomération.

Objectifs

- Créer un réseau cadencé avec la desserte de proximité omnibus
- Garantir la qualité du service offert aux usagers

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Description de l'action

La régénération et le développement des infrastructures ferroviaires demeurent une priorité pour la Région et les acteurs ferroviaires. Une très grande partie des opérations inscrites au Contrat de Plan Etat-Région et au Plan Rail permet d'améliorer les conditions de circulation sur l'étoile ferroviaire toulousaine :

- Le doublement de la voie entre Toulouse et Saint-Sulpice est l'une des plus importantes opérations du Plan Rail. Celui-ci permet d'augmenter la capacité en ligne et la robustesse du service.
- Les études pour la mise à 4 voies entre Toulouse et Saint-Jory s'inscrivent dans la dynamique du projet de ligne à grande vitesse et ce projet va améliorer la capacité de la ligne pour pouvoir accueillir la LGV, mais également les autres trafics (fret et TER).
- Le découpage en trois blocs de la gare de Matabiau permet d'optimiser la gestion des trains à quai et ainsi d'augmenter la desserte avec la mise en place du cadencement.

Les réalisations de la politique régionale décrite dans le second PRT sont :

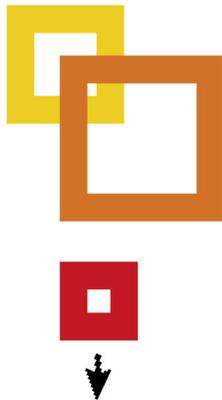
- L'amélioration de l'accueil en gare avec notamment la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité, le réaménagement des parkings intermodaux des gares, le développement de la billettique sans contact pastel à l'ensemble des réseaux régionaux.
- La conduite d'une expérimentation de vélo station dans les gares de l'axe Toulouse / Castres / Mazamet, ainsi qu'en gare de Muret, Portet-sur-Garonne et Saint-Agne, celle-ci étant susceptible d'être déclinée dans d'autres gares.
- Le développement d'une billettique et d'une tarification intermodales en lien avec Tisséo et le Département de la Haute-Garonne.
- L'ouverture fin 2009 d'une nouvelle halte ferroviaire sur la commune de Toulouse. La halte Gallieni – Canceropôle permet de desservir le lycée Gallieni et la ZAC de Bordelongue mais aussi le site de l'Oncopôle en lien avec le réseau Tisséo.
- Les réflexions menées sur le tram-train ont mis en avant, à l'échelle de l'agglomération, l'opportunité d'un tel système entre Colomiers – Arènes et dans un second temps l'axe de Labège empruntant la future ligne de tramway Garonne. L'objectif de ce projet est de mieux acheminer les voyageurs banlieue au métro et de diamétraliser l'offre permettant de désaturer la gare de Matabiau.
- Le développement du pôle multimodal Toulouse – Matabiau prépare l'avenir de la LGV en Midi-Pyrénées. La Région et ses partenaires étudient l'accessibilité de ce futur pôle européen et ses impacts sur l'organisation des transports en commun.

Dans le cadre du développement de l'intermodalité,

- 1/
- 2/ Les demandes d'études portant sur la création de nouvelles haltes s'inscrivent dans ce dispositif. Ces haltes se positionnent sur les communes de Roques (pôle d'emplois et de commerces), Pibrac/Brax, Toulouse, L'Union, Pinsaguel et Lespinasse et sont associées soit à la desserte des zones d'emplois, soit à des projets urbains. Elles permettront par ailleurs de renforcer l'intermodalité sur les territoires considérées.
- 3/
- 4/

ACTION **C14** RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DESSERTE TC DES TERRITOIRES

Renforcer la connexion entre réseau ferroviaire et réseau urbain



Références

Contrat de projet État / Région Midi-Pyrénées 2007/2013
PRT 2007-2013 Région Midi-Pyrénées

Pilotes

Région Midi-Pyrénées

Partenaires techniques

AOTU, AOT Département, intercommunalités, SNCF, RFF

Calendrier de mise en œuvre

PRT programmé jusqu'en 2013

Coûts

507,4 ME pour la Région Midi-Pyrénées:

- pour les études LGV Bordeaux – Toulouse: 5,4 ME
- pour le développement et la modernisation du réseau ferroviaire: 500 ME
- pour les gares: 2 ME

Le plan rail, d'un montant total de 820 ME, est partagé entre l'État et la Région, avec pour certaines actions des participations de RFF et d'autres collectivités

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

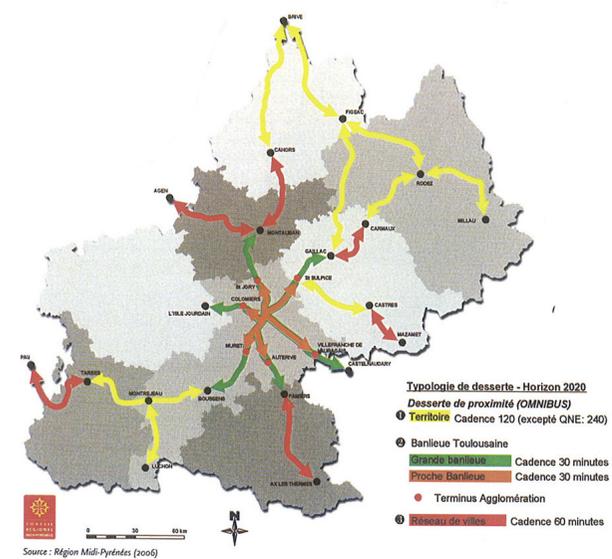
Emplacements réservés

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Nombre de trains TER par axe
- Validations et système tarifaire
- Nombre de pôles d'échange train/réseau urbain
- Nombre de places VP et vélo en P+R

■ + Nouveau texte

Principe d'organisation des dessertes ferroviaires régionales DESSERTE DE PROXIMITÉ



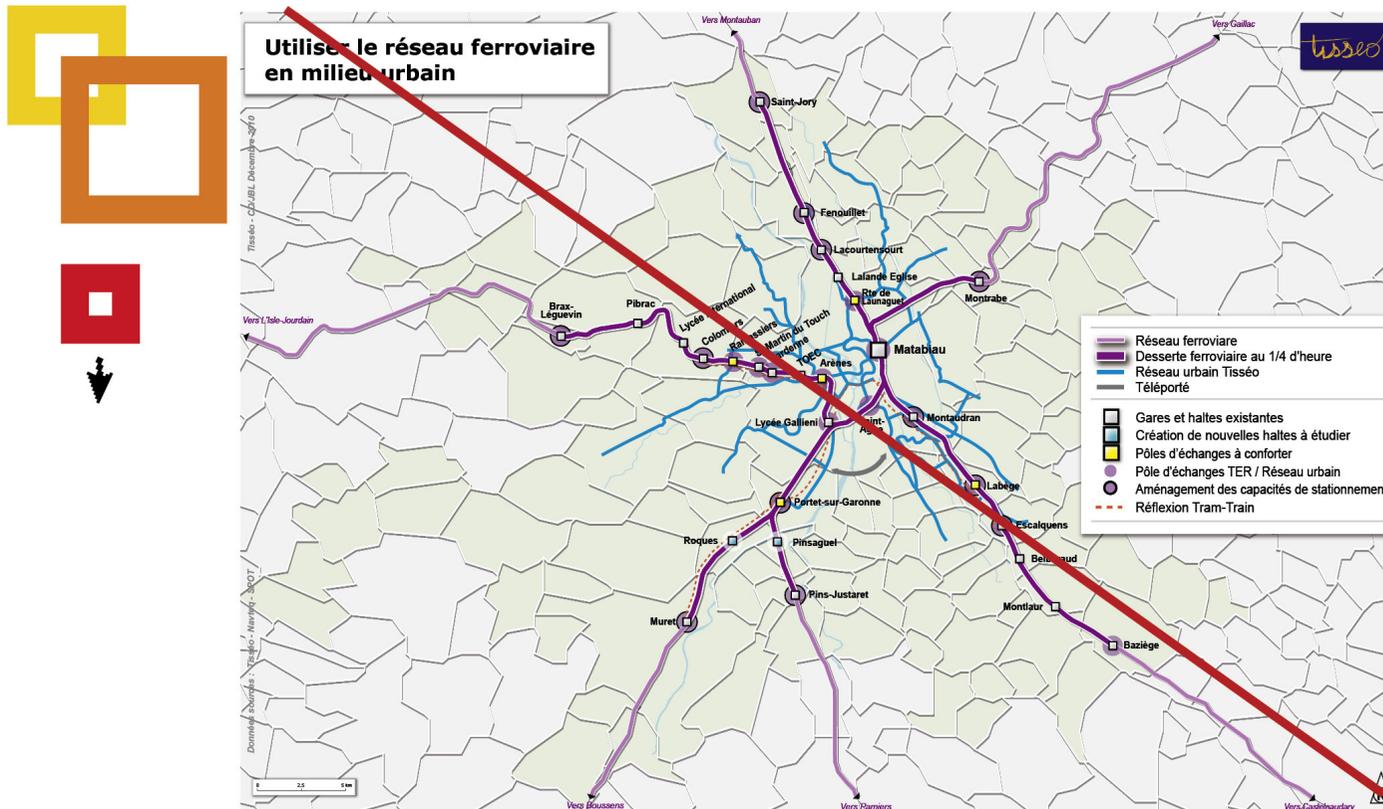
Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Indicateurs de suivi pour évaluation

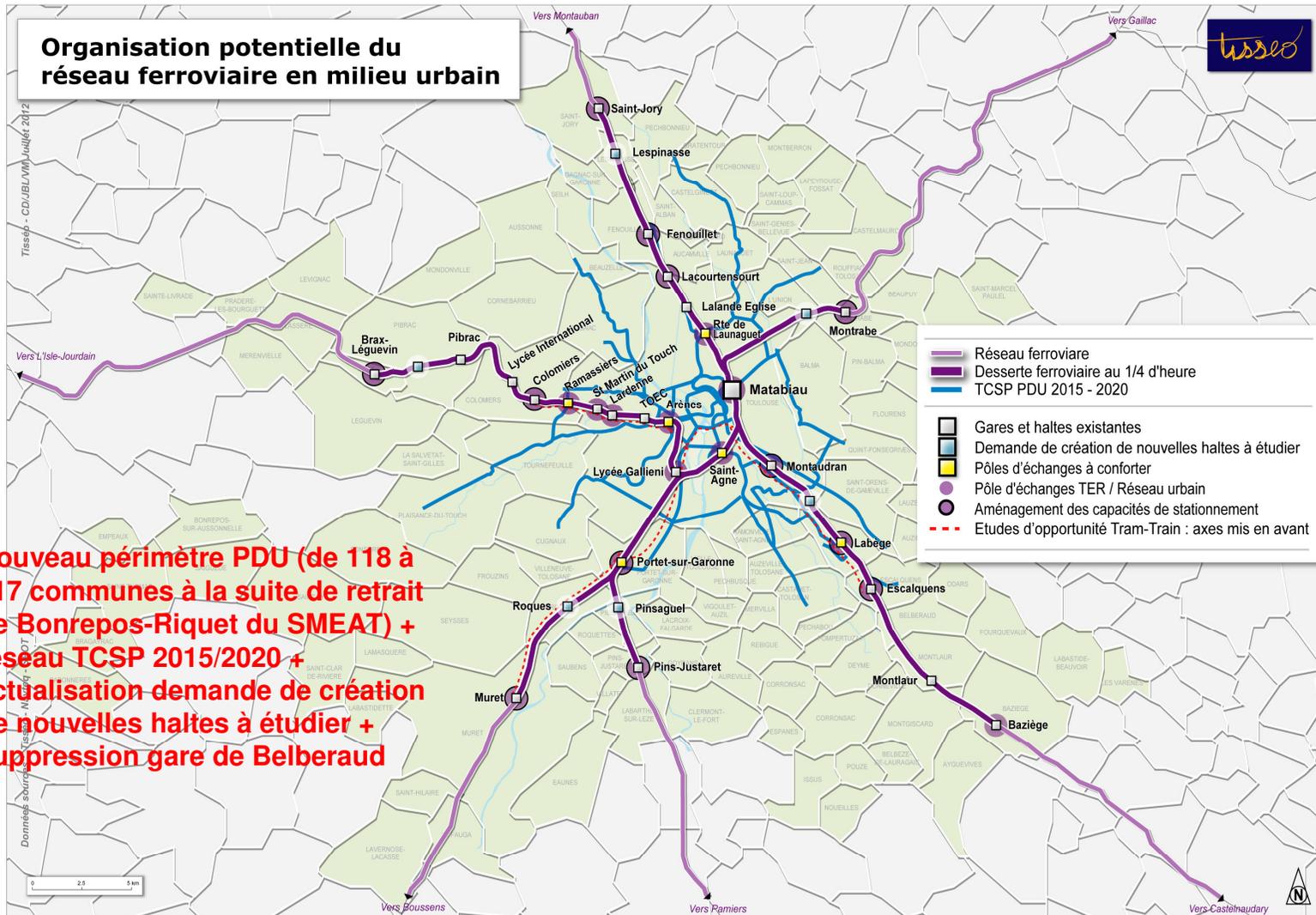
-
-
- Taux de correspondance

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

➔ ACTION **C14** RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DESSERTE TC DES TERRITOIRES Renforcer la connexion entre réseau ferroviaire et réseau urbain



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

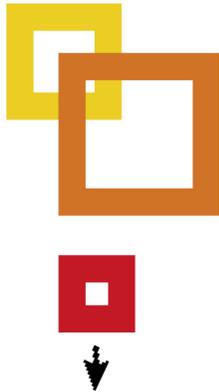


Nouveau périmètre PDU (de 118 à 117 communes à la suite de retrait de Bonrepos-Riquet du SMEAT) + réseau TCSP 2015/2020 + actualisation demande de création de nouvelles haltes à étudier + suppression gare de Belberaud

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

→ ACTION **C17** RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DESSERTE TC DES TERRITOIRES

Produire un schéma d'organisation des centres de maintenance des matériels roulants tramway et bus



Description de l'action

Tisséo dispose à ce jour des dépôts suivants :

- 2 dépôts bus (d'une capacité de 551 bus).
- 2 dépôts métro (dimensionnés pour 105 rames à terme).
- 1 dépôt tramway (dimensionné pour 24 rames).

Pour répondre à une meilleure implantation géographique ainsi qu'aux extensions du réseau TCSP, une réflexion doit être menée sur le schéma d'implantation des centres de maintenance.

Un site pour la construction d'un 3^e dépôt a été récemment acquis à l'Ouest, sur la commune de Colomiers, par Tisséo SMTC. Sa construction est envisagée dans les 4 prochaines années et répondra au besoin d'extension du réseau bus. Cependant, il convient d'élaborer, afin de répondre aux évolutions du réseau TCSP de l'agglomération toulousaine, un schéma d'organisation des centres de maintenance afin :

- d'enclencher les recherches foncières,
- de préserver les sites potentiels en mettant en œuvre un politique foncière de réservation puis d'acquisition,
- de positionner les centres de maintenance au plus près des zones urbaines desservies.

À ce jour, compte tenu des projets de TCSP et d'organisation du réseau cible bus, les zones à privilégier sont :

- au Sud-Est et Nord-Ouest de l'agglomération pour les bus
- **à l'Ouest et Sud-Est de l'agglomération pour le tramway.**

Toute autre opportunité foncière pourra être préservée, notamment dans le cadre d'une opération de TCSP bus.

Objectifs

- Trouver un ou plusieurs sites pour répondre à l'extension du parc bus
- Minimiser les kilomètres bus « haut le pied » non commerciaux

Références



Existant
Projet
Zones à privilégier
Opportunité

Pilotes

Tisséo SMTC

Partenaires techniques

Intercommunalités, exploitant du réseau

Calendrier de mise en œuvre

Dés 2010 pour recherche de sites

Coûts

Pour le troisième dépôt : 27 ME

Pour le schéma d'organisation : Moyens internes Tisséo SMTC

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Emplacements réservés

Indicateurs de suivi pour évaluation

Capacité de stationnement par dépôt

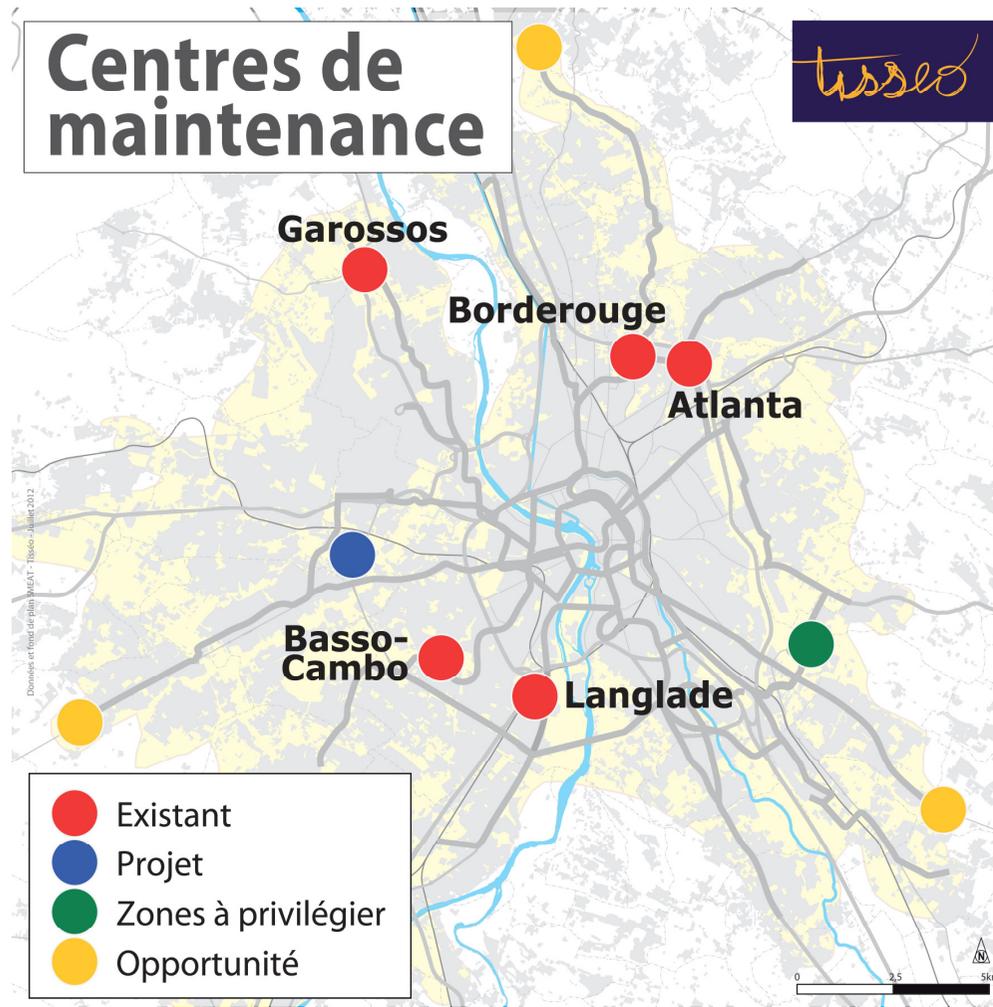
Kilomètres non commerciaux effectués et réduction des consommations

PDU•2015•2020 → 127



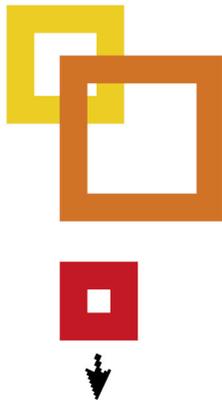
Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

- À l'Ouest et Sud-Est de
l'agglomération pour le réseau
tramway et BHNS



➔ ACTION **D18** ACCOMPAGNER LES USAGERS DES TC DANS LEURS DÉPLACEMENTS

Appliquer les principes du Schéma Directeur d'Accessibilité



Description de l'action

Le Schéma Directeur d'Accessibilité est le document de planification d'une mise en œuvre progressive de mesures appropriées au respect de l'obligation d'accessibilité des services et réseaux de transports collectifs à l'horizon 2015.

Les grandes orientations du SDA se déclinent en 8 volets d'actions qui répondent d'une part aux dysfonctionnements constatés dans la phase de diagnostic qualitatif du réseau et, d'autre part, aux besoins nouveaux exprimés par les associations représentatives des personnes handicapées et à mobilité réduite associées à la démarche d'élaboration.

- **Volet matériel roulant:** le matériel roulant neuf bus - Métro - Tram doit répondre aux normes en vigueur. Les matériels existants doivent faire l'objet de mise aux normes d'accessibilité
- **Volet arrêt-bus et pôles d'échanges:** Mise en accessibilité physique des lignes bus et assurer la continuité du déplacement dans les pôles d'échanges inter-modaux
- **Volet station de métro:** Réaliser les ajustements finaux de la ligne B et mener les travaux de mise en accessibilité de manière homogène ligne A et ligne B au regard des diagnostics accessibilité
- **Volet information voyageur:** Prise en compte des différents déficits moteurs et sensoriels dans la construction du site WEB Tisséo, adapter les informations sonores et visuelles dans le cadre du déploiement du SAEIV, rendre accessible l'information voyageur sur l'ensemble du réseau (plan, support, papier)
- **Volet service de substitution:** Création d'un service de substitution en cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité du réseau
- **Volet accueil clientèle:** Aménager les points d'accueil pour les rendre totalement accessibles au regard des différents types de déficit de mobilité
- **Volet formation du personnel:** Donner aux différents acteurs terrain des indications sur les différents types de handicap et les aider à acquérir les bons réflexes. Différents modules de sensibilisation à la problématique du handicap sont prévus (conducteur, agents d'accueil, maîtrise terrain...)
- **Volet Écoute, suivi, évaluation et sensibilisation:** Sensibiliser tous les acteurs de la chaîne de solidarité et de cohésion sociale

Les usagers: (campagne de communication, les bons gestes, les bons réflexes)

Les acteurs de Tisséo:

- Rédaction d'articles pour valoriser les actions des agents qui participent à rendre un accueil accessible et chaleureux
- Participer à la définition des cahiers des charges avec les chefs de projets de nouvel équipement
- S'assurer de l'accessibilité des chartes d'équipement et signalétique (mise en ligne)
- Assurer en interne une veille technologique pour faire évoluer l'accessibilité du Réseau

Conseiller les collectivités partenaires:

Participer aux réunions des commissions d'accessibilité

Assurer un suivi

Créer les tableaux de bord afférents:

- à l'avancement des mesures du SDA
- à la mise en accessibilité physique des lignes bus

Partager Évaluer

Au sein de la Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo

(CARUT) Commenter, évaluer

Discuter des mesures correctives

Au sein d'un comité de pilotage

Décider - Estimer - Financer - Programmer - Communiquer

Objectifs

- Améliorer le confort des usagers dans le déplacement
- Rendre attractif le réseau en facilitant l'accès à tous
- Créer une culture collective au service de l'usager quel que soit son degré de mobilité
- Intégrer de la dimension de l'accessibilité dans les projets le plus en amont possible
- Améliorer la concertation auprès des associations représentatives des différents handicaps

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Action D 18 Appliquer les principes des Schémas Directeurs Accessibilité

Description de l'action

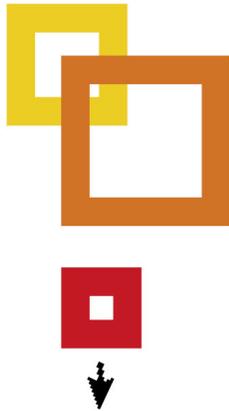
Le Schéma Directeur 2015. Les AOT ont adopté leur SDA en janvier 2009 pour la Région Midi-Pyrénées, en juin 2009 pour le SMTC et en juin 2010 pour le Département de la Haute-Garonne,. Les principes et objectifs de ces documents sont rappelés dans l'Annexe Accessibilité qui accompagne le PDU. En ce qui concerne plus particulièrement les grandes orientations du SDA du SMTS, elles se déclinent

Les actions de Tisséo :

.....

➔ ACTION **D18** ACCOMPAGNER LES USAGERS DES TC DANS LEURS DÉPLACEMENTS

Appliquer les principes du **Schéma Directeur d'Accessibilité**



Références

La loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » fixe le cadre des travaux à mener par les Autorités Organisatrices de Transport en commun pour rendre à chacun une liberté de mobilité facteur d'intégration et de cohésion sociale.

■ + Nouveau texte

Pilotes

Autorité Organisatrice des Transports **Urbaine**

Partenaires techniques

Intercommunalités, AOT, gestionnaires de voirie

Calendrier de mise en œuvre

2009-2015 et pérennisation au-delà

Coûts

49 ME HT

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Sans objet

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Statistiques – suivi de mise en œuvre SDA: % arrêts de bus, % de lignes de bus accessibles...
- Fréquentation du réseau: nombre de déplacements sur le réseau par des personnes bénéficiant de la tarification « titulaire de la carte d'invalidité »
- Évolution du nombre de bénéficiaire du service spécialisé « Mobibus »
- Baromètre de satisfaction PMR
- Évolution des réclamations sur le volet accessibilité



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Action D 18 Appliquer les principes des Schémas Directeurs Accessibilité

Références

SDA du SMTC approuvé en juin 2009
SDA de la Région Midi-Pyrénées approuvé en janvier 2009
SDA du Département de la Haute-Garonne approuvé en juin 2010.

Pilotes

Autorités organisatrices des transports : Région Midi-Pyrénées, Département de la Haute-Garonne, Tisséo SMTC

Coûts

49M€ pour le SDA du SMTC
109 M€ pour le SDA de la Région Midi-Pyrénées
30 M€ pour le SDA du Département de la Haute-Garonne



Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

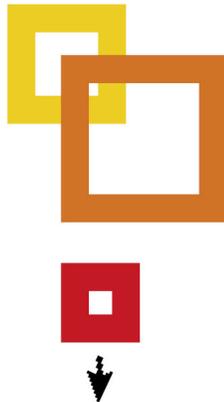


ACTION

D20

ACCOMPAGNER LES USAGERS DES TC DANS LEURS DÉPLACEMENTS

Améliorer le réseau bus : offre de services et matériel roulant



Description de l'action

La hiérarchisation du réseau maillé bus-métro-tramway résultant du maillage de lignes structurantes, du développement des TCSP, du réseau bus pôle à pôle et des lignes express se décline en terme d'horaires, d'amplitude de service, de saisonnalité, permettant d'accroître l'attractivité du transport public et les possibilités de correspondance.

- Hiérarchisation des lignes de bus selon une mission définie par rapport à l'architecture du réseau (ossature, primaire...) et correspondant à une fonction dans le maillage et disposant d'un potentiel de trafic. Chaque catégorie de ligne propose une offre basée sur des niveaux définis permettant un cadencement;
- Amélioration des temps de parcours et de la régularité des lignes par la mise en priorité bus des lignes structurantes du réseau;
- Standardisation, dans la même logique, des amplitudes de fonctionnement des lignes régulières, en lien avec le réseau métro/tram;
- Développement du réseau Tisséo de soirée sur la base du réseau ossature de jour pour la Ville de Toulouse et des principales lignes structurantes pour les communes de la première couronne en rabattement aux pôles d'échange métro;
- Structuration du TAD (transport à la demande) zonal afin de desservir les zones peu denses et de compléter le réseau de lignes régulières de soirée;
- Poursuite de la réduction de la saisonnalité des lignes, de manière à offrir un niveau de service plus attractif pendant les périodes de basse saison.

+ Nouveau texte

Parallèlement, le matériel roulant bus est modernisé à travers le programme de renouvellement et le développement du parc bus (véhicules standard et articulés). Ce programme permet d'atteindre, dès 2014, l'équipement total du parc en véhicule à plancher bas, facilitant les conditions de montée et descente des voyageurs.

De même, l'ensemble* du parc sera climatisé dès 2013.

Dès la mi 2011, dans le cadre du projet SAEIV l'ensemble du parc bus sera équipé d'un système d'annonce visuelle et sonore en temps réel des arrêts desservis.

Parallèlement, la mise en priorité et en accessibilité des principales lignes de bus (2009-2015) permettront d'améliorer le confort à bord des véhicules.

*hors véhicules électriques effectuant la navette du centre-ville de Toulouse

Objectifs

- + 2% d'offre bus supp/an pour le développement du réseau
- Faciliter les correspondances bus-bus, TAD-lignes structurantes
- Amélioration des conditions de confort des passagers et d'accès des véhicules

+ Nouveau texte

Références

Pilotes

Autorité Organisatrice des Transports Urbains

Calendrier de mise en œuvre

2009-2011 : mise à niveau progressive des typologies d'offre sur les lignes selon les restructurations et les besoins d'adaptation 2010 : équipement en information temps réel à bord des bus

2009-2014 : poursuite de la modernisation du parc bus

Coûts 2010/2015

63,3 ME pour le renouvellement du parc bus

17 ME pour extension parc bus

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Sans objet

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Fréquentation du réseau bus (lignes régulières et TAD)
- Taux de ligne de bus aux standards Tempo
- Offre de bus de soirée et TAD
- Fréquentation du réseau de soirée
- Ratios offre été/offre hiver, vac/hiver, dim/sem
- Taux de bus plancher bas
- Taux de bus équipé UFR
- Taux de bus équipé annonces temps réel

PDU•2015•2020



133

BUS

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Description de l'action

.....
Les demandes d'amélioration du réseau de surface formulées lors des phases de concertation, consultation et d'enquête publique seront étudiées dans le cadre de l'adaptation de l'offre à l'échelle du PTU et en cohérence avec le développement du réseau structurant métropolitain. Par exemple, certaines demandes d'amélioration trouveront leur réponse dans le cadre des projets de TCSP figurant aux fiches actions C9, C10, C11 :

- amélioration de la desserte des communes, en termes de temps de parcours, de confort des véhicules, d'amplitude de l'offre : La Salvetat Saint-Gilles, Pibrac et Brax, Fenouillet, liaison Saint-Alban / Castelginest, Fonbeauzard, Saint-Orens, Muret, Roquettes, Colomiers, Goyrans (liste non exhaustive)
- amélioration de la desserte de plusieurs équipements (ont notamment été cités le camping de Rupé, le Lycée Françoise, l'aéroport) et des zones d'emplois d'une façon générale, et en particulier celles du grand Ouest Toulousain, depuis le secteur aéronautique aux zones d'emplois du bassin du Muretain, en intégrant la desserte des entreprises en démarche PDE ou PDIE
- amélioration de la desserte par TAD des territoires les plus éloignés, sachant que certains avis militent au contraire pour l'arrêt de cette offre qui dessert des zones urbaines peu denses et qui incite à la poursuite de l'étalement urbain
- apporter des réponses aux besoins de déplacements transversaux, plus particulièrement entre le Nord de l'agglomération et les zones d'activités aéronautiques de l'Ouest, entre le site de l'Oncopôle et le secteur de Rangueil (le CHU et UPS), ou entre certaines communes : Saint-Alban / Castelginest, Colomiers / Blagnac, Plaisance/La Salvetat/Colomiers, Fenouillet/Pechbonnieu/L'Union, Et entre plusieurs quartiers de Toulouse
- généraliser le dispositif d'affichage aux arrêts pour connaître l'heure d'arrivée du bus,
- développer des lignes de nuit et prolonger les horaires en soirée afin de desservir des équipements ou pour permettre aux salariés disposant de plages horaires plus variables de pouvoir utiliser le réseau de transports en commun.

Objectifs

-
-
- Permettre une densification des territoires desservis par les TC, mieux desservir les pôles économiques majeurs et conforter le fonctionnement en quadrants de l'agglomération.
- accompagner les plans d'actions des PDE, PDA et PDIE.



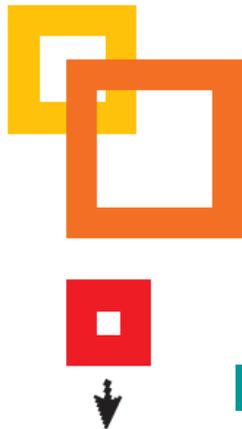
Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

➔ ACTION

E22

FAVORISER LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ ET L'USAGE DU VÉLO

Conforter et mettre en œuvre un Schéma Directeur cyclable d'agglomération



+ Nouveau texte

Description de l'action

Un Schéma Directeur cyclable doit être conforté et étendu à l'échelle de l'agglomération toulousaine et décliné selon une programmation annuelle. Il comprendra 3 volets :

Volet infrastructure :

Il s'agit notamment :

- d'affiner la cohérence des schémas directeurs des itinéraires cyclables existants et de finaliser un réseau cyclable structurant à l'échelle de l'agglomération toulousaine ;
- de prendre en compte les principaux « points noirs » recensés et résoudre les discontinuités cyclables majeures ;
- de mettre en place une politique de jalonnement des itinéraires cyclables ;
- d'élaborer en parallèle un Schéma Directeur de développement des parkings vélos, pour faciliter et sécuriser le stationnement vélo, notamment à proximité des pôles générateurs de déplacement.

Dans ce cadre, la constitution d'un axe structurant Est/Ouest peut s'envisager . Cet axe compléterait l'axe Nord-Sud existant le long de la Garonne et des canaux. Des connexions et rabattements peuvent être créés aux pôles d'échanges.

Volet stationnement :

- développer des aires de stationnement sécurisées et couvertes quand nécessaire (en particulier en accompagnement à l'intermodalité).

Volet services vélo :

En complément des systèmes de location diversifiés :

- Développer un ensemble de services « vélo » spécifiques : gardiennage, services d'entretien et dépannage, voire petites station-services vélo (pompes, fontaines, bagageries...), vente d'accessoires,
- Développer les transports à la demande utilisant le vélo : vélo-taxi, vélo-livraison, etc....

Volet communication :

- Développer un panel d'informations sur les équipements et services existants et produire des cartes du réseau cyclable
- Organiser des manifestations sur le thème du vélo
- Sensibiliser à la sécurité routière et au partage de l'espace public, notamment dans les écoles.

Objectifs

- Favoriser l'usage du vélo
- Objectif d'une part modale de 10 % des modes mécanisés
- Développer l'intermodalité avec les réseaux de transports en commun

Références

Schémas directeurs cyclables des différentes collectivités :

- Schéma Directeur cyclable communautaire du Grand Toulouse
 - Schéma Directeur cyclable du SICOVAL
 - Schéma Directeur des itinéraires cyclables de la Haute-Garonne
- Guide CERTU : Recommandations pour les aménagements cyclables, septembre 2008

Pilotes

Intercommunalités, Conseil Général

Partenaires techniques

Communes, AOTU, Région, AUAT

Calendrier de mise en œuvre

Court terme

Coûts

Estimation : 15 à 16 M€ par an dont 10,5 M€ par an pour le Grand Toulouse

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

- intégrer les projets piétons/cycles inscrits au Schéma Directeur cyclable : PADD, emplacements réservés nécessaires à sa réalisation

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Suivi de l'évolution des cohérences entre les différents schémas directeurs
- Suivi des effets : nombre de km programmés par type d'aménagements, discontinuités majeures traitées, nombre de parkings vélos programmés, types de services programmés, type de communication programmée

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Il est ainsi prévu, par exemple, sur le périmètre de Toulouse Métropole, que le linéaire d'itinéraires cyclables augmente de 369 km dont 224 km correspondant au réseau structurant cyclable.

→ ACTION **E23** FAVORISER LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ ET L'USAGE DU VÉLO

Poursuivre le développement des systèmes de location de vélos humanisés ou automatisés



Description de l'action

Le système de location de vélo « automatisé » mis en service sur la Ville en 2007 connaît un grand succès.

Le service de location automatisé devra être amélioré afin de répondre aux demandes d'ouvertures 24h/24h, de diversification des abonnements, de simplification des accès aux services...

Il conviendra également de proposer des systèmes de location complémentaires plus adaptés à des besoins spécifiques, sur certains lieux stratégiques de l'agglomération (systèmes de location dit « humanisés ») : terminus métro, gares TER notamment.

Un plan d'action doit être mené pour définir les critères de déploiement de chacun des systèmes de location de vélo : type de services (location, réparation...), périmètre de déploiement, nombre de sites, tarifs, horaires, accès au service, durée de location, types d'utilisateurs ciblés, coût pour la collectivité...

Un schéma de déploiement des systèmes de location sera ensuite élaboré à l'échelle du périmètre de révision du PDU.

Il conviendra d'examiner l'interopérabilité des systèmes entre eux, ainsi que l'intermodalité avec les transports en commun.

Objectifs

Favoriser la pratique du vélo

+ Nouveau texte

Références

Pilotes

Intercommunalités, AOT

Partenaires techniques

Communes, Associations « vélo »

Calendrier de mise en œuvre

Action continue

Coûts

500 000 euros/an pour les services vélos CUGT

Contrat VéloToulouse de 5,5 à 6 M€/an sans extension de périmètre

+ Nouveau texte

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Sans objet

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Mise en place d'autres systèmes (types de systèmes proposés et localisation)
- Suivi des effets : pour chaque système, nombre d'abonnés, nombre de locations quotidiennes, nombre d'utilisateurs
- Évaluation des améliorations du système en libre-service



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Ainsi, l'interopérabilité de la carte Pastel avec le dispositif VéloToulouse et la possibilité accordée aux habitants de Toulouse Métropole d'une aide à l'achat d'un Vélo à Assistance Electrique (25% du montant limité à 250 euros) s'inscrivent en faveur d'un plus grand usage du vélo.

Coûts

.....

.....

Toulouse Métropole : budget d'aide à l'achat des vélos à assistance électrique (VAE)
50 000 euros en 2012
100 000 euros en 2013 soumis à l'approbation du budget 2013
100 000 euros en 2014 soumis à l'approbation du budget 2014

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

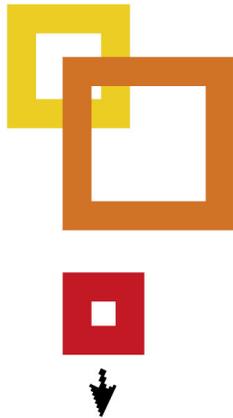


ACTION

F28

MAÎTRISER L'USAGE DE LA VOITURE

Soutenir le développement de l'autopartage et du covoiturage



Description de l'action

Le développement des services d'autopartage et de covoiturage doit permettre de limiter l'usage de la voiture dans l'agglomération, en complémentarité des services de transports en commun.

[Des aires de covoiturage peuvent utilement compléter ces services.](#)

Autopartage

Un service d'autopartage « Mobilib » a été lancé en 2009 sur l'agglomération toulousaine, mettant à disposition de ses abonnés des véhicules individuels.

Il s'agit de soutenir le développement de ce service d'autopartage : actions de promotion, réductions droits d'entrée et abonnements, mise à disposition de places de stationnement aux abords des stations de métro ou au sein des P+R du réseau Tisséo, inscription de ce dispositif dans les actions des PDE...

Covoiturage

Tisséo propose et organise un service de covoiturage pour les trajets quotidiens des salariés de l'agglomération. Actuellement, plus d'une quarantaine d'entreprises ont confié à Tisséo l'organisation du covoiturage de leurs employés, notamment dans le cadre de leur Plan de Déplacement Entreprise.

Il s'agit de promouvoir ce service de mobilité et de favoriser son développement, au-delà du cadre des PDE.

Par ailleurs, la réalisation d'aires de covoiturage spécifiques peut être développée, par les gestionnaires de voiries et/ou les communes, en lien ou pas avec les services de transports en commun et les réseaux autoroutiers. Si des études sont enclenchées, il est préconisé de les faire à une échelle intercommunale afin d'établir une politique cohérente de localisation de ces équipements, ces derniers pouvant être mutualisés avec des aires de stationnement existantes.

■ + Nouveau texte

Objectifs

Promouvoir les usages alternatifs à la voiture et réduire la part modale de la voiture

Références

- Aires de covoiturage du Conseil Général du Tarn
- Aires de covoiturage d'ASF
- Aire de covoiturage de Tournefeuille
- Démarche de Moissac « Covoiturons sur le Pouce »

Pilotes

Intercommunalités, communes, Département

Partenaires techniques

Communes / gestionnaires de voiries / AOTU

Calendrier de mise en œuvre

Action continue

Coûts

Concernant l'autopartage, Tisséo-SMTC est entré depuis le 31 mars 2009 dans le capital de Mobilib **à hauteur de 22,5 KE**

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Sans objet

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Autopartage : nombre et localisation de stations ; nombre d'abonnés au service d'autopartage,
- Covoiturage : nombre d'entreprises ayant passé une convention avec Tisséo, nombre d'inscrits au service de covoiturage, nombre d'équipages, nombre d'aires de stationnement pour covoiturage.



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Description de l'action

Le développement avec des aires de stationnement existantes.

Une étude de faisabilité de mise en place d'une voie spécifique « Covoiturage – TC » pourrait être enclenchée sur le réseau routier structurant d'agglomération.

En outre, l'implantation de bornes de rechargement des véhicules dans les parcs-relais, en interface avec les sites d'autopartage et de covoiturage, dans les pôles d'échanges multimodaux, sera facilitée.

Coût

Concernant l'autopartage,Mobilib et détient 30 parts sociales pour un montant de 22 500 euros. En outre, le SMTC a apporté une aide financière de 100 000 euros pour soutenir le développement de l'autopartage



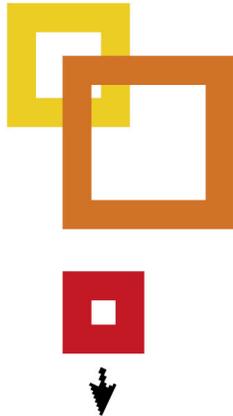


ACTION

F28

MAÎTRISER L'USAGE DE LA VOITURE

Soutenir le développement de l'autopartage et du covoiturage



Description de l'action

Le développement des services d'autopartage et de covoiturage doit permettre de limiter l'usage de la voiture dans l'agglomération, en complémentarité des services de transports en commun.

Des aires de covoiturage peuvent utilement compléter ces services.

Autopartage

Un service d'autopartage « Mobilib » a été lancé en 2009 sur l'agglomération toulousaine, mettant à disposition de ses abonnés des véhicules individuels.

Il s'agit de soutenir le développement de ce service d'autopartage : actions de promotion, réductions droits d'entrée et abonnements, mise à disposition de places de stationnement aux abords des stations de métro ou au sein des P+R du réseau Tisséo, inscription de ce dispositif dans les actions des PDE...

Covoiturage

Tisséo propose et organise un service de covoiturage pour les trajets quotidiens des salariés de l'agglomération. Actuellement, plus d'une quarantaine d'entreprises ont confié à Tisséo l'organisation du covoiturage de leurs employés, notamment dans le cadre de leur Plan de Déplacement Entreprise.

Il s'agit de promouvoir ce service de mobilité et de favoriser son développement, au-delà du cadre des PDE.

Par ailleurs, la réalisation d'aires de covoiturage spécifiques peut être développée, par les gestionnaires de voiries et/ou les communes, en lien ou pas avec les services de transports en commun et les réseaux autoroutiers. Si des études sont enclenchées, il est préconisé de les faire à une échelle intercommunale afin d'établir une politique cohérente de localisation de ces équipements, ces derniers pouvant être mutualisés avec des aires de stationnement existantes.

■ + Nouveau texte

Objectifs

Promouvoir les usages alternatifs à la voiture et réduire la part modale de la voiture

Références

- Aires de covoiturage du Conseil Général du Tarn
- Aires de covoiturage d'ASF
- Aire de covoiturage de Tournefeuille
- Démarche de Moissac « Covoiturons sur le Pouce »

Pilotes

Intercommunalités, communes, Département

Partenaires techniques

Communes / gestionnaires de voiries / AOTU

Calendrier de mise en œuvre

Action continue

Coûts

Concernant l'autopartage, Tisséo-SMTC est entré depuis le 31 mars 2009 dans le capital de Mobilib **à hauteur de 22,5 KE**

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Sans objet

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Autopartage : nombre et localisation de stations ; nombre d'abonnés au service d'autopartage,
- Covoiturage : nombre d'entreprises ayant passé une convention avec Tisséo, nombre d'inscrits au service de covoiturage, nombre d'équipages, nombre d'aires de stationnement pour covoiturage.

+ Nouvelles illustrations

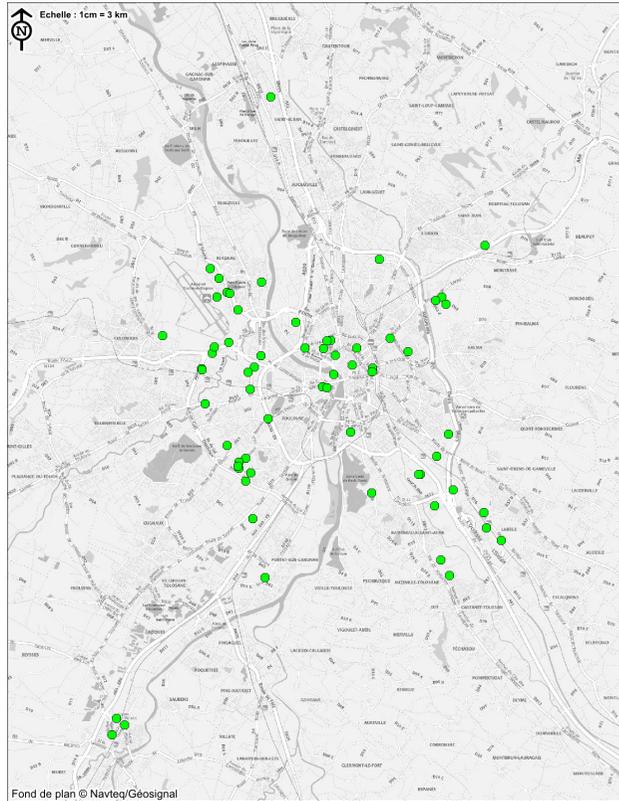


Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012



© Tisséo - 2012/10 - CD/TC

ENTREPRISES ET ADMINISTRATIONS INSCRITES AU SERVICE DE COVOITURAGE



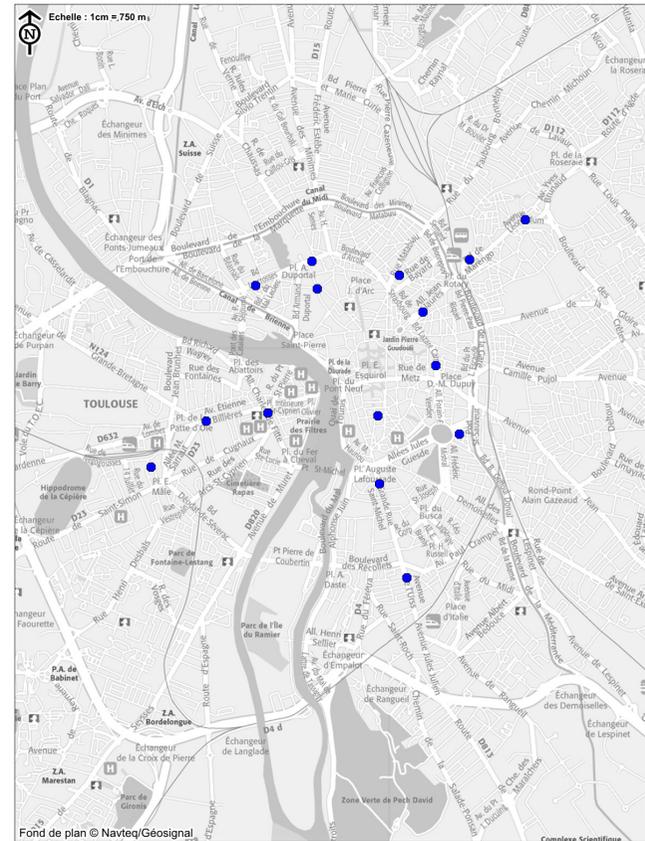
● Entreprises et administrations ayant une convention de covoiturage

Sources : Service Politique des Déplacements et accessibilité - juillet 2012



© Tisséo - 2012/10 - CD/TC

Stations d'autopartage



● Stations d'autopartage

Sources : Mobilib - janvier 2012

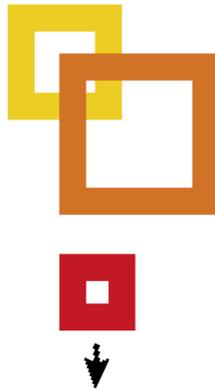




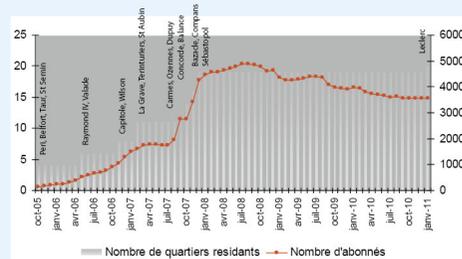
ACTION F29

MAÎTRISER L'USAGE DE LA VOITURE

Développer une stratégie de stationnement à l'échelle de l'agglomération



Le bilan du PLS est positif, avec une nette évolution du nombre des abonnés à la suite de l'extension du PLS à de nouveaux quartiers concomitamment à la mise en œuvre de la ligne B :



Cette dynamique s'inscrit dans l'application des dispositifs de la loi du 12 juillet 2010 valant engagement national pour l'environnement et qui prévoit en termes de stationnement les deux dispositions suivantes :

- réglementation du stationnement sur les axes supports d'un TCSP,
- détermination d'un nombre maximal de places de stationnement dans les bâtiments implantés dans la zone d'influence des transports en commun.

+ Nouveau texte

Objectifs

- Limiter la place de la voiture et l'utilisation de la voiture
- Inciter à l'usage des modes alternatifs

Références

Plan Local de Stationnement de la Ville de Toulouse

Pilotes

Intercommunalités, Communes

Partenaires techniques

Intercommunalités, AOT, gestionnaires de voiries, polices de voiries

Calendrier de mise en œuvre

2015

Coûts

Pour le Grand Toulouse :

- 1 ME en phase d'extension des stratégies de stationnement
- 350000 euros pour équipements (horodateurs et disques, gestion centralisée, signalisation et communication)

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

- PADD : politique de stationnement
- Article 12 : normes de stationnement automobile et vélo

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Inventaire des stratégies de stationnement
- Suivi des effets : harmonisation des indicateurs

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

En termes de perspectives de développement de ces parcs-relais, il est prévu :

- une enveloppe de 15 millions d'euros (cf. tableau de la page 178 du projet de révision du PDU : 18 millions d'euros consacrés aux aménagements des parcs-relais et pôles d'échanges) pour l'extension des parcs-relais existants (de l'ordre de 1 000 places),
- un parc-relais d'environ 1 000 places au terminus du prolongement de la ligne B,
- la création de parcs-relais dans le cadre des autres opérations de TCSP (environ 2 000 places).

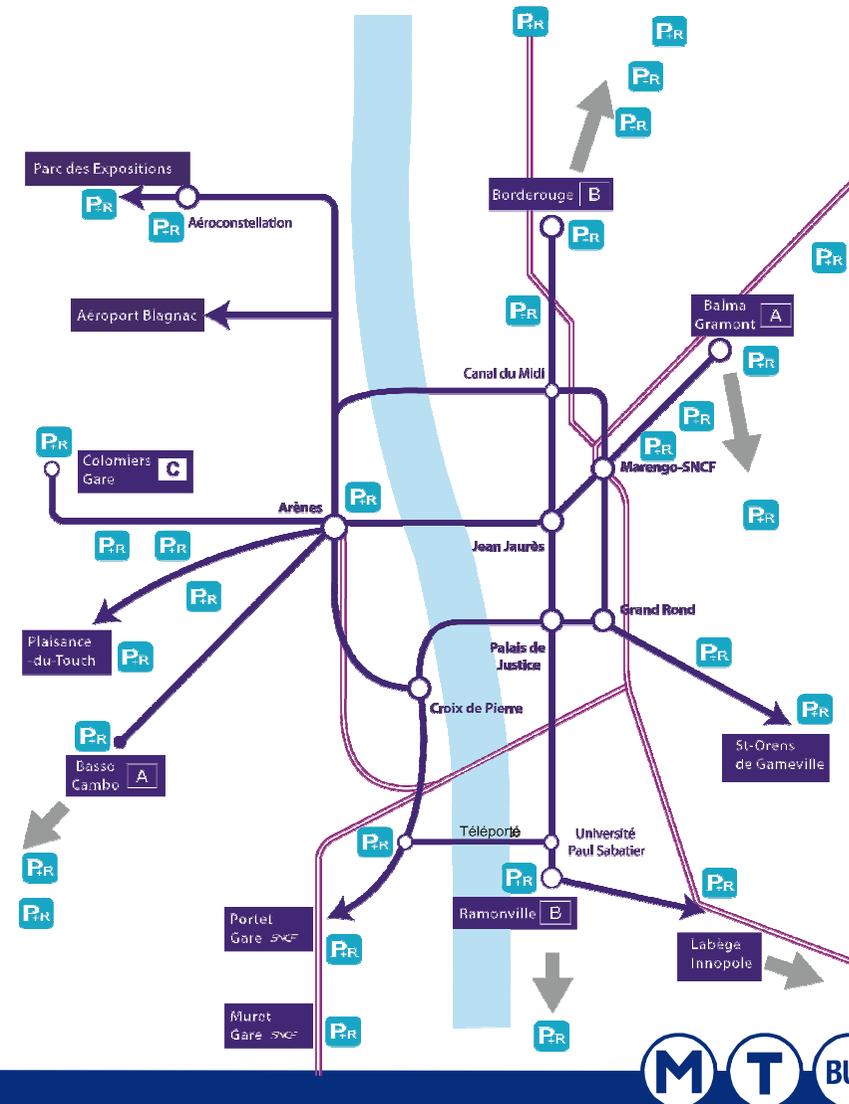
Soit un total de 4 000 places de stationnement supplémentaires.

Il est à souligner que ces parcs-relais devraient répondre à une autre logique d'implantation :

- mutualisation avec le besoin de stationnement d'équipements publics ou de petites centralités de quartiers,
- implantation en chapelet le long du TSCP, en terminus mais aussi au croisement d'axes routiers et de ligne de bus, en amont des zones de congestion,
- capacités de 50 à 100 places.

En outre, l'implantation de bornes de rechargement des véhicules dans les parcs-relais, en interface avec les sites d'autopartage et de covoiturage, dans les pôles d'échanges multimodaux, sera facilitée.

Schéma fonctionnel de principe



Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

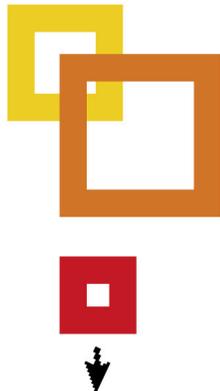


ACTION

F32

MAÎTRISER L'USAGE DE LA VOITURE

Poursuivre la constitution du réseau de maillage d'agglomération



Description de l'action

La fonction principal d'un réseau secondaire est d'assurer la circulation du trafic local, produit par le fonctionnement urbain de l'agglomération. Ce réseau doit aussi être une réponse, avec le développement des transports en commun, à la désaturation du périphérique.

Il doit donc évoluer vers une conception multimodale : **associée à une structuration urbaine d'un territoire et contribuant à la maîtrise de l'étalement urbain, répondant à l'amélioration de l'attractivité du réseau de transport en commun, partageant l'espace avec les modes doux.**

Ces boulevards urbains multimodaux sont à programmer en même temps que celle des transports en commun et des projets urbains. ■ + Nouveau texte

Boulevards urbains multimodaux supports de TCSP

Les boulevards urbains répondent à plusieurs objectifs : structurer l'urbanisation future, conforter le maillage TC. Les projets suivants sont inscrits au PDU révisé car support de TCSP et desservant des territoires de développement urbain :

- Liaison Multimodale Sud-Est,
- Voie du Canal St Martory,
- Boulevard Urbain Nord,
- Voie des Ramassiers,
- Aménagement de l'Avenue Eisenhower,
- Déviation Sud de Saint-Orens ■ + Nouveau texte

Maillage du réseau secondaire

D'autres voies secondaires doivent également être réalisées pour compléter le maillage du réseau de voiries, en intégrant des facilités de circulation des TC :

- Liaison RD1 – RN 224 (accessibilité ZAC Aéroconstellation depuis Colomiers et Cornebarrieu)
- Aménagement RD 37 (travaux en cours)
- RD 924 entre VCSM et RD 632
- Aménagement de la RD 916 Palays / RD57
- Trémie Dide RD 120

Objectifs

■ + Nouveau texte

- Améliorer l'accessibilité tous modes
- Assurer l'écoulement du trafic local

Références

Guide de conception des boulevards urbains multimodaux - Tisséo/AUAT - 2003

Pilotes

Intercommunalités, Conseil Général

Partenaires techniques

Communes, AOTU

Calendrier de mise en œuvre

2010/2020

Coûts

Estimation Boulevards urbains multimodaux volet voirie : **211,5 ME HT**

Liaison Multimodale Sud-Est : 40 ME HT

Boulevard Urbain Nord : 61 ME HT

Voie des Ramassiers : 10 ME HT

Jonction Est : 44 ME HT

Voie du Canal St Martory : 38,5 ME HT

Avenue Eisenhower : cf. fiche 10

Déviations de Saint-Orens RD 957 b : 18 ME HT

■ + Nouveau texte

Estimation Maillage du réseau secondaire : **87,5 ME HT**

RD 963 liaison RD1 – RN 224 : 4 ME HT

Aménagement RD 37 : 16 ME HT

RD 924 : 15,5 ME HT

Aménagement de la RD 916 Palays / RD57 : 47 ME HT

Trémie Dide RD 120 : 5 ME HT

Soit 299 millions d'euros, hors travaux d'entretien récurrents et de mise aux normes des voiries et hors nouvelles dessertes internes de nouveaux quartiers.

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Emplacements réservés

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Mise en place de l'action : suivi des projets (études, travaux...)
- Consommation d'espaces naturels ou agricoles

PDU•2015•2020



151



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Description de l'action

La fonction principale et des projets urbains. Ces axes sont conçus en partageant l'espace public entre les différents modes de déplacements, les TC et les modes doux étant prioritaires par rapport aux autres modes et usage de la voirie. La vitesse maximum autorisée est celle du Code la Route, soit 50 km/heure.

Boulevards urbains multimodaux supports de TCSP

Les projets suivants de développement urbain :

.....

.....

RD 924 entre VCSM et RD 632

Objectifs

.....

Les boulevards urbains répondent à plusieurs objectifs :
structurer l'urbanisation future,
conforter le maillage TC.

Coûts

Estimation Boulevards urbains multimodaux volet voirie : 227 M€ HT

.....

RD 924 entre VCSM et RD 632 : 15,5 M€ HT

Estimation Maillage du réseau secondaire : 73 M€ HT

RD 963 liaison RD1 – RN 224 : 5 M€ HT.....

.....

Soit 300 millions d'euros,



Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

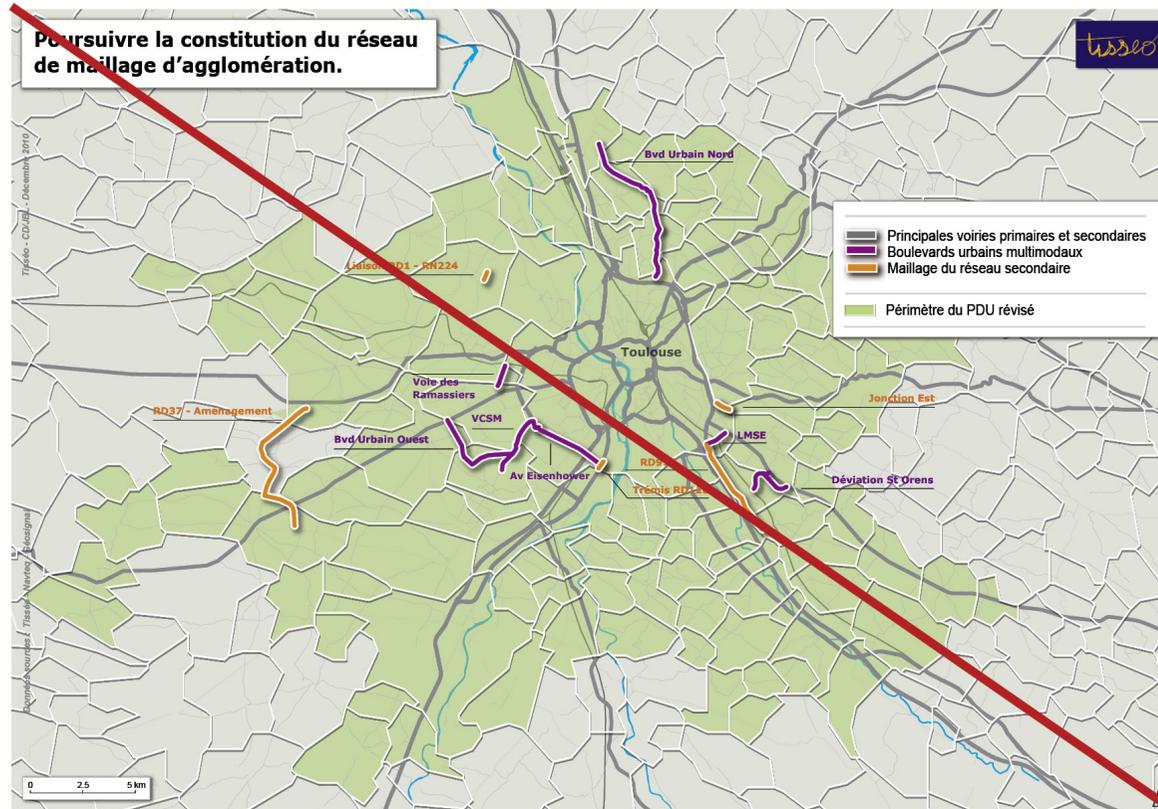
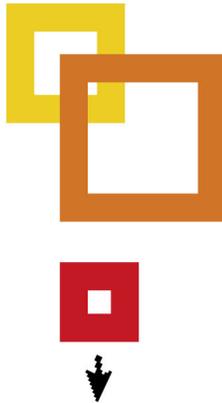


ACTION

F32

MAÎTRISER L'USAGE DE LA VOITURE

Poursuivre la constitution du réseau de maillage d'agglomération

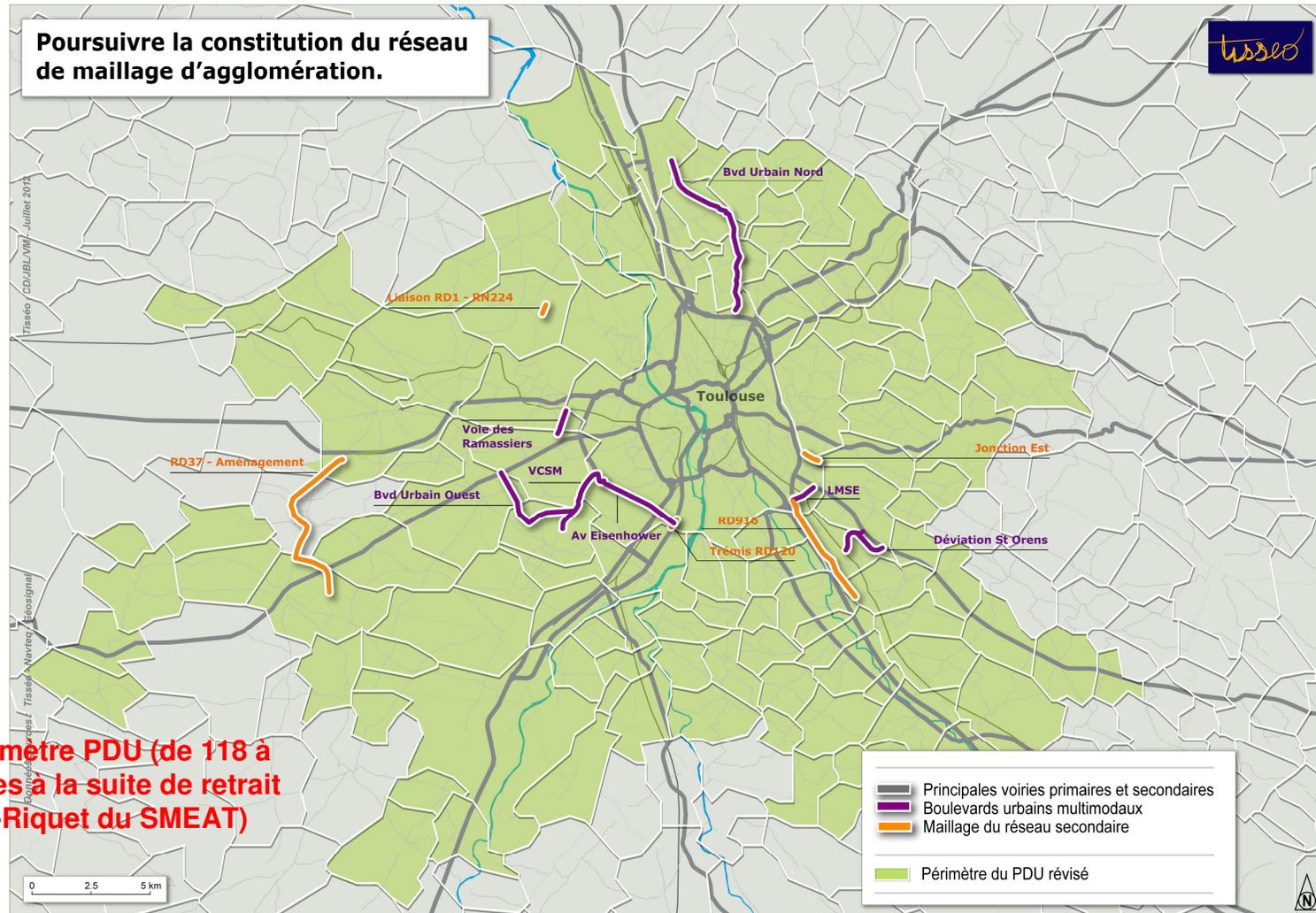


150



PDU•2015•2020

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012



Nouveau périmètre PDU (de 118 à 117 communes à la suite de retrait de Bonrepos-Riquet du SMEAT)

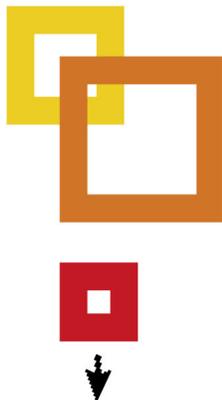
Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

→ ACTION

F33

MAÎTRISER L'USAGE DE LA VOITURE

Achever le réseau structurant d'agglomération



Description de l'action

Cette action vise à conforter le fonctionnement du réseau primaire, afin de garantir l'accessibilité des grands pôles et équipements métropolitains (aéroport, CHU, universités, grandes zones d'emplois) majoritairement implantés aux abords de ce réseau. Cette action doit également satisfaire au trafic de transit d'échelle régional ou national, fonction première d'un périphérique.

Les projets inscrits au PDU révisé, et répondant à garantir le fonctionnement du réseau primaire à l'horizon 2020, sont :

Voiries

- 1 - Mise à 2X3 du périphérique sur la section Rangueil / Palays
- 2 - Prolongement RD 902 entre Blagnac / Beauzelle et Seilh, et liaison RD 2 / Eurocentre

Échangeurs à créer

Borderouge (en lien avec TCSP du BUN)
Montgiscard (avec les raccordements sur les RD 813 et RD 16)
Grande Plaine (en lien avec Jonction Est)
Bois Verts

Échangeurs à réaménager

Lespinet (en lien avec 2X3 du périphérique sur la section Rangueil Palays)
Sesquières (aménagement de sécurité et en lien avec TCSP RD 820)

Échangeurs à améliorer

La Crabe, Fontaine Lumineuse, l'Armurier (en lien avec TCSP sur voie des Ramassiers)
Accès zone aéroportuaire : Bellonte-Dewoitine (en lien avec la ligne de tramway Envol), Aéroport, Grand Noble, Blagnac Nord

Objectifs

- Conforter l'accessibilité tous modes aux fonctions métropolitaines
- Assurer et sécuriser l'écoulement du trafic de transit

Références

Pilotes

Gestionnaires de voiries et concessionnaires réseau autoroutier

Partenaires techniques

Calendrier de mise en œuvre

2010/2020 sur la base des programmations pluriannuelles des gestionnaires de voiries

Coûts

Voiries

Mise à 2X3 section Rangueil Palays : **45 ME HT**
Prolongement Liaison RD 902 – Eurocentre : 80 ME HT
Raccordement RD 813/échangeur Montgiscard/RD 16 : 16 ME HT

Échangeurs

Borderouge : 20 ME HT
Montgiscard : **13 ME HT**
Lespinet : 25 ME HT
Sesquières : 20 ME HT
Grande Plaine : 22 ME HT
La Crabe, Fontaine Lumineuse, l'Armurier : 10 ME HT
Accès zone aéroportuaire : Études en cours – coûts non définis
Bois Verts : coût non défini

Soit **253 millions d'euros** hors accès zone aéroportuaire.

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Emplacements réservés

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Mise en place de l'action : suivi des projets (études, travaux...)
- Consommation des espaces naturels et agricoles

PDU•2015•2020 → 153



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Coûts

Voiries

Mise à 2x3 voies du périphérique section Ranguel / Palays : 50 M€ HT

.....

.....

Echangeurs

.....

Fontaine Lumineuse : 7,5 M€ HT

Accès zone aéroportuaire : études en cours – estimations pour les échangeurs Blagnac Nord et Ritouret à hauteur de 4,15 et 15,6 M€ HT – estimations non finalisées pour échangeurs Grand Noble et Aéroport.

Soit 260,25 millions d'euros hors estimations non finalisées.

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

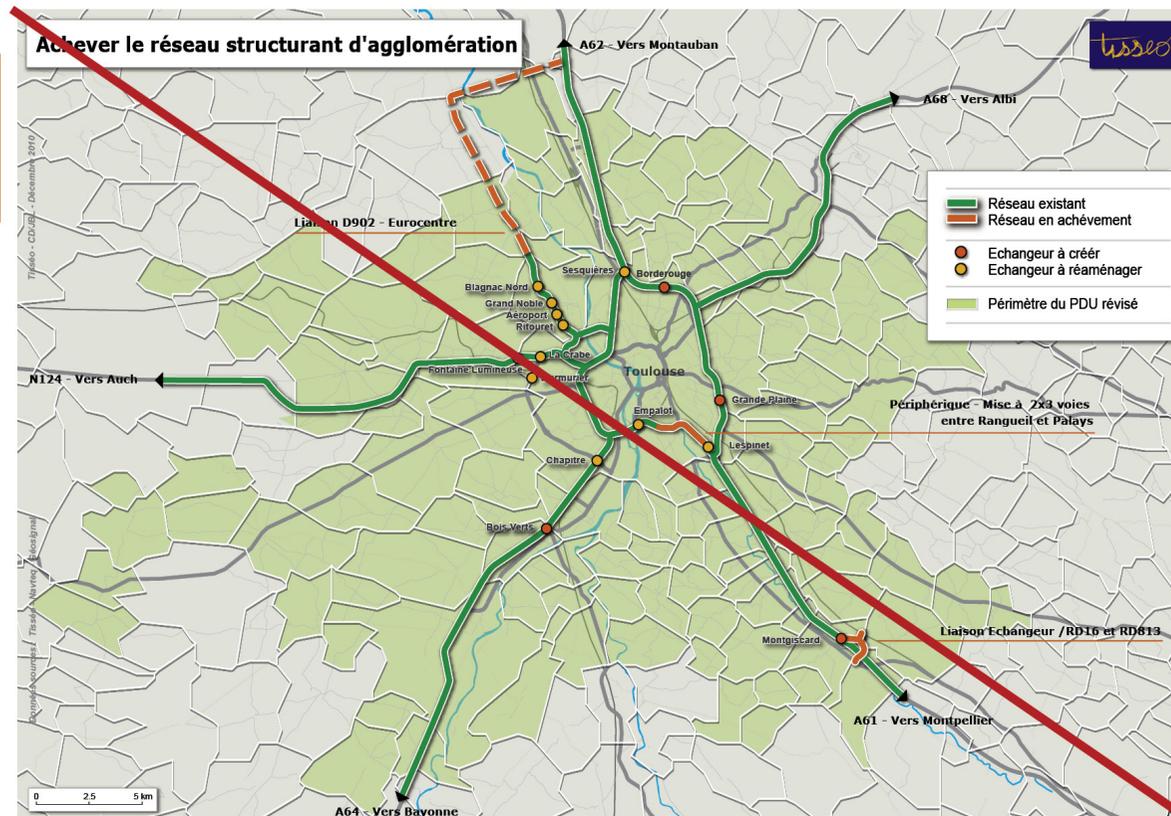
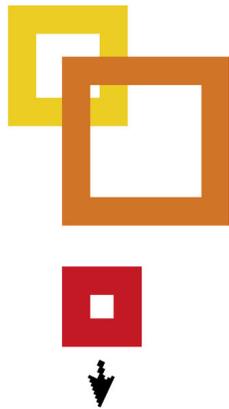


ACTION

F33

MAÎTRISER L'USAGE DE LA VOITURE

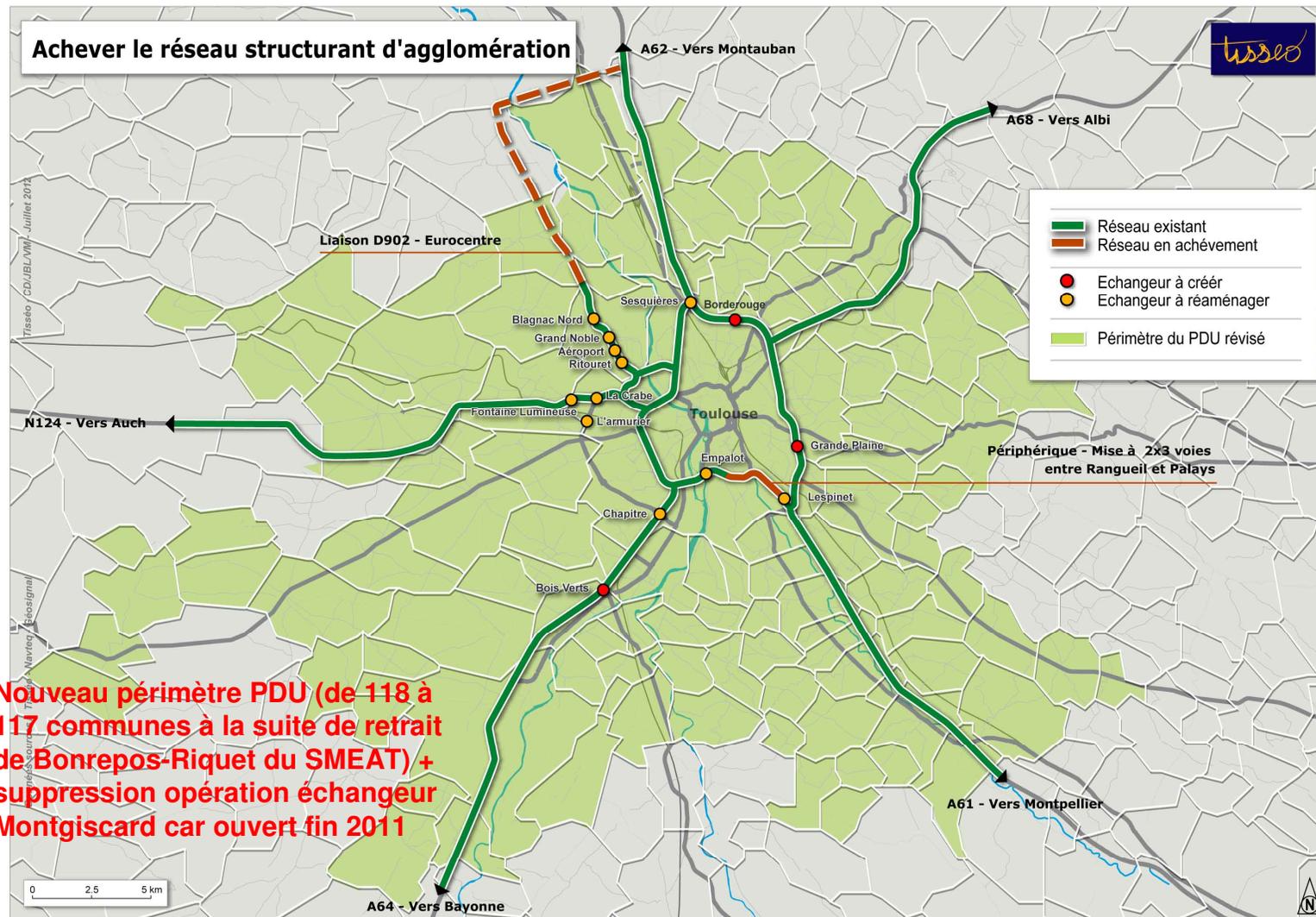
Achever le réseau structurant d'agglomération



152

PDU•2015•2020

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012



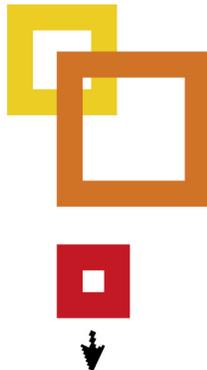
Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

→ ACTION

G34

PRENDRE EN COMPTE LA LOGISTIQUE URBAINE

Mettre en place un Atelier Transport de Marchandises



Description de l'action

La logistique urbaine, nécessaire à la vie de l'agglomération, s'inscrit dans un contexte de très forte concurrence et suit par conséquent des logiques économiques difficilement contournables.

Aussi, la mise en place d'actions ne repose pas uniquement sur la volonté des collectivités locales, mais sur l'adhésion de toute la chaîne logistique concernée, depuis l'expéditeur, le chargeur jusqu'au destinataire. Cela est la condition sine qua non de toute action ou expérimentation entreprise dans ce domaine.

Dans le cadre de la révision du PDU, des orientations stratégiques et des propositions d'actions ont donc été élaborées : fiches actions 36, 37 et 38 portant respectivement sur l'extension de la Charte livraison de la Ville de Toulouse, la création de plateformes de redistribution de marchandises et l'adaptation des itinéraires dédiés aux marchandises. Toutefois, ces dernières ne pourront être validées et initiées que dans un cadre partenarial.

Il est donc proposé la mise en place d'un « Atelier TMV » réunissant les collectivités locales, les chambres consulaires, syndicats professionnels, gestionnaires de voiries, État, Région, RFF, SNCF, à l'instar de ce qui a été fait dans le cadre du SGGD.

Cet atelier devra notamment développer et mettre en œuvre les orientations du PDU révisé et œuvrer à la réalisation opérationnelle des actions retenues au plan d'actions du PDU révisé. Il s'attachera, particulièrement à créer une véritable dynamique de l'ensemble des acteurs de la logistique urbaine sur des projets communs concernant l'intégralité de la chaîne de livraison.

Le partenariat permettra d'accompagner ou de soutenir des initiatives privées en identifiant leurs moyens et leurs objectifs, en structurant un protocole d'évaluation et en réalisant une mise en cohérence de l'ensemble de ces initiatives au niveau de l'agglomération, en cohérence avec le plan d'actions du PDU. La mutualisation des moyens et des différents acteurs devra participer à l'élaboration des projets.

Les différentes actions engagées à titre privé ou public seront accompagnées par des campagnes de communication et de sensibilisation.

L'Atelier Transports de Marchandises pourra donner lieu à des ateliers spécifiques comme les livraisons non motorisées, les granulats et matériaux de construction, la réglementation de police et environnementale, les transports ferroviaires de proximité, les plateformes de transbordements route-fer...

Objectifs

- Renforcer la cohérence entre les politiques publiques et les acteurs de la logistique urbaine
- Partager les connaissances et les savoir faire

Références

ADEME : « Logistique urbaine : agir ensemble »

Pilotes

Grand Toulouse, autres Intercommunalités

Partenaires techniques

Chambres consulaires, syndicats professionnels, gestionnaires de voiries, État, Région, RFF, SNCF, entreprises de transport [+ Nouveau texte](#)

Calendrier de mise en œuvre

2010

Coûts

Moyens internes

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Sans objet

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

Actions initiées

156

← PDU•2015•2020

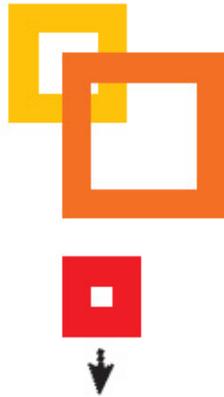
Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Partenaires techniques

Chambres consulaires, **Ademe**

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

→ ACTION **G35** PRENDRE EN COMPTE LA LOGISTIQUE URBAINE Étendre la charte livraison sur le périmètre du PDU



Description de l'action

Les réglementations municipales actuelles en matière de livraisons de marchandises diffèrent selon les communes. Il apparaît nécessaire de tendre vers une harmonisation des plages horaires de livraisons, de modalités d'accès et de stationnement.

+ Nouveau texte

Il s'agit par conséquent :

- d'une part de revoir la Charte de bonnes pratiques « Livraisons en centre-ville de Toulouse » sous un aspect plus environnemental et partenarial tous acteurs confondus,
- d'autre part de décliner à l'échelle des 118 communes du PDU les principes de cette charte livraison mise en œuvre par la Ville de Toulouse pour son centre-ville.

Le contenu est le suivant :

- mettre en œuvre et faire respecter la réglementation de police et environnementale des livraisons résultant des concertations
- faire respecter les aires de livraisons
- mieux répartir les aires de livraisons en fonction des besoins
- établir un meilleur dimensionnement des aires de livraisons
- travailler sur l'ergonomie des aires de livraisons
- faire respecter le Code de la Route
- inciter à l'acquisition d'un parc de véhicules moins polluants et encourager une diversification des modes de transports de marchandises : vélo, train.

Objectifs

- Gestion des flux routiers dans les centres-villes
- Gestion du stationnement
- Respect des réglementations
- Réduction du CO₂

Références

- Charte des bonnes pratiques de livraison - Ville de Toulouse

Pilotes

Intercommunalités et communes

Partenaires techniques

Chambres consulaires, syndicats professionnels, gestionnaires de voiries, transporteurs

Calendrier de mise en œuvre

Élaboration de la Charte en 2012

+ Nouveau texte

Coûts

Mesure non chiffrée

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Article 12 pour gérer les normes de stationnement sur l'unité foncière et le domaine public

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Localisation aires de stationnement réglementées
- Evolution des réglementations de police et environnementale
- Evolution de la Charte « Livraisons en centre-ville de Toulouse »



PDU•2015•2020 → 157



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Description de l'action
Les réglementations

La nouvelle Charte Livraison du centre-ville a été signée le 19 septembre 2012 entre la commune de Toulouse et les représentants des entreprises de logistiques.

Le centre-ville de Toulouse, et en particulier le territoire situé à l'intérieur de l'anneau des boulevards, présente de fortes contraintes d'accessibilité et d'espaces disponibles. Les quartiers ceinturés par l'octogone accueillent chaque jour 12 000 actions de livraisons. Ces livraisons sont nécessaires, mais le centre-ville de Toulouse doit rester dynamique et agréable à vivre. C'est pourquoi il est primordial d'organiser le système de livraisons dans un souci constant de partage de l'espace public.

Ainsi, après concertation, cette charte livraisons en centre-ville a été élaborée pour répondre à plusieurs problématiques :

- réduire les nuisances atmosphériques et sonores,
- adapter le système de livraisons aux évolutions techniques et sociétales.

Elle détermine les conditions de livraisons (horaires, stationnement) avec notamment la mise en place d'un disque de stationnement spécifique.

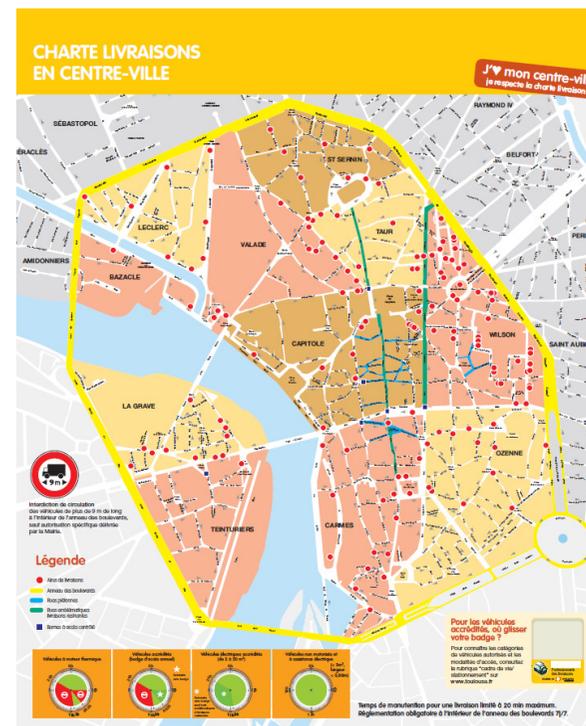
Il s'agit par conséquent :

- De s'assurer de la bonne mise en œuvre des dispositions de la charte
- De décliner à l'échelle du PDU les principes

Calendrier de mise en œuvre

Application de la charte de livraison en centre-ville de Toulouse à partir de 2012

Etude à engager en 2012/2013 pour une déclinaison à l'échelle du PDU

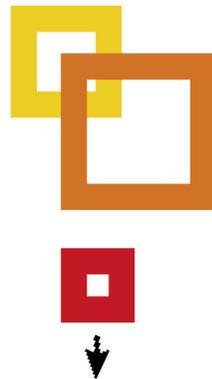


Nouvelles illustrations



➔ ACTION **G36** PRENDRE EN COMPTE LA LOGISTIQUE URBAINE

Créer des sites de redistribution de marchandises



Description de l'action

Dans l'organisation future des transports de marchandises en ville, le développement urbain de la métropole, avec ces territoires de développement et de renouvellement, pourrait engendrer le besoin de disposer de plusieurs sites pouvant servir de points de regroupement / éclatement des marchandises, l'acheminement vers la destination finale pouvant se faire par des véhicules appropriés de plus petite taille, moins polluants, mécanisés ou non...

En outre, en milieu urbain plus dense, la création de sites de redistribution devra trouver des solutions plus appropriées : emplacements logistiques contrôlés, micro plateformes urbaines, « boutiques-relais », pôle de récupération pour le e-commerce dans les pôles d'échanges des transports en commun.

Les sites de Fondreyre, de Raynal, Route de Launaguet et Brouardel-Béarnais devront faire l'objet d'une attention toute particulière car disposant d'un potentiel intéressant pour redistribuer les marchandises vers le centre-ville de Toulouse. En périphérie, aux abords des axes ferroviaires, toute opportunité devra être saisie, notamment celles se présentant dans le cadre de renouvellement urbain, comme par exemple les sites de Francazal à l'ouest et de la RD 820 au Nord et en général à l'occasion de chaque création de zones d'activités ou d'ensemble immobilier d'envergure.

Les réflexions menées par l'Etat concernant la création de plateformes de transbordement des matériaux de construction embranchées sur les réseaux ferroviaires et routiers est à inclure dans cette action.

Objectifs

- Réduire et réguler les flux dans les centres urbains
- Partage et gestion des espaces destinés aux livraisons

Références

Guide technique et juridique pour les livraisons en ville
Guide pour la prise en compte des impacts environnementaux dans la livraison de marchandises

Guide méthodologique Espaces Logistiques Urbaines
ADEME : « Logistique urbaine : agir ensemble »

Pilotes

Etat, Collectivités locales

Partenaires techniques

Chambres consulaires, syndicats professionnels, gestionnaires de voiries, SNCF, UNICEM [+](#) **Nouveau texte**

Calendrier de mise en œuvre

Élaboration de la Charte en 2012

Coûts

Mesure non chiffrée

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Articles 1 et 2 gérant les conditions d'utilisation des sols
Emplacements réservés

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Localisation des plateformes
- Évolution des réglementations de police et environnementale



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

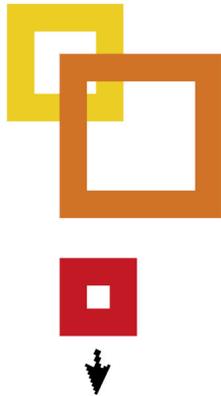
Partenaires techniques

Chambres consulaires, RFF.

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

→ ACTION **G37** PRENDRE EN COMPTE LA LOGISTIQUE URBAINE

Adapter des itinéraires dédiés aux marchandises



Description de l'action

S'il existe un plan de circulation pour le transport routier de matières dangereuses et un dispositif de stockage de véhicules routiers de transports de marchandises en amont de l'agglomération, il n'existe pas un plan d'itinéraire(s) spécifique(s) permettant d'organiser et de gérer les flux de transports de marchandises, notamment ceux destinés au marché local. En ce qui concerne le fret ferroviaire de marchandises, tous les trains de marchandises passent à ce jour par le centre-ville de l'agglomération.

Aussi, un certain nombre de problèmes commencent à apparaître : passage de poids lourds et trains en zone d'habitat dense, conflit pour l'usage de places de stationnement, détérioration de chaussée, saturation de certains axes de circulation, surcharges locales aux accès des centres-urbains et grandes zones commerciales.

Pour régler ces problèmes, il est nécessaire d'élaborer un schéma de circulation « route et fer », qui intégrera le transport routier et la circulation des transports de matières dangereuses, granulats, matériaux par fer ainsi que les besoins d'information associés. Le jalonnement routier vers ou depuis les plateformes logistiques existantes vers et depuis les zones à forte densité de logistique urbaine sera étudié et sa mise en œuvre envisagée.

■ + Nouveau texte

Objectifs

- Gestion des flux routiers dans les centres-villes
- Valorisation de l'usage du rail

Références

« Charte des bonnes pratiques » de livraison - Ville de Toulouse

Pilotes

Intercommunalités et communes pour la route, État et Région pour le rail

Partenaires techniques

Chambres consulaires, syndicats professionnels, gestionnaires de voiries, SNCF

Calendrier de mise en œuvre

Élaboration de la Charte en 2012

Coûts

Mesure non chiffrée

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Article 12 pour gérer les normes de stationnement sur l'unité foncière et le domaine public

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Localisation aires de stationnement réglementées
- Evolution des réglementations police et environnementale
- Mise en œuvre du schéma de jalonnement logistique et matières dangereuses

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Description de l'action

S'il existe sa mise en œuvre envisagée.

L'élaboration de ce plan d'itinéraires dédié aux marchandises devra se faire en considérant d'une part le Schéma Directeur d'usage des voiries (cf. fiche action F31), d'autre part le schéma de développement des TCSP (cf. fiches actions C9 et C10).

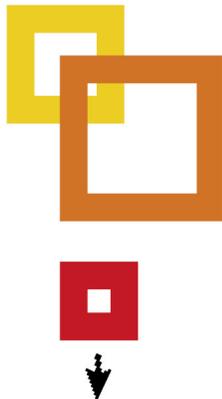
Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

→ ACTION

H38

RÉPONDRE AUX ENJEUX DES DÉPLACEMENTS LIÉS AU TRAVAIL

Aider au développement des Plans de Déplacements d'Entreprise



Description de l'action

L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à élaborer des PDE s'est engagé dès 2001, avec la mise en place d'un soutien méthodologique et une attribution de subvention plafonnée à 4500 euros HT consacrée aux études de faisabilité d'un PDE. Cette aide financière est accordée pour une démarche globale d'élaboration de PDE et est attribuée en deux temps : 75 % à la remise du plan d'actions, 25 % à la remise de la première évaluation.

Outre cette aide financière, qui se poursuivra à l'avenir, l'aide au développement des PDE se formalise par :

La professionnalisation des services de Conseil en Mobilité et en ouvrant sur d'autres champs de compétences que celui des transports en commun : conseil en mobilité et animation de réunions et stands, mise à disposition de services vélo, de covoiturage et d'autopartage.

Une aide plus ciblée aux entreprises, administrations et grands services publics :

- cibler prioritairement les entreprises de plus de 300 salariés ou celles de plus petites tailles mais déjà regroupées autour d'un projet commun de plans de mobilité (PDIE),
- cibler les entreprises implantées dans les zones d'activités les plus importantes (Labège-Innopole, Basso Cambo, ZI Thibaud, ZI La Plaine...) et celles situées dans les zones d'influence des opérations de TCSP existantes ou programmées.

Un renforcement des actions de communication et de concertation :

- Faire connaître aux partenaires et entreprises les démarches de plans de mobilité en cours (Airbus France, Orange, Motorola, Thalès, Cité Administrative, Région, EDF...) par des réunions d'informations menées à l'échelle des zones d'activités,

- Mettre à disposition des entreprises, administrations et grands services publics tous les éléments d'information sur l'offre des transports en commun, sur tous supports, dont la plateforme d'échanges extranet PDE développée en 2011 :

plan des réseaux de transports en commun, fiches horaires, tarifs d'abonnements, calculateur d'itinéraires... Cette information peut se faire lors de grand rendez-vous (semaine des transports, semaine de l'environnement...) mais aussi à la demande des entreprises.

Objectifs

Encourager les entreprises et les collectivités publiques à élaborer des PDE

Références

Mallette pédagogique PDE

Pilotes

Tisséo SMTC

Partenaires techniques

Intercommunalités, organismes consulaires, milieux économiques [+ Nouveau texte](#)

Calendrier de mise en œuvre

En continu

Coûts

Budget annuel de 40000 euros sur la base d'une programmation de 6 à 10 PDE nouveaux par an

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Intégration de cette action dans les PADD et mesures réglementaires : stationnement, cheminements modes doux

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Nombre de PDE subventionnés
- Nombre de PDE (en cours, en élaboration, en projet)
- Actions de communication et de concertation
- Bilan des actions des PDE

162

← PDU*2015*2020

tisséo

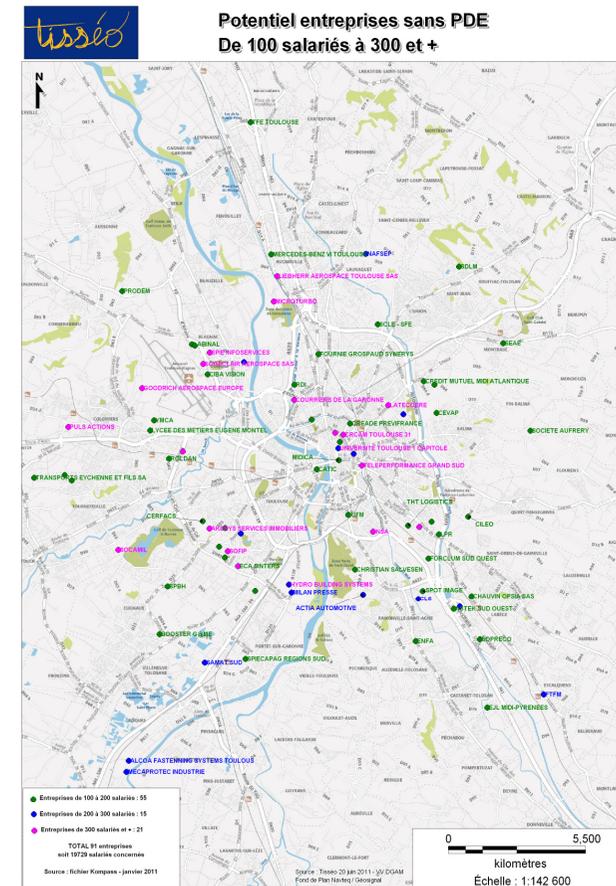
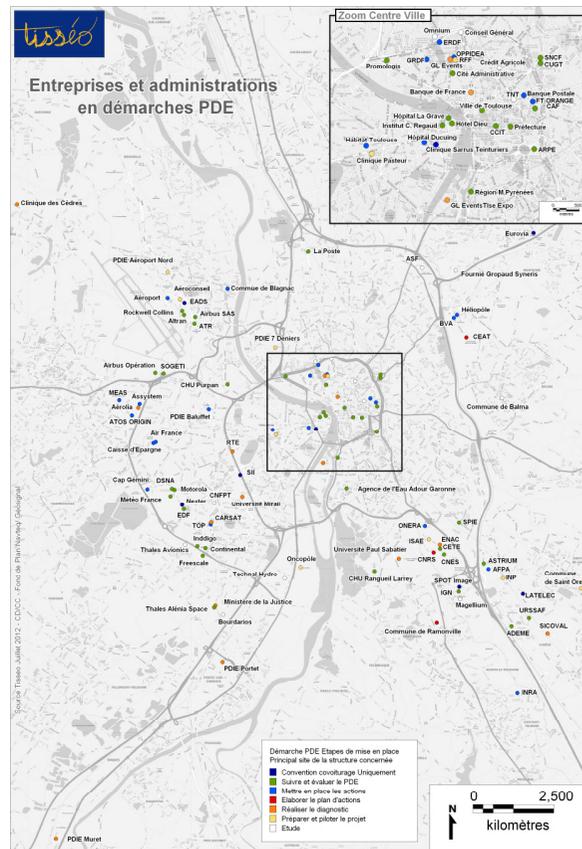


Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Partenaires techniques

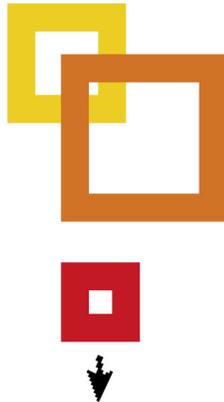
Chambres consulaires, **Ademe**

Ajout de carte indiquant la situation 2012 et les perspectives de développement



Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

➔ ACTION **H39** RÉPONDRE AUX ENJEUX DES DÉPLACEMENTS LIÉS AU TRAVAIL Labelliser les Plans de Déplacements d'Entreprise



Description de l'action

Afin de renforcer l'intérêt des PDE et PDIE, et d'accorder les objectifs de l'entreprise et des collectivités en matière de report modal vers les modes doux et transports en commun, un « Label PDE » s...

+ Nouveau texte

Ce Label PDE devra garantir la mise en place d'une démarche multimodale, répondant notamment aux objectifs du PDU et s'inscrivant dans les politiques publiques de valorisation de l'usage des TC et modes doux. Il doit aussi permettre une valorisation du PDE, en tant que projet à part entière de l'entreprise, notamment dans des processus de certification environnementale ou de communication interne/externe de l'entreprise.

Le label devra également permettre à l'AOTU d'homogénéiser les démarches d'élaboration et les procédures d'évaluation.

Objectifs

Encourager les entreprises et les collectivités publiques à élaborer des PDE

Références

Label « déplacement Durable » Rennes Métropole
Démarches européennes

Pilotes

Tisséo SMTC pour le contenu du Label et la labellisation des entreprises

Partenaires techniques

Intercommunalités, organismes consulaires, milieux économiques

+ Nouveau texte

Calendrier de mise en œuvre

2011 : cahier des charges Label PDE

2012 : enclenchement de la procédure de labellisation

+ Nouveau texte

Coûts

Moyens internes

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Sans objet

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

Nombre de PDE labellisés

+ carte des entreprises ayant obtenues le Label

PDU•2015•2020 ➔ 163



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Description de l'action

..... un Label PDE a été mis en place, dans le cadre des Trophées de l'Ecomobilité 2012.



Partenaires techniques

Chambres consulaires, Ademe, CARSAT, ARPE

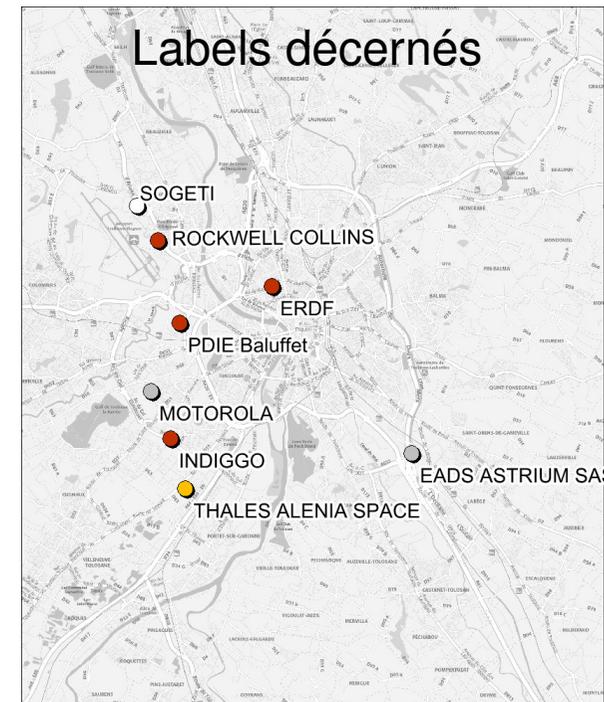
Calendrier :

.....

2012 :, avec huit entreprises ayant obtenues le Label

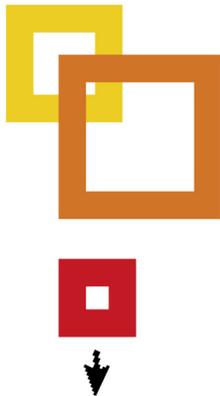
2013 : poursuite de la labellisation

- Label Or
- Label Argent
- Label Bronze
- Prix d'encouragement



Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

→ ACTION **H40** RÉPONDRE AUX ENJEUX DES DÉPLACEMENTS LIÉS AU TRAVAIL Mener des études sectorielles de mobilité



Description de l'action

Il s'agit de mener une approche globale et croisée sur la typologie des différents types d'établissements et les déplacements des salariés des entreprises ou des clients et usagers des équipements commerciaux ou publics implantés sur ces territoires. Cinq territoires sont plus particulièrement identifiés :

- Zones d'activités Ramassiers / Saint-Martin-du-Touch / Gramont
- Zone industrielle d'En Jacca - Pahin - la Ménude - Le Perget
- Zone commerciale axe RD 820
- Zone de Balma Gramont
- Complexe Scientifique de Rangueil / Montaudran / ZI Cosmonautes

Le but est de proposer des solutions d'amélioration permettant aux salariés et clients d'utiliser pleinement les transports en communs (actuels et/ou projetés) ou de favoriser le développement de pratiques alternatives de transports (covoiturage, modes doux).

Objectifs

- Promouvoir les usages alternatifs à la voiture
- Réduire la circulation automobile et les émissions de GES

Références

Études sectorielles menées sur les zones d'activités de Labège-Innopole (2004), aéroportuaires (2005) et Ouest Toulousain (2008)

Pilotes

Tisséo SMTC

Partenaires techniques

Intercommunalités, organismes consulaires, milieux économiques, associations ou clubs d'entreprises, AUAT

Calendrier de mise en œuvre

À partir de 2011

Coûts

150000 euros par étude

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Adaptation de la réglementation pour permettre une densification des zones d'emplois et autoriser une mixité des constructions

Emplacements réservés pour permettre une bonne accessibilité modes doux
Réglementation du stationnement pour limiter l'usage de la voiture et gérer le stationnement des poids lourds

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Liste des études réalisées
- Tableau d'identification des actions
- Parts modales

PDU•2015•2020 → 165



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

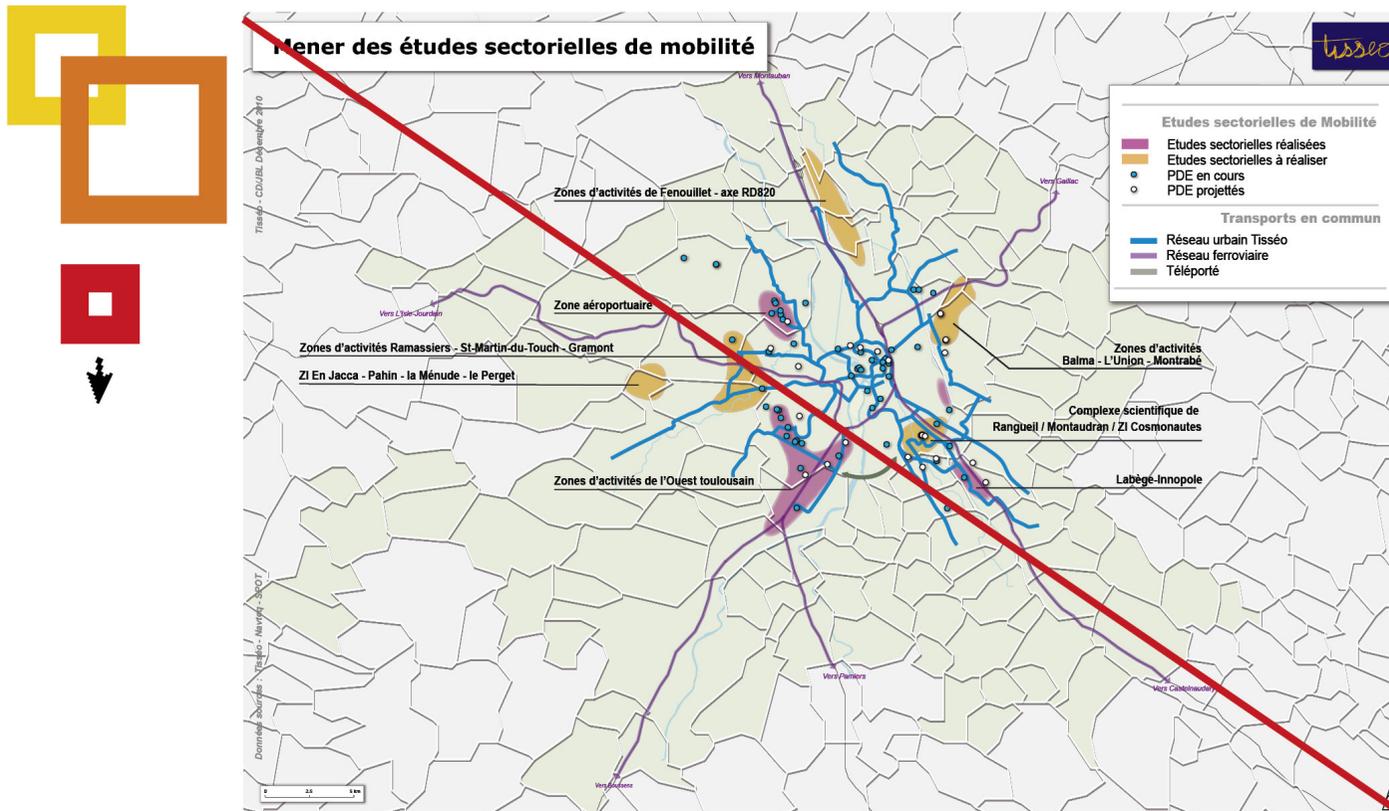
Calendrier de mise en œuvre

A partir de 2012

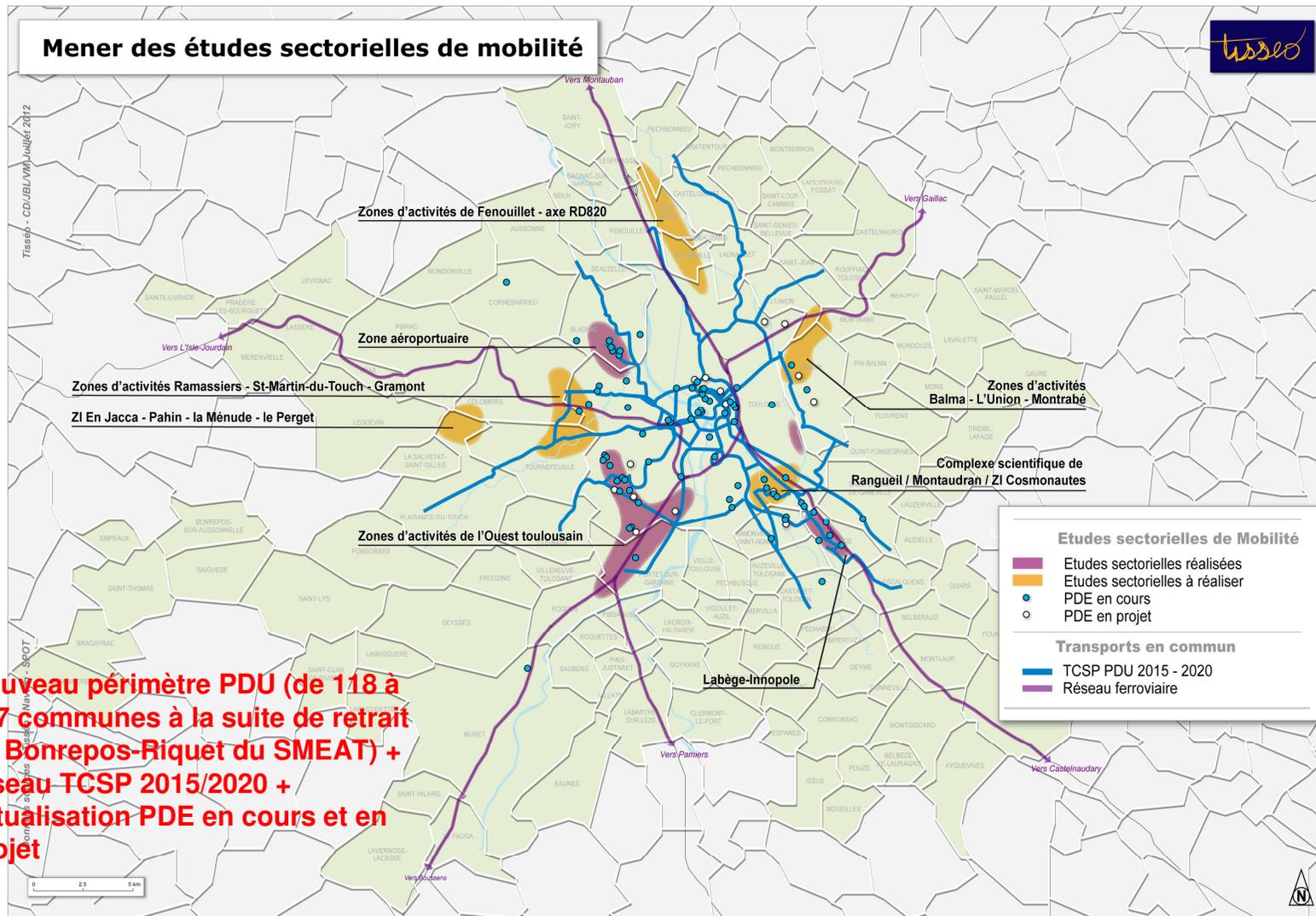


Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

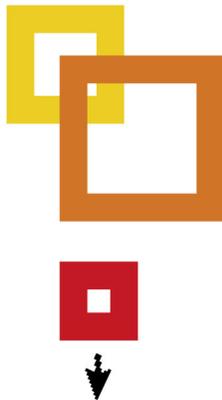
➔ ACTION **H40** RÉPONDRE AUX ENJEUX DES DÉPLACEMENTS LIÉS AU TRAVAIL
Mener des études sectorielles de mobilité



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012



Nouveau périmètre PDU (de 118 à 117 communes à la suite de retrait de Bonrepos-Riquet du SMEAT) + réseau TCSP 2015/2020 + actualisation PDE en cours et en projet



Description de l'action

Le développement de l'intermodalité nécessite de renforcer chacun des maillons de la chaîne de déplacements multimodale : accessibilité physique, accessibilité tarifaire, information voyageurs, coordination et mise en complémentarité des services.

La mise en place du réseau TCSP et des lignes structurantes permettra de faciliter les possibilités de correspondances au droit des pôles d'échanges entre les différents modes : lignes de métro et tram, lignes structurantes et cadencées sur site propre, lignes régulières et transport à la demande zonal, réseau ferroviaire régional, lignes interurbaines express ou régulières, vélo (services de location et de gardiennage), autopartage.

L'attractivité et l'efficacité des pôles d'échanges nécessitent :

- Le cadencement et la mise en cohérence des horaires de ligne de transport public, permettant de minimiser les temps de correspondances ;
- La signalétique directionnelle, les supports d'information en temps réel, les salles d'attente et les agences commerciales ;
- L'aménagement physique des arrêts de transport public et des cheminements piétons au sein du pôle d'échange.

+ Nouveau texte

Les pôles d'échanges sont localisés comme suit :

Pôles d'interconnexion : Gare Matabiau, Aéroport Toulouse-Blagnac, Arènes, Balma-Gramont, Basso-Cambo, Labège-Innople.

Pôles d'échanges principaux : Borderouge, La Vache, Purpan, Jean Jaurès, Cancerpole/route de Seysses, Colomiers Gare, Garossos, Saint-Agne SNCF, Portet Gare, Montaudran/Gonin, Université Paul Sabatier, Ramonville Métro

Autres pôles de rabattement : au droit des terminus des TCSP, des parcs-relais, des interconnexions de TCSP ou avec le réseau ferroviaire. On citera notamment Muret Gare, Halte des Ramassiers, Saint-Alban / Fenouillet.

La mise en œuvre des pôles d'échanges répondra aux évolutions du réseau.

Ils répondront également à la demande de nouveaux services exprimés par la clientèle des transports en commun de l'agglomération toulousaine.

Objectifs

- Fluidifier et simplifier les correspondances entre chaque mode de déplacement, et assurer l'accessibilité des pôles d'échanges
- Proposer au droit de chaque pôle d'échanges le plus de modes possible pour permettre aux usagers d'y trouver le moyen de déplacement le plus adapté à ses besoins
- Compléter les pôles d'échanges par des services à la personne (information, attente, titres de transport), et, pour certains d'entre eux, par une agence de mobilité et/ou des services vélos
- Mutualiser les informations TC et modes doux afin de fournir une information multimodale tous modes aux partenaires dans le cadre du SGGD

Références

- Fiches « aménagements des pôles d'échanges » et « acteurs des pôles d'échange » du CERTU
- « Technologie dans les pôles d'échanges » (ENTPE)
- Bibliographie commentée sur l'intégration urbaine des pôles d'échanges. (ENTPE)

Pilotes

Tisséo SMTC et AOT

Partenaires techniques

Région Midi-Pyrénées, Département de la Haute-Garonne, Gestionnaires de voirie, SNCF, RFF, Aéroport Toulouse-Blagnac, AUAT

Calendrier de mise en œuvre

2011 : Arènes, Jaurès, Aéroport, Basso-Cambo, Labège Innople, Ramonville Métro,

À programmer : St-Agne, St-Alban / Fenouillet, UPS, Borderouge Cancerpole/ route de Seysses, Colomiers Gare, Garossos, Matabiau SNCF, Montaudran/Gonin, Muret, Portet, Saint-Jean, St-Martin-du-Touch

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Description de l'action

.....
Par ailleurs, le niveau d'accessibilité des pôles d'échanges variera en fonction de la nature même du pôle d'échanges. A ce titre, les moyens et conditions d'accessibilité TC vers les pôles d'échanges Gare Matabiau et Aéroport Toulouse / Blagnac devront considérer les perspectives d'évolution de clientèle et répondre à la demande de déplacement.
.....

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

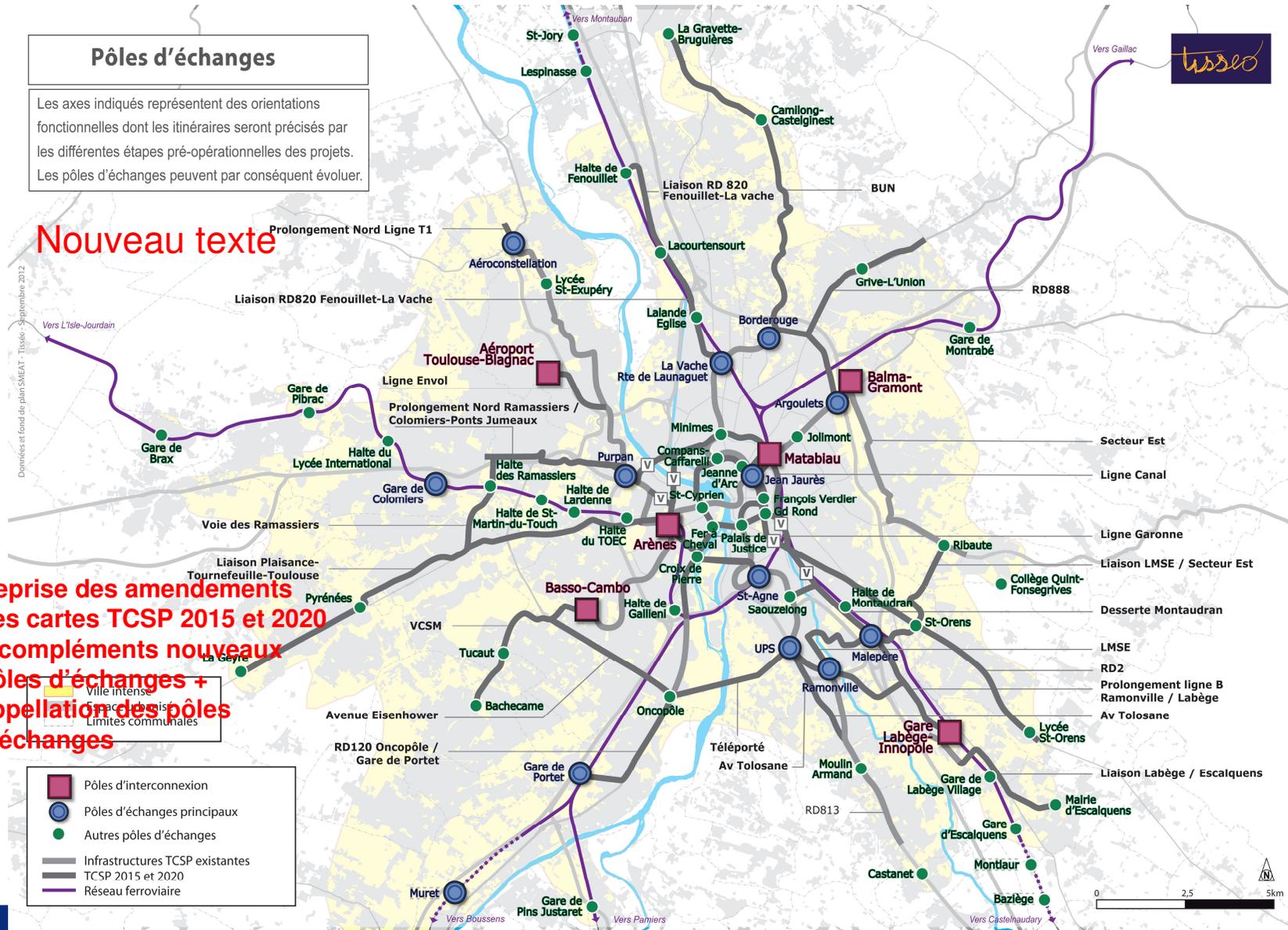
Pôles d'échanges

Les axes indiqués représentent des orientations fonctionnelles dont les itinéraires seront précisés par les différentes étapes pré-opérationnelles des projets. Les pôles d'échanges peuvent par conséquent évoluer.

Nouveau texte

Reprise des amendements des cartes TCSP 2015 et 2020 + compléments nouveaux pôles d'échanges + appellation des pôles d'échanges

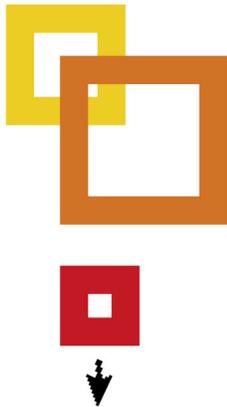
- Pôles d'interconnexion
- Pôles d'échanges principaux
- Autres pôles d'échanges
- Infrastructures TCSP existantes
- TCSP 2015 et 2020
- Réseau ferroviaire



ACTION 143

DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ

Développer les services aux personnes



Description de l'action

Les services aux personnes, complémentaires à l'offre de transport public proprement dite, constituent un facteur majeur de l'attractivité et de l'efficacité de la chaîne de déplacement, c'est-à-dire des conditions d'échanges entre les différents modes éco-mobiles.

Ces services comportent l'information et le conseil au voyageur, la distribution des titres de transport, le gardiennage et/ou le stationnement des vélos, voire la location de vélos, le covoiturage et l'autopartage. [+ Nouveau texte](#)

Lorsque, au sein d'un même pôle d'échange, la plupart de ces services sont conçus et proposés de manière globale et comportent des services humanisés, ils constituent une agence de mobilité.

Ce dispositif peut être complété par des agences virtuelles ou mobiles: une plateforme téléphonique dédiée à l'éco-mobilité (à partir du service Allô Tisséo), le site internet Tisséo et une agence mobile (bus éco-mobile).

La Maison de la Mobilité de Labège et la Maison du Vélo à Matabiau dispensent à ce jour des services à la personne. En complément, les agences commerciales du réseau Tisséo peuvent également informer les personnes sur les réseaux TC et leurs « modes d'emplois ».

En complément, les conditions d'attente et d'information seront améliorées dans chaque point d'arrêt à travers:

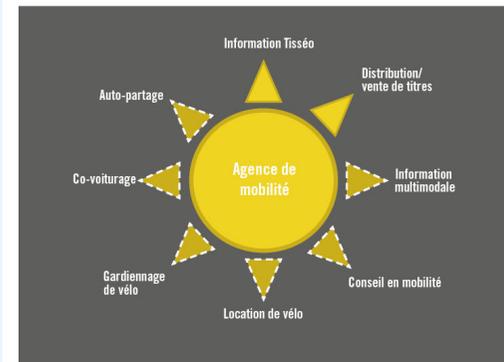
- l'amélioration de l'information du réseau nominal Tisséo;
- l'équipement des arrêts de dispositif d'information temps réel (panneau d'information dynamique, information temps réel automatisée).

Objectifs

- Développer l'éco-mobilité (conjugaison des solutions alternatives à l'auto-solisme)
- Améliorer et développer les services complémentaires à l'offre de transport public

Références

- Maison de la Mobilité de Labège
- Maison du Vélo avec service de Conseil en Mobilité



Pilotes

- Tisséo SMTC
- Syndicat mixte SRU (selon son champ de compétences)

Partenaires techniques

- Exploitants des réseaux de transport public
- Maison du Vélo

Calendrier de mise en œuvre

- 2011 :
- Agence téléphonique (évolution d'Allô Tisséo vers l'éco-mobilité avec notamment élargissement de l'amplitude horaire)
 - Agences de mobilité Aéroport, Basso Cambo
 - Information temps réel (cf. fiche action SAEIV)

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Description de l'action

.....
Ces services comportent, le stationnement des deux-roues motorisées.
En outre, l'implantation de bornes de rechargement des véhicules dans les parcs-relais, en interface avec les sites d'autopartage et de covoiturage, dans les pôles d'échanges multimodaux, sera facilitée.

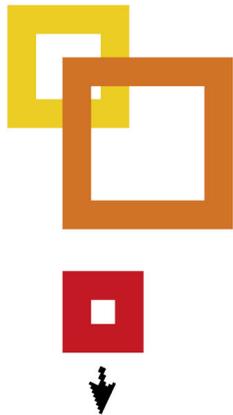
.....



➔ ACTION 143

DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ

Développer les services aux personnes



2011-2015

- Programmation en fonction du développement et de l'aménagement des pôles d'échanges et du réseau pôle à pôle

Coûts

En lien avec les pôles d'échanges, soit 3 ME

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

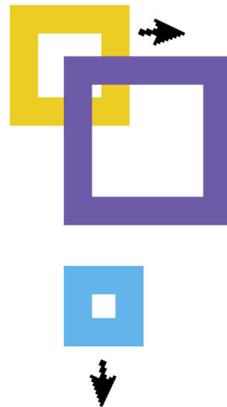
Sans objet

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012





MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDU

■ Éléments financiers

Modalités de financement des investissements

En ce qui concerne les transports en commun urbain

PROJETS TCSP	Coûts en ME HT
PROJETS TCSP	
TCSP tram et bus (fiche 9)	568,6
OPÉRATIONS RÉCURRENTES	
Entretien métro, achat rames, billettique, SAIEV, vidéo surveillance, mise en œuvre SDA, info voyageurs	256,4
RÉSEAU BUS	
3 ^{ème} dépôt bus renouvellement et extension parc bus, priorité bus, aménagement circulation bus	134,3
INTERMODALITÉ	
Extension parcs-relais et aménagement des pôles d'échanges	18
TOTAL	974,3

Les projets de TCSP nécessaires au développement du réseau urbain structurant, auxquels il est nécessaire d'ajouter les opérations récurrentes, montre un besoin d'investissement de **160 millions d'euros par an pour les transports en commun urbains sur la période 2010/2015**. Une nouvelle phase de programmation sera considérée en 2014-

2015 portant sur les opérations majeures dont l'exploitation à 52 m de la ligne A en interface avec le Projet Urbain Matabiau et l'arrivée de la LGV et l'évolution du TCSP évolutif Ramonville / Labège en mode **lourd métro, dans le prolongement de la ligne B et en cohérence avec la mise en œuvre du contrat d'axe prescrit au SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.**

Il est rappelé que les clés actuelles de financements sont :

- les contributions des collectivités membres de Tisséo,
- le versement transport,
- les recettes commerciales,
- **les subventions accordées par l'Europe, l'État ou la Région dans le cadre de programmes de développement durable (appel à projet Transports Urbains – suite Grenelle de l'Environnement) ou de projets urbains, ainsi que celle versé par le Département au titre du développement du réseau structurant.**

■ + Nouveau texte

Pour les investissements relatifs aux réseaux ferroviaires et interurbains, les montants sont les suivants :

- 820 ME pour le Plan Rail 2007/2013, dont 500 ME financé par la Région Midi-Pyrénées
- 30 millions d'euros par an pour le nouveau réseau départemental 2010/2020 développé par le Département de la Haute-Garonne, auxquels il faut ajouter 30 millions consacrés à la mise en accessibilité ~~et 32 millions d'euros/an dans le cadre de la subvention attribuée au développement du réseau urbain.~~

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Les projets de TCSP montre un besoin d'investissement de 150 millions d'euros par anauquel il faut ajouter les dépenses liées au PLB.

Projets TCSP	Coûts en M€ HT
TCSP tram et bus (fiche C9 2015)	495,6
TCSP PLB	133 à 143 (pour le SMTC)
.....	
.....	
Total	De 1 037,6 à 1 047, 6

Les projets de TCSP, l'arrivée de la LGV et les projets de TCSP en cohérence avec la mise en œuvre des contrats d'axe prescrit par le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine (cf. fiche action B6).

Pour les investissements nécessaires au prolongement de la ligne B du métro, il est précisé que ces derniers ont été définis dans le cadre d'un accord SMTC / SICOVAL délibéré en décembre 2012 selon les termes suivants :

Bouclage d'un plan prévisionnel de financement de l'infrastructure par Tisséo-SMTC et le SICOVAL qui apporteront respectivement :

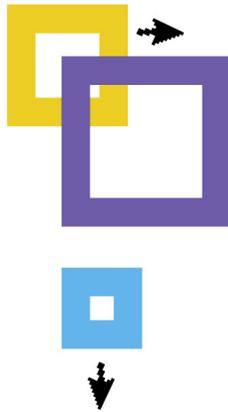
- de 133 M€ à 143M€ pour Tisséo-SMTC, montant prenant en compte la subvention d'ores et déjà accordée par le Conseil Général, par convention pour le financement du PDU conclu le 4 avril 2011,
- de 133 M€ à 143 M€ pour le Sicoval,
- le Sicoval apportera en outre une contribution supplémentaire de 75 M€ à 84 M€ soit le solde entre le coût prévisionnel du projet et les contributions apportées par Tisséo-SMTC et le Sicoval.

Etant précisé que ces montants sont basés sur les fourchettes hautes et basses du coût du PLB soit respectivement 341 M€ et 370 M€ hors matériel roulant déjà financé par ailleurs et hors maîtrise d'ouvrage restant à la charge de Tisséo-SMTC.

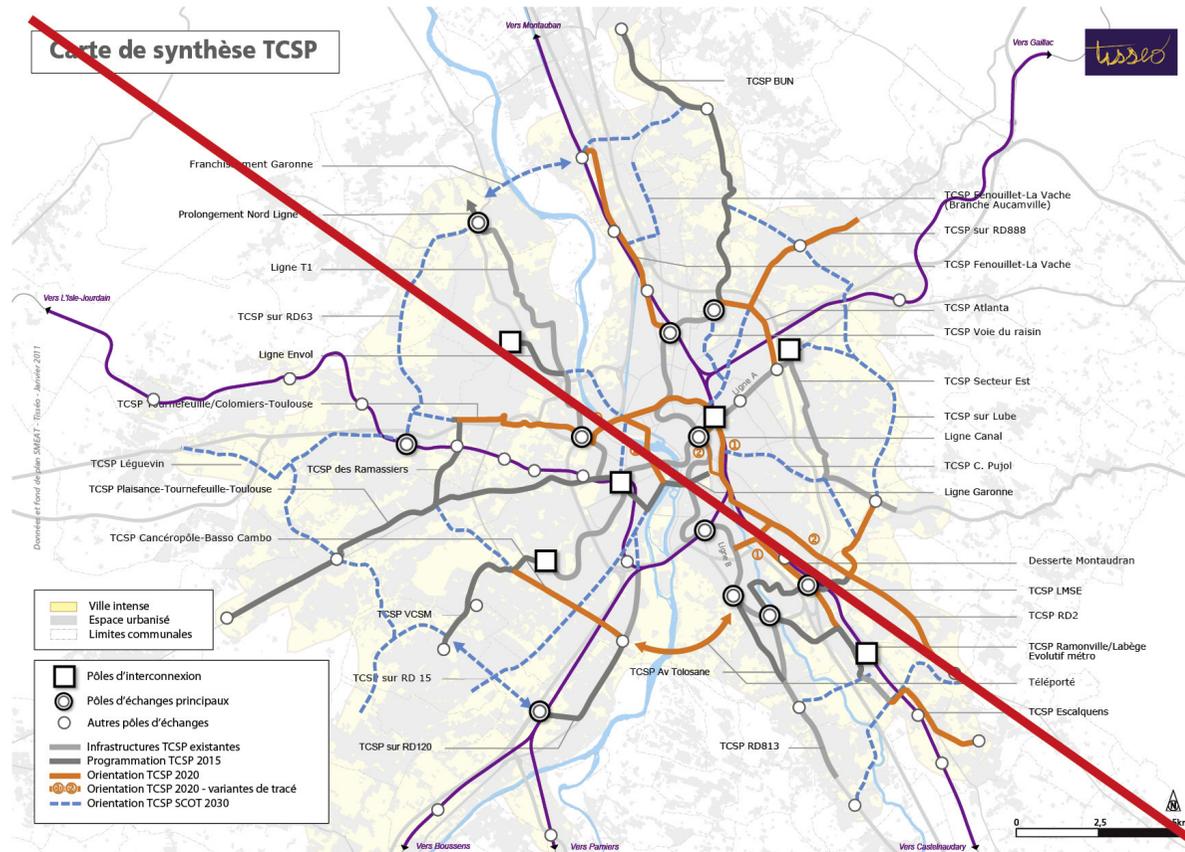
Il est rappelé :

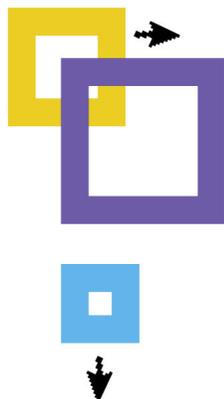
-
-
- Les subventions accordées par L'Europe, l'Etat ou la Région Midi-Pyrénées dans le cadre de programmes de développement durable ou de projets urbains : subventions d'un montant total de 33,19 M€ liées à l'appel à projet Transports Publics des suites du Grenelle de l'Environnement pour 7 projets de TCSP et d'un montant de 2,70 M€ liées au programme FEDER.
- Les subventions accordées par le Département de la Haute-Garonne au titre de l'aide apportée au développement du réseau urbain : 32 M€ par an dans le cadre de la subvention attribuée au réseau structurant TCSP contribuant au maillage des différents territoires de l'agglomération, les niveaux de subvention étant de 25% pour le réseau tramway, 50% pour les TCSP bus.....





MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDU





MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDU

En ce qui concerne la circulation automobile

Deux types d'investissement coexistent :

- d'une part ceux directement liés à la réalisation de nouvelles voiries primaires ou secondaires,
- d'autre part ceux liés à la politique de stationnement et de mise en œuvre de zone apaisée et 30, en accompagnement de la politique de développement du réseau de transport en commun.

PROJETS	Coûts en ME HT
Projets routiers	552
Réseau structurant	253
Réseau de maillage	87,5
Boulevards supports TCSP	211,5
Mesures d'accompagnement	40
Création de zones 30	30
Stratégie de stationnement	10
TOTAL	592

Soit un besoin de **60 millions d'euros par an sur la période 2011/2020 pour le volet voirie du PDU (hors mesures d'accompagnement), dont 19,5 millions pour des voies multimodales supports de TCSP**, hors travaux d'entretien et de sécurisation et considérant néanmoins que le financement de certains projets est d'ores et déjà enclenché

Ces besoins d'investissements sont à couvrir par les gestionnaires de voiries concernés, en l'occurrence l'État, le concessionnaire du réseau autoroutier, le Département de la Haute-Garonne et la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, sur leur territoire respectif de compétence.

À noter que les coûts d'entretien du réseau routier ne sont pas intégrés dans ces éléments financiers.

En ce qui concerne les réseaux piétons et cyclables

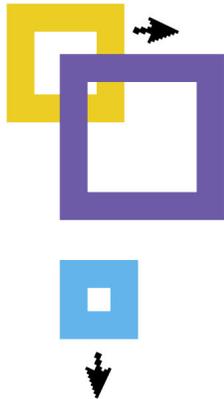
Le développement de l'usage des modes doux nécessite une confortation des cheminements piétons et des itinéraires cyclables, par des traitements qualitatifs de l'espace public pour les piétons et par la création de nouveaux itinéraires pour les cyclistes, en traitant les discontinuités et en mettant un jalonnement efficace.

Afin de satisfaire à cette politique volontariste de développement de l'usage des modes doux, les collectivités devraient inscrire dans leurs budgets respectifs les moyens nécessaires. Pour autant, le chiffrage du coût relevant du traitement des espaces publics en faveur des piétons est difficile à estimer à l'échelle de l'agglomération, ces aménagements pouvant être ponctuels ou réalisés dans le cadre des projets urbains. Par contre, en ce qui concerne la pratique du vélo, les coûts d'investissements ont été estimés à hauteur de 156 millions d'euros sur la période 2010/2020, **soit de l'ordre de 15 à 16 millions d'euros par an**, à couvrir notamment par les intercommunalités et communes,

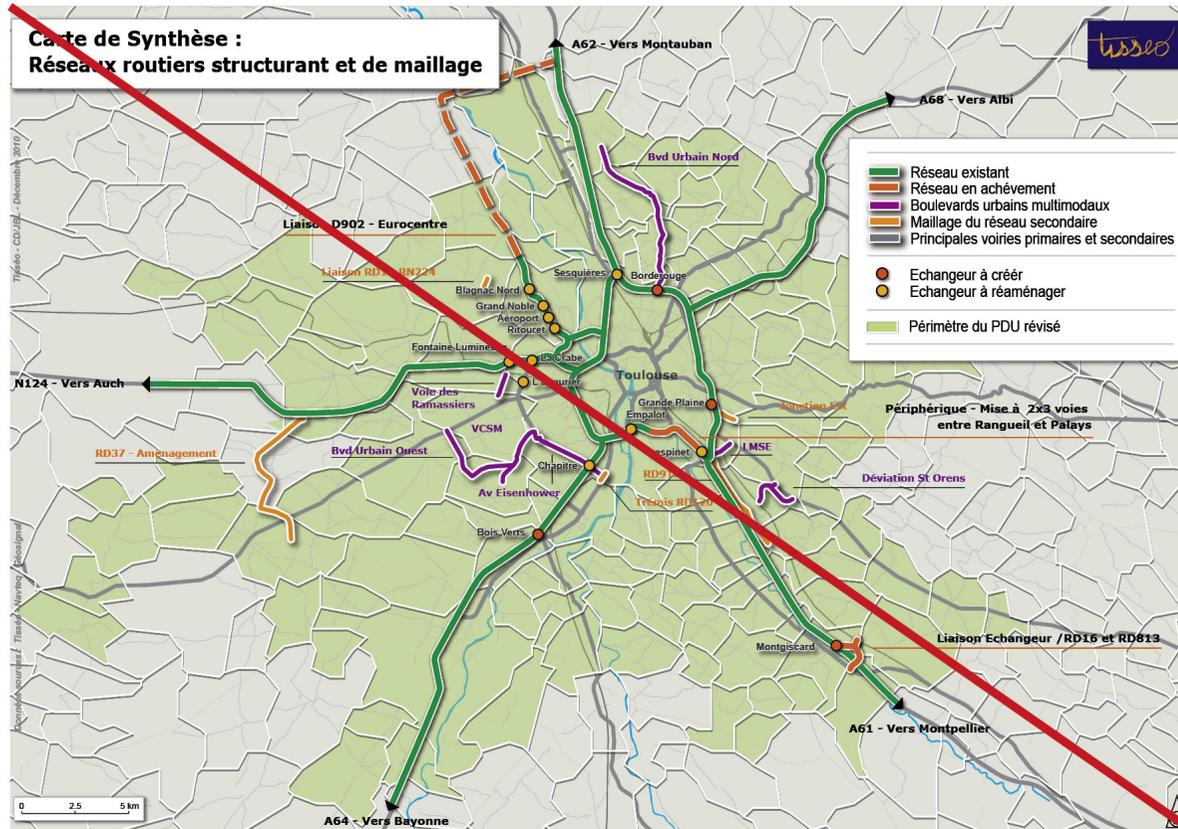
Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Projets	Coûts en M€ HT
Projets routiers	575
Réseau structurant	260
Réseau de maillage	73
Boulevards supports TCSP	227 (uniquement voirie)
Mesures d'accompagnement	40
Création de zones 30	30
Stratégie de stationnement	10
Total	600

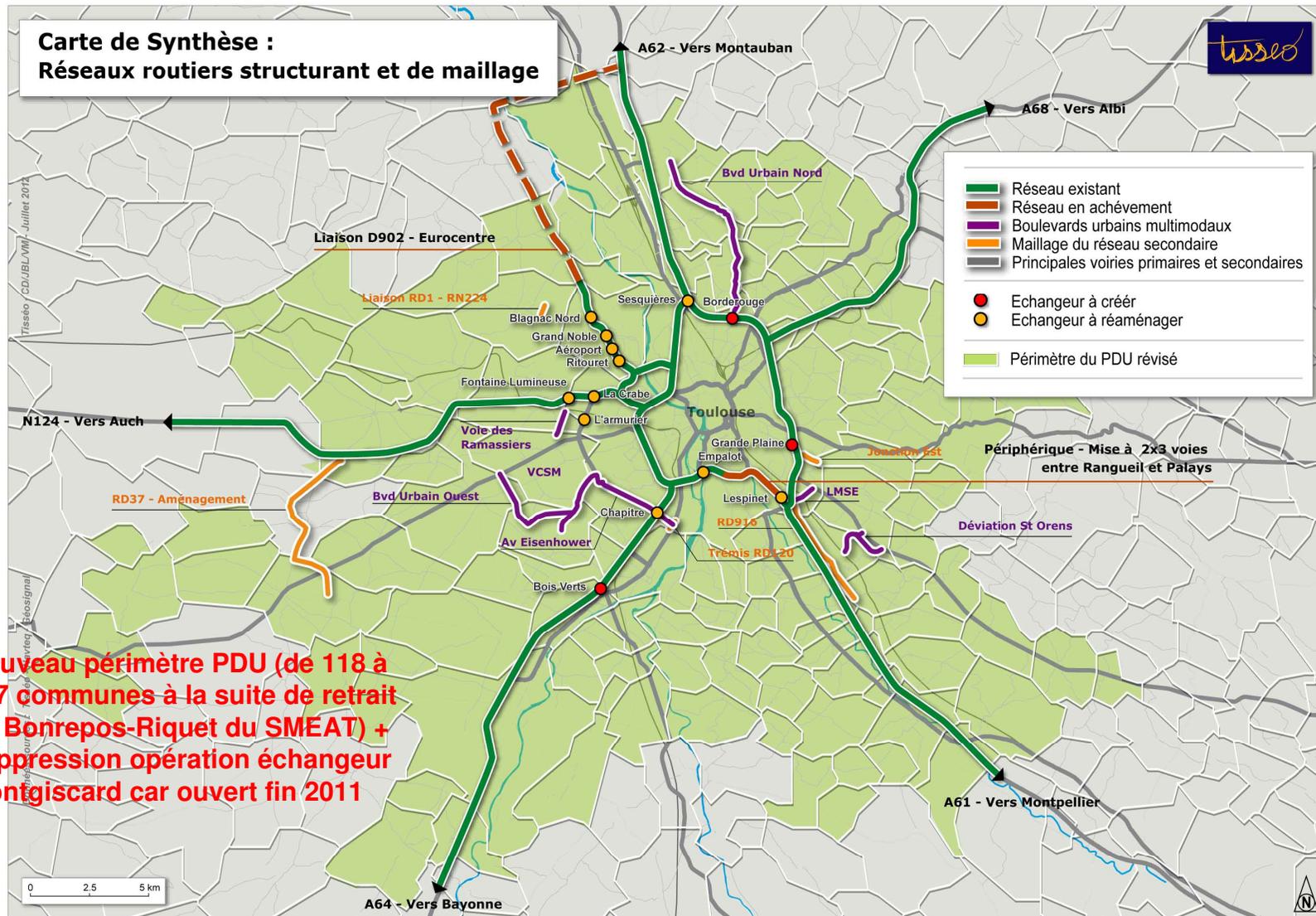
Soit un besoin de 60 millions d'euros pas an, dont 22,5 millions pour de voies multimodales supports de TCSP



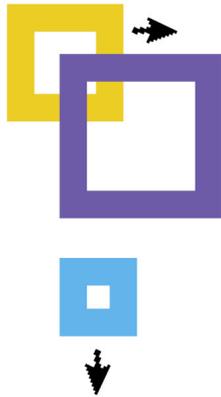
MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDU



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012



Nouveau périmètre PDU (de 118 à 117 communes à la suite de retrait de Bonrepos-Riquet du SMEAT) + suppression opération échangeur Montgiscard car ouvert fin 2011



MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDU

La couverture des coûts d'exploitation est assurée :

- par les recettes commerciales, à hauteur d'environ 33 % (comme en 2010) ;
- par le produit du Versement Transport et la participation des collectivités membres, qui financent également les investissements.

5.2 ■ Suivi du PDU

■ Commission Partenariale de Suivi

La procédure de révision a permis d'associer largement les partenaires institutionnels, techniques et associatifs, et de débattre, dans un cadre concerté, des objectifs à atteindre et des mesures à mettre en place.

L'organisation des déplacements relevant d'institutions multiples, les partenaires associés à la révision se réuniront au moins une fois par an au sein de la Commission Partenariale de Suivi pour suivre la mise en œuvre des actions du PDU, à travers la restitution d'évaluation menées dans le cadre de l'Observatoire du PDU et, si nécessaire, coordonner certaines actions.

☒

■ Commission Urbanisme / Déplacements

Afin d'assurer la cohérence entre les options d'aménagement du territoire, à l'échelle du périmètre de révision du PDU, et l'organisation des infrastructures de transport, un dispositif spécifique est indispensable entre l'AOTU, le SMEAT et les intercommunalités dotées de la compétence urbanisme.

Il est proposé la création d'une Commission Urbanisme / Déplacements, avec la prise en compte d'objectifs communs en matière de déplacement et d'accessibilité, tout particulièrement en ce qui concerne le volet opérationnel : priorité et phasage du développement urbain et programmation des infrastructures de déplacements qui peut en résulter, notamment les transports collectifs.

Cette commission s'appuierait notamment sur le SMEAT, qui à travers le SCOT de la Grande Agglomération Toulousaine, a mis en place une « carte de cohérence urbaine » permettant de repérer les espaces devant faire l'objet d'une densification ainsi que les territoires à enjeux et leur lien avec une desserte en TC performante.

Cette commission pourrait également contribuer à l'harmonisation des politiques publiques en s'assurant de la mise en œuvre des orientations et plan d'actions du PDU dans les plans locaux d'urbanisme.

☒

+ Nouveau texte

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

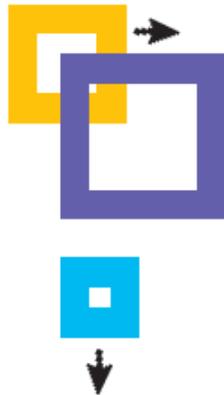
Mise en œuvre et suivi du PDU

.....
5.2 Suivi du PDU

Commission Partenariale de Suivi
.....

Commission Urbanisme / **Transport**

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011



MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDU

■ Observatoire du PDU

Pour permettre de suivre la mise en œuvre des actions du PDU et d'évaluer leur impact sur les déplacements, l'Observatoire existant du PDU sera reconfiguré pour permettre un suivi adapté du PDU révisé.

L'outil sera composé d'indicateurs qui permettront de vérifier que les actions engagées et que leurs impacts sont conformes aux effets souhaités. Le contenu de l'Observatoire fera par ailleurs référence, pour certains chapitres, à l'évaluation environnementale du PDU.

Afin de renseigner des indicateurs majeurs de déplacements (les parts modales et motifs de déplacements), des grandes enquêtes devront être actualisées, vers 2011/2012 à la suite de la mise en exploitation de la ligne T1 :

- L'enquête ménages Déplacements.
- L'enquête Cordon Routière.
- Les enquêtes Origine – Destination sur les réseaux TC.

Le budget à prévoir pour ces trois enquêtes peut être évalué à hauteur de 2,5 millions d'euros HT.

+ Nouveau texte

■ Compte Déplacements

La loi SRU prévoit la mise en place d'outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité.

La création d'un « compte-déplacements » fait partie de ces outils et doit permettre de faire apparaître pour les différentes pratiques de mobilité les coûts pour l'utilisateur et ceux qui en résultent pour la collectivité. Il doit notamment permettre d'identifier tous ceux qui financent les déplacements (ménages, entreprises, collectivités...) pour tous les modes de transport (véhicules particuliers, transports collectifs...) et les montants correspondants.

En faisant apparaître aussi bien les dépenses et coûts directs que les coûts externes des transports (pollution, bruit...), ce Compte Déplacements permettra au public de s'informer et d'être sensibilisé aux pratiques de déplacements.

+ Nouveau texte

■ Tableau de bord du PDU

Ce tableau de bord reprendra l'ensemble des actions opérationnelles du PDU révisé et précisera, pour chaque action le contenu de l'action si celle-ci contient plusieurs projets, la maîtrise d'ouvrage et le calendrier de réalisation.

Il sera complété et mis à jour 2 fois par an, permettant de suivre la mise en œuvre des différentes mesures du plan d'actions, en indiquant l'état d'avancement de l'action, le planning prévisionnel de réalisation, le dispositif d'animation et de partenariat, les outils d'évaluation et les investissements réalisés.

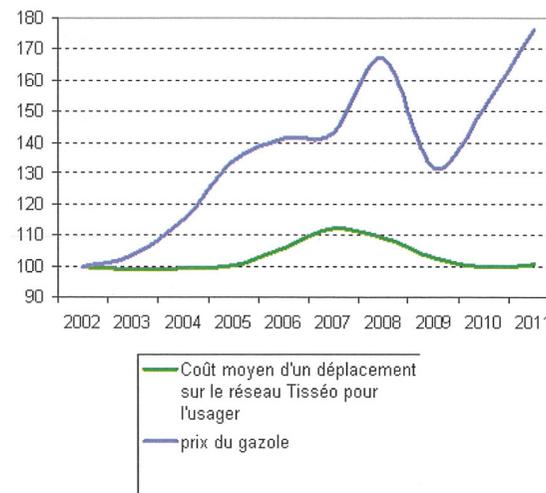
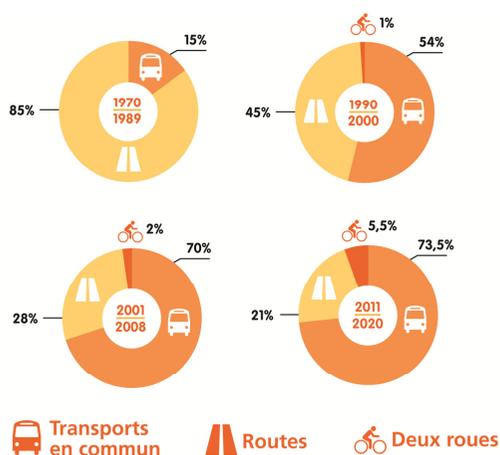
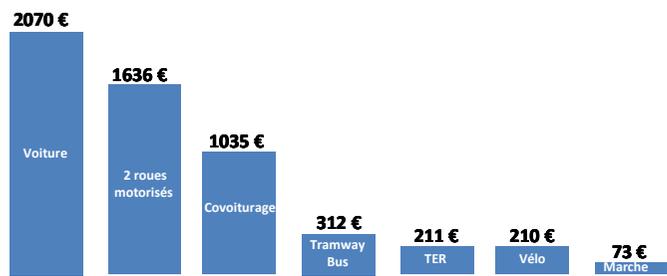
Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Observatoire du PDU

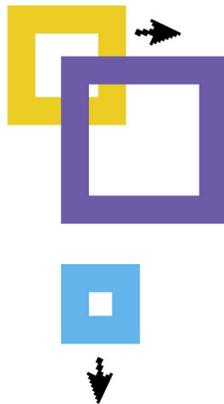
Les résultats de l'Observatoire des Déplacements seront communiqués une fois par an.
En outre, pour le volet Environnement de l'Observatoire des Déplacements, il sera procédé à une actualisation de la modélisation de la qualité de l'air, dans le cadre de l'évaluation des émissions évitées de dioxyde de carbone et de l'ensemble des GES attendues de la mise en oeuvre du Plan, étant entendu les dispositions du Code des Transports en la matière.

Compte Déplacements

Sur la base des éléments méthodologiques du CERTU et du retour d'expérience des collectivités disposant déjà de cet outil, les études nécessaires à la mise en place de cet outils seront menées dès 2013, pour une mise en oeuvre du Compte Déplacements à partir de 2014.
A titre d'information, les schémas ci-dessous indiquent :
les coûts de transports pour l'utilisateur par modes de transports,
les investissements réalisés par les collectivités dans le domaines des routes, des deux-roues et des réseaux de transports en commun.
L'évolution comparée du prix du déplacement et du carburant



Version arrêtée en date du 24 janvier 2011



MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDU

Tableau de bord des actions du PDU

A – LIMITER LES NUISANCES ET POLLUTIONS, AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ET LE CADRE DE VIE		
ACTIONS	Pilotes	Calendrier
1 Résoudre les points noirs bruit	Gestionnaires de voiries, intercommunalités, communes	Action continue
2 Résorber les zones d'insécurité routière	Gestionnaires de voiries, intercommunalités, communes, RFF	Action continue
3 Établir un plan de modération des vitesses sur les voiries <i>Réseau autoroutier A 61, 62, 64, 68.</i> <i>Réseau national: RN 124</i> <i>Réseau départemental: rocade Arc-en-ciel, RD 120 et 817</i>	Gestionnaires de voiries	À enclencher en 2011
4 Moderniser le parc de bus avec énergies diversifiées et renouvelables	AOTU	30 à 35 bus par an
B – MIEUX ARTICULER TRANSPORTS ET URBANISME		
ACTIONS	Pilotes	Calendrier
5 S'assurer de la cohérence des projets urbains et de la desserte TC	AOTU, intercommunalités, SMEAT	À enclencher en 2011
6 Renforcer l'urbanisation sur les axes supports de TCSP et autour des pôles d'échanges	AOTU, intercommunalités et communes + RFF et SNCF	À enclencher en 2011
7 Décliner dans les contrats d'axe et PLU des seuils planchers de densité	Intercommunalités et communes	À enclencher en 2011
8 Réaliser une Charte pour la conception des nouvelles zones d'activités	Intercommunalités et communes	À enclencher en 2011

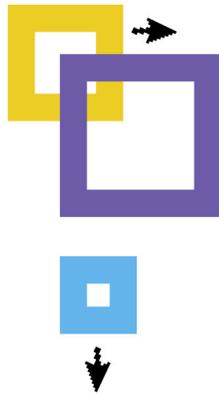
C – RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DESSERTE TC DES TERRITOIRES		
ACTIONS	Pilotes	Calendrier
9 Programmation TCSP 2015 <i>LMSE</i> <i>Tram Garonne</i> <i>VCSM</i> <i>Avenue Tolosane</i> <i>Tram Envol</i> <i>Prolongement T1 Nord</i> <i>Ramassiers</i> <i>BUN</i> <i>RD 120</i> <i>Ramonville/Labège évolutif métro</i> <i>RD 632 Plaisance Tournefeuille</i>	AOTU	2012 2013 2014 2015
10 Orientation TCSP 2020 <i>Projet Canal</i> <i>RD 888</i> <i>RD 820 Nord</i> <i>LMSE / Secteur Est</i> <i>RD 16 Labège Escalquens</i> <i>Desserte Montaudran et TCSP RD 2 St-Orens</i> <i>St-Martin/Purpan/Pt Jumeaux</i> <i>Axe Eisenhower</i>	AOTU	Programmation à définir en 2013, pour un horizon 2015/2020

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

RD 120 Gare de Portet / Oncopôle
Prolongement ligne B Ramonville / Labège
Liaison Toulouse / Tournefeuille / Plaisance du Touch

Programmation à définir en 2014/2015 pour un horizon 2020

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011



MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDU

Tableau de bord des actions du PDU

C – RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DESSERTE TC DES TERRITOIRES		
ACTIONS	Pilotes	Calendrier
11	AOTU	Nouvelle phase de programmation à considérer en 2014/2015
Préparer le renforcement et l'extension du réseau métro		
Exploitation 52 m ligne A		
Liaison Ramonville Labège		
12	AOTU	À enclencher en 2011
13	AOT, AOTU	2010/2020
14	AOT, AOTU + RFF et SNCF	PRT 2006/2013
15	AOTU, intercommunalités, gestionnaires de voiries	2011/2013 pour une première programmation de travaux
16	AOTU, intercommunalités	2020
Autres modes de transports mode téléporté		
17	AOTU	2011
mode téléporté		
Produire un schéma d'organisation des centres de maintenance des matériels roulants		

D – ACCOMPAGNER LES USAGERS DES TC DANS LEURS DÉPLACEMENTS		
ACTIONS	Pilotes	Calendrier
18	AOTU, intercommunalités et communes	Enclencher depuis 2010
19	AOTU	Fin 2011
20	AOTU	En continu
21	AOT, AOTU	En continu

E – FAVORISER LA PRATIQUE DE LA MARCHÉ ET L'USAGE DU VÉLO		
ACTIONS	Pilotes	Calendrier
22	Intercommunalité, communes	2010
23	Intercommunalité, communes	En continu
24	Intercommunalité, communes	2011
25	Intercommunalité, communes	En continu
26	Intercommunalité, communes	2011
27	Intercommunalité, communes	Enclencher depuis 2010

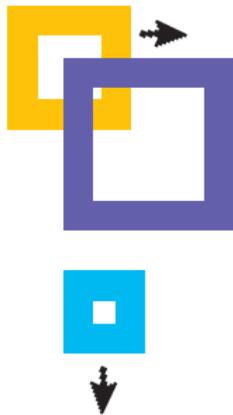
Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

C11 : Préparer l'extension et le renforcement du réseau métro
Prolongement ligne B Ramonville / Labège : 2018
Exploitation 52m ligne A

D18 : Appliquer les principes des Schémas Directeurs Accessibilité

E27 : Elaborer les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011



MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDU

Tableau de bord des actions du PDU

F – MAÎTRISER L'USAGE DE LA VOITURE		
ACTIONS	Pilotes	Calendrier
28 Soutenir le développement de l'autopartage et du covoiturage	AOTU, intercommunalités	En continu
20 Développer une stratégie de stationnement à l'échelle de l'agglomération	Intercommunalité, communes	En continu
30 Développer les zones de circulation apaisées	Intercommunalité, communes	En continu
31 Établir un schéma directeur d'usage des voiries	Intercommunalités, communes, AOTU	2011
Poursuivre la constitution du réseau de maillage d'agglomération	Grand Toulouse, Département	
<i>LMSE</i>		2012
<i>BUN</i>		2015
<i>Voie des Ramassiers</i>		2014
<i>Boulevard Eisenhower</i>		À préciser
<i>Jonction Est</i>		2015
32 <i>VCSM</i>		2013
<i>Déviation Sud Saint-Orens</i>		À préciser
<i>Liaison RD1 RN224</i>		2015
<i>Aménagement RD 37</i>		2012
<i>RD 924 (entre RD 632 / VCSM)</i>		À préciser
<i>Aménagement RD 916</i>		À préciser
<i>Trémiss Dide</i>		2012
Achever le réseau structurant d'agglomération	État	
33 <i>2X3 voies périphérique section Rangueil - Palays</i>		2014

F – MAÎTRISER L'USAGE DE LA VOITURE		
ACTIONS	Pilotes	Calendrier
<i>Prolongement RD 902 – RD 2 Eurocentre A 62</i>	Département	2020
<i>Aménagement de l'échangeur de Borderouge</i>	État, ASF, Collectivités	2014
<i>Aménagement de l'échangeur de Grande Plaine</i>		Avec Jonction Est
<i>Aménagement de l'échangeur de Montgiscard</i>		2014
33 <i>Réaménagement de l'échangeur de Lespinet</i>	État, Collectivités	Avec 2X3 Rangueil / Palays
<i>Réaménagement de l'échangeur de Sesquières</i>		Avec TCSP RD 820 Nord
<i>Réaménagement fonctionnel des échangeurs d'accès à la zone de Saint Martin du Touch et Colomiers</i>		En lien avec desserte bus
<i>Réaménagement fonctionnel des échangeurs d'accès à la zone aéroportuaire</i>		En lien avec desserte bus

G – PRENDRE EN COMPTE LA LOGISTIQUE URBAINE		
ACTIONS	Pilotes	Calendrier
34 Mettre en place un Atelier transport de marchandises	Intercommunalités, Professionnels, Organismes consulaires, État, SNCF	Enclencher depuis 2010
35 Étendre la Charte livraison sur le périmètre PDU	Grand Toulouse	2011

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Suppression au PDU de l'opération car réalisée et mise en service fin 2011



Annexes



1/ Synthèse de l'Observatoire des Déplacements

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire
Toulouse Aire Urbaine

Tisséo-SMTC

Observatoire du PDU

**OBSERVATOIRE DU PDU DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE
APPROUVÉ EN 2001**

ÉVALUATION 2001-2007 - SYNTHÈSE



Mai 2009

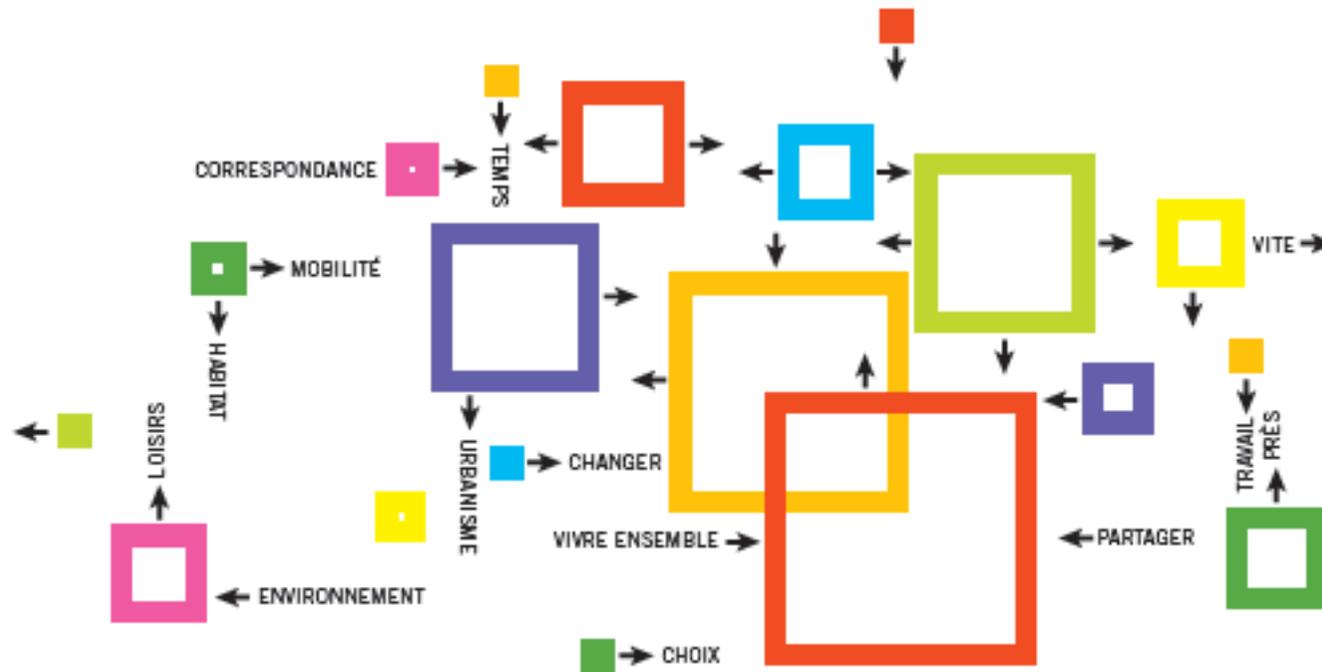


Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

OBSERVATOIRE DU PDU DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE
APPROUVÉ EN 2001

ÉVALUATION 2001-2007 - SYNTHÈSE

Annexe 1



tisséo

Situation mai 2009



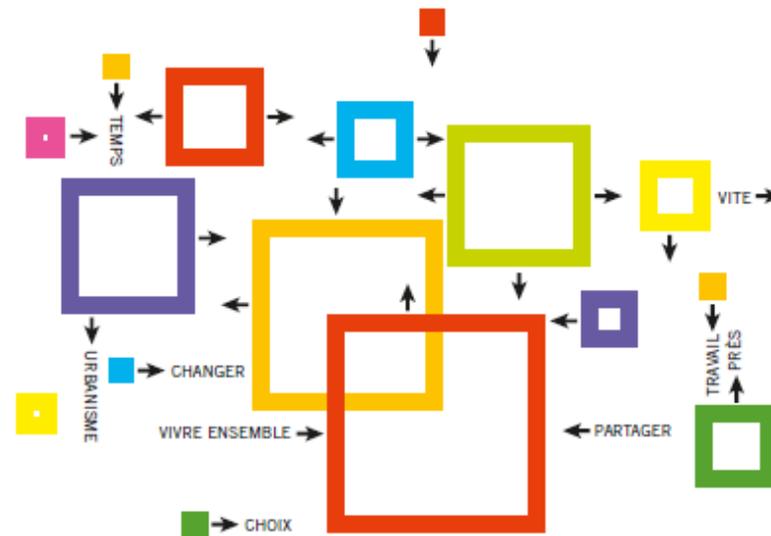
tisseo.fr





2/ Annexe Accessibilité

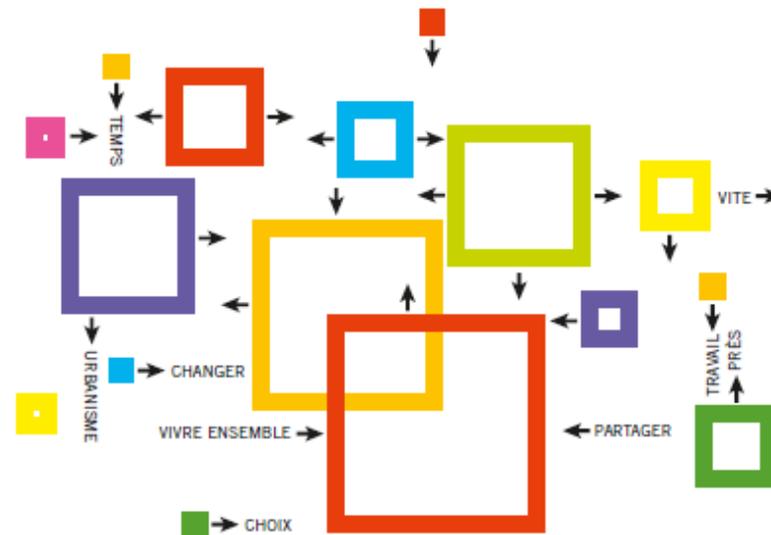
ANNEXE ACCESSIBILITÉ



RÉVISION DU PDU DE LA GRANDE
AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE

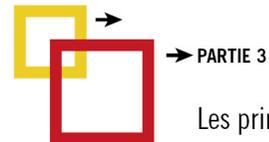
Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

ANNEXE ACCESSIBILITÉ



RÉVISION DU PDU DE LA GRANDE
AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE

approuvée
le 17 octobre 2012



Les principes d'élaborations des PAVE(s)

Le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics est un document de programmation qui a pour objet de préciser les mesures et les délais de réalisation des aménagements d'amélioration de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Il tient compte des dispositions du PDU et des plans locaux de déplacements, lorsque ces documents existent.

Toute la voirie présente sur le territoire de la commune est concernée par le PAVE, que cette voirie soit gérée par la commune, l'EPCI, le département ou l'État. Le PAVE fait l'objet d'une concertation avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Il intègre la réflexion multimodale des déplacements ainsi que le traitement et l'usage de l'espace public sur lequel cheminent notamment les piétons, les personnes handicapées et à mobilité réduite.

■ + Nouveau texte



Les associations représentatives de personnes handicapées ou à mobilité réduite ainsi que celles représentatives des commerçants implantés sur le territoire communal sont, à leur demande, associées à son élaboration. L'Architecte des Bâtiments de France peut aussi être associé.

Un Schéma Directeur Accessibilité Voirie et Espace public (SDAVE) peut être établi sur un périmètre de compétence afin de dégager les grands enjeux de l'amélioration des conditions de déplacement des personnes handicapées, et de tracer les grandes lignes directrices des aménagements souhaités. Outil stratégique d'agglomération et de vision globale de la problématique de l'accessibilité, il fixe les grandes orientations et établit les priorités sur lesquelles les communes construiront leur PAVE.

C'est notamment ce qui est en cours au Grand Toulouse, où le SDAVE doit parvenir à un référentiel commun, tout en intégrant les particularités propres à chaque commune. Le SDAVE en cours d'élaboration devrait :

- identifier les périmètres à mettre en accessibilité,
- définir la hiérarchisation des lieux stratégiques à rendre accessibles,
- définir les itinéraires et cheminements à rendre accessible.

Le SDAVE du Grand Toulouse sera traduit par la mise en place d'une Charte Accessibilité servant de référentiel commun aux 37 communes membres. Un outil d'évaluation devrait être mis en place, ainsi qu'un plan de formation et de sensibilisation au handicap.

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Le PAVE constitue à cet égard un maillon essentiel de la chaîne d'intermodalité des déplacements avec le traitement des espaces publics et plus particulièrement ceux en accessibilité vers les réseaux de transports publics

→ PARTIE 4

Les lieux de débats et concertation avec les associations.

4.1 / Sur le périmètre de la commune de Toulouse, la Commission extra-municipale pour l'accessibilité de la Ville de Toulouse (CEAMVT), dresse un état périodique sur l'accessibilité du cadre bâti, de la voirie, des espaces publics et s'attache à évoquer l'accessibilité des transports en lien très étroit avec Tisséo.

4.2 / A l'échelle des intercommunalités, il existe au sein du Grand Toulouse et du Sicoval, membres du SMTC, une instance de concertation nommée « Commission Accessibilité ». Ces commissions intercommunales sont chargées de dresser un constat de l'état de l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements liant à la fois le cadre bâti, la voirie, les espaces publics et les transports.

Elles établissent un rapport annuel et font des propositions utiles d'amélioration et de mise en accessibilité de l'existant. Les travaux des commissions communales peuvent alimenter les commissions intercommunales qui constituent des lieux d'échanges et de capitalisation des expertises d'usages.

■ + Nouveau texte

4.3 / A l'échelle du PTU, et sur l'initiative du SMTC, la Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo (CARUT) traite du seul sujet des transports en commun urbains.



La CARUT se réunit deux fois par an sous la présidence d'un élu du SMTC. Des ateliers thématiques sont organisés pour

affiner les dossiers techniques. L'expertise des membres des associations membres de la CARUT est recherchée systématiquement dans les choix des solutions techniques à opérer.

La CARUT dresse un état d'avancement annuel des mesures prévues au SDA. Cet état est transmis après approbation aux EPCI concernés.

En outre, pour faciliter la mise en œuvre du SDA et harmoniser les efforts des AOT et des gestionnaires en matière de voirie et de bâti, deux types de partenariat technique et financier ont été créés :

- Contrat de Programmation de mise en accessibilité du Réseau (CPAR).
- Contrat Accessibilité Pôles d'échanges (CAPE).

4.4 / Pour ce qui concerne les lieux de débats et concertation avec les associations pour le SDA de la Région Midi-Pyrénées, le Conseil Régional Midi-Pyrénées a institué en 2008 un Conseil Consultatif Régional Midi-Pyrénées des personnes en situation de handicap afin de recueillir les besoins et les attentes spécifiques des usagers les plus fragilisés. Ce Conseil Consultatif réunit une quarantaine de partenaires (chambre de commerce et d'industrie, Agefiph, SNCF...) et associations représentatives des personnes en situation de handicap. Une assemblée plénière se tient annuellement afin de dresser le bilan des actions menées par l'institution. Au quotidien, les dossiers sont traités par trois groupes de travail : transport, citoyenneté-loisirs, éducation-entreprise formation.

Le groupe « transport » rassemble les représentants des associations, la Région, la SNCF et du Réseau Ferré de France (RFF) gestionnaire des infrastructures. Il a pour objectif de faire progresser de façon interactive les réflexions menées pour les besoins de l'élaboration du Schéma Directeur d'Accessibilité.

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

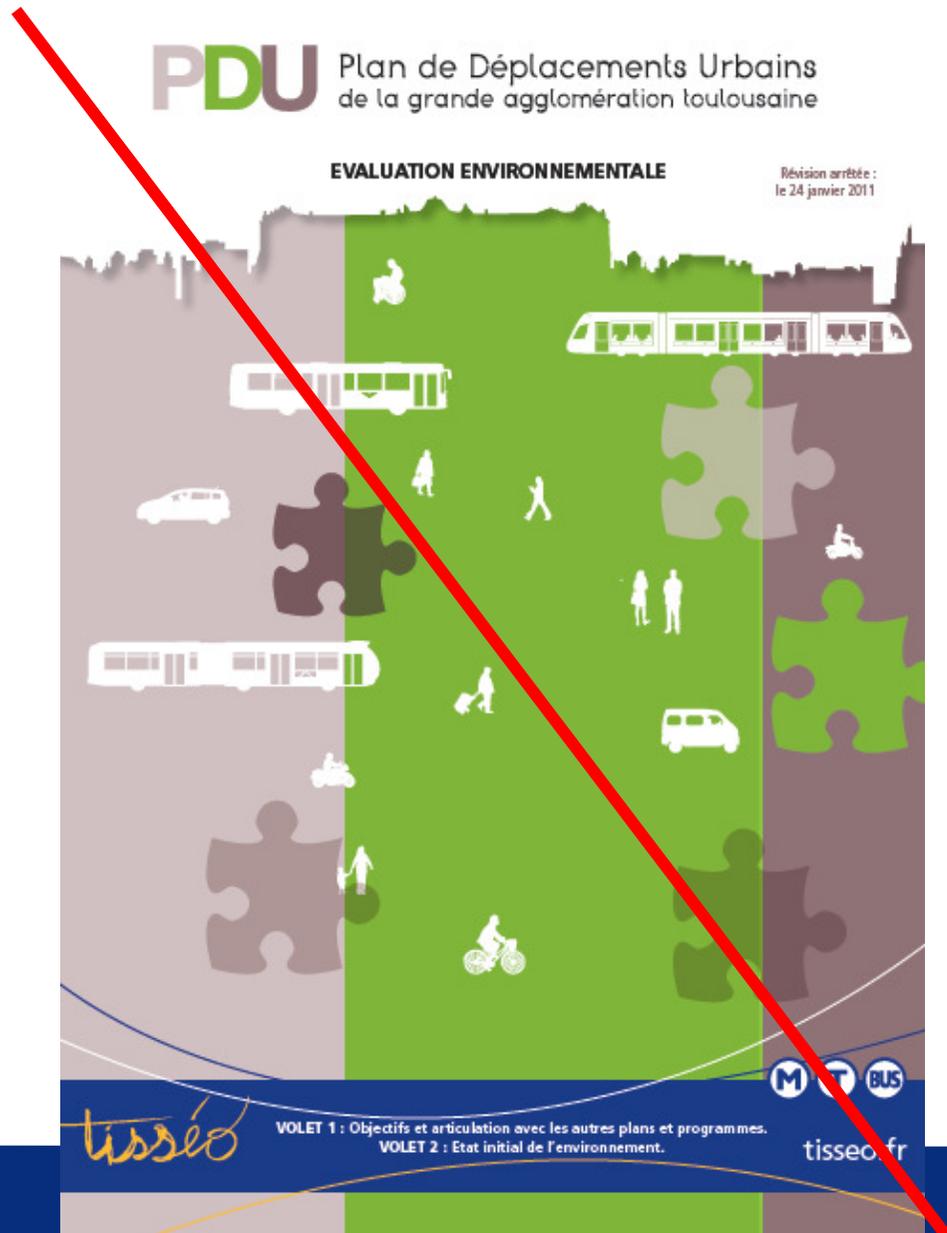
4.1/la commission **municipale** pour l'accessibilité de la Ville de Toulouse (**CMAVT**)

En outre, sur le Grand Toulouse, il existe aussi une instance d'échange mensuelle avec les associations : le groupe de travail accessibilité Voirie-Espaces Publics. Y sont présentés et débattus les projets d'envergure d'aménagement de la voirie et des espaces publics mais aussi la thématique des transports en commun dans le cadre des impacts des plateformes en site propre, en termes de traitement, d'insertion et de facilité de traversée et d'accessibilité pour les personnes handicapées.



3/ Rapport d'évaluation environnementale

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011



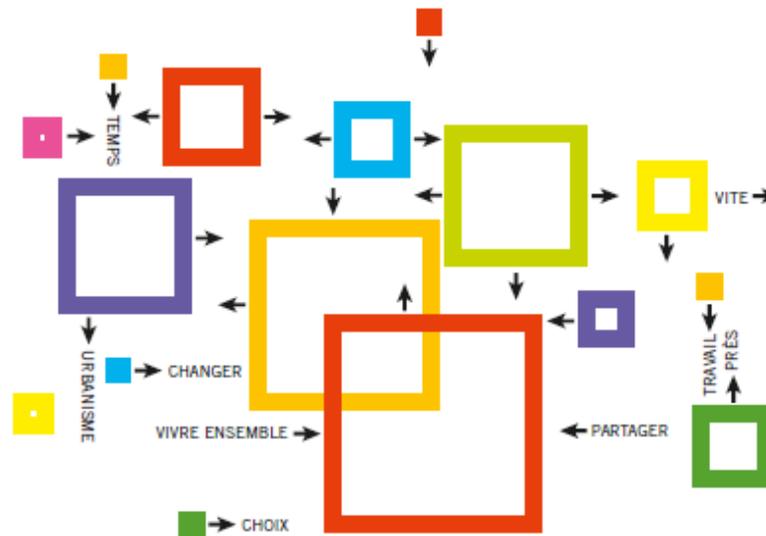
tisséo

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

PDU Plan de Déplacements Urbains
de la grande agglomération toulousaine

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Annexe 3



RÉVISION DU PDU DE LA GRANDE
AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE

tisseo

VOLET 1 : Objectifs et articulation avec les autres plans et programmes.
VOLET 2 : Etat initial de l'environnement.



tisseo.fr



Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

Introduction

L'évaluation des incidences de certains projets, publics et privés, sur l'environnement est acquise depuis maintenant 30 ans en droit français, avec les « études d'impact des travaux et projets d'aménagement » introduites par la loi de 1976 sur la protection de la nature, et en droit communautaire par la directive EIP (Evaluation de l'Incidences de certains Projets sur l'Environnement) de 1985, modifiée en 1997.

Par contre l'Evaluation de l'Incidences de certains Plans et Programmes sur l'Environnement a été introduite par la directive 2001/42/CE « EIPPE », transposée en droit français par ordonnance le 3 juin 2004.

En se plaçant le plus en amont possible de la planification et de la programmation, l'objectif de cette directive est d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et de contribuer à la performance environnementale des plans et programmes, participant ainsi à promouvoir un « développement durable ».

Le rapport d'évaluation environnementale du Plan de Déplacements Urbains (PDU) présente une évaluation menée depuis son élaboration jusqu'à son approbation (évaluation ex-ante), et initie le cadre de son suivi et de son évaluation ultérieure (évaluation ex-post).

Cette démarche s'apparente à une étude d'impact qui a pour objet d'identifier les incidences d'un projet sur l'environnement et de prévoir les mesures nécessaires pour éviter, réduire, voire compenser les effets négatifs.

Ce rapport environnemental constitue un outil précieux d'aide à la décision, dans la mesure où, évaluant les impacts prévisibles du projet sur l'environnement, il permet de les anticiper et d'y remédier a priori plutôt qu'a posteriori.

En effet l'évaluation environnementale a plusieurs finalités :

- appuyer le projet sur une connaissance approfondie et finalisée du territoire par une analyse de l'état initial de l'environnement et de son évolution,
- s'assurer de la pertinence des choix effectués au regard des politiques mises en œuvre,
- limiter les incidences négatives et renforcer les effets positifs des orientations retenues,
- informer les citoyens sur les enjeux environnementaux et les objectifs du projet.

L'évaluation environnementale du PDU comprend principalement six volets, mentionnés à l'article R 122-20 du Code de l'Environnement :

- le premier volet présente les objectifs du PDU et montre la cohérence de son articulation avec les autres plans, programmes et documents d'urbanisme mentionnés aux articles L122-4 et R 122-17 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération.
- le deuxième volet analyse l'état initial de l'environnement et ses perspectives d'évolution.
- Le troisième volet présente l'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement.
- Le quatrième volet expose les effets notables du projet et les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du plan ou du document sur l'environnement et en assurer le suivi ; cette analyse porte notamment sur les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, telles que

+ nouveau texte

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Il est précisé que l'évaluation environnementale a été menée sur la base du projet de révision du PDU, tel que soumis au vote du Comité Syndical du 24 janvier 2011 et avant l'engagement des procédures de concertation, consultation et d'enquête publique.

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

celles désignées aux articles R 214-18 à R 214-22 du code de l'environnement ainsi qu'à l'article du décret susvisé du 8 novembre 2001 (Natura 2000),

- Le cinquième volet expose les modalités de suivi et d'évaluation prévues pour être mises en œuvre dès l'approbation du PDU révisé,
- Le sixième volet comprend un résumé non technique des informations prévues ci-dessus et la description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

Le projet de PDU et le rapport d'évaluation environnementale qui lui est associé sont l'occasion de communiquer vers les acteurs du territoire et la population sur les grands choix retenus en matière de transports et de déplacements.

Ces documents sont mis à la disposition des autorités compétentes en matière d'environnement, mais aussi du public. Ces derniers ont ainsi la possibilité d'exprimer leur avis sur le projet de PDU avant son adoption, lors de l'enquête publique.

Quelques éléments de méthode

Les données nécessaires à l'évaluation environnementale du PDU (du moins dans les volets 1 et 2) sont principalement issues des travaux et études réalisés dans le cadre de la contribution du GIP InterSCoT pour l'état initial des SCoT de l'aire urbaine de Toulouse, mais également ceux effectués et rassemblés au cours de l'évaluation environnementale du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, élaborée de façon concomitante.

Des compléments et approfondissements liés à la problématique des transports et déplacements ont cependant été apportés, notamment sur les thèmes du bruit, de la qualité de l'air, du paysage et des milieux naturels.

Par ailleurs, les éléments de connaissance et de prospective relatifs à la qualité de l'air et aux consommations énergétiques nécessitent d'être plus approfondis dans le cadre de l'évaluation environnementale du PDU. Les études nécessaires ont donc été confiées à l'Observatoire Régional de l'Air en Midi-Pyrénées (ORAMIP) au vu de leurs compétences dans ces domaines.

+ nouveau texte

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

A cet égard, la méthode employée aboutit à des résultats satisfaisants sur la nature et la répartition géographique des émissions de polluants.

Dans le cadre de l'examen de cette évaluation environnementale, l'Etat a indiqué dans sa conclusion que « *dans le cas où les conclusions de la modélisation des kilomètres parcourus en 2020 seraient confirmés, le rapport d'évaluation environnementale ne fait pas apparaître d'améliorations sur les principaux enjeux environnementaux que doit prendre en compte un PDU, que sont la qualité de l'air et son effet sanitaire et les émissions des gaz à effet de serre* ».

Sur ce point précis et fondamental, les faibles écarts sur les émissions de polluants estimées entre la situation modélisée PDU et la situation au fil de l'eau peuvent s'expliquer par :

la tendance certaine à la surestimation des déplacements réalisés en voiture dans la situation PDU du fait d'un certain nombre de facteurs non pris en compte dans le modèle (coût pour l'utilisateur, améliorations des itinéraires cyclables et cheminements piétons, nouveaux services de mobilité...);

la probable tendance à la sous-estimation relative des volumes de trafic produit en heure creuse dans la situation fil de l'eau.

Au global, s'il était possible de modéliser plus fidèlement l'ensemble des actions du PDU, et ce sur une journée entière, l'impact favorable du PDU sur les émissions de polluants et gaz à effet de serre apparaîtrait certainement bien plus nettement.

A cet égard, il convient de souligner que cette modélisation présente un caractère innovant pour l'évaluation environnementale d'un Plan de Déplacements Urbains.

Enfin, la portée du projet de révision du PDU sur les émissions de polluants et de gaz à effet de serre va au-delà de 2020. En effet, une partie du report modal généré par un projet de transport public s'opère au-delà de sa première année de mise en service, notamment du fait du renouvellement de la population. La population peut intégrer le choix du mode dans sa mobilité résidentielle.

En dernier lieu, il convient de rappeler que le PDU n'est pas le seul outil qui apportera sa contribution à la réduction des émissions de GES : le Schéma Régional Climat Air Energie, Le Plan de Protection de l'Atmosphère révisé, les Plans Climat Energie Territoriaux des intercommunalités devraient comprendre des mesures visant elles aussi à satisfaire les politiques de lutte contre le changement climatique et de réduction des émissions de GES.



Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

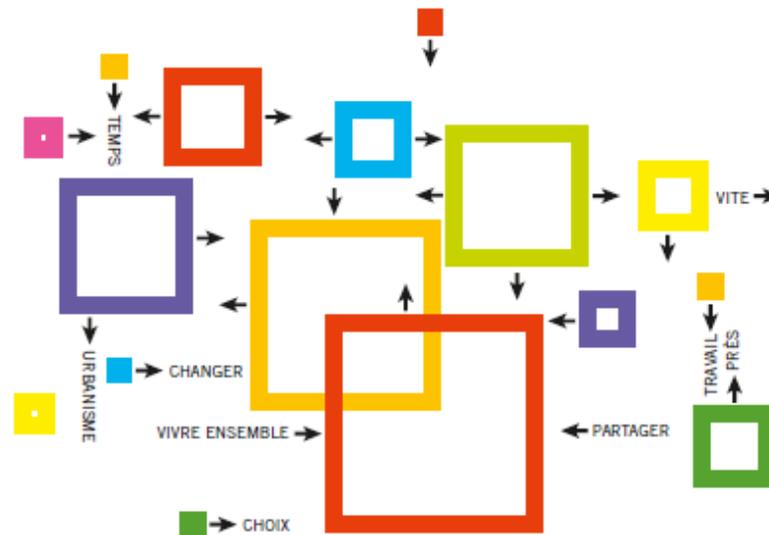


Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

PDU Plan de Déplacements Urbains
de la grande agglomération toulousaine

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Annexe 3



RÉVISION DU PDU DE LA GRANDE
AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

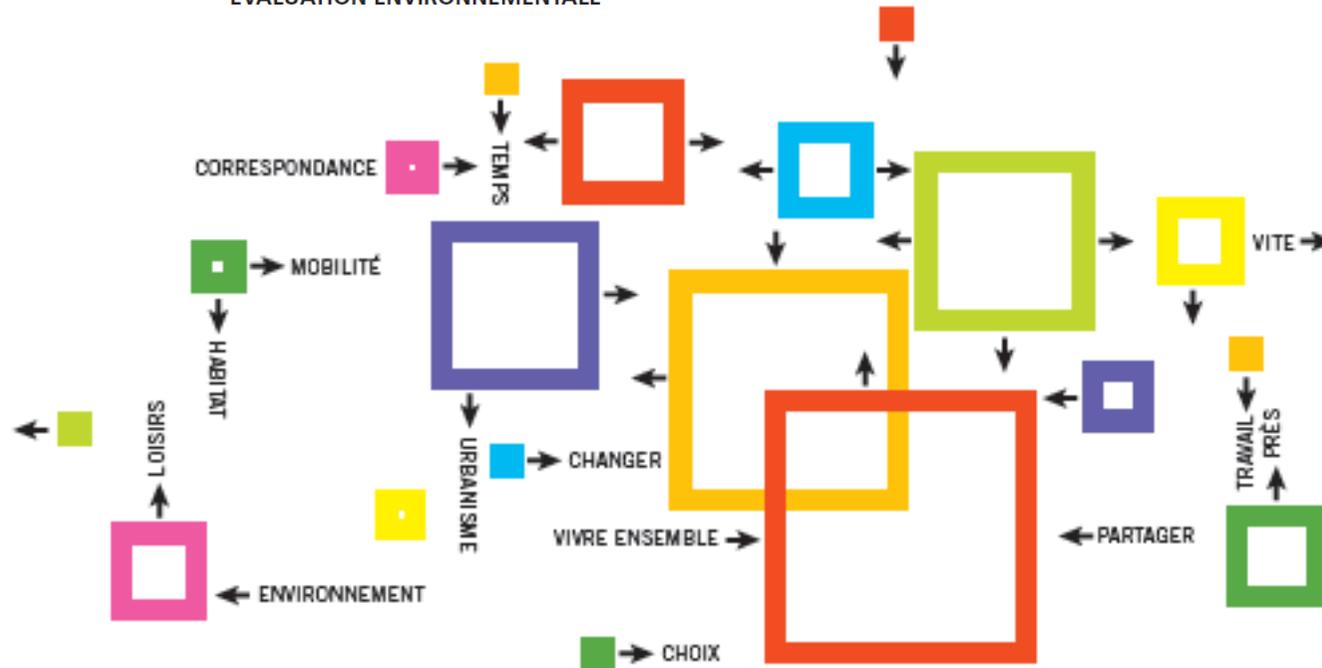


Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

PDU Plan de Déplacements Urbains
de la grande agglomération toulousaine

Annexe 3

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE



tisséo

VOLET 4 : Incidences et mesures compensatoires



tisseo.fr



Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

PDU Plan de Déplacements Urbains
de la grande agglomération toulousaine

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Révision arrêtée :
le 24 janvier 2011



tisséo

tisséo

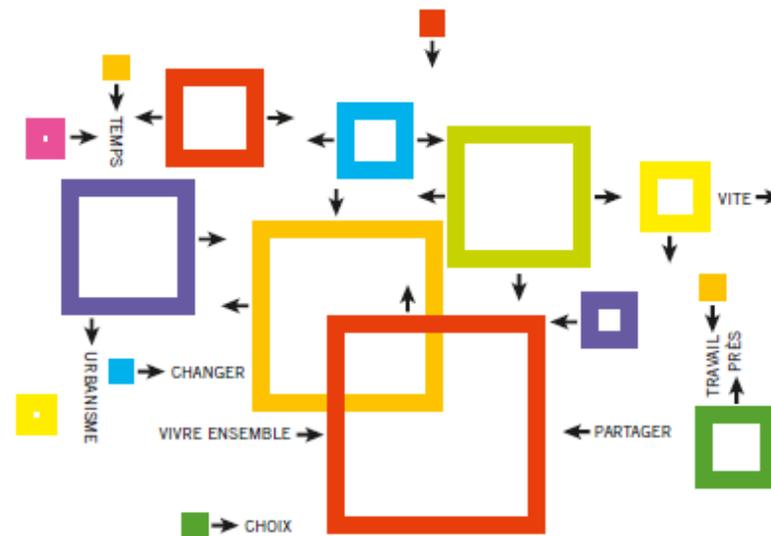
VOLET 5 : Suivi et évaluation

tisseo.fr

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Annexe 3



RÉVISION DU PDU DE LA GRANDE
AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

	Actions	Maîtrise d'ouvrage, financeurs	Calendrier	Indicateur de suivi de l'action	Indicateur de suivi des effets	Etat Initial	Fournisseur de données
					Evolution du ratio niveau d'offre/nb de validations par km (suivi annuel décalé)		
13	Renforcer le réseau interurbain et son intermodalité	AOT, AOTU	2010 / 2020	Suivi de la mise en place du schéma directeur départemental des TC avec mise en évidence des points d'interconnexion avec le réseau urbain.	Suivi de la fréquentation des Transports en Commun Non Urbains Suivi des temps de parcours	Situation 2009 dans l'observatoire des déplacements	Conseil Général
14	Renforcer la connexion entre le réseau ferroviaire et le réseau urbain	AOT ; AOTU, RFF et SNCF	PRT 2006/2013	- 12a- suivi annuel du nombre de TCSP en connexion avec une gare - 12b- suivi de l'offre TER dans les gare du PDU - 12c- suivi de l'offre de stationnement VP dans les gares du PDU - - suivi de l'offre en stationnement vélo et en service vélo autour des gares du PDU <i>Renvoi aux actions 42 et 5 : suivi de quelques exemples d'aménagements d'accessibilité gare cheminements piétons et vélos</i>	Suivi de la fréquentation des gares Analyse de l'adéquation offre TC et offre TER sur quelques exemples (voir si ce n'est pas à faire dans l'action 41)		Région Midi-Pyrénées
15	Identifier les axes prioritaires afin d'améliorer les conditions de circulation des bus	AOTU, intercommunalités, gestionnaires des voiries	2010 / 2013 en fonction des programmations de travaux routiers	Suivi annuel de l'avancement des projets de la liste	Idem actions n° 9, 10 et 11.	Pas de situation initiale existante si ce n'est les couloirs bus de la Ville de Toulouse.	Tisséo
16	Autres modes de transport <i>mode téléporté</i>	AOTU, intercommunalités	2015	Suivi annuel de l'étude du projet de téléphérique	Idem actions n° 9, 10 et 11.	Inclure ce projet au suivi déjà en place	Auat
17	Produire un schéma d'organisation des centres de maintenance des matériels roulants	AOTU	2010	Suivi annuel de l'avancement du schéma d'organisation	Capacité de stationnement par dépôt (suivi annuel décalé) Km haut le pied parcourus (suivi annuel décalé)	Pas de situation initiale existante	Tisséo
D – Accompagner les usagers des TC dans leurs déplacements							
18	Appliquer les principes des Schémas Directeurs d'Accessibilité	AOTU, intercommunalités et communes	A enclencher en 2010	Suivi de la mise en œuvre du SDA par thématique : synthèse des tableaux de bord, part des arrêts et nombre de lignes accessibles	Suivi des effets par thématique : synthèse des conclusions du suivi du SDA	Pas de situation initiale existante	CARUT (Commission Accessibilité Tisséo)
19	Développer les Systèmes d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs	AOTU	Fin 2011	Suivi annuel du nombre de stations ou arrêts équipés		Il s'agit d'un des indicateurs de l'observatoire du PDU précédent. Une situation initiale existe donc.	Tisséo

Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Fournisseurs de données : AOT



Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

	Actions	Maitrise d'ouvrage, financeurs	Calendrier	Indicateur de suivi de l'action	Indicateur de suivi des effets	Etat Initial	Fournisseur de données
23	Poursuivre le développement des systèmes de location vélo humanisés ou automatisés	Intercommunalité, communes	Action continue	Suivi annuel du développement du service de location automatisé Suivi annuel du développement des stations de location humanisées	Pour les deux types de service : Evolution du nombre d'abonnés Evolution du nombre de locations (Suivi annuel décalé)	Cette action était déjà suivie dans l'observatoire du précédent PDU, il existe donc une situation initiale.	Communes, intercommunalités
24	Produire et diffuser des chartes sur les Modes Doux	Intercommunalité, communes	2010	Suivi annuel de l'élaboration et de la signature de la Charte	Suivi d'exemples d'application de la Charte (suivi aperiodique en fonction des réalisations)	néant	Communes, intercommunalités
25	Développer la piétonisation	Intercommunalité, communes	Action continue	Suivi annuel des réalisations en faveur des piétons : établir une liste si possible exhaustive, sachant que cette exhaustivité sera difficile à obtenir	Zoom sur certains aménagements réalisés dans l'agglomération (il s'agit de valoriser l'aspect qualitatif des aménagements plutôt que de chercher à quantifier un linéaire piéton) Suivi de l'usage de la marche : Evolution de la part modale de la marche, Evolution des comptages ponctuels Suivi de l'accidentologie des piétons : en lien avec l'observatoire des accidents (cf. action n°2)	Une situation initiale existe pour Toulouse dans l'observatoire du PDU 2001 pour le suivi de la mise en place	Communes
26	Créer des cartes des itinéraires accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite	Intercommunalité, communes	2010	Suivi annuel des cartes d'accessibilité créées par les différentes collectivités Oui ou non, année territoire La collecte des informations risque d'être difficile du fait de la multiplicité des fournisseurs	Suivi de la diffusion des cartes	néant	AOT
27	Elaborer les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)	Intercommunalité	2010	Recensement des plans de mise en accessibilité des différentes collectivités gestionnaires des voiries. La collecte des informations risque d'être difficile du fait de la multiplicité des fournisseurs	Suivi des actions mise en œuvre suite à ces plans	néant	Grand Toulouse, Sicoval, cam
F – Maitriser l'usage de la voiture							
28	Soutenir le développement de l'auto-partage et du covoiturage	AOTU, intercommunalités	A enclencher en 2010	Mise à jour annuelle de la liste des actions mises en place pour soutenir le développement de Mobilib Mise à jour annuelle de la liste des actions mises en place pour développer le co-voiturage au-delà des PDE. Ces listes seront difficilement exhaustives.	Suivi de nombre de stations Mobilib Suivi du nombre d'abonnés de Mobilib Suivi du nombre de km parcourus par les véhicules de Mobilib Suivi du nombre d'entreprises ayant passé une convention pour le co-voiturage avec Tisséo Suivi du nombre d'inscrits au co-	Quelques informations sont disponibles dans l'observatoire du PDU 2001 mais la situation initiale complète est à réaliser.	

PDU de la Grande Agglomération Toulousaine – Volet 5

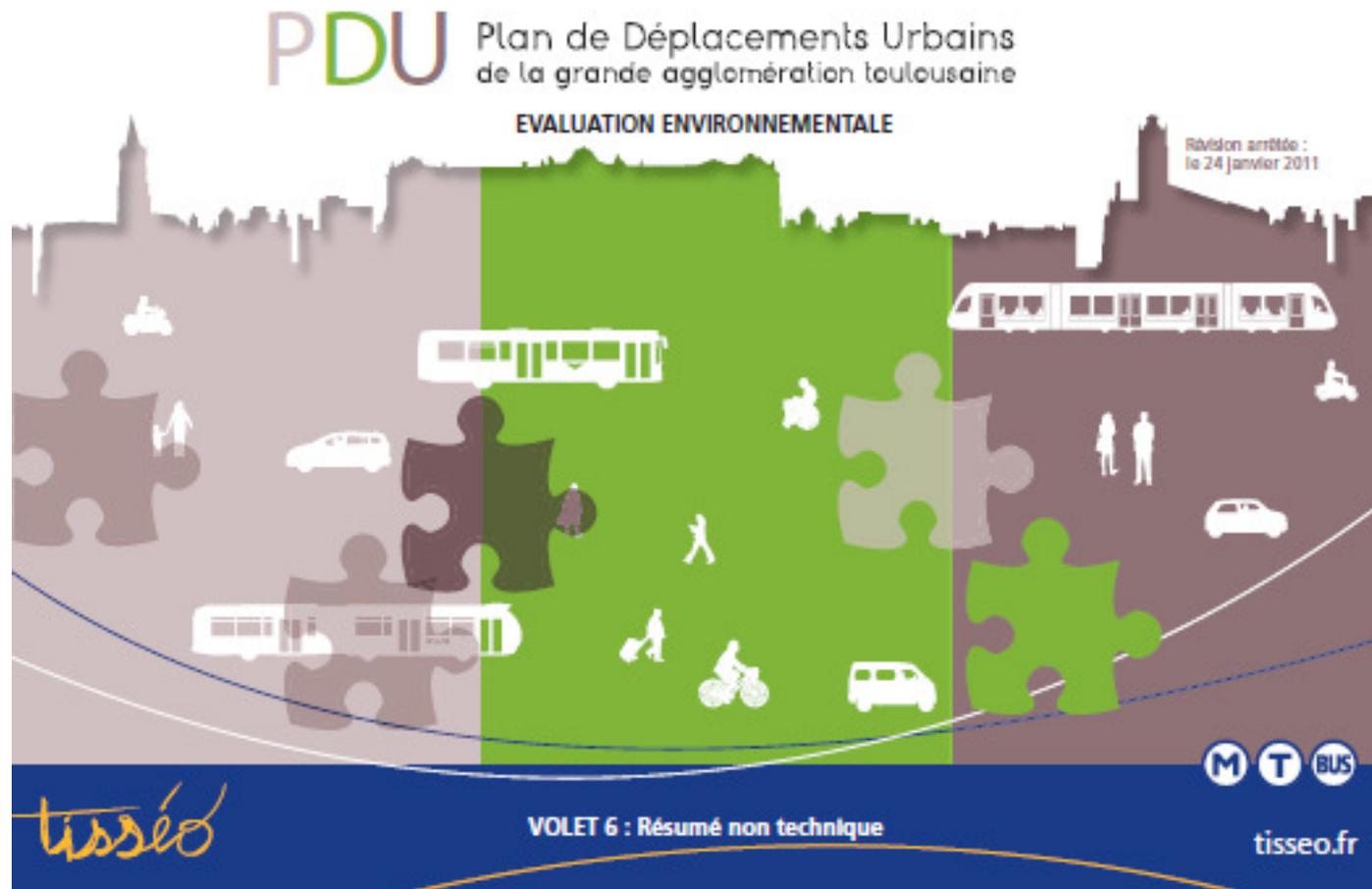
18



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

Fournisseurs de données : Grand Toulouse, Sicoval,
Muretain, Save au Touch, Communes

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011

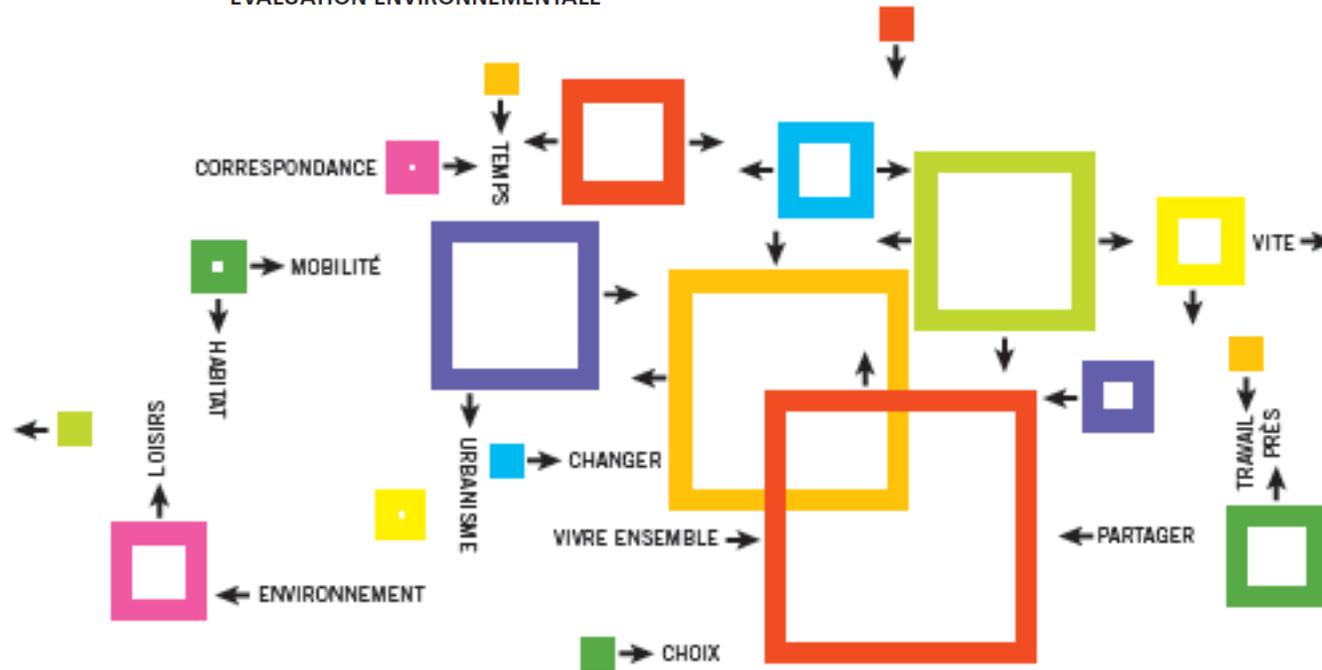


Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

PDU Plan de Déplacements Urbains
de la grande agglomération toulousaine

Annexe 3

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE



tisséo

VOLET 6 : Résumé non technique



tisseo.fr

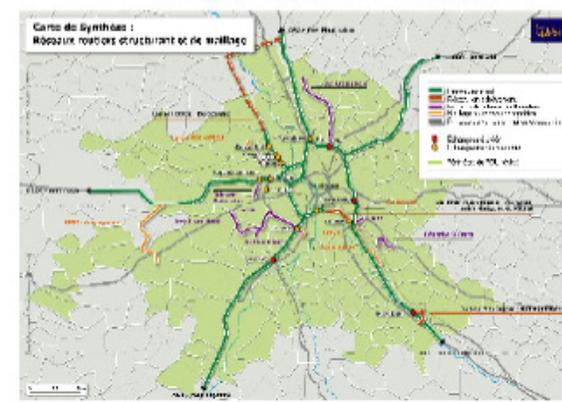
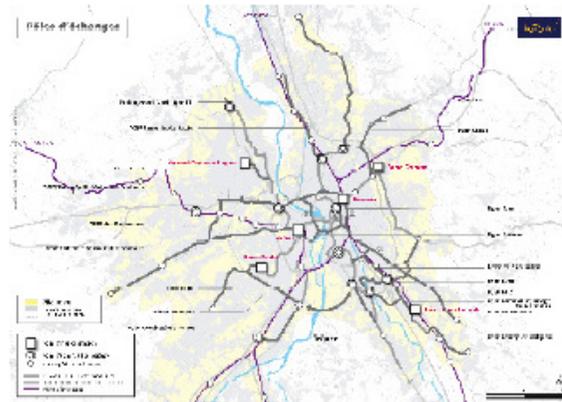
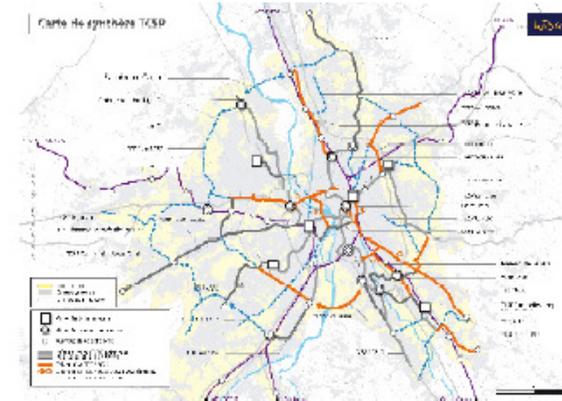
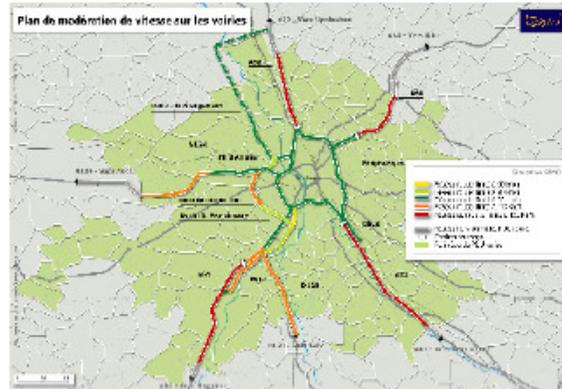
tisséo



Page 219

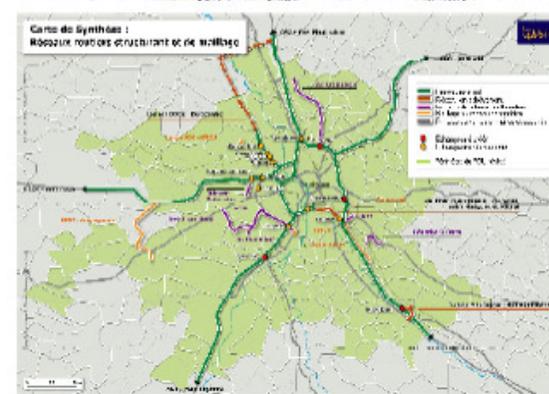
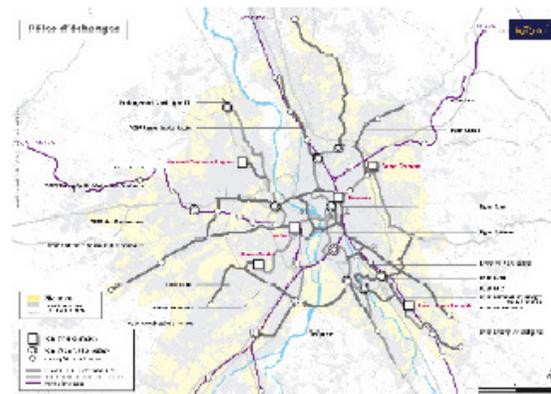
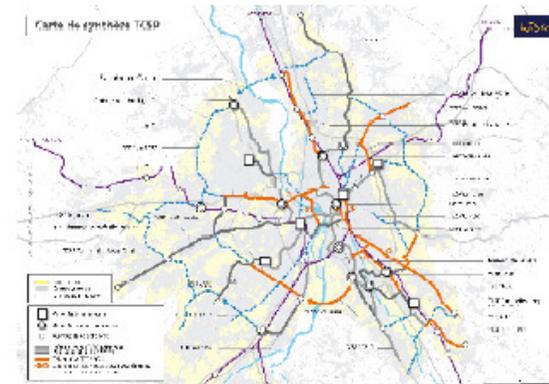
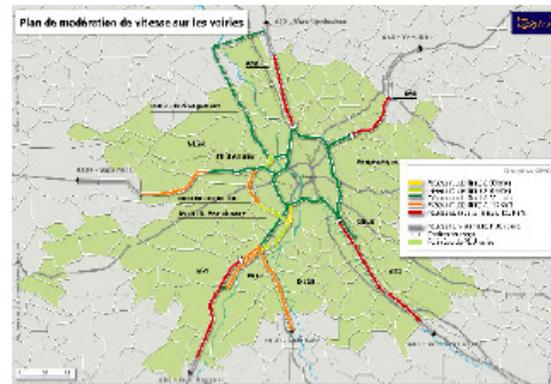
13/11/2012

Version arrêtée en date du 24 janvier 2011



Amendement pour approbation en date du 17 octobre 2012

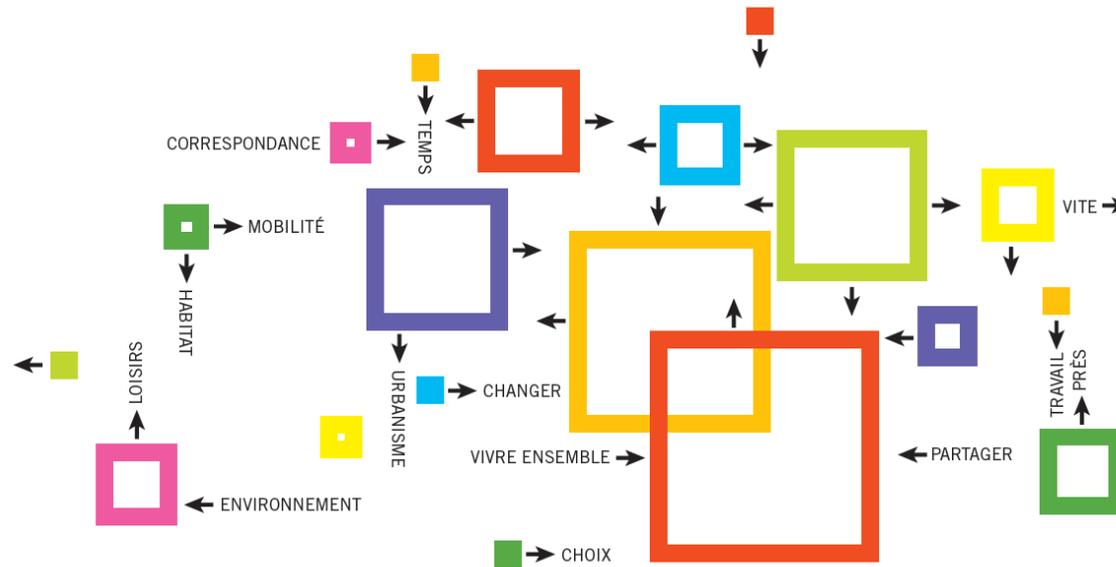
Cartes extraites du projet de révision du PDU arrêté le 24 janvier 2011





Dossier de Synthèse

Le dossier de synthèse sera repris et amendé sur la base des amendements apportés au PDU et à ses trois pièces annexes.



tisseo



tisseo.fr

tisseo

