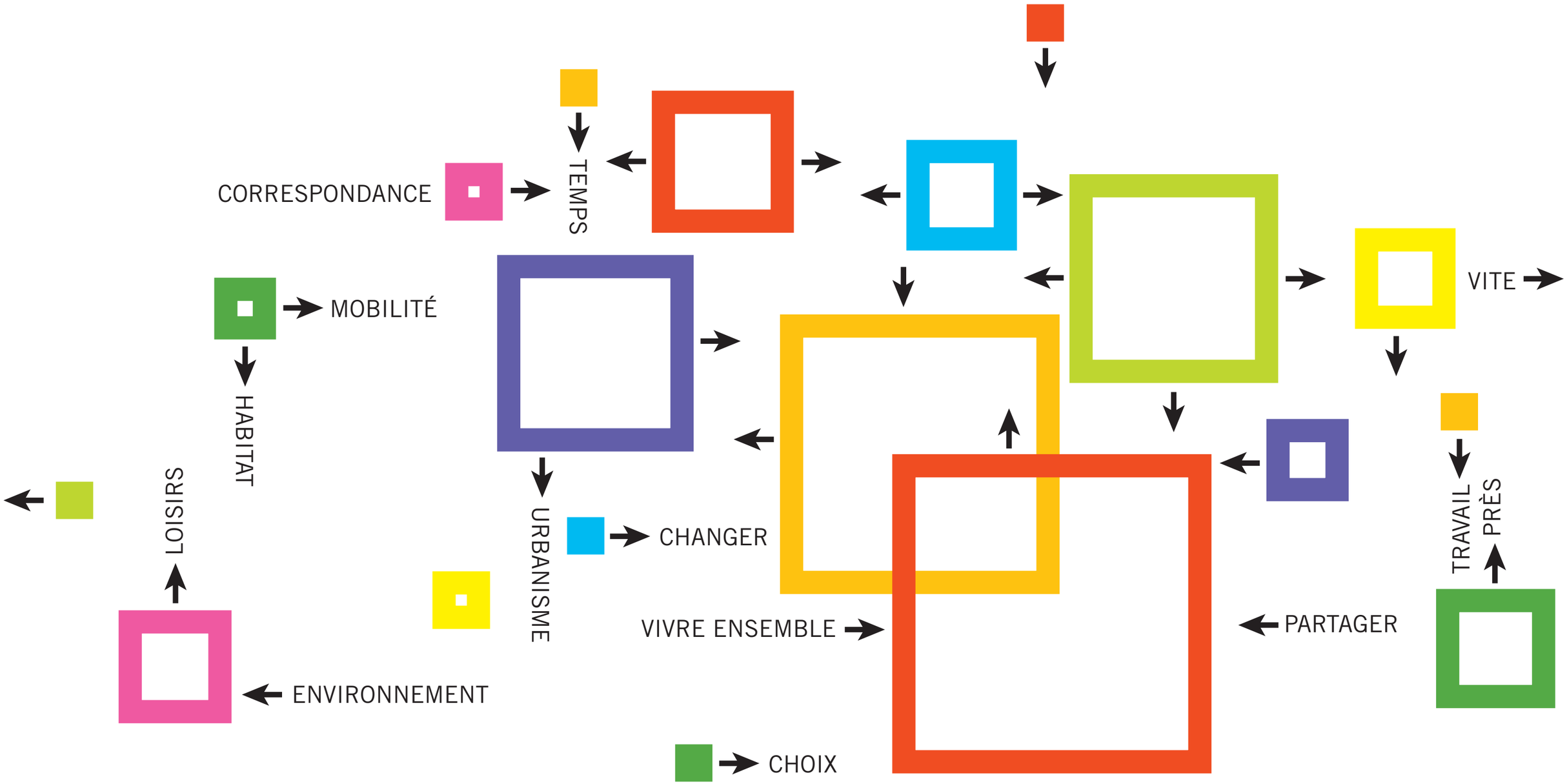
Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine

Révision approuvée
le 17 octobre 2012



SOMMAIRE

1 LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU - P7

1.1 ■ Pourquoi réviser le PDU ? 9
- Un PDU adopté en 2001 9
- Un cadre réglementaire de contenu et de procédure de révision 10
- Des orientations élargies suite aux évolutions législatives 11
- Une évolution du contexte institutionnel local 13
  - Évolution des intercommunalités et de leurs compétences 13
  - Élargissement du PTU 14
- Se préparer à une croissance démographique encore soutenue sur les prochaines années 15

1.2 ■ La démarche de révision du PDU 15
- Mise en révision du PDU en septembre 2008 15
- Le périmètre de la révision 17
- L'organisation institutionnelle 18
- Le calendrier et le déroulement de la révision 19

1.3 ■ Une articulation nécessaire avec le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine 20
- Cadre institutionnel 20
- Les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCOT (PADD) 21
- Les dispositions du SCoT en matière d'organisation des déplacements 24
- Les dispositions du SCoT en matière de cohérence Urbanisme/Transport 25

1.4 ■ Le principe de compatibilité avec d'autres plans, programmes et autres démarches 26
- Compatibilité vis-à-vis des plans et programmes dans l'agglomération toulousaine 26
- D'autres démarches à prendre en compte 27
  - Les orientations issues du Grenelle de l'Environnement 27
  - Les outils régionaux d'organisation des transports 28
  - Schéma Départemental des Transports Collectifs 29

SOMMAIRE

2 OÙ EN EST-ON AUJOURD'HUI - P31

2.1 ■ Bilan, diagnostic et enjeux 33
- Une agglomération en forte croissance et des déplacements qui ne cessent d'augmenter 33
- Une accélération de la croissance démographique 33
- Des habitants à forte mobilité et des déplacements qui ne cessent de croître 34
- L'émergence de 4 bassins de mobilité 35
- Un nombre de déplacements en voiture qui ne cesse d'augmenter, mais une légère baisse de la part modale au profit de la marche et des deux-roues 36

2.2 ■ Bilan du PDU 2001 37
- Un cadre d'évaluation : l'Observatoire du PDU 37
- Tableaux de synthèse par thématique du PDU 37
  - Environnement, cadre de vie, sécurité 39
  - Urbanisme 41
  - Transports collectifs 43
  - Vélo 49
  - Marche-à-pied 53
  - Voirie 55
  - Stationnement 57
  - Plan de Déplacements d'Entreprises 59
  - Marchandises 61

  Avec pour chaque thématique :
  - Bilan du PDU 2001
  - Éléments complémentaires
  - Enjeux

3 LE PROJET - P63

3.1 ■ Les orientations du PDU révisé 65
- Les objectifs généraux 65

3.2 ■ Vers une politique globale des déplacements 67
- Une approche multimodale 67
- La traduction du concept multimodal 69

3.3 ■ La déclinaison thématique des orientations 74
- A - Limiter les nuisances et pollutions, améliorer la sécurité et le cadre de vie 74
- B - Mieux articuler transports et urbanisme 76
- C - Répondre aux enjeux de desserte en transports en commun des territoires 78
- D - Accompagner les usagers des transports en commun dans leurs déplacements 82
- E - Favoriser la pratique de la marche et l'usage du vélo 84
- F - Maîtriser l'usage de la voiture 86
- G - Prendre en compte la logistique urbaine 88
- H - Répondre aux enjeux des déplacements liés au travail 90
- I - Développer l'intermodalité 91

SOMMAIRE

4 LES ACTIONS DU PDU - P95

- 9 axes d'intervention, 43 actions opérationnelles à mener 97

5 MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDU - P177

5.1 ■ Mise en œuvre 179
- Des maîtrises d'ouvrages multiples 179
- Éléments financiers 180

5.2 ■ Suivi du PDU 186
- Commission Partenariale de Suivi 186
- Commission Urbanisme / Transport 186
- Observatoire du PDU 186
- Compte Déplacements 187
- Tableau de bord du PDU 188

ANNEXES

Annexe 1
- Observatoire du PDU 2001 - Évaluation 2001-2007 - Synthèse

Annexe 2
- Annexe accessibilité
  Schéma Directeur Accessibilité de Tisséo-SMTC

Annexe 3
- L'évaluation Environnementale du PDU

1 LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

1.1 ■ Pourquoi réviser le PDU ?

■ Un PDU adopté en 2001

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), document obligatoire pour toute agglomération de plus de 100 000 habitants et relevant de la maîtrise d'ouvrage de l'Autorité Organisatrice des Transports en commun Urbains, doit servir de cadre de référence pour l'organisation des déplacements à l'intérieur d'un territoire considéré. À l'interface entre le Schéma de Cohérence Territorial, vis-à-vis duquel il doit être compatible, et les Plans Locaux d'Urbanisme, qui le traduisent en termes plus opérationnels, le PDU doit, en cohérence avec le développement urbain et les demandes en mobilité, contenir des actions permettant de favoriser l'usage des transports en commun et des modes doux et de maîtriser l'usage de la voiture particulière.

Le premier PDU de l'agglomération toulousaine a été approuvé en 2001, à la suite d'une procédure d'élaboration s'appuyant d'une part sur les orientations du Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine approuvé en 1998 et, d'autre part, sur les choix portés par le Syndicat Mixte des Transports en Commun en matière d'organisation du réseau de transports en commun, articulé autour des lignes A et B du métro.

Depuis cette approbation, de nombreuses mesures du plan d'actions du PDU approuvé ont été étudiées et mises en œuvre par les différents porteurs de projets et financeurs : renforcement de l'urbanisation autour des transports en commun, réduction des vitesses autorisées, développement du réseau cyclable d'agglomération et mise en œuvre de services vélo, réalisation du prolongement de la ligne A et de la ligne B du métro, de la ligne T1 de tramway, des bus en site propre sur la RD 813 et Secteur Est, politique de stationnement en centre-ville, développement de nombreux PDE par les entreprises et administrations, charte de livraisons en centre-ville… contribuant de fait à constituer un réseau de transports en commun d'agglomération et à offrir une alternative à l'usage de la voiture particulière

L'ensemble de ces mesures a contribué au développement de l'usage des transports en commun, avec une part modale évoluant de 12 à 16 % (TC/mécanisés) entre 2004 et 2008.

En parallèle, de nouveaux projets d'urbanisation ont été étudiés ou développés ces dernières années pour répondre à la croissance démographique et à l'expansion économique de l'agglomération toulousaine, ce qui n'est pas sans conséquence sur l'organisation du système de déplacement.

LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

Enfin, de grands projets d'urbanisation et d'infrastructures, dont notamment les projets de ligne à grande vitesse Bordeaux – Toulouse et 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

Les articles L 1214-1 et suivants du Code des Transports reprenant tout ou partie du contenu de la loi 82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs fixent 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 durable 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.

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

LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

dioxyde de carbone générées par les déplacements dans le territoire couvert par le plan. À partir de 2015, les évaluations et calcul précités portent sur l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre.

Toujours dans le cadre d'une prise en compte de l'environnement et des enjeux de développement durable, le PDU, en application de la directive européenne 2001/42/CE « EIPPE », transposée en droit français par ordonnance du 3 juin 2004, doit faire l'objet d'une évaluation environnementale, ayant pour objet :

- d'appuyer le projet de PDU sur une connaissance approfondie et finalisée du territoire par une analyse de l'état initial de l'environnement et de son évolution,
- de s'assurer de la pertinence des choix effectués au regard des politiques mises en œuvre,
- de limiter les incidences négatives et renforcer les effets positifs des orientations retenues,
- d'informer les citoyens sur les enjeux environnementaux et les objectifs du projet.

Cette évaluation environnementale est soumise pour avis à l'autorité compétente en la matière et jointe à l'enquête publique du PDU, avec l'avis émis.

En termes de procédure, le projet d'élaboration ou de révision du PDU est arrêté par délibération de l'AOTU, puis soumis pour avis aux personnes publiques associées. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est réputé favorable. Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques associées, mais aussi l'évaluation environnementale et l'avis émis par l'autorité compétente environnementale et l'annexe Accessibilité, est ensuite soumis par l'AOTU à enquête publique.

Éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le PDU est approuvé par l'AOTU. Sa mise en œuvre est assurée par l'AOTU et les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le PTU doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan.

Au terme d'une période de 5 ans, le PDU fait l'objet d'une évaluation et est révisé le cas échéant.

Cette périodicité milite en faveur d'une programmation plus précise à échéance de 5 ans pour les TCSP, tout en conservant un cap à échéance de 10 ans pour travailler dans un cadre cohérent de planification urbaine issu du SCoT.

Des orientations élargies suite aux évolutions législatives

À l'origine définies dans le cadre de la Loi 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie, les orientations du PDU ont été précisées et renforcées par la Loi 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain puis par la loi 2010-788 du 12 juillet 2010 valant Engagement National pour l'Environnement.

LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

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 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.

4°- La diminution du trafic automobile.

5°- 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.

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 transport et des mesures d'information sur la circulation.

7°- 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 » tel que défini par voie réglementaire.

8°- L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux 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.

9°- 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 le recours au covoiturage.

10°- L'organisation d'une tarification et d'une billétique 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.

11°- La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

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 ».

LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

Une évolution du contexte institutionnel local

Évolution des intercommunalités et de leurs compétences

Depuis l'élaboration du PDU en 2001 et sa mise en œuvre, le contexte d'intercommunalité a fortement évolué :

1°- Le District de l'Agglomération Toulousaine a successivement évolué en Communauté d'Agglomération puis en Communauté Urbaine avec 25 communes, cette dernière regroupant depuis le 1er janvier 2011 un total de 37 communes.

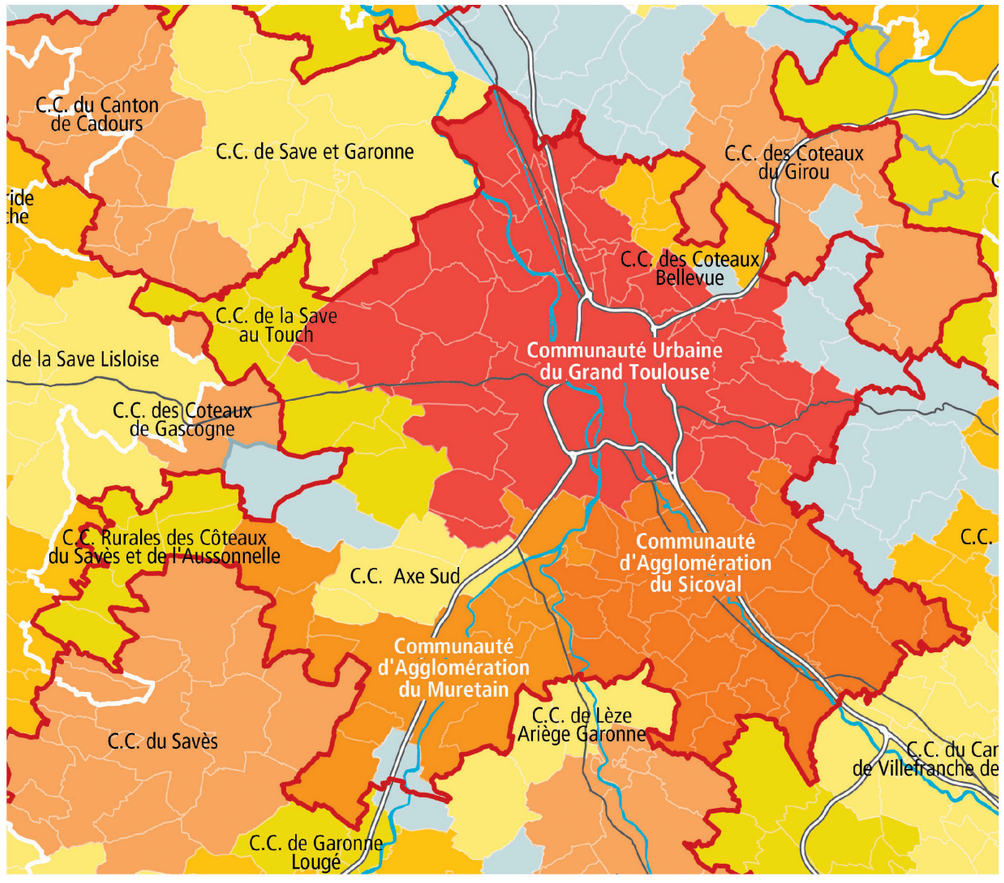
2°- Le Sicoval est devenu Communauté d'Agglomération, regroupant 36 communes.

3°- La Communauté d'Agglomération du Muretain a été créée, regroupant 14 communes.

4°- Plusieurs Communautés de Communes ont été créées dont notamment Save et Garonne, Coteaux Bellevue, Axe Sud, Save au Touch et pour lesquelles l'ensemble ou une partie des communes sont membres du Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine (SITPRT), lui-même membre du SMTC.

Ces intercommunalités, dont certaines évolueront en nombre de communes et compétences, disposent des outils nécessaires à la mise en œuvre du plan d'actions du PDU, ce dernier dépassant le strict cadre de compétence du SMTC.

SCOT de la Grande Agglomération Toulousaine
Les établissements Publics de Coopération Intercommunale
(Actualisation provisoire au 1er janvier 2011)



LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

Élargissement du PTU

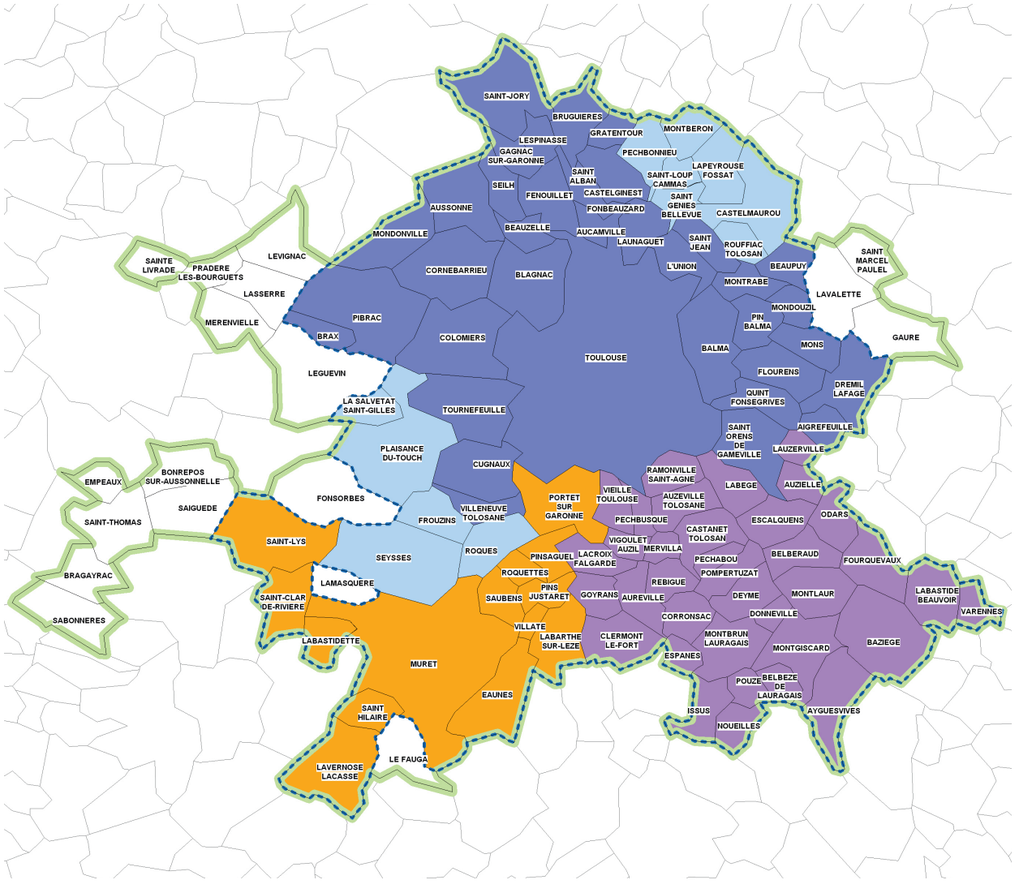
Le PDU de 2001 (incluant 72 communes) a été élaboré sur un Périmètre de Transports Urbains (PTU) de 53 communes, fixé par arrêté préfectoral du 19 novembre 1981. Dans le cadre de l'évolution des intercommunalités, ce PTU a été porté par arrêté préfectoral du 11 mars 2002 à 83 communes.

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 1er 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.

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



Communautés de communes membres du SMTC

- Communauté Urbaine du Grand Toulouse (CUGT) — 37 communes
- Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine (SITPRT) — 12 communes
- Communauté d'Agglomération du Sud-Est Toulousain (SICOVAL) — 36 communes
- Communauté d'Agglomération du Muretain (CAM) — 14 communes

Périmètres

- Limite du Périmètre des Transports en Commun (PTU) en prévision du nouvel arrêté préfectoral — 99 communes
- Limite du Plan des Déplacements Urbains approuvé le 03-10-2012 — 117 communes

LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

Se préparer à une croissance démographique encore soutenue sur les prochaines années

Afin de construire un projet cohérent, réaliste et durable, il est indispensable de définir les besoins auxquels le territoire devra répondre à l'horizon 2030. Dans cette perspective, le document InterSCoT contributif aux diagnostics des SCoT établit une croissance démographique probable de l'aire urbaine.

À l'échelle de la Grande Agglomération Toulousaine, ces hypothèses conduiraient à une croissance de 250 000 à 300 000 habitants sur la période 2008-2030, liée à un excédent naturel important (fécondité, espérance de vie…) et au maintien d'une bonne attractivité de la métropole toulousaine. La croissance annuelle serait alors comprise entre 11 400 et 13 600 habitants supplémentaires par an, soit un chiffre inférieur à celui de la période récente (15 400 habitants par an entre 1999 et 2006).

Ces hypothèses de travail ne constituent pas en soi des objectifs à atteindre, mais permettent de définir les besoins et les capacités d'accueil à prévoir dans les documents de planification et d'urbanisme. L'hypothèse haute a été retenue pour chiffrer ces besoins, afin de garantir des capacités suffisantes.

Par la suite, un point d'étape sera réalisé régulièrement par le SMEAT (écarts par rapport aux tendances récentes observées, phasage du développement selon les territoires…).

À l'horizon 2020, l'hypothèse haute se traduirait par une croissance de la population d'environ 165 000 habitants sur le périmètre du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.

Évolution de la population	1999	01/2008 (estimation)	Hypothèse 2020	Hypothèse 2030
SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine	802 000	940 000	1 075 000 à 1 105 000	1 190 000 à 1 240 000

1.2 La démarche de révision

Mise en révision du PDU en septembre 2008

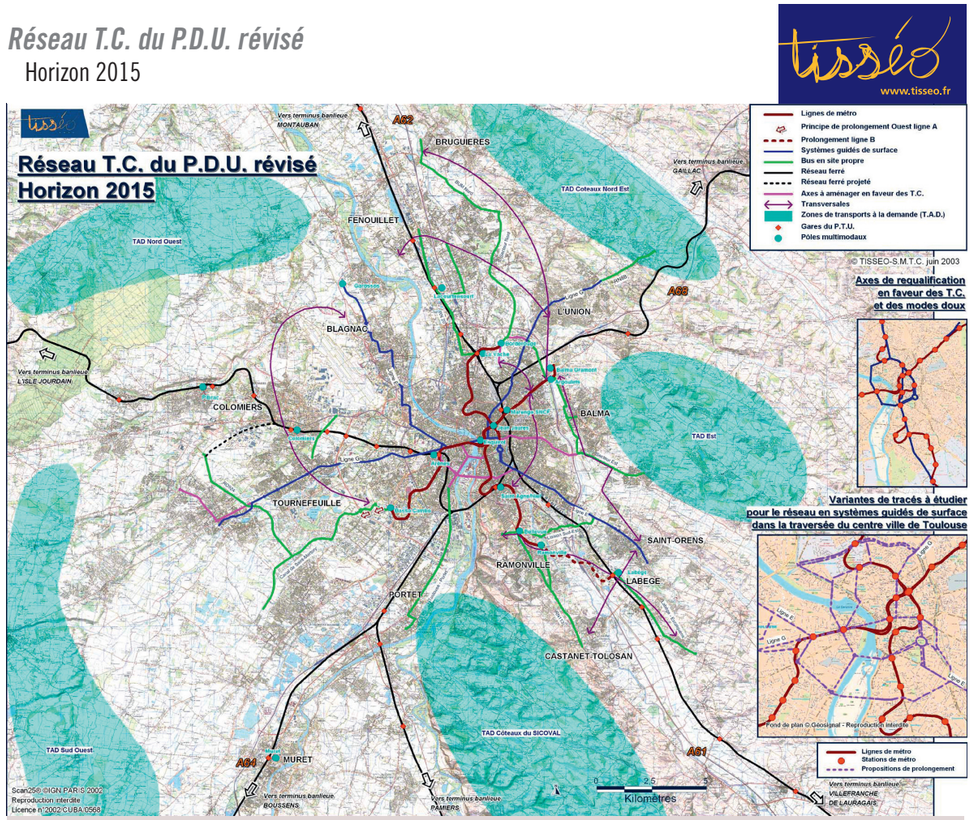
Une première mise en révision du PDU avait été délibérée en date du 18 juin 2001, à la suite de la procédure d'enquête publique et dans le cadre des évolutions institutionnelles et législatives. Cette première révision proposait déjà :

- l'organisation d'un réseau tramway en complément au réseau métro, facilitant les échanges de périphérie à périphérie,
- une structuration du réseau bus et TAD sur ce réseau lourd,
- une hiérarchisation du réseau routier en intégrant la place nécessaire au réseau tramway et bus en site propre,
- une politique de réduction ou de tarification du stationnement comme levier d'un report modal vers les transports en commun,
- la constitution d'un réseau cyclable d'agglomération.

LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

Les deux cartes illustrent l'organisation du réseau urbain : le PDU 2001-ci dessus- s'articule sur le réseau métro, récep-tacle de tous projets de TCSP.

Réseau T.C. du P.D.U. révisé
Horizon 2015



Le projet de révision 2003 ci-dessus s'articule sur un réseau intermodal métro-tramway-bus en site propre-train, complété par des lignes transversales et des TAD).

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 Renouvellement 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 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.

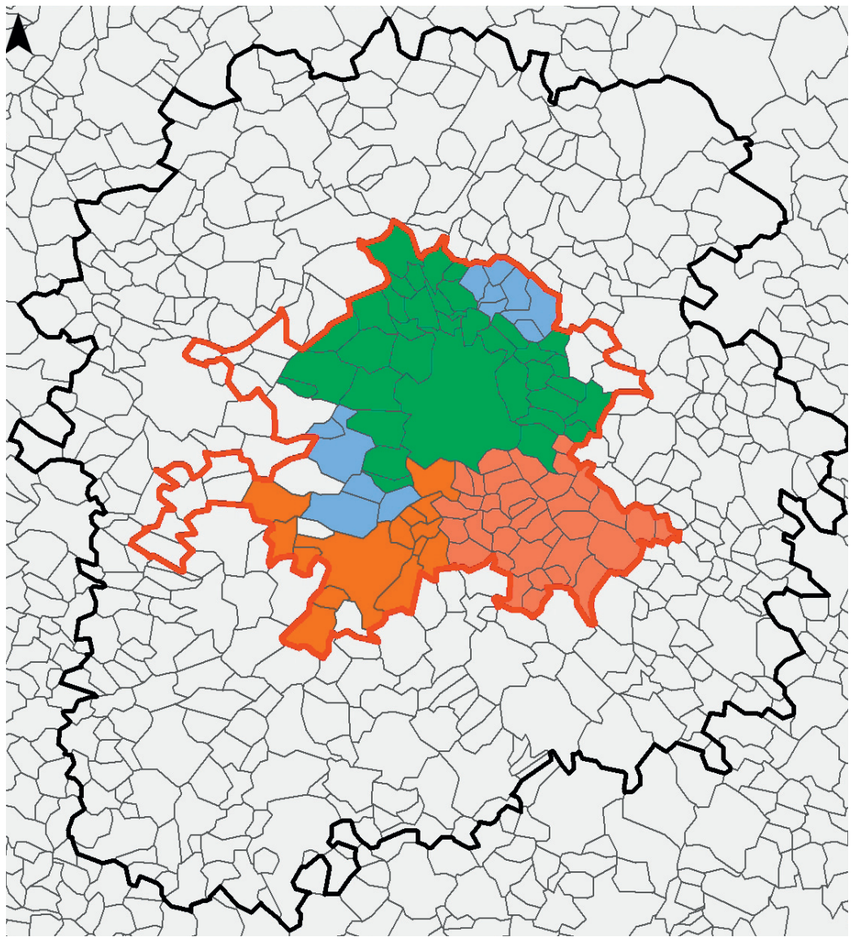
Dans un souci de compatibilité territoriale avec le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, il a été décidé que le périmètre de révision du PDU soit calé sur celui de l'élaboration de ce SCoT, qui englobe 116 communes.

Ce périmètre est élargi à la commune de Lapeyrousse-Fossat, incluse au PTU, soit pour le périmètre de révision du PDU un total de 117 communes.

En application des dispositions du Code des Transports, 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 19, 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'entres elles, elles bénéficient d'une desserte ferroviaire ou interurbaine.

LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

Périmètre du PDU approuvé



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.

LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

- **les Commissions Thématiques,** auxquelles ont été convié à participer et contribuer aux travaux l'ensemble des membres du Comité de Suivi Tisséo et des Commissions Partenariales, ainsi que les représentants des associations d'usagers, d'environnement et d'urbanisme, de professionnels. Elles ont permis de traiter de six thèmes majeurs du PDU, d'une part en partageant le diagnostic du PDU en cours et, d'autre part, en préparant l'avenir et en débattant thème par thème des mesures à inscrire au programme d'actions du PDU révisé.

Les commissions ont porté sur les thèmes de l'urbanisme et de l'environnement, des transports en commun, des modes doux, de la circulation et du stationnement, des transports de marchandises et des plans de déplacements d'entreprises. Elles se sont réunies à deux reprises : une première fois au mois d'octobre 2008 dans le cadre du partage du diagnostic, une seconde fois sur les mois de novembre/décembre 2008 pour débattre des mesures possibles. Ces mesures ont été par la suite restituées en Commissions de Suivi Tisséo et Partenariale de Suivi.

Le calendrier et le déroulement de la révision

Le calendrier des travaux de révision ainsi que la suite du déroulement de la procédure de révision sont :

Septembre à octobre 2008 : engagement de la révision, présentation de la démarche et du diagnostic PDU approuvé aux Commissions Partenariales et Thématiques.

Novembre à décembre 2008 : identification en Commissions Thématiques des enjeux et premières pistes d'orientation, avec restitutions en Commissions de Suivi Tisséo et Partenariales.

Janvier 2009 : saisie des collectivités relative aux procédures de « Schéma Directeur d'Accessibilité » et de « Plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics », et engagement de la procédure de cadrage préalable avec l'autorité environnementale compétente en matière d'évaluation environnementale des plans et programmes.

Février à avril 2009 : identifications des actions.

Mai 2009 : rédaction du projet de révision du PDU.

Juin-juillet 2009 : présentation du projet de révision, enclenchement de l'état initial environnemental.

Juillet 2009 : arrêt du projet de révision du PDU par délibération du Comité Syndical du 10 juillet 2009.

Juillet à octobre 2009 : consultation des personnes publiques associées, et délibérations du 15 décembre 2009 et 25 janvier 2010 relative au bilan de cette concertation.

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 réenclenchée, 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 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 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 :

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 116 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 SCoT a été approuvé par le comité syndical du SMEAT en date du 16 mars 2012.**

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 Toulousaine 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, relier.**

LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

Maîtriser l'urbanisation, faire fructifier le capital naturel et agricole, bien commun du territoire

Les espaces stratégiques composant la trame naturelle et agricole du territoire sont identifiés afin d'assurer au mieux leur préservation et leur valorisation et de garantir leur pérennité. Ils constituent **une trame verte et bleue,** ossature support pour une mise en réseau des espaces autour de laquelle s'articulent les projets d'aménagement et de développement des territoires.
Cette organisation a pour vocation de garantir la pérennité des espaces naturels et agricoles.

Sur les espaces les plus fragiles, soumis à la pression foncière de l'étalement urbain, une **« Couronne verte »** est définie aux abords immédiats de la Ville intense. Ces espaces fragiles voient ainsi leur protection renforcée à long terme grâce à la mise en place de partenariats avec les acteurs agricoles et à des investissements publics issus des collectivités locales et territoriales.
La « Couronne verte » s'inscrit dans une perspective de projet environnemental partagé d'intérêt métropolitain.

Polariser : promouvoir un modèle urbain polycentrique

Afin de relever pleinement les défis de la croissance démographique, de l'étalement urbain et de la mixité des fonctions auxquels le territoire de la Grande agglomération est confronté, le parti d'aménagement retenu est la **polarisation** de l'organisation du territoire.
La Grande agglomération s'organise autour **de bassins de vie,** territoires d'équilibre organisés en **4 quadrants** qui témoignent de la réalité vécue au quotidien par les habitants. Ces quadrants ont un ancrage fort dans le cœur de l'agglomération.

Le SCoT s'inscrit dans une logique de mixité fonctionnelle et d'intensification urbaine et vise à privilégier l'accueil de l'emploi et de la population en intensifiant la ville. Au sein de la **Ville intense,** afin de mieux maîtriser le développement du territoire, la croissance se concentrera sur les principales centralités urbaines et les principaux pôles secondaires.

Dans la Ville intense, le cœur d'agglomération, territoire le mieux desservi à terme par les TCSP, verra sa fonction de centralité se développer.

Au-delà de la Ville intense, à la charnière des SCoT périphériques, les territoires s'organisent autour de centralités qui jouent un rôle de transition et d'articulation. Ces **centralités sectorielles** structurent des bassins de vie intermédiaires et s'appuient sur des **pôles de service** qui irriguent les territoires, elles seront soutenues dans leur développement, notamment en matière d'accessibilité par les transports en commun et de diversité de l'offre d'habitat et de services.

En dehors de la Ville intense, les territoires intermédiaires connaîtront un **développement mesuré.**

Les **portes métropolitaines** sont le lieu d'accueil privilégié des grands équipements et services urbains, générateurs de trafic mais également des zones d'emploi métropolitaines. Elles constituent des pôles d'emploi et de services majeurs pour les habitants et jouent, pour l'aire métropolitaine et au-delà, un rôle de porte d'entrée de l'agglomération.

LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

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 et Baziège / Ayguevives / 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 ».

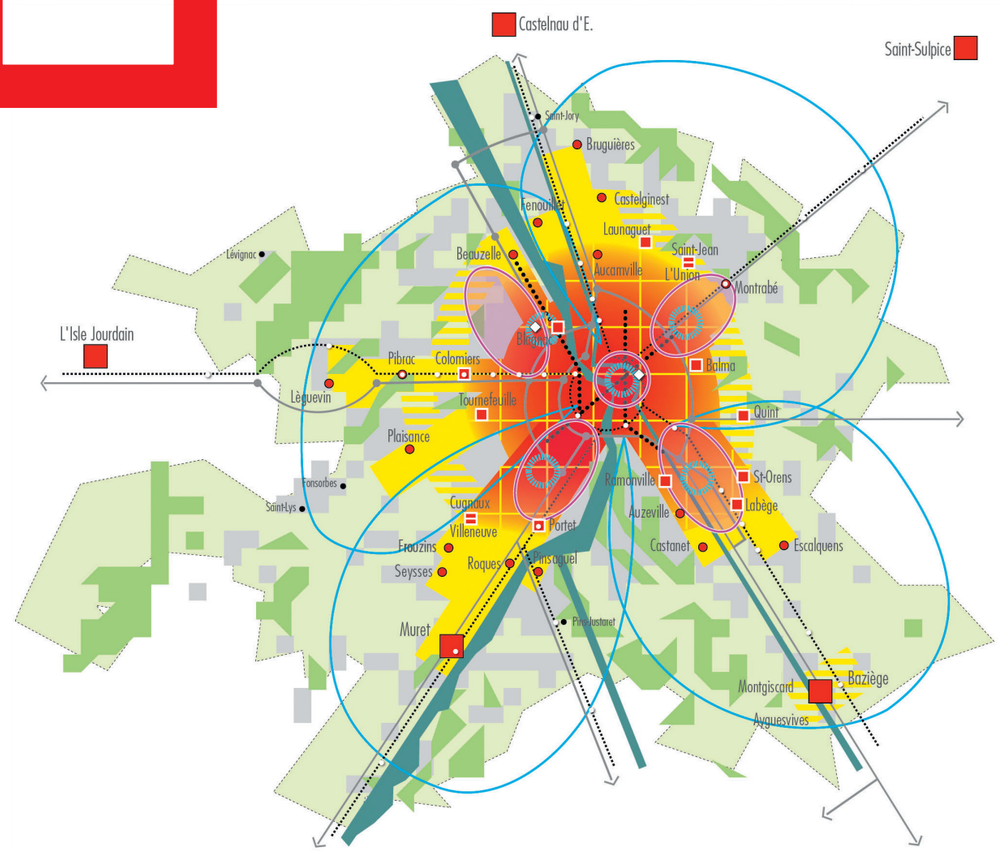
Au-delà de la « Ville intense », les transports collectifs sont structurés en rabattement sur le réseau ferré, ou le réseau de TCSP, avec des modes adaptés selon les tissus urbains desservis.

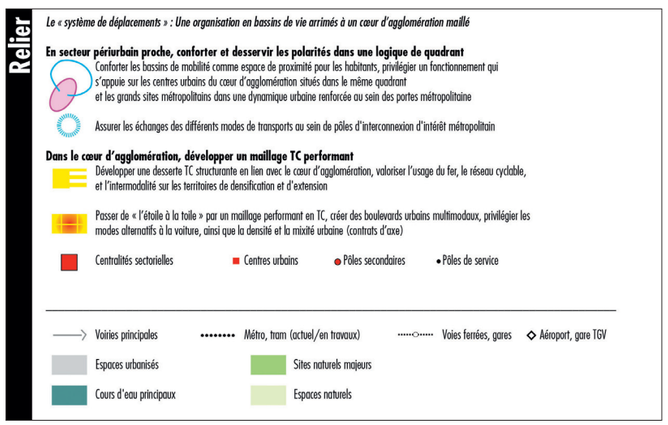
Dans les territoires périurbains, les centralités sectorielles, appelées villes-gares, sont le lieu de convergence des différents modes de transports collectifs urbains ou interurbains et doivent intégrer un pôle d'échanges intermodal en cohérence avec leur rôle de centralité.

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.

LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU





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…

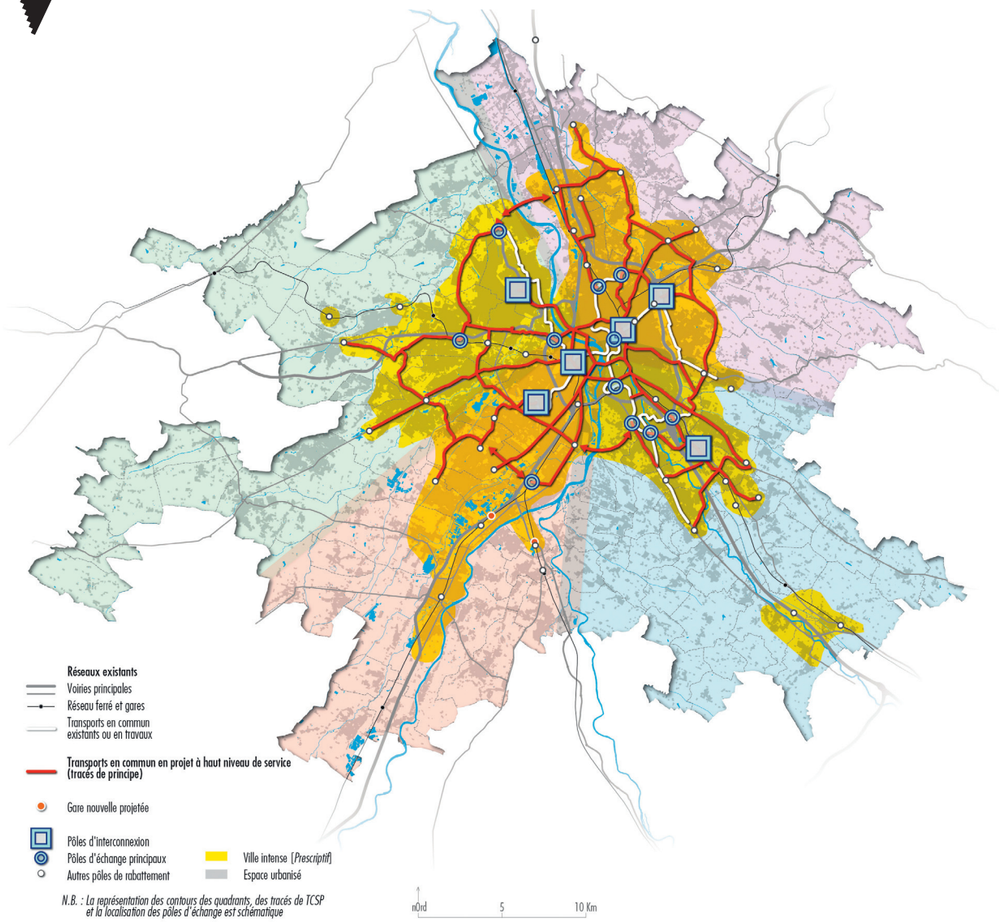
Développer un réseau de transport collectif intermodal

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.

LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

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.

Promouvoir les modes doux (vélo, marche à pied) par un urbanisme intégrant leurs cheminements

Les PADD des PLU définissent des orientations destinées à favoriser l'usage des modes doux et prévoient l'organisation des cheminements en accès aux transports collectifs.

La mise en œuvre du SCoT nécessite un pilotage des politiques publiques, à l'aide des moyens suivants :

Phaser la desserte en TC performante et l'ouverture à l'urbanisation à l'aide de contrats d'axe dans la Ville Intense

L'ouverture à l'urbanisation de nouveaux territoires est soumise à la signature d'un contrat d'axe, démarche négociée entre l'Autorité Organisatrice de Transports et les territoires concernés, inclus dans la zone d'influence des TCSP dans la Ville intense.
Le contrat d'axe est formalisé dans un document précisant les engagements des partenaires et leur calendrier de réalisation. Un cahier pratique établi par le SMEAT précisera les modalités et proposera une méthodologie d'élaboration.
Le contrat d'axe sur les moyens à mettre en œuvre pour :

- favoriser la densité et la mixité autour du TCSP
- faciliter l'accessibilité multimodale au TCSP
- inciter à son usage

Les territoires de contrats d'axe sont identifiés dans la carte extraite du SCoT de la fiche action 5.

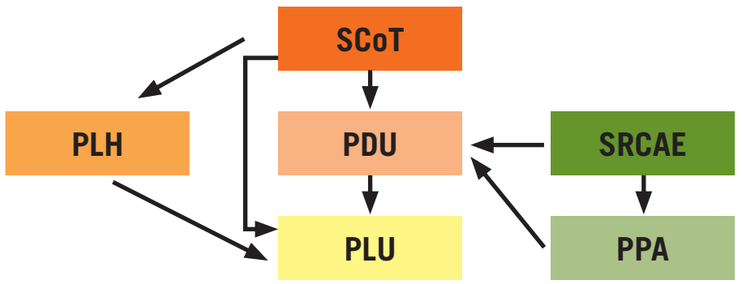
Pour une gouvernance à grande échelle, des comités de pilotage

Afin de permettre la réalisation de projets urbains ambitieux, des coopérations d'objectifs focalisées sur les orientations du SCoT, seront développées entre les différents maîtres d'ouvrage concernés (EPCI, Conseil Général, Conseil Régional, État, Tisséo, Chambres consulaires, SAFER, EPFL).
Un outil de veille et un groupe de suivi des documents d'urbanisme assurent le suivi et l'évaluation de la mise en œuvre des objectifs du SCoT.

1.4 ■ Le principe de compatibilité avec d'autres plans, programmes et autres démarches

■ Compatibilité vis-à-vis des plans et programmes dans l'agglomération toulousaine

En application des textes de lois, le principe de compatibilité entre les différents documents d'urbanisme (Plan Local d'Urbanisme, Schéma de Cohérence Territorial), d'organisation des déplacements (Plan de Déplacements Urbains) et d'amélioration de la qualité de l'air (Plan de Protection de l'Atmosphère, Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie) doit être respecté sur la base suivante :



LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

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.

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.

LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

Pour ce qui concerne les modifications introduites par la loi valant Engagement National pour l'Environnement, les mesures phares pour la cohérence urbanisme / déplacements sont les suivantes :

- la mise en place d'une réglementation du stationnement sur les voies empruntées par le réseau de transport collectif, et l'incitation à la mise en place d'un « disque vert » pour les véhicules électriques, hybrides, GNV et GPL,
- la création d'un label autopartage et la possibilité d'affecter des places de stationnement sur voirie aux véhicules détenant ce label,
- la création et l'entretien des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou hybrides,
- dans les PLU : la prise en compte dans le PADD de l'organisation des transports en commun, la détermination d'un nombre maximal d'aires de stationnement pour les constructions de bâtiments destinés à un autre usage que d'habitation, une densité minimale de construction dans des secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, la mise en œuvre dans les bâtiments à usage d'habitations des infrastructures permettant le rechargement des véhicules électriques et hybrides et le stationnement sécurisés des vélos,
- la possibilité, à titre expérimental et pour les villes de plus de 100000 habitants où une mauvaise qualité de l'air est avérée, de mettre en place une zone d'actions prioritaires pour l'air, dont l'accès est interdit aux véhicules contribuant le plus à la pollution atmosphérique,
- la création d'une possibilité d'expérimentation d'un péage urbain pour les agglomérations de plus de 300000 habitants et dotées d'un PDU approuvé prévoyant la réalisation d'un TCSP.

Les outils régionaux d'organisation des transports

Depuis le 1er janvier 2002, le Conseil Régional Midi-Pyrénées est l'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux. La politique générale d'aménagement du territoire et d'organisation des dessertes régionales est portée par trois outils.

Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) constitue le volet infrastructures et transports du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT). Le SRIT définit les grandes orientations de la politique globale des déplacements des personnes et de transport de marchandises sur le territoire régional pour tous les modes de transport : routier, ferroviaire, maritime, fluvial et aérien.

Le Plan Régional des Transports est un outil plus opérationnel fixant le développement de l'offre de transports sur le réseau ferroviaire et routier régional. Le PRT conforte à ce titre l'offre ferroviaire sur le réseau qui dessert l'aire urbaine toulousaine.

De fait, le Plan Rail, qui décline le PRT, est un élément structurant dans la politique régionale en faveur des transports ferroviaires. Le programme de regénération et de développement de l'infrastructure ferroviaire va apporter des améliorations notables sur la desserte de l'étoile ferroviaire toulousaine.
Par ailleurs, afin d'encourager le développement de la multimodalité autour des gares, des contractualisations sont mises en place entre la Région Midi-Pyrénées et les intercommunalités dans le cadre de convention territoriale.

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

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.

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 (1 050 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.

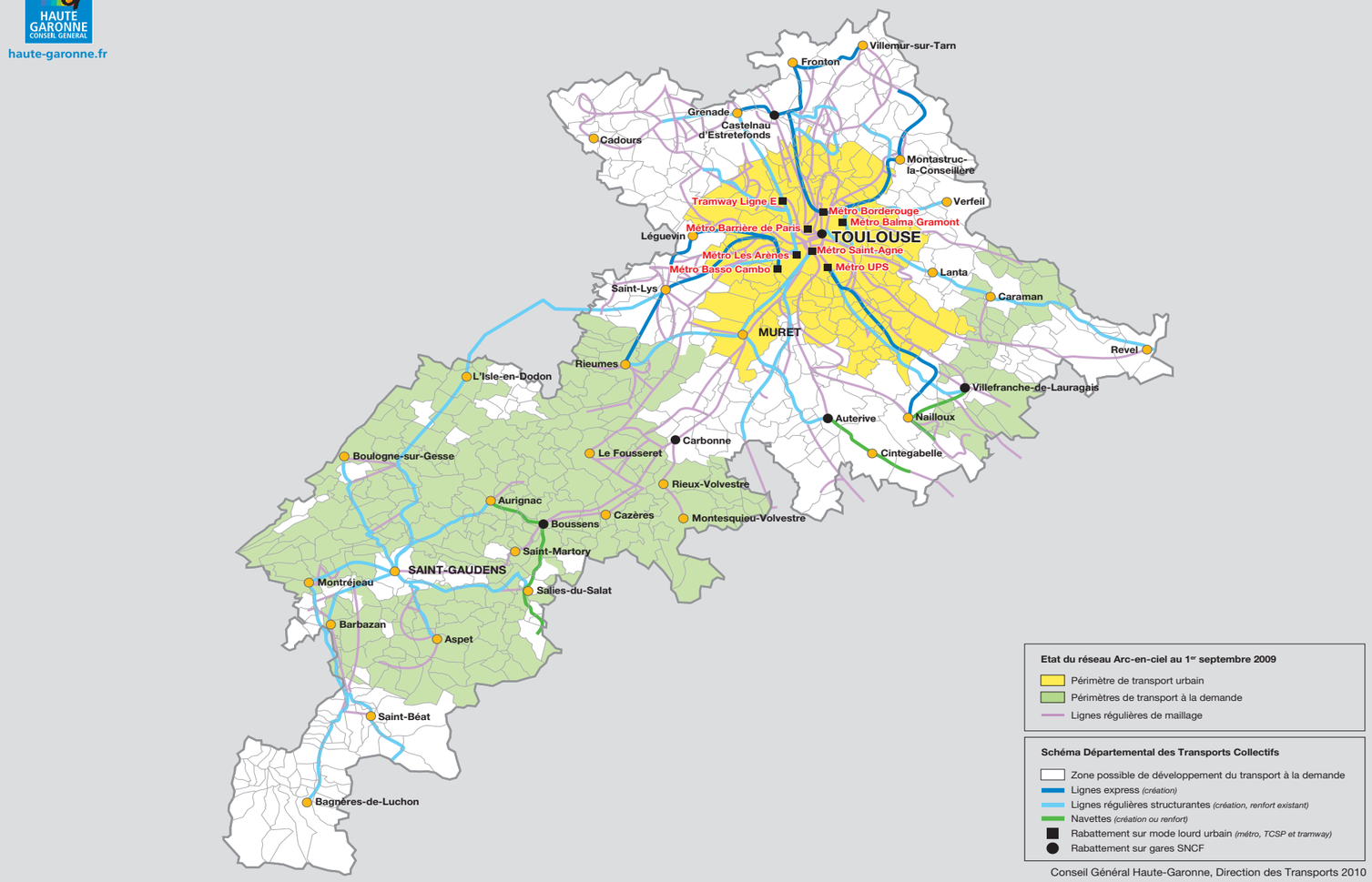
LA DÉMARCHE DE RÉVISION DU PDU

Les orientations du nouveau schéma portent notamment sur :

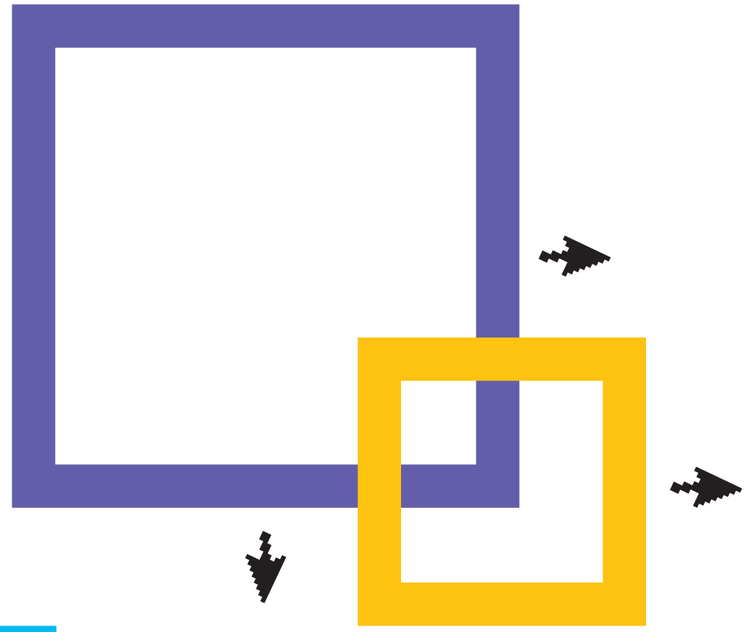
- la création de lignes express rapides, sur réseau autoroutier ou sur des itinéraires de bus en site propre,
- la hiérarchisation du réseau existant, en définissant parmi les lignes régulières les lignes structurantes et les lignes de maillage,
- l'amélioration de l'intermodalité, avec une complémentarité entre réseau lourd métro/tram/train et réseau interurbain, à partir des pôles d'échanges constitués par les gares ou les stations de métro,
- la mise en place d'une tarification simplifiée et combinée, avec utilisation de la carte Pastel,
- des aménagements de voiries et de pôles de rabattements, sur l'agglomération toulousaine et en coopération avec le SMTC.

ORGANISATION CIBLE DU RÉSEAU ARC-EN-CIEL À L'HORIZON 2020

haute-garonne.fr



Conseil Général Haute-Garonne, Direction des Transports 2010



2 OÙ EN EST-ON AUJOURD'HUI ?

BILAN, DIAGNOSTIC ET ENJEUX

2.1 ■ Une agglomération en forte croissance et des déplacements qui ne cessent d'augmenter

■ Une accélération de la croissance démographique

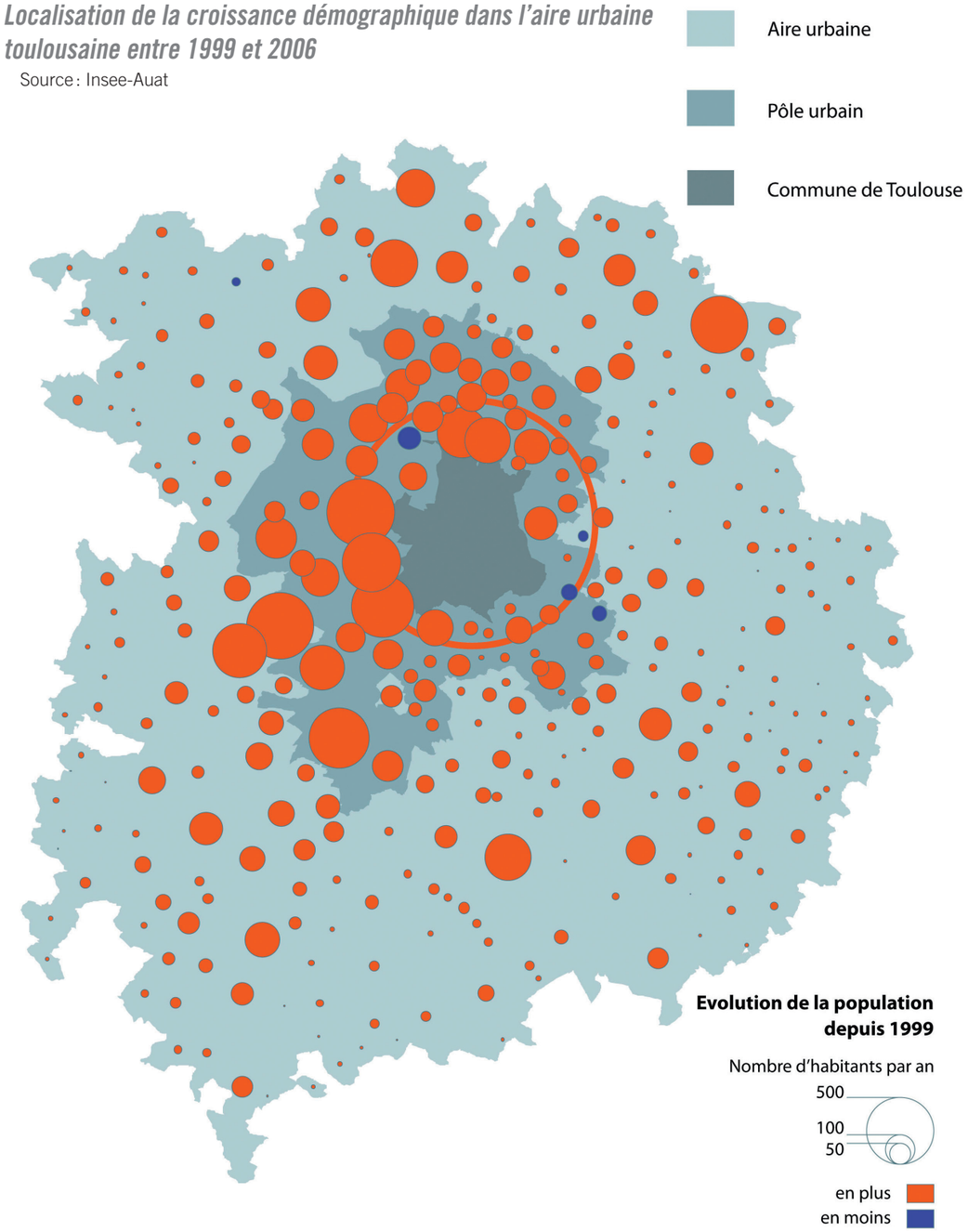
Cinquième aire urbaine française, l'aire urbaine toulousaine compte 1,102 million d'habitants en 2006.

La croissance démographique très importante que l'aire urbaine connaît depuis 1990 s'est encore accrue sur la dernière période avec une augmentation moyenne de près de 19000 nouveaux habitants par an entre 1999 et 2006.

Depuis 1999, la croissance s'est particulièrement localisée sur Toulouse, qui renforce son attractivité… mais on observe également un fort étalement résidentiel en faveur de la couronne périurbaine, alors que la croissance ralentit dans la banlieue proche.

Localisation de la croissance démographique dans l'aire urbaine toulousaine entre 1999 et 2006

Source : Insee-Auat



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

Des habitants à forte mobilité et des déplacements qui ne cessent de croître

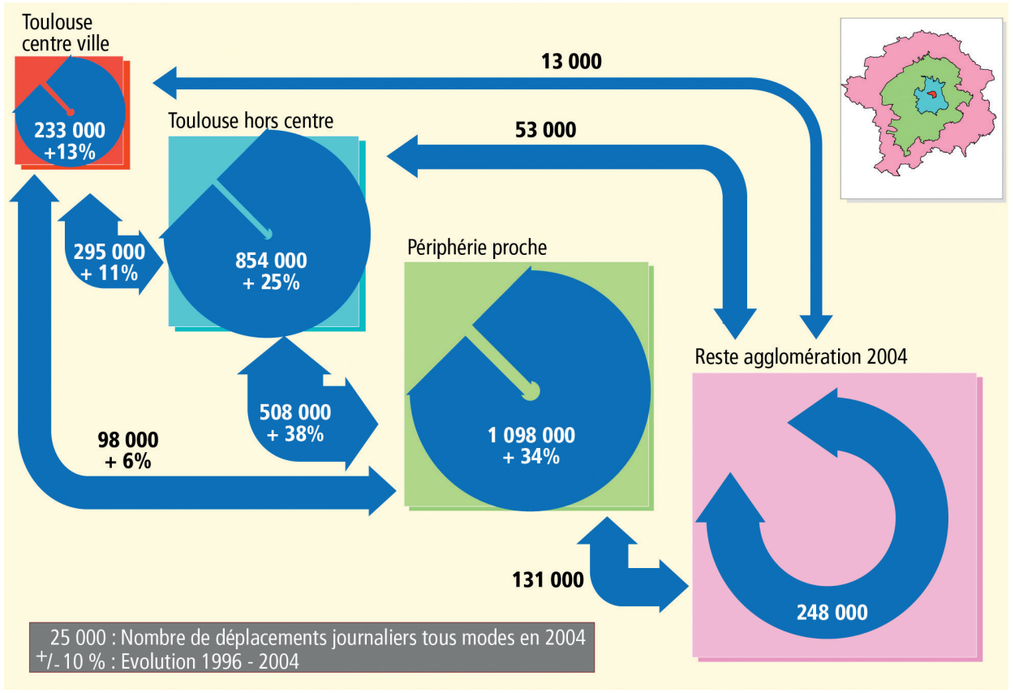
En 2004, la mobilité est particulièrement élevée dans l'agglomération toulousaine par rapport à d'autres agglomérations françaises : **un habitant réalise près de 4 déplacements par jour,** soit 1 déplacement supplémentaire par rapport à 1990 (72 communes du cœur d'agglomération).

Les fortes évolutions combinées de la mobilité et de la croissance démographique impliquent une croissance très importante du volume de déplacements généré par les habitants. Ainsi, on observe une augmentation de +23 % des déplacements liés aux habitants du cœur de l'agglomération, soit près **600 000 déplacements supplémentaires entre 1996 et 2004.**

Entre 1996 et 2004, les volumes de déplacements augmentent sur l'ensemble du territoire ; **on observe en particulier de très fortes croissances des déplacements sur les faubourgs et la proche périphérie :**

- les flux entre les faubourgs toulousains et la proche périphérie augmentent de +38 %,
- les flux internes à la proche périphérie de +34 %.

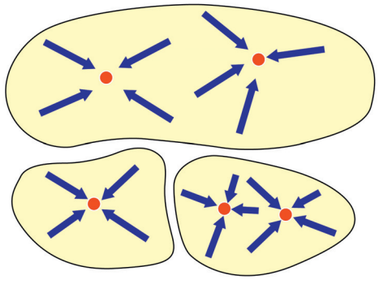
Flux de déplacements quotidiens des habitants de l'agglomération



Source : Enquêtes sur les déplacements des ménages de l'Aire Urbaine Toulousaine en 2004 - Tisséo-Auat

Par ailleurs, les habitants effectuent de plus en plus des déplacements « domicile-autres motifs » (loisirs, accompagnement, médecin, affaires diverses…) et des déplacements « secondaires » dont ni l'origine, ni la destination n'est le domicile. Ainsi, entre le moment où un habitant de l'agglomération quitte son domicile et le moment où il en revient, il effectue de plus en plus de déplacements. **Les déplacements non liés au domicile ont doublé en 14 ans.**

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



L'émergence de 4 bassins de mobilité

Un bassin de mobilité répond à deux critères :

1 - il doit contenir un ou plusieurs pôles d'attraction vers lesquels les habitants du bassin de mobilité se déplacent quotidiennement ;

2 - la majorité des déplacements quotidiens s'effectue au sein du bassin de mobilité.

L'analyse de l'Enquête Ménages réalisée en 2004 a montré que les habitants de l'aire urbaine toulousaine organisent leurs déplacements quotidiens selon 4 bassins de mobilité, autour de pôles d'attraction majeurs :

- **Bassin de mobilité Sud (116 000 habitants) : Portet sur Garonne et Muret**
  - pôle secondaire : Cugnaux

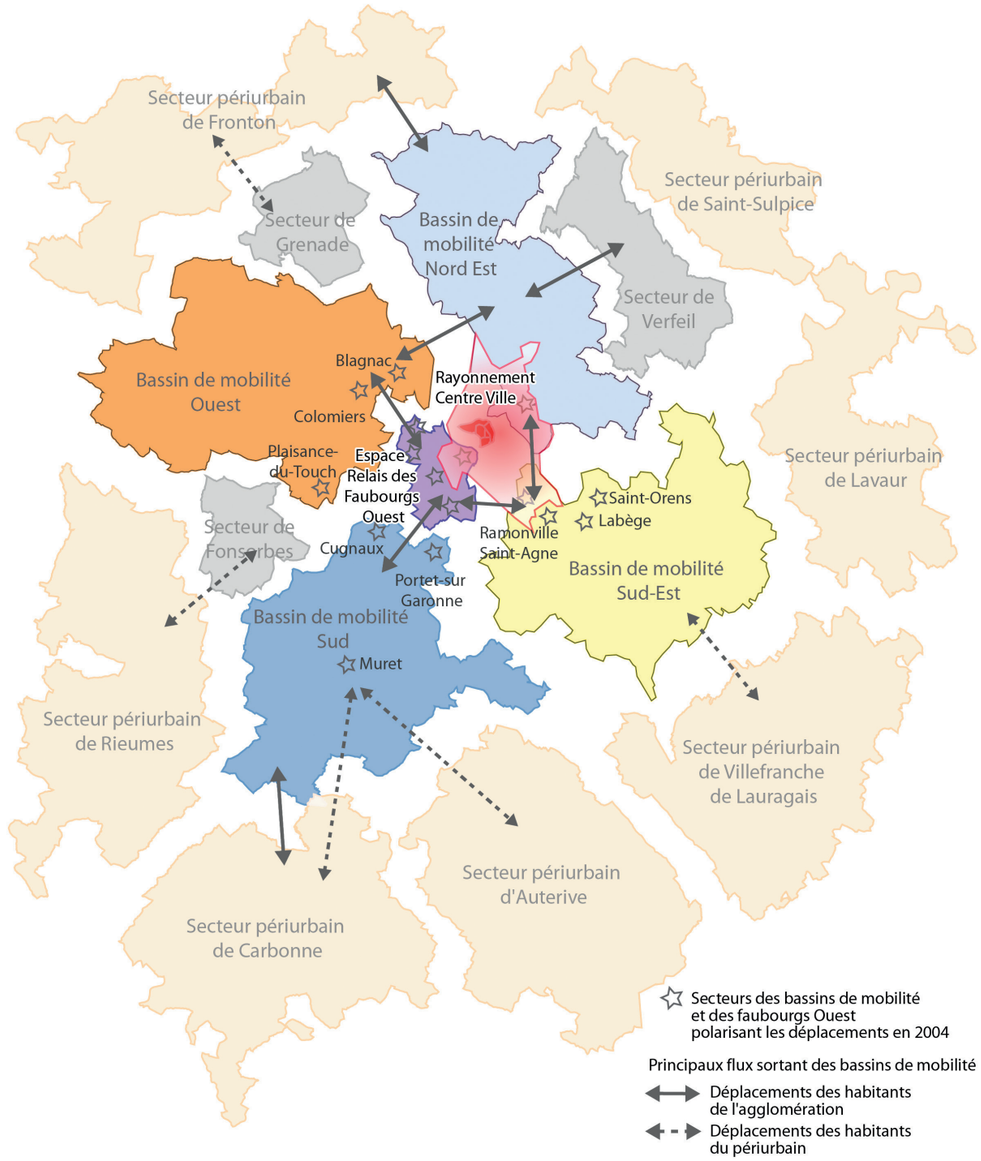
- **Bassin de Mobilité Ouest (160 000 habitants) : Blagnac et Colomiers**
  - pôle secondaire : Plaisance-du-Touch

- **Bassin de Mobilité Nord-Est (304 000 habitants) : faubourgs Est de Toulouse**
  - pas de pôle d'attraction majeur en périphérie

- **Bassin de mobilité Sud-Est (115 000 habitants) : Labège, Complexe scientifique de Rangueil et Saint-Orens**
  - pôle secondaire : Ramonville

Ces 4 bassins de mobilité ne couvrent pas l'ensemble de l'aire urbaine et ont peu d'échanges entre eux.

Organisation des déplacements quotidiens selon 4 bassins de mobilité en 2004



Source : Enquêtes sur les déplacements des ménages de l'Aire Urbaine Toulousaine en 2004 - Tisséo-Auat

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

Un nombre de déplacements en voiture qui ne cesse d'augmenter, mais une légère baisse de la part modale au profit de la marche et des deux-roues

Les enquêtes ménages de 1996 et 2004

Sur l'agglomération, l'augmentation des déplacements concerne tous les modes :

- le nombre de déplacements en voiture continue d'augmenter : +21 % entre 1996 et 2004, soit **plus de 300 000 déplacements supplémentaires en voiture chaque jour.**

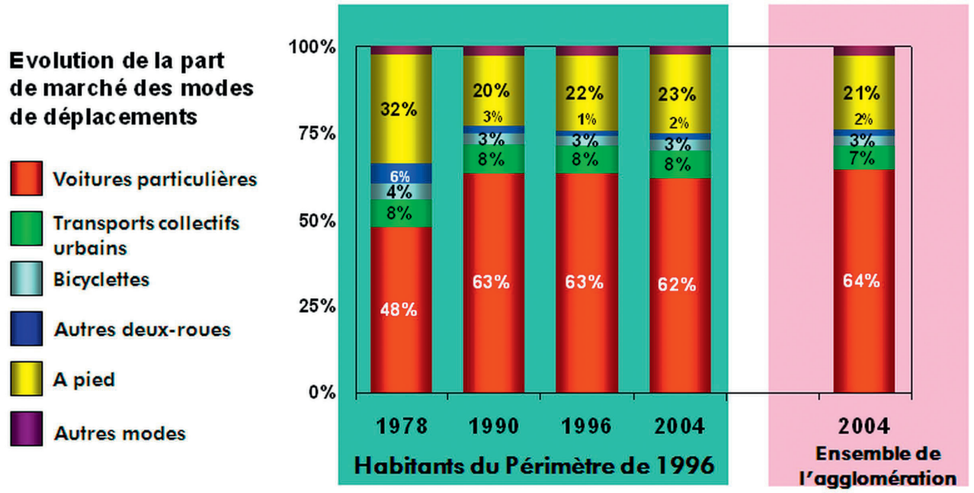
- les autres modes de déplacements progressent également : +30 % pour la marche, +54 % pour les deux-roues, et +21 % pour les transports collectifs urbains (avant mise en service du prolongement de la ligne A et de la ligne B).

En termes de répartition modale (tous modes), on observe **une diminution d'un point de la part de la voiture (62 %)**, au profit de la marche (23 %) et des deux-roues (5 %).

Un report modal important a pu être réalisé sur le cœur de Toulouse, où les habitants réalisent seulement 28 % de leurs déplacements en voiture en 2004 ; en revanche, l'utilisation de la voiture reste majoritaire pour les habitants des faubourgs (54 %), mais surtout pour les habitants de la proche périphérie (75 %).

Aujourd'hui, l'enjeu de report modal concerne essentiellement les faubourgs et la périphérie.

Répartition modale des déplacements de 1978 à 2004



Source : Enquêtes sur les déplacements des ménages de l'Aire Urbaine Toulousaine en 2004 Tisséo-Auat

Les estimations 2008

Entre 1978 et 2004, la part de marché des transports en commun est restée stable, autour de 8 % tous modes de déplacements, soit 12 % de part modal des modes mécanisés. **Cependant, dans le cadre des études de modélisation multimodale des déplacements menées en 2008, la part de marché des transports collectifs a été estimée à 16 % des déplacements mécanisés,** suite à la mise en service du prolongement de la ligne A du métro, des cadencements de la ligne C, des TCSP Secteur Est et RD 813 et de la ligne B du métro.

2.2 ■ Bilan du PDU 2001

■ Un cadre d'évaluation : l'Observatoire du PDU

Dès l'approbation du PDU en 2001, Tisséo-SMTC a engagé la mise en place d'un Observatoire permettant de suivre la mise en œuvre et les effets des actions du PDU approuvé. Cet outil répond également à l'obligation légale inscrite dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs d'évaluer le PDU cinq ans après son approbation.

Une liste d'indicateurs, le plus souvent quantitatifs, a été définie à partir du guide méthodologique du CERTU sur les observatoires du PDU. Cette liste a par la suite été affinée avec les partenaires de Tisséo-SMTC.

L'Observatoire du PDU a fait l'objet d'une première publication en 2003 portant sur les objectifs / fonctionnement de l'Observatoire et sur la liste des indicateurs, d'une deuxième publication en 2006 portant sur les premières évaluations, et d'un bilan final en 2009 à l'occasion du réenclenchement de la révision du PDU.

Le chapitre qui suit est un condensé de la synthèse des évaluations menées à travers cet observatoire du PDU, avec pour chaque thématique le bilan du PDU 2001, des éléments complémentaires et les enjeux identifiés.

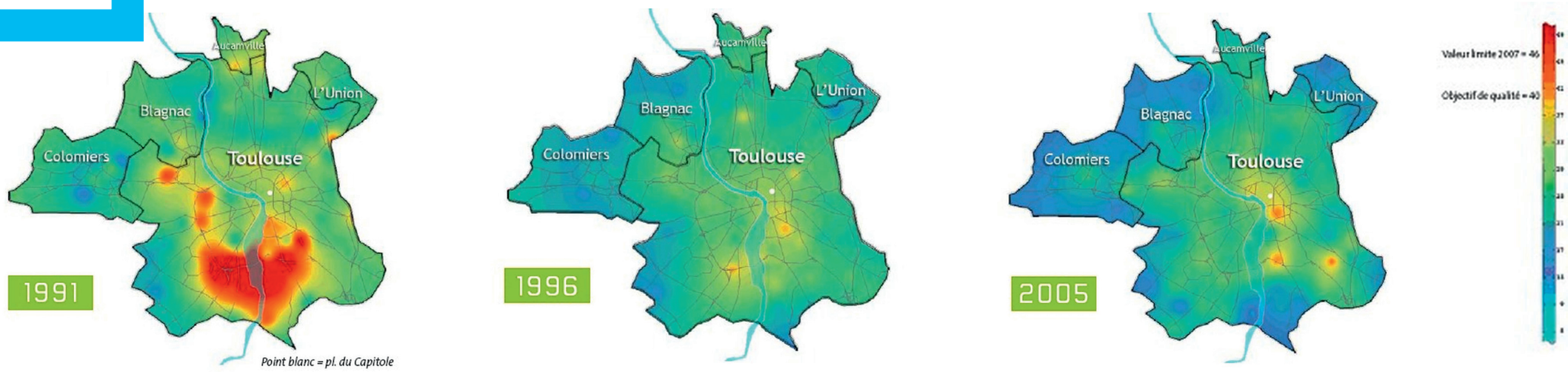
En annexe au présent document figure la synthèse des évaluations 2001/2007.

▶ ***Tableaux de synthèse par thématique du PDU***

- **Environnement, cadre de vie, sécurité**
- **Urbanisme**
- **Transports collectifs**
- **Vélo**
- **Marche-à-pied**
- **Voirie**
- **Stationnement**
- **Plan de Déplacements d'Entreprises**
- **Marchandises**

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

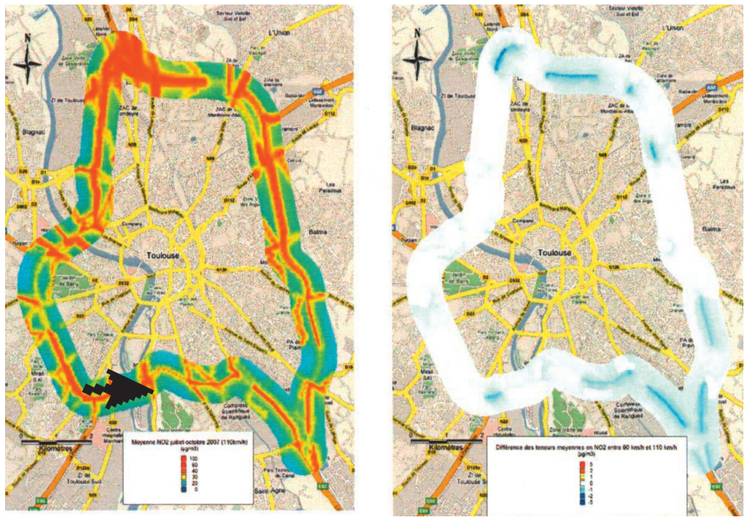
La pollution de fond en NO2 à Toulouse de 1991 à 2005



Point blanc = pl. du Capitole

Source : ORAMIP

La qualité de l'air sur le périphérique Toulousain en 2007 suite au passage de 110 km/h à 90 km/h

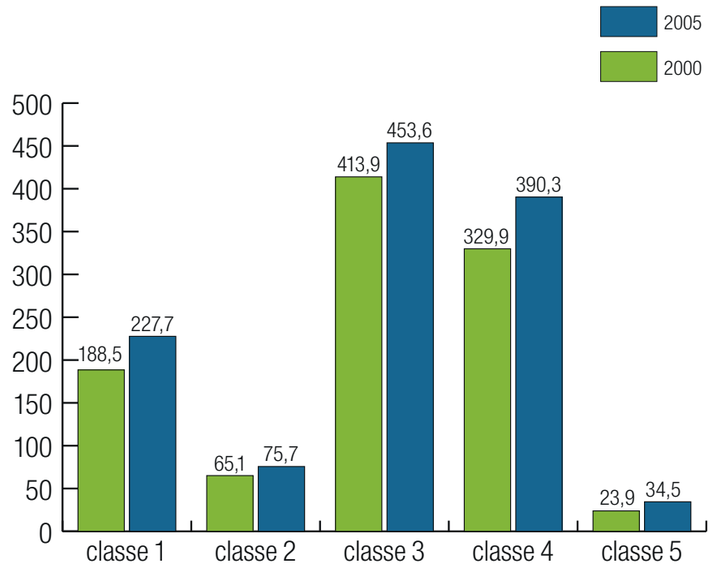


Source : ORAMIP

Voies classées pour le bruit en 2005 sur le périmètre du PDU

Source : DDE31, (CDES, SUA) – SNCF

Longueurs de voies classées pour le bruit en km



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.**

Eléments 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

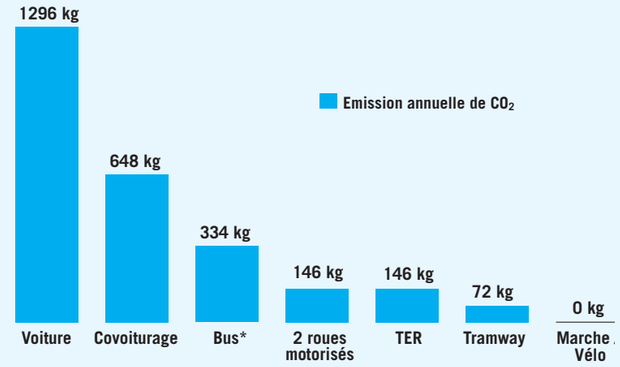
- **Éviter de soumettre les populations à des sources de nuisances ou de pollutions, nouvelles ou amplifiées (pollution, bruit…)**

- **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.**

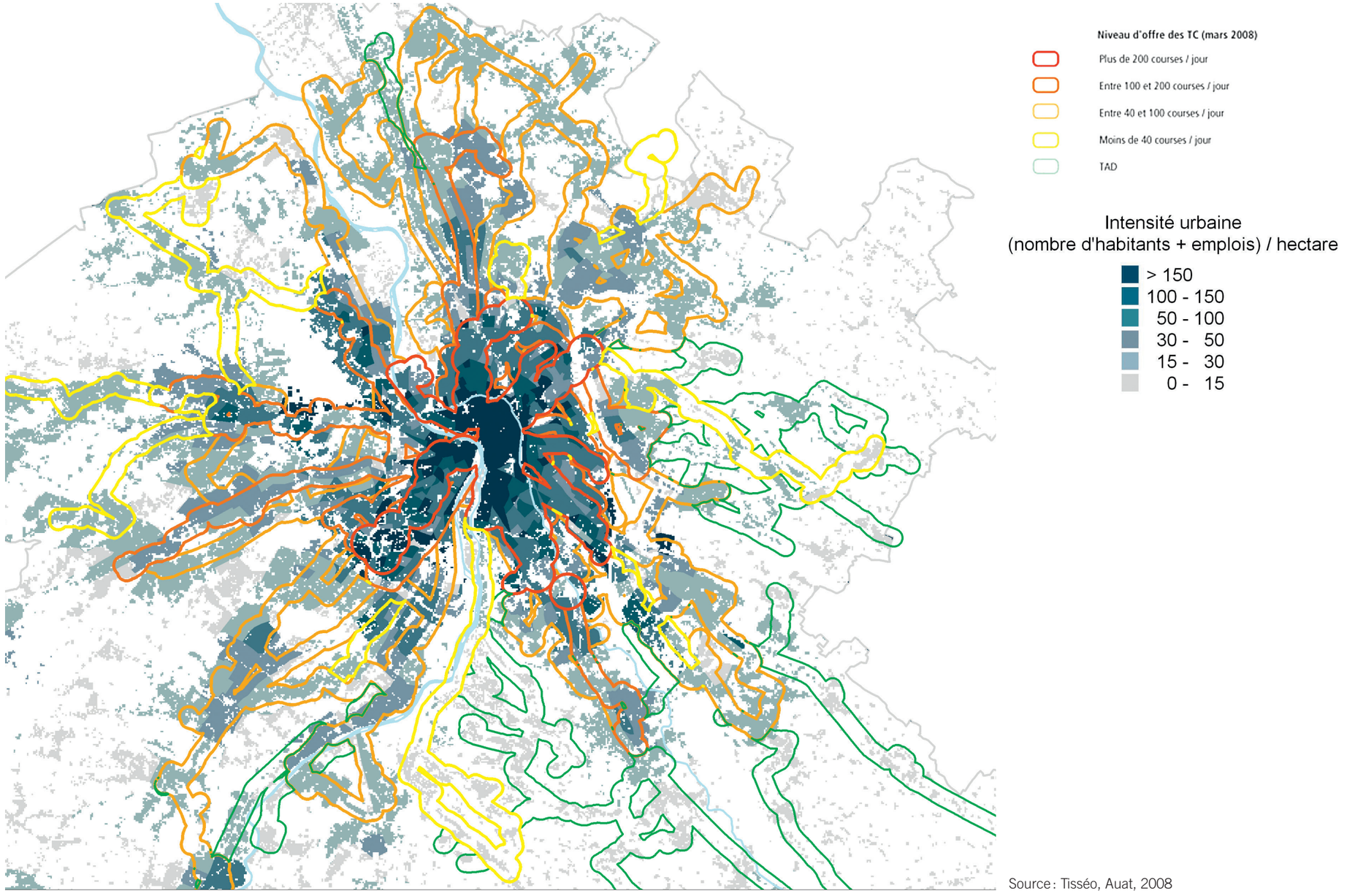


* Ligne de bus standard

Source : Eco-calculateur ADEM

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

L'offre de transport en commun et l'intensité urbaine



Source : Tisséo, Auat, 2008

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).

Eléments 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

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

Desserte des grands COMMERCES en transports collectifs urbains ou ferroviaires

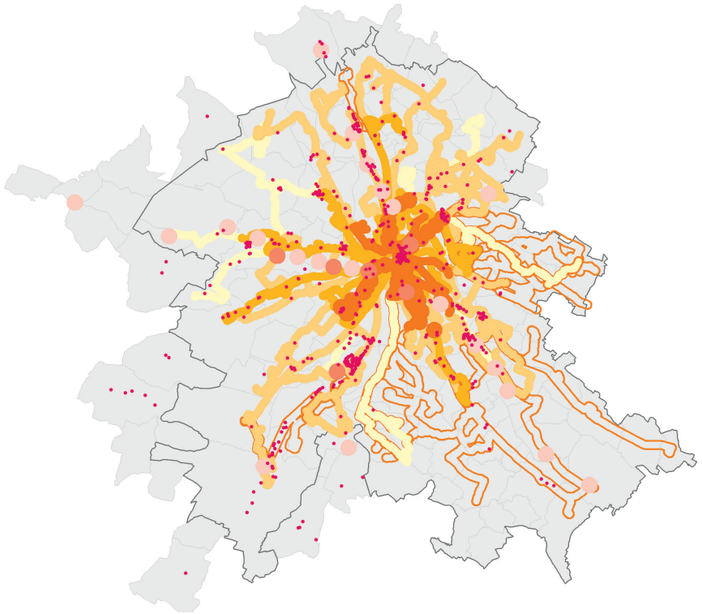
Source : ODEC, DDCCRF, Tisséo, Auat

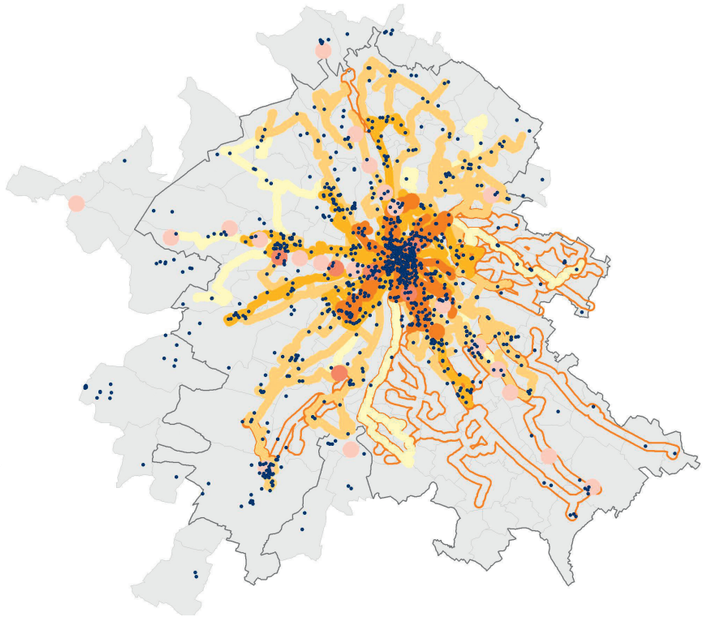
Desserte des grands ÉQUIPEMENTS en transports collectifs urbains ou ferroviaires

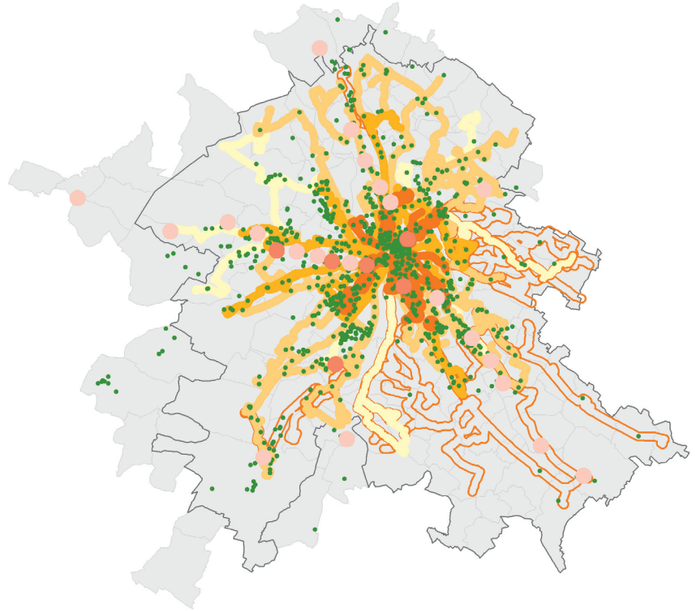
Source : CIES, Tisséo, Auat

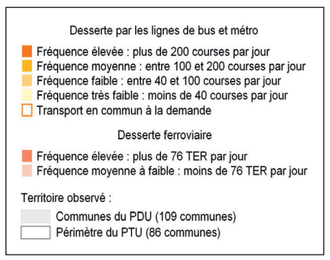
Desserte des grandes ENTREPRISES en transports collectifs urbains ou ferroviaires

Source : INSEE, Tisséo, Auat

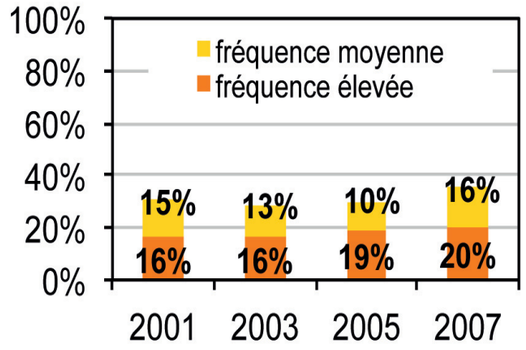




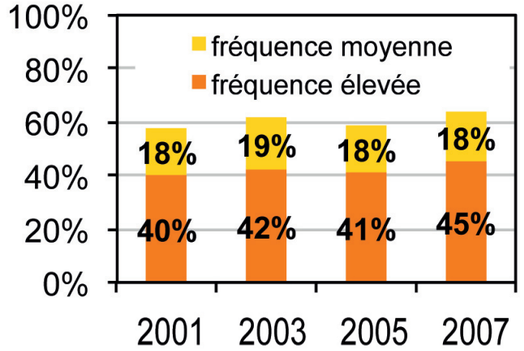




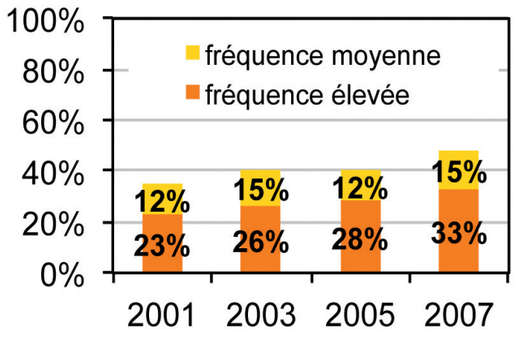
Part des grands COMMERCES bénéficiant de plus de 100 courses/jour



Part des grands ÉQUIPEMENTS bénéficiant de plus de 100 courses/jour



Part des grandes ENTREPRISES bénéficiant de plus de 100 courses/jour



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.

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.

Eléments 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, Basso Cambo/zones commerciales du Sud-Ouest.

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.

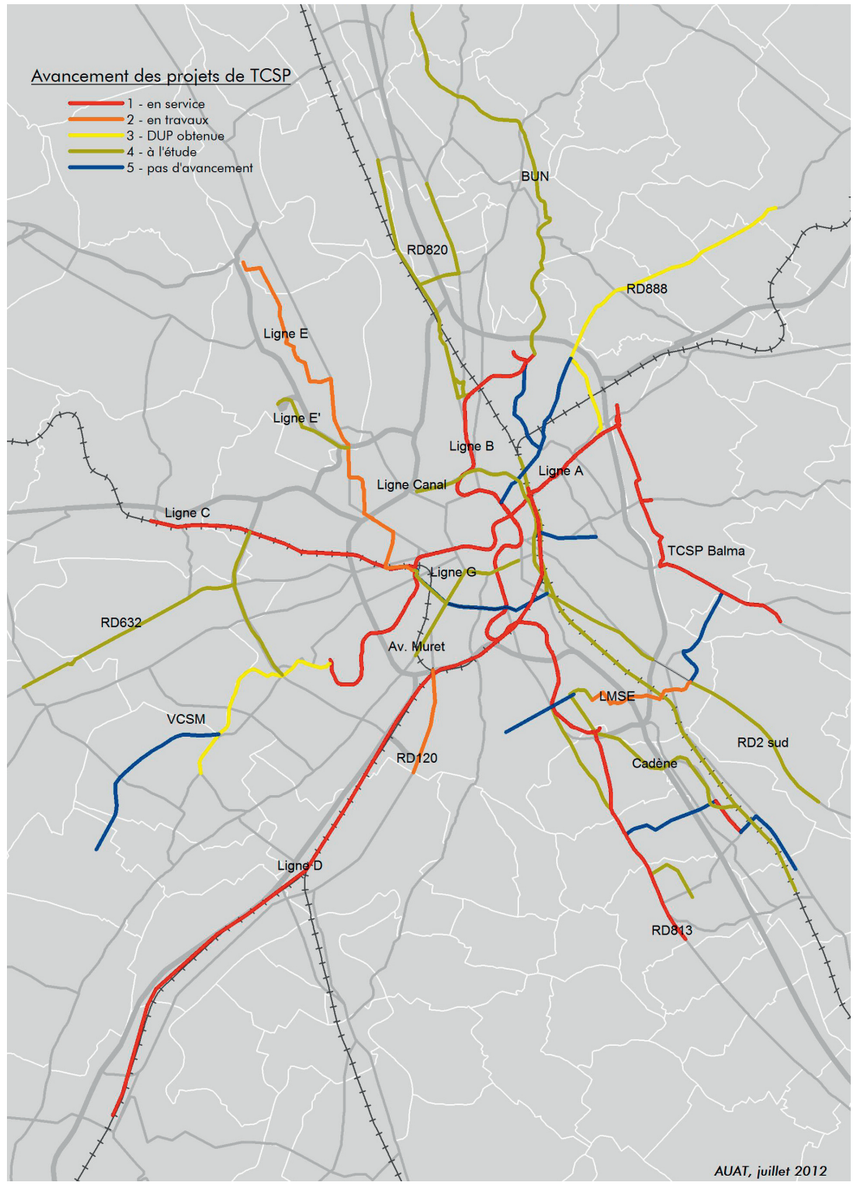
Enjeux

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.

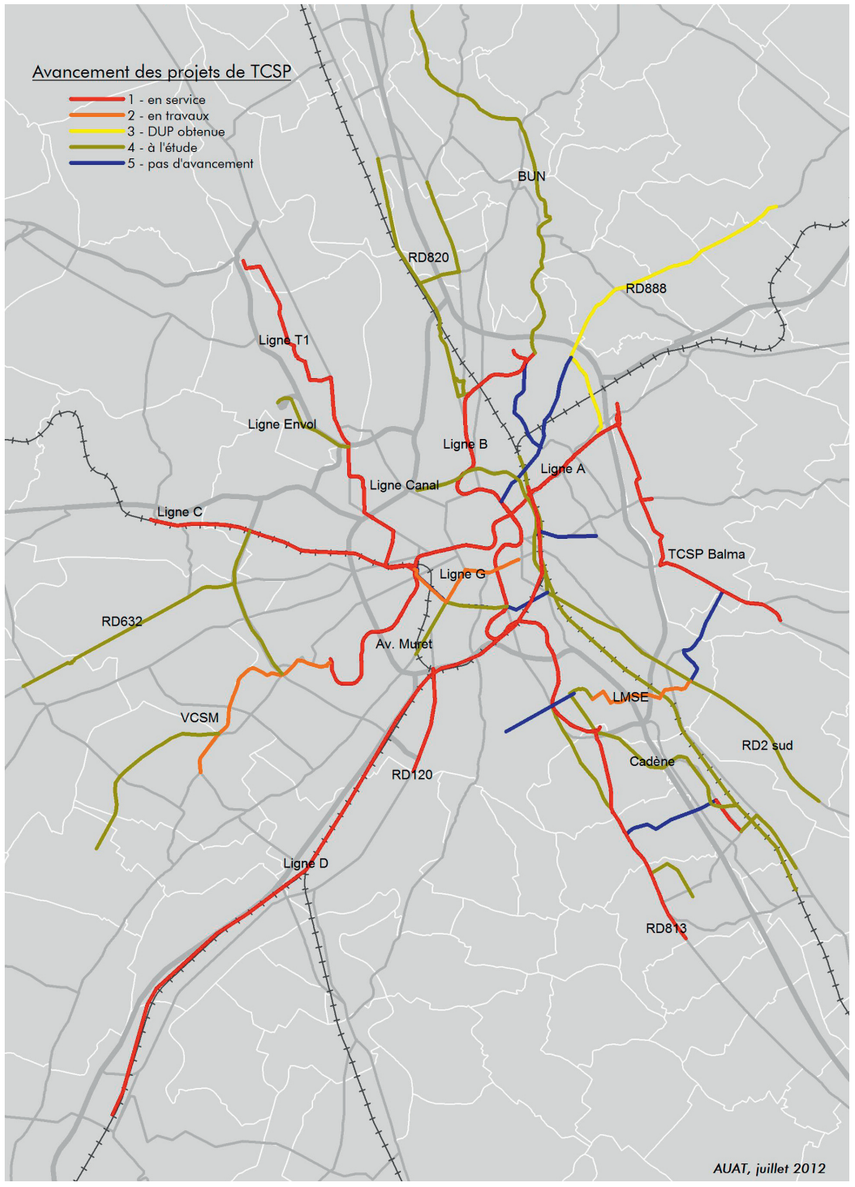
Pour satisfaire au fonctionnement et à l'évolution du réseau, quels besoins ?
- Préparer le réseau lourd et structurant à une augmentation conséquente de la fréquentation
- Conforter dans leurs fonctions les pôles d'échanges
- Accroître la performance du mode bus
- Traitement de l'espace public et de la signalétique pour répondre aux besoins de clientèles spécifiques.
- Anticiper sur les besoins d'exploitation liés aux évolutions du réseau.

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

Avancement en mars 2009 des projets de TCSP inscrits au PDU approuvé en 2001

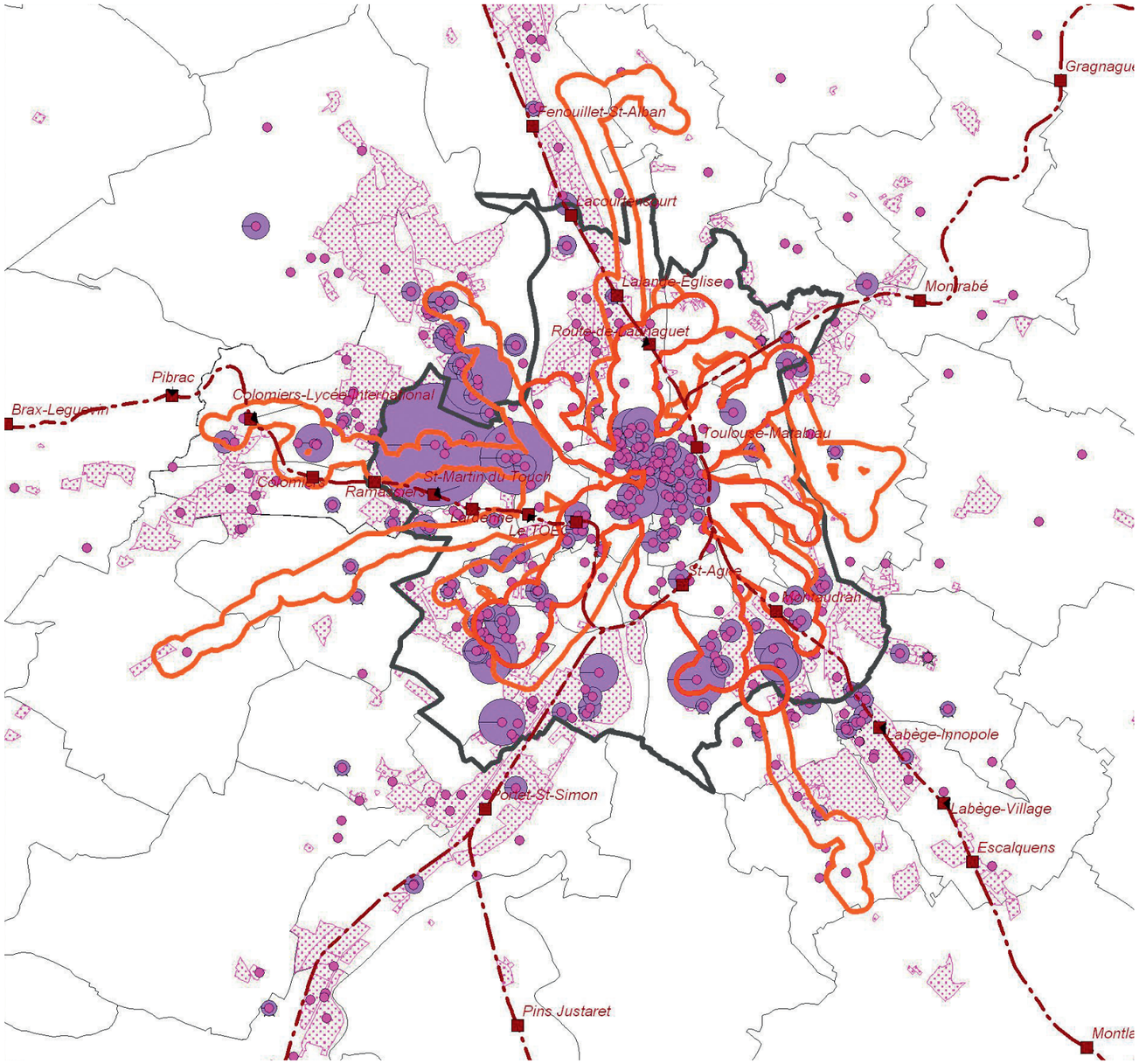


Avancement en juillet 2012 des projets de TCSP inscrits au PDU approuvé en 2001



Source : Auat

La desserte des emplois par les transports en commun



Sources : Tisséo, Auat, fichier Sirene 2008

Transports collectifs (suite)

Observatoire PDU : bilan PDU 2001

Des progrès dans l'accessibilité PMR :
- Le réseau Mobibus est étendu à l'ensemble du PTU en 2004, et le nombre de voyages sur ce réseau est multiplié par 3,4 entre 2001 et 2007,
- Le parc de véhicules TCU 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 : elle a presque doublé sur la période 2001-2007.

Eléments complémentaires

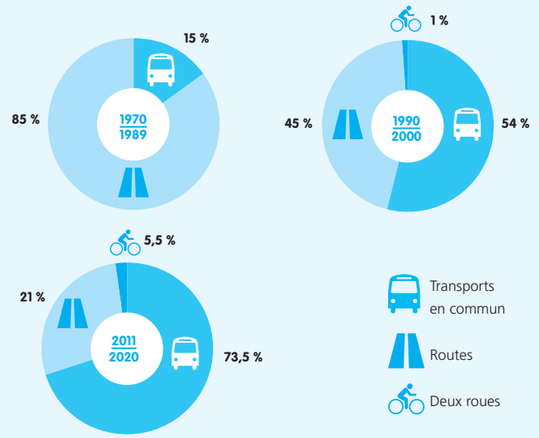
Les attentes en matières de TC exprimées dans le cadre des Assises de la Mobilité, organisées en mai-juin 2008 :
- Améliorer la fluidité et la régularité,
- Améliorer les conditions d'attente et d'accès,
- Améliorer l'offre en quantité et qualité,
- Modifier la structure du réseau TC : desserte des pôles majeurs d'activités et équipements d'agglomération, liaisons transversales et circulaires, liaisons de proximité autour des pôles et dans les quartiers, compléter la croix 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 interurbain Arc en ciel et scolaire). Ce schéma prévoit notamment le développement de lignes express en rabattement sur le métro (ligne HOP) et des 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 de son schéma directeur d'accessibilité
- Adoption en mars 2009 par le Conseil Régional du schéma directeur d'accessibilité du réseau de transport régional.

Enjeux

Pour la clientèle, quels services à la mobilité ?
- Développement de l'information en temps réel sur le réseau tramway, le réseau bus en site propre, les lignes de surface structurantes
- Rechercher une complémentarité des différents réseaux
- Mettre à la 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.
- Maîtriser le coût de la mobilité et permettre aux usagers d'avoir une offre alternative à l'usage de la voiture plus économique.



Transports collectifs (suite)

Observatoire PDU : bilan PDU 2001

Une expérimentation sur le réseau TC départemental :
- Création en septembre 2009 de la première ligne express Villemur Toulouse (station Borderouge) baptisée « Hop ».

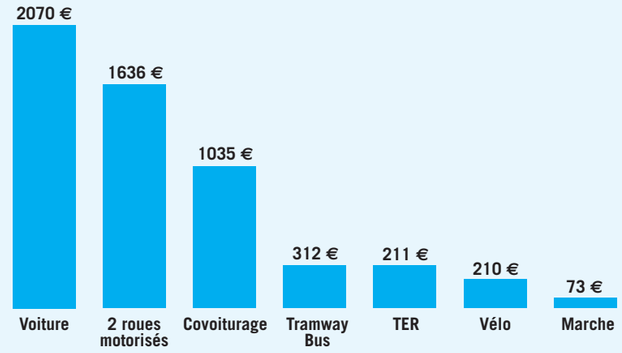
Des effets inégaux sur l'utilisation des TC selon les territoires :
- Globalement, la part modale des TC est restée stable sur l'agglomération entre 1996 et 2004, représentant 12 % des déplacements mécanisés (EMD 2004),
- La part modale des TC aurait cependant atteint 16 % des déplacements mécanisés 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).

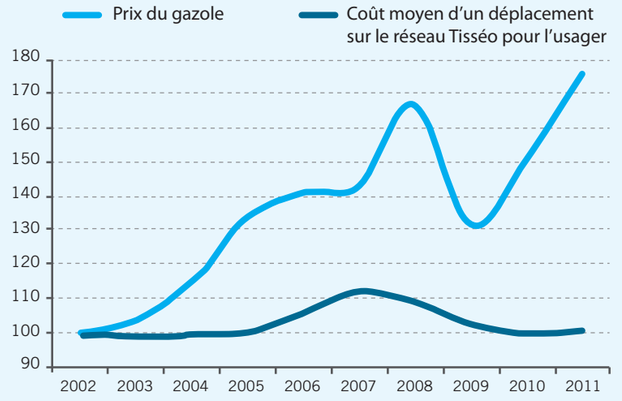
Eléments complémentaires

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 3e 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.

Enjeux

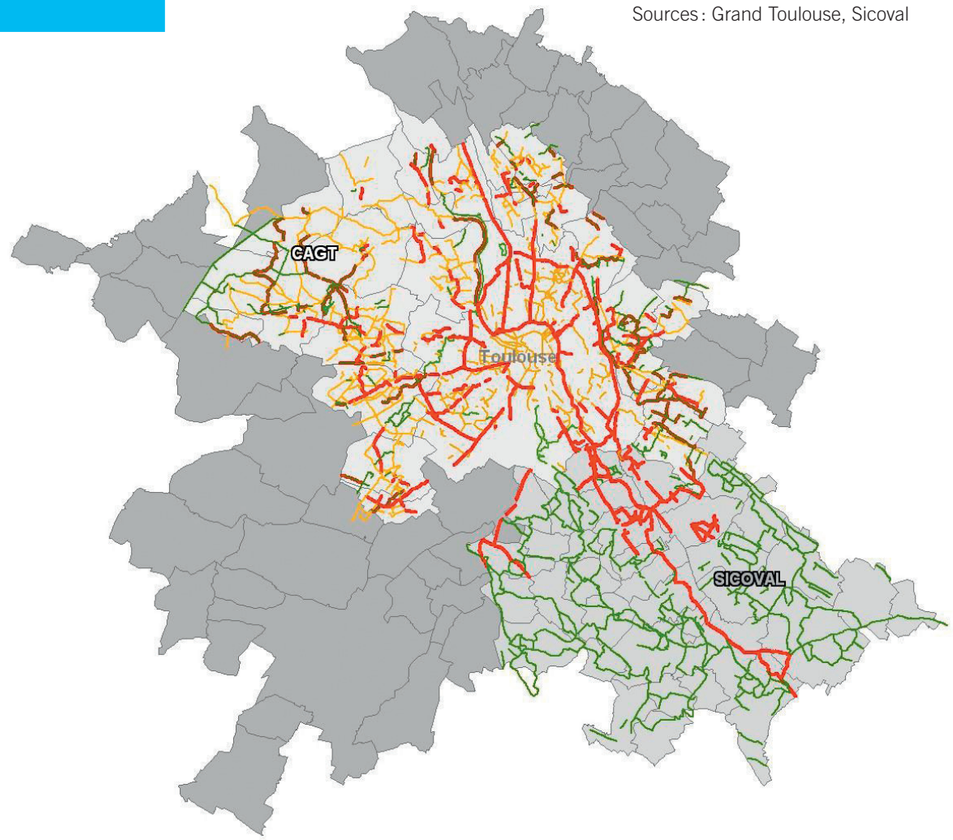




OÙ EN EST-ON AUJOURD'HUI : BILAN, DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Linéaire des aménagements cyclables en décembre 2007 sur les communautés d'agglomération du Grand Toulouse et du Sicoval

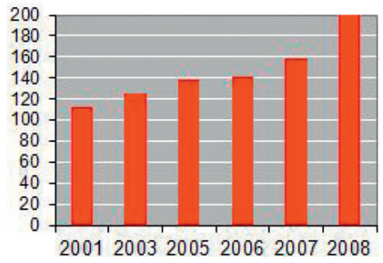
Sources : Grand Toulouse, Sicoval

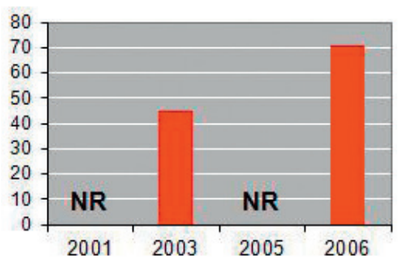


Les aménagements cyclables réalisés par le Département

Source : Conseil Général

Linéaire de réseau cyclable d'intérêt d'agglomération en km (NR = Non Renseigné)





Station VélôToulouse place Esquirol

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.

▶ **Le réseau cyclable de Toulouse Métropole s'établi 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 croitre :

- 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 enjeux fort.

Eléments 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 jalonnés et 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'import 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.

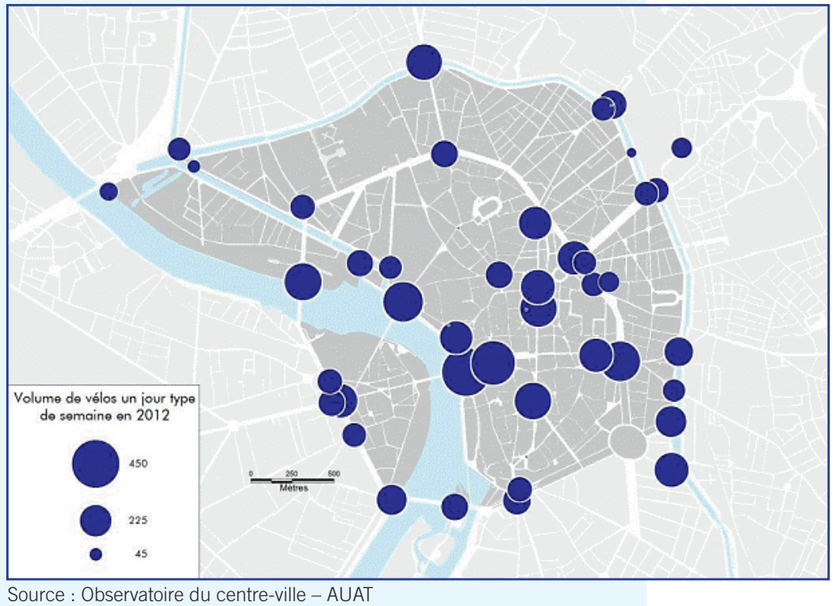
Enjeux

▶ **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 par tous, 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.**

Volume de vélos sur un jour type de semaine en 2012



Source : Observatoire du centre-ville – AUAT

Vélo (suite)

Observatoire PDU : bilan PDU 2001

- **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

- **Des services vélos et des actions d'accompagnement qui se développent, notamment :**
  - VélôToulouse : 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.

- **En termes d'accidentologie, le bilan est mitigé :**
  - sur Toulouse, après une baisse régulière entre 2001 et 2005, les accidents impliquant des vélos ont augmenté en 2006 et 2007, ce qui est à mettre en relation avec un usage accru de ce mode,
  - en périphérie, le nombre d'accidents impliquant un vélo est très variable chaque année. Ils représentent entre 5 % et 8 % des accidents.

Eléments complémentaires

- **La forte participation aux Assises de la Mobilité sur le thème du « vélo » a montré que ce thème constitue un sujet majeur ; les propositions ont porté sur les points suivants :**
  - Aménager et sécuriser le réseau cyclable,
  - Résorber les discontinuités cyclables,
  - Faciliter le stationnement des vélos,
  - Améliorer le service Velo Toulouse,
  - Autoriser l'accès des rollers et trottinettes au réseau cyclable.

Afin d'y répondre, des études ont été lancées par le Grand Toulouse :
- Chartes techniques Zones 30, Zones de rencontre, Aires piétonnes,
- Développement des services vélos,
- Charte des Aménagements Cyclables,
- Jalonnement des itinéraires cyclables.

Enjeux

Charte technique
Aire piétonne
Grand Toulouse
COMMUNAUTÉ URBAINE
egis aménagement
Midi Pyrénées
Charte Technique
ZONE 30
Juillet 2010

Charte technique
Mise à double sens cyclable
Grand Toulouse
COMMUNAUTÉ URBAINE
egis aménagement
Midi Pyrénées
Charte Technique
ZONE 30
Juillet 2010

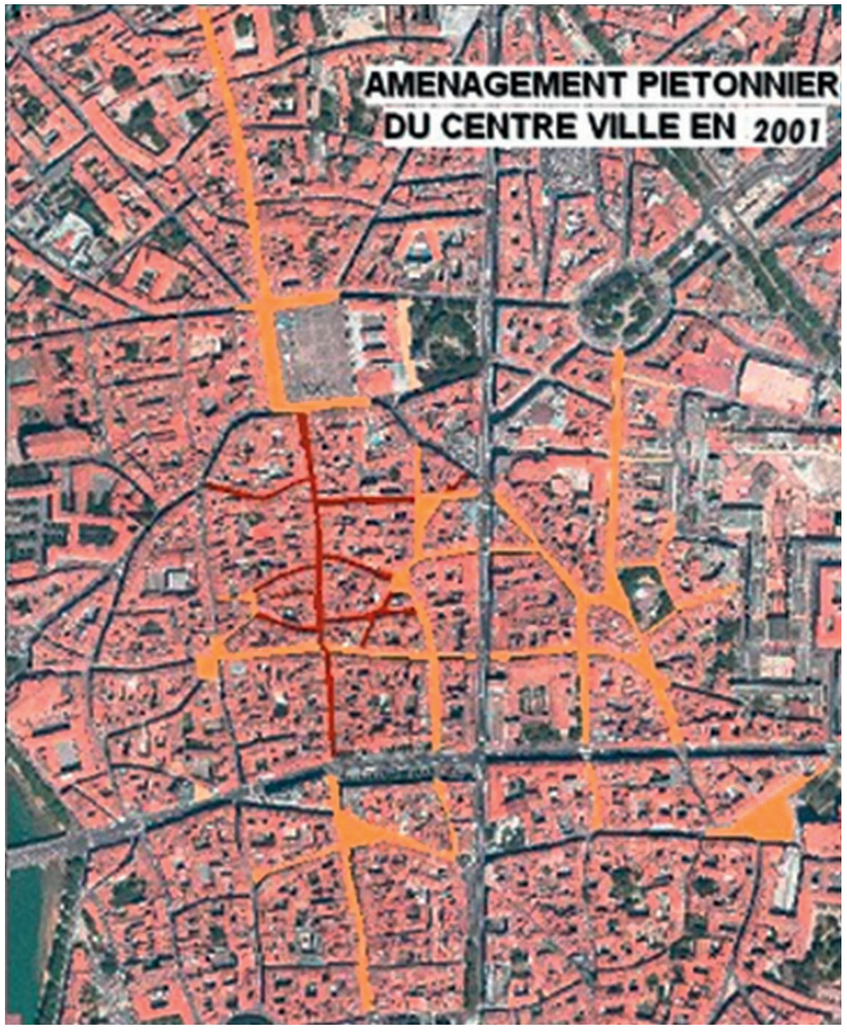
Charte technique
Zone de rencontre
20
Grand Toulouse
COMMUNAUTÉ URBAINE
egis aménagement
Midi Pyrénées
Charte Technique
ZONE 30
Juillet 2010

Charte technique
ZONE
30
Zone 30
Grand Toulouse
COMMUNAUTÉ URBAINE
egis aménagement
Midi Pyrénées
Charte Technique
ZONE 30
Juillet 2010

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

Évolution du plateau semi-piéton au centre-ville

2001



2007

En orange : les espaces semi-piétons
En rouge, les espaces piétons

Source : Ville de Toulouse

Exemple : la rue Alsace Lorraine, avant / après son réaménagement provisoire

Marche à pied

Observatoire PDU : bilan PDU 2001

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

- **À Toulouse, fort développement des aménagements en faveur des piétons :**
  - Des espaces publics majeurs sont réaménagés : place du Capitole, Roosevelt/Wilson, rue Alsace Lorraine qui dévient une aire piétonne et se transforme durablement,
  - Les zones 30 se multiplient (linéaire de 325 km) ; l'ensemble du centre-ville passe en zone 30 et le plateau anciennement à priorité piétonne devient un « espace de rencontre », étendu du centre-ville vers Jean-Jaurès (équivaut à prés de 10 km de linéaire),

- **Développement des Pédibus, accompagnement des enfants à pied jusqu'à l'école** (sur plsieurs communes dont Toulouse, Balma, Tournefeuille…).

- **Une évolution des pratiques :**
  - La part modale de la marche progresse d'1 point entre 1996 et 2004 (EMD/périmètre 1996) ;
  - La mobilité à pied augmente sur tous les territoires.

- **On observe une baisse des accidents impliquant les piétons depuis 2001, notamment sur Toulouse. Cependant, leur part reste relativement élevée (20 %) car c'est l'ensemble des accidents qui a diminué.**

Eléments complémentaires

- **Lors de la réunion « modes doux » des Assises de la Mobilité, les participants ont mis l'accent sur les points suivants :**
  - Améliorer l'accessibilité et la qualité des trottoirs,
  - Créer des cheminements et piétonniser,
  - Sécuriser les traversées piétonnes,
  - Développer les pédibus, en sécurisant leurs cheminements, et en informant mieux de leur existence.

- **Par ailleurs, l'accessibilité « pour tous » a guidé une grande partie des demandes, et a été formulée comme une attente légitime, de « droit commun ».**
  - Le trottoir : un espace sensible à protéger, à partager.
  - L'aménagement récent de la rue Alsace-Lorraine a été souvent cité, à améliorer.

Enjeux

- **Un réseau piéton adapté aux fonctions urbaines (transparences, raccourcis, accessibilité aux équipements…)**

- **Un réseau accessible à tous, sûr, praticable et confortable (largeur suffisante et libre de tout obstacle, éclairage, revêtement approprié, repère de guidage pour les personnes handicapées…)**

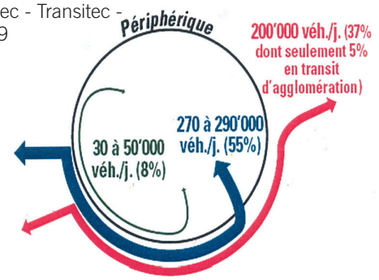
- **Un jalonnement spécifique pour aider le piéton à se déplacer**

- **Une pratique de la marche à encourager**

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

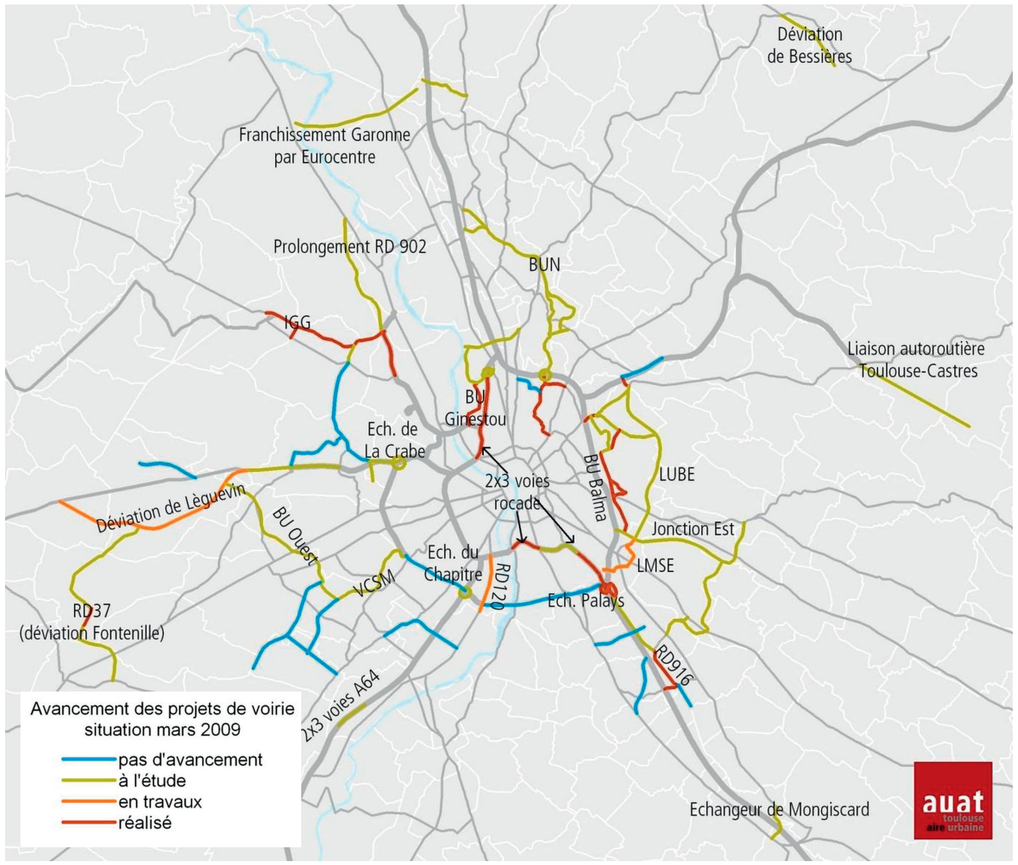
Structure du trafic empruntant le périphérique - Volume journalier 2008

Sources : estimation Setec - Transitec - Étude multimodale 2009



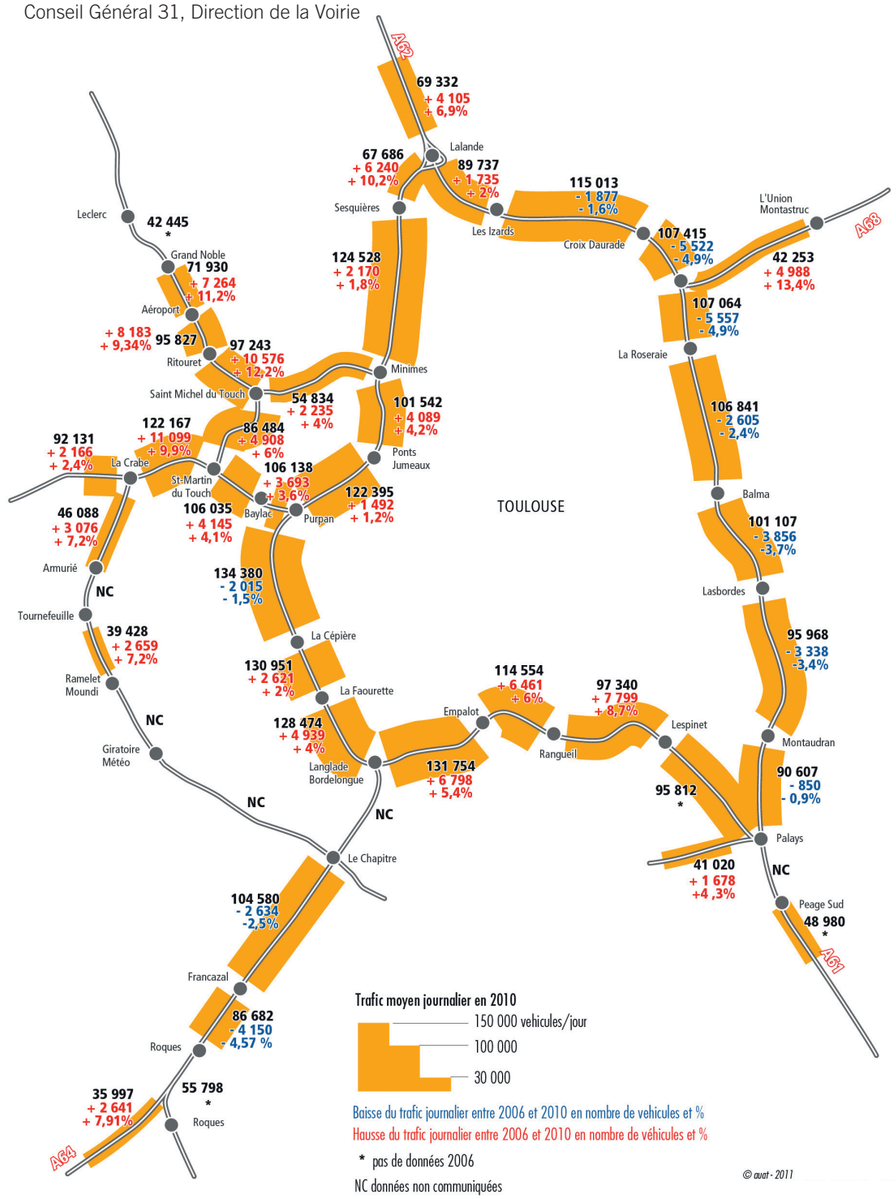
Avancement des projets de voiries - situation Mars 2009

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



Évolution du trafic sur les VRU 2006/2010

Sources : DISRSO/STRU/CIGT Toulouse-ASF, Conseil Général 31, Direction de la Voirie



Voirie

Observatoire PDU : bilan PDU 2001

Des actions engagées pour réduire la part modale de la voiture et les nuisances liées à la circulation, mais un bilan mitigé, avec notamment du retard dans la programmation des projets de boulevards urbains multimodaux, et des flux routiers en croissance…

- **Du retard dans les projets de voiries et des boulevards urbains multimodaux,**

- **Un maillage des voiries incomplet, induisant une surcharge du périphérique et des voies d'accès, et rendant difficile l'accès aux pôles d'activités majeurs,**

- **Un développement des TCSP sur les boulevards urbains multimodaux pénalisé, alors qu'il permettrait d'offrir une réelle alternative à l'usage de la voiture dans les secteurs concernés,**

- **Dans les zones de cohérence urbanisme/transport, les constructibilités sont bloquées lorsque les projets de transport ne sont pas réalisés ; l'étalement urbain est alors favorisé,**

- **Des actions et un savoir-faire engagés pour favoriser le report modal :**
  - Hiérarchisation du réseau de voiries, divers plans de circulation, réduction de capacité au profit des TC, zones 30, doubles sens vélos en cœur de ville…
  - Un partenariat regroupant les principaux acteurs publics de voirie et de transports en commun de l'agglomération (partenariat SGGD) ayant mis en place des outils en commun : site internet, gestion coordonnée, observatoire, modélisation, centrale d'information multimodale.
  - Une baisse des accidents de 22 % sur Toulouse (en 2007, soit 300 accidents de moins).

Eléments complémentaires

- **Bilan des Assises de la Mobilité, sur le thème « place de la voiture en ville » :**
  - Agir sur la saturation automobile en créant des liaisons transversales en Transports en Commun
  - Aménager et sécuriser le réseau routier
  - Des plans de circulation dans les quartiers pour libérer de l'espace public en faveur des piétons et des vélos.
  - Soutenir les actions pour le partage de l'automobile.

- **Abandon du projet de grand contournement autoroutier de Toulouse :**
  La Commission particulière du Débat Public a rendu compte en 2008 des arguments échangés pendant le débat public, à la suite de quoi le maître d'ouvrage a abandonné le projet car jugé non compatible avec les orientations des dispositifs du Grenelle de l'Environnement.

- **Utilisation du périphérique : extrait des études Grand Contournement (CETE du Sud Ouest sous MO État et schéma multimodal (Setec / Transitec sous MO Tisséo) :**
  - Le périphérique : une voirie encore trop utilisée par des déplacements locaux, candidats au report modal vers les modes doux ou vers les transports en commun
  - Une voirie utilisée pour des déplacements courts
  - 1/3 du trafic local du périphérique quitte l'infrastructure à l'un des deux diffuseurs qui suivent l'entrée et 50 % à l'un des trois diffuseurs suivant l'entrée. La moitié des déplacements locaux, empruntant le périphérique, parcourent moins de cinq kilomètres (source : Étude Grand Contournement Cete du Sud-Ouest).

Enjeux

- **Réduire la congestion et les nuisances sur le cadre de vie des habitants,**

- **Améliorer l'accessibilité tous modes dans les bassins de mobilité ainsi que la desserte des pôles d'activités et d'habitat existants et futurs,**

- **Réduire la part modale VP au profit des modes alternatifs :**
  - Hiérarchisation et organisation du réseau de voirie,
  - Utilisation/partage de l'espace public au profit des autres modes alternatifs,
  - Développement de la gestion dynamique des déplacements, notamment l'information multimodale des usagers,

- **Gérer les flux de transit sur les VRU,**

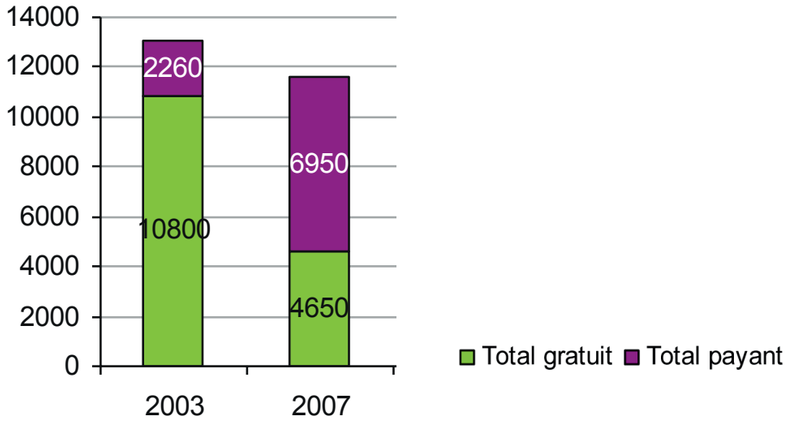
- **Mailler le réseau de voirie,**

- **Développer les alternatives modales pour les déplacements locaux afin de libérer la capacité du périphérique pour des déplacements pour lesquels il est pertinent.**

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

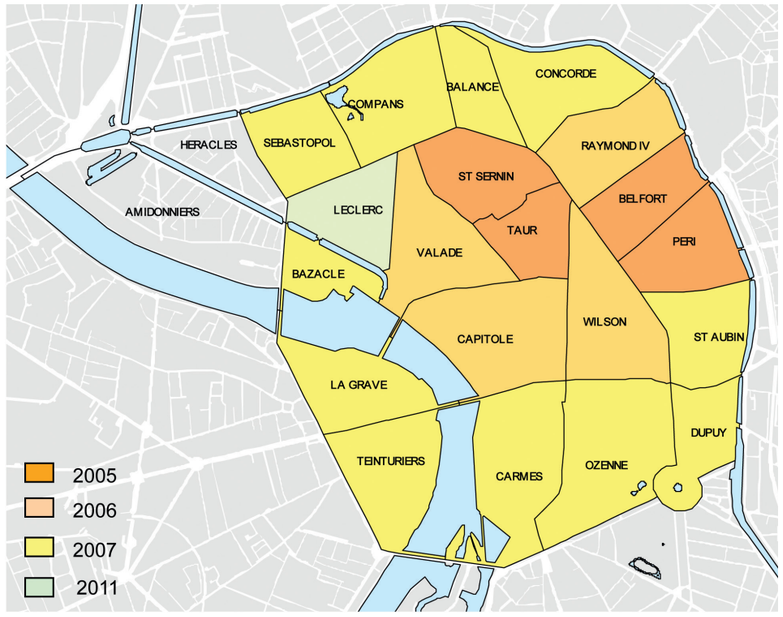
Évolution du nombre de places gratuites et payantes sur voirie au centre-ville de Toulouse entre 2003 et 2007

Source : Ville de Toulouse



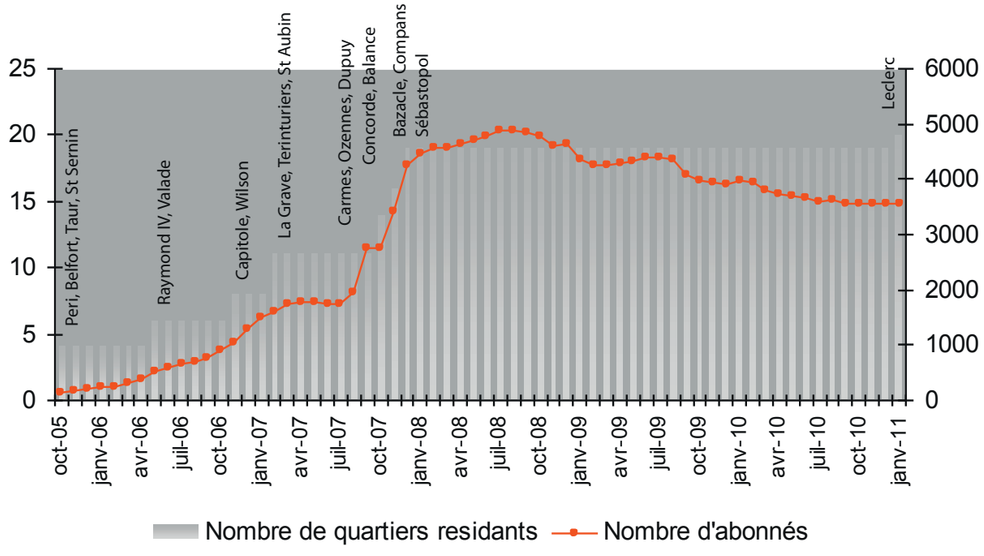
Quartiers bénéficiant du stationnement résidant au 31 décembre 2007

Source : Ville de Toulouse



Évolution du nombre d'abonnés à la tarification résidant

Source : Ville de Toulouse



Évolution de la fréquentation des parcs en ouvrage

Source : Ville de Toulouse

Zone	Parkings	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Evolution 2008/2009
Hyper Centre	Capitole	885 184	932 462	843540	722312	724870	677827	681333	0.5%
Hyper Centre	Carmes	326 929	306 522	323069	306738	288257	264373	271376	2.6%
Hyper Centre	Carnot	104 943	121 302	143938	137425	112635	103909	108384	4.3%
Hyper Centre	Esquirol	466 793	464 906	418203	475925	449355	443135	439144	-0.9%
Hyper Centre	Jean Jaurés	611 426	594 020	693628	702283	699273	710742	733219	3.2%
Hyper Centre	Jeanne d'Arc**	354 697	343 991	339067	306437	254962	246584	239748	-2.8%
Hyper Centre	Marengo**	_	21 259	52279	56002	52039	47825	45955	-3.9%
Hyper Centre	St Etienne	260 180	248 681	250059	249777	216872	188738	188512	-0.1%
Hyper Centre	St Georges*	441 994	302 464	172880	278446	314797	344176	362492	5.3%
Hyper Centre	Victor Hugo	513 029	579 921	591018	590884	552768	519891	459249	-11.7%
TOTAL Hyper centre		3 965 175	3 915 528	3 827 681	3 826 229	3 665 828	3 547 200	3 529 412	-0.5%
Centre	A. Bernard	107 558	119 302	118693	124794	115119	87761	82002	-6.6%
Centre	Matabiau	298 250	299 174	268811	272647	274583	286743	270843	-5.5%
Centre	Place Europe	33 382	34 094	35271	35807	35371	31948	30394	-4.9%
Centre	Roguet	164 204	163 180	194709	206826	208377	209750	215531	2.8%
Centre	St Aubin	100 699	105 127	105285	96533	83026	60969	61558	1.0%
Centre	Compans Caffarelli**	337 333	327 404	324152	319880	313426	275475	259860	-5.7%
Centre	St Michel	127 732	129 561	119923	136348	128500	113316	122141	7.8%
TOTAL Centre		1 169 158	1 177 842	1 166 844	1 192 835	1 158 402	1 065 962	1 042 329	-2.2%
TOTAL global		5 134 333	5 093 370	4 994 525	5 019 064	4 824 230	4 613 162	4 571 741	-1%

Stationnement

Observatoire PDU : bilan PDU 2001

Des actions engagées pour favoriser le report modal, en particulier sur le cœur de Toulouse

- **Les normes de stationnement ont évolué dans le PLU de Toulouse pour favoriser les reports modaux : moins de places de stationnement VP imposées dans les zones d'influence ligne A, B, C, et pour certaines zones, nombre de places imposé revu à la baisse pour la VP et à la hausse pour les vélos.**

- **Mise en place du Plan Local de Stationnement (PLS) au cœur de la ville de Toulouse :**
  - Réduction de l'offre de stationnement public sur voirie (-2 000 places par rapport à 2003) et augmentation de la part du « payant » pour dissuader le stationnement des pendulaires,
  - Mise en place du « stationnement résidants » sur le centre-ville élargi (50 000 logements concernés/5 000 résidants abonnés) entre 2005 et 2007 pour favoriser le stationnement des résidants à proximité de leur domicile et les inciter à prendre les TC ou les modes doux pour leurs déplacements quotidiens.

- **La fréquentation des parcs en ouvrage est en baisse dans le centre-ville de Toulouse, ce qui résulte à la fois de la mise en place du PLS, des aménagements semi-piétons, et de l'ouverture de la ligne B.**

Eléments complémentaires

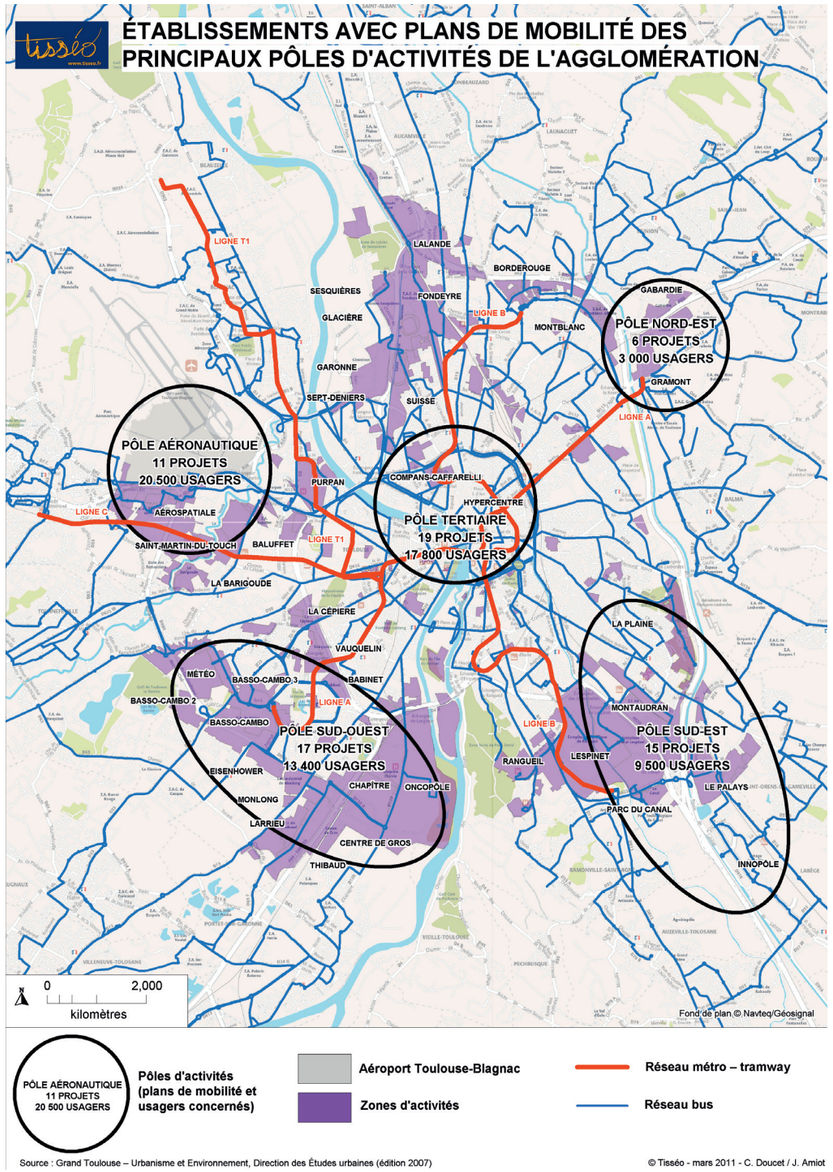
- **Les « Assises de la Mobilité » ont montré que le stationnement est devenu une préoccupation majeure sur Toulouse : prise de conscience de la population qui demande de réglementer le stationnement pour limiter la place de la voiture et libérer l'espace public au profit des autres modes. Les propositions sur le stationnement sont les suivantes :**
  - Trouver une gestion équilibrée du stationnement entre le centre-ville et les quartiers,
  - Ouverture des parkings en ouvrage aux résidants et mutualisation des parkings des entreprises et des administrations,
  - Augmenter la capacité des parcs relais,
  - Des la fin 2010 une nouvelle phase de déploiement du PLS intervient pour réglementer les quartiers non encore traités du Centre-ville,
  - La fréquentation des parcs en ouvrage qui avait baissée dans le centre-ville du fait de la mise en place du PLS, des aménagements semi-piétons, et de l'ouverture de la ligne B, s'est stabilisée depuis 2008.

Enjeux

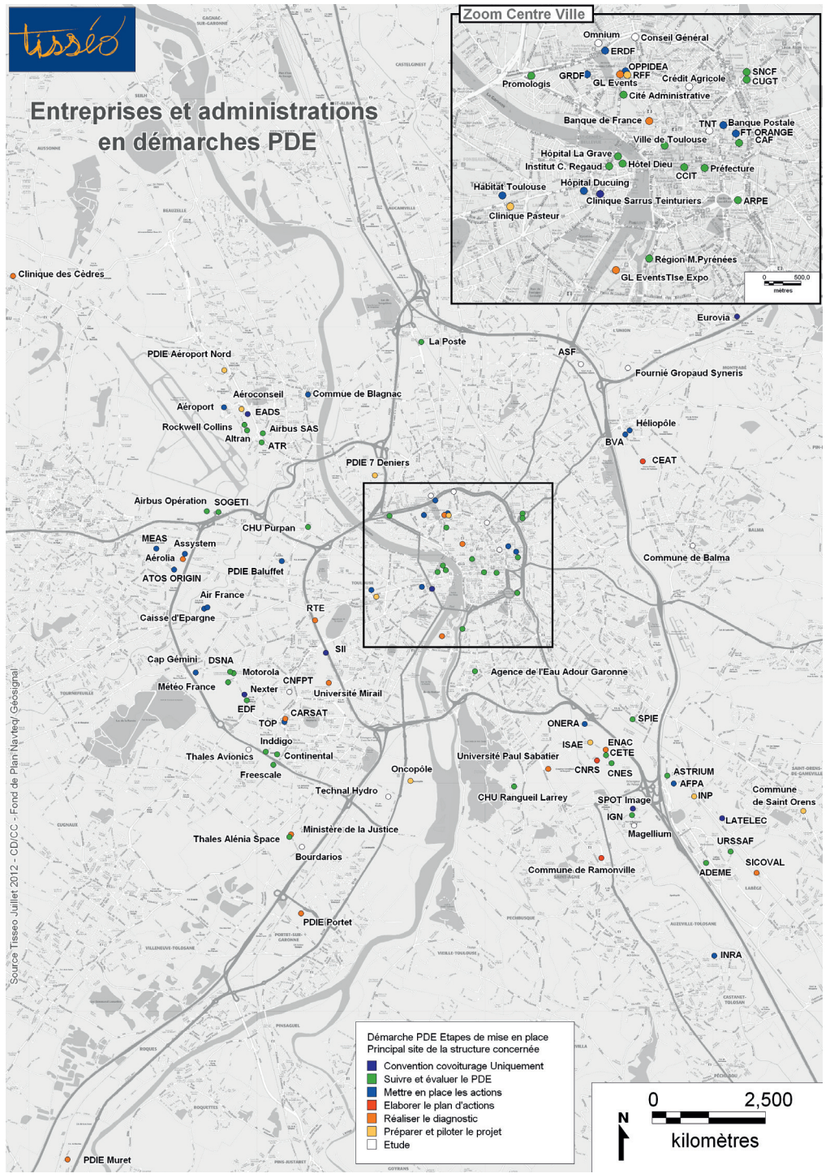
- **Valoriser le levier stationnement comme déterminant majeur du choix modal en accompagnement du développement de l'offre de transport en commun.**

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

Actualisation des cartes à partir des données 2012

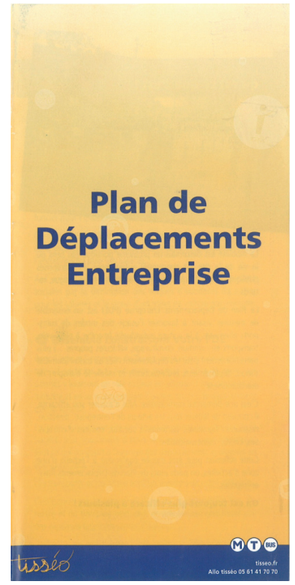


Source : Grand Toulouse - Urbanisme et Environnement, Direction des Etudes urbaines



Source : Tisséo-SMTC

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



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 107 démarches en 2012, concernant près de 170 000 salariés.

- **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.

Eléments 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 COVOITUVAL : 20 entreprises adhérentes, 300 covoitureurs « actifs ».

  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.
  - L'expérimentation Activeo : en février 2008, Tisséo a initialisé 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**

- **Desserte TC et accessibilité modes doux adaptées au fonctionnement des territoires économiques et aux bassins d'emplois**

- **Gestion et maîtrise du stationnement**

- **Poursuivre la politique d'incitation à l'élaboration de PDE…**

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

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

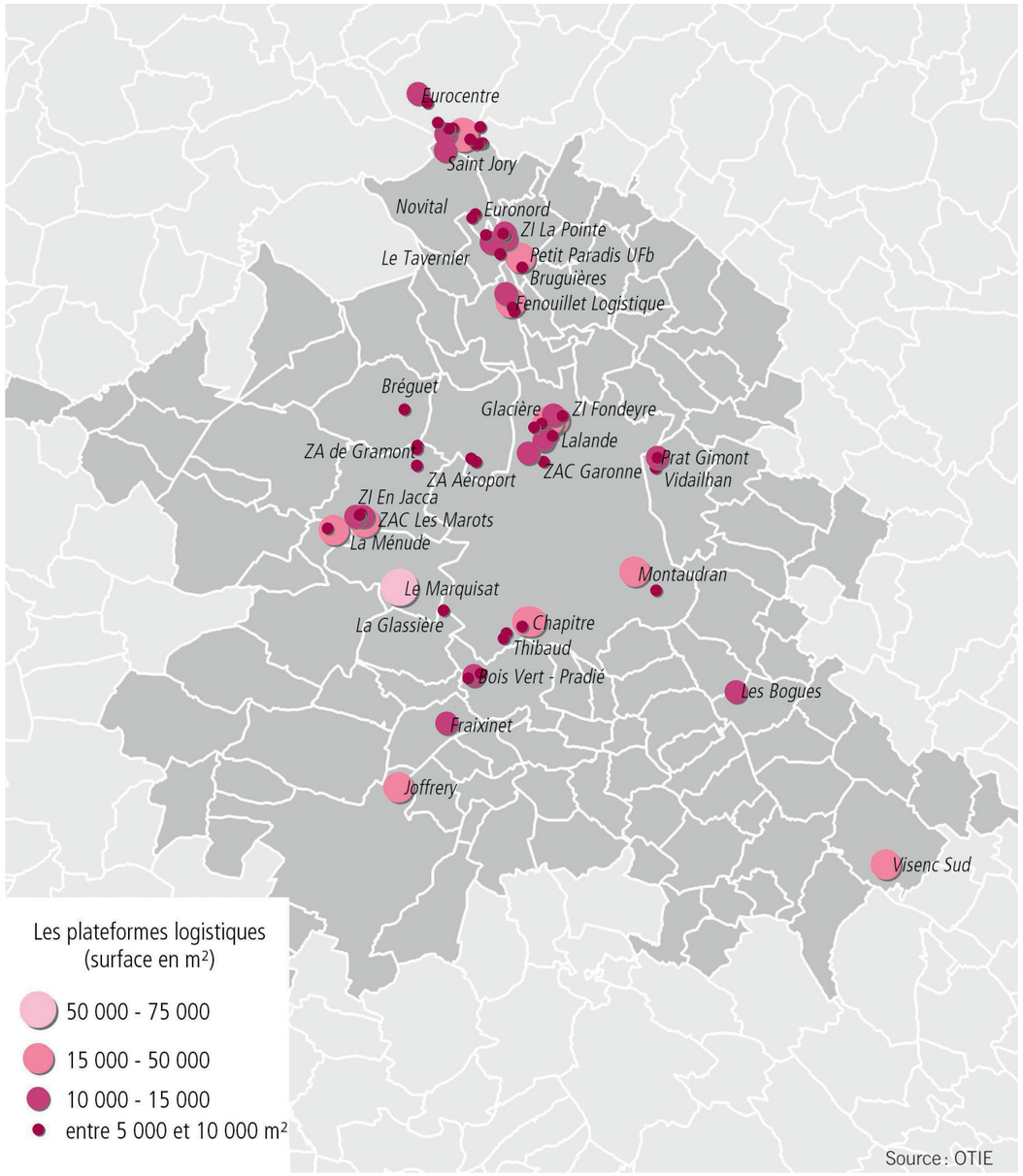
Localisation des entreprises du transport de marchandises de plus de 10 salariés sur le périmètre du PDU en 2006

Source : INSEE, fichier SIRENE 2006

Périmètre d'application de la « chartre des bonnes pratiques et affichage de la réglementation »

Source : Ville de Toulouse

Les plate-formes logistiques de plus de 5 000 m² sur le PDU en 2006



Source : OTIE

Marchandises

Observatoire PDU : bilan PDU 2001

Des actions en faveur d'une meilleure gestion des déplacements liés aux transports et livraisons de marchandises principalement mises en place dans l'hyper centre de Toulouse, avec de résultats encourageants.

- **Quelques actions mises en œuvre, essentiellement dans l'hypercentre toulousain :**
  - Nouvelle réglementation des livraisons qui harmonise les horaires ainsi que la longueur maximum des véhicules,
  - Davantage d'aires de livraison et des espaces logistiques contrôlés (voies dédiées aux livraisons le matin entre 5h et 11h30 - Place du Capitole et Allées Roosevelt),
  - En parallèle, une « Charte des bonnes pratiques de livraison en centre-ville de Toulouse » a été signée en janvier 2007 par la ville de Toulouse, les commerçants (CCIT), et les syndicats de transporteurs.

- **Sur le périmètre du PDU, fin 2006, on dénombre 170 entreprises de plus de 10 salariés dont l'activité principale est le transport de marchandises :**
  - localisées autour d'un axe nord-sud, entre la N20 et l'A62 au nord, autour de l'A64 au sud,
  - généralement situées dans des zones d'activité : Bois Vert à Portet, Thibaud, Fondeyre à Toulouse, Terroir à Saint-Alban.

Eléments complémentaires

- **Plusieurs initiatives innovantes en centre-ville de Toulouse :**
  - Lancée en 2002, CYCLOTRANSPORT livre 96 tonnes/an de colis, plis et courriers dans le centre-ville de Toulouse avec 5 tricycles « cargos » à assistance électrique. Cette entreprise propose 3 types de services : la sous-traitance de messagerie express, les livraisons à la demande, les tournées dédiées
  - Chronopost, dont le centre principal est localisé à l'extérieur de Toulouse (Blagnac), a mis en place une micro-plate-forme urbaine au centre-ville de Toulouse. La distribution des colis se fait avec des véhicules propres.

- **Mais un projet de Centre de Distribution Urbaine qui n'a pas abouti.**

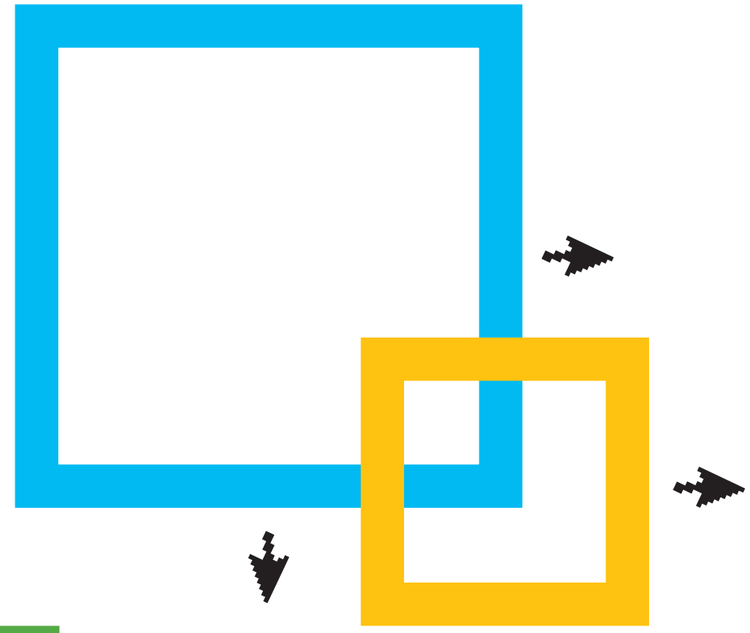
- **Étude pour la mise en place de plateformes multimodales sur l'agglomération toulousaine pour la réception des granulats par voie ferrée. (DDE31/SAS/PTASD).**

- **Étude d'opportunité pour la création d'un « Opérateur Ferroviaire de Proximité » (DRE Midi-Pyrénées/DTD et CRCI).**

- **Étude sur la logistique urbaine et livraisons de marchandises dans le centre-ville de Toulouse (Grand Toulouse).**

Enjeux

- **Respect et harmonisation de la réglementation à l'échelle de l'agglomération**
- **Organisation – rationalisation des flux**
- **Régulation dans les centres-villes : réduction des flux et adaptation des gabarits**
- **Optimisation des chargements des véhicules**
- **Partage et gestion de l'espace réservé aux livraisons**
- **Respect de l'environnement (régulation des flux, véhicules propres)**
- **Économie d'énergie – développement durable**



3 LE PROJET

LE PROJET

3.1 ■ Les orientations du PDU révisé

■ Les objectifs généraux

Les objectifs de la révision du PDU s'inscrivent dans le cadre général de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie, ainsi que des amendements successifs apportés par les lois « Solidarité et Renouvellement Urbain », « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », ainsi que les récentes lois « programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement » et « valant engagement national pour l'environnement ».

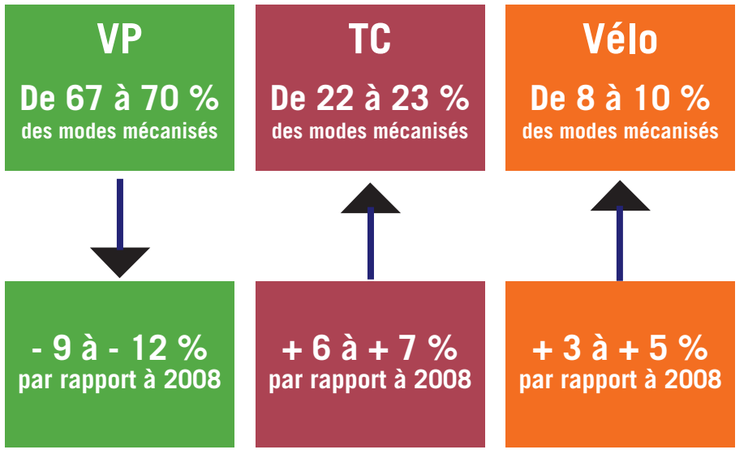
Ils intègrent également des liens de compatibilité avec le projet de SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, tel qu'approuvé à la date du 16 mars 2012, ainsi qu'avec les programmes d'actions du PRQA et du PPA.

Ces objectifs généraux, à décliner par territoires géographiques fonctionnels de l'agglomération toulousaine et par commune du périmètre de révision du PDU, sont :

- **La maîtrise des déplacements mécanisés par une cohérence Urbanisme / Transports,** en s'inscrivant dans une dynamique de densification le long des axes supports de transports en commun et aux abords des pôles d'échanges et en contrôlant l'étalement urbain.
- **La maîtrise du trafic automobile,** dans un contexte de forte croissance urbaine de l'agglomération.

À l'échelle du périmètre de révision du PDU, l'objectif de part modale pour la marche à pied est de 24 % à l'horizon 2020 (contre 23 % estimée en 2008).

Pour les modes mécanisés, les objectifs visés en termes de part modales, à l'horizon 2020 et qui résultent d'un travail de modélisation, sont les suivants :



Estimation 2010 réalisée à partir de l'outil de modélisation multimodale

Ces chiffres masquent des disparités au sein du périmètre de révision du PDU. Une approche territorialisée sera réalisée ultérieurement.

LE PROJET

- **Le développement de l'usage des transports collectifs,** dans une logique d'intermodalité. À l'échelle du périmètre de révision du PDU, l'objectif visé en termes de part modale TC / modes mécanisés est de 23 % à l'horizon 2020, contre 16 % en 2008.

- **Le développement des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied.** À l'échelle du périmètre de révision du PDU, les objectifs politiques visés en termes de parts modales sont pour le vélo de 10 % des modes mécanisés à l'horizon 2020, contre 5 % en 2008, et pour la marche à pied à 24 % tous modes confondus, contre 23 % en 2008.

À cet objectif, il est nécessaire de noter que la Ville de Toulouse s'est engagée à atteindre une part modale de 15 % pour le vélo à l'horizon 2015.

- **L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération,** afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport.

- **La mise en place,** à l'échelle de l'agglomération, **d'une politique globale de stationnement** comme l'un des leviers d'un report modal de la voiture vers les transports en commun notamment, mais en intégrant par ailleurs des besoins de stationnement spécifiques : places handicapées, places de livraisons, places pour les autocars de tourisme, places pour les véhicules hybrides ou électriques, places « d'autopartage ».

- La réduction du nombre de tués et de blessés graves dans **les accidents de circulation**, notamment les modes doux.

- **Le soutien au développement de l'autopartage et du covoiturage.**

- **L'encouragement** pour les entreprises et les collectivités publiques **à élaborer des PDE.**

- **La prise en compte de la logistique urbaine,** avec notamment la création d'espaces de redistribution des marchandises et la mise en place d'itinéraires dédiés aux marchandises, dans le cadre d'une démarche concertée entre institutions et professionnels et dans la perspective d'augmenter de 25 % la part du fret non routier.

- **L'évolution des tarifications intermodales et combinées,** ou spécifiques à certaines catégories d'usagers, notamment les jeunes.

- **La mise en œuvre de Schémas d'accessibilité des réseaux de transports** (qui doivent indiquer les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre ainsi qu'un calendrier de réalisation) **et de la voirie et des aménagements des espaces publics.**

3.2 ■ Vers une politique globale de déplacements

■ Une approche multimodale

La stratégie d'organisation des déplacements proposée :

L'atteinte des objectifs généraux du PDU nécessite la mise en œuvre d'une politique de déplacement multimodale.

Ce concept propose une vision globale des différentes composantes du système de mobilité et des relations qu'elles entretiennent entre elles. Il doit constituer un cadre qui permet aux acteurs de choisir et d'agir conformément aux objectifs, au gré des opportunités qui se présenteront au fil du temps.

Le concept proposé s'appuie sur une maîtrise très volontariste de la circulation automobile :

- à l'intérieur du périphérique, où la forte densité et la nature des déplacements offre le meilleur levier d'action. Des contraintes sur la circulation automobile (stationnement réglementé, zone 30, plan de circulation) doivent produire principalement un report modal vers les modes doux (marche à pied, vélo) et vers les transports collectifs, ainsi que des reports d'itinéraires vers les infrastructures les mieux adaptées pour accueillir les flux de véhicules individuels.
- dans les centres urbains de la périphérie, où il s'agit également d'inciter au report modal vers des transports collectifs attractifs et vers les modes doux, mais aussi à l'utilisation d'itinéraires plus respectueux des secteurs sensibles : voiries du réseau principal, voies locales de contournement.

Dans le même temps, il s'agit de développer la structure et les capacités des transports collectifs dans une logique de maillage du réseau pour assurer le report modal créé par les contraintes sur l'automobile, et absorber la plus large part possible de l'augmentation des déplacements. Le réseau de transports en commun doit ainsi offrir une alternative modale très performante :

- pour les flux internes au périphérique et en particulier les flux tangentiels,
- pour les flux en échange entre la périphérie et la ville de Toulouse,
- pour les principales origines / destinations à l'intérieur des bassins de mobilité.

Au-delà des zones à forts potentiels de report modal, l'offre de transport collectif doit également offrir, sur l'ensemble du territoire, une alternative modale à l'usage de la voiture.
Ce réseau de transports collectifs doit être pensé en développant l'intermodalité pour favoriser les synergies entre les différents modes.

LE PROJET

En complément et en accompagnement, le territoire de Toulouse et les centres urbains périphériques doivent conforter et privilégier la place des piétons et des cyclistes, par un urbanisme et un partage de l'espace public adaptés, par la constitution de réseaux cycles et piétons maillés, accédant aux réseaux TC et équipements publics.

Les outils de mise en œuvre du concept multimodal

La structure urbaine de l'agglomération constitue l'élément essentiel de maîtrise de la demande de déplacements, notamment motorisée (moyenne et longue distance).

Le concept multimodal doit s'intégrer dans l'ensemble des réflexions d'urbanisme et de développement socio-économique en cours et à venir pour Toulouse (SCOT, PLU, ZAC, etc.).

Les outils de **maîtrise de la circulation automobile** sont ainsi :

- la gestion du stationnement ;
- la hiérarchisation du réseau routier et l'adaptation des plans de circulation ;
- la réduction de la capacité routière aux carrefours et en section ;
- la limitation des vitesses de circulation et l'introduction de zones à vitesse modérée ;
- un développement du réseau de voirie qui se limite, d'une part, à l'homogénéisation de la capacité du périphérique et, d'autre part, à la desserte par des boulevards urbains multimodaux des zones de développement urbain et économique.

La maîtrise de la circulation automobile permet en outre de **rééquilibrer l'usage de la voirie entre les différents modes et de développer des transports de surface efficaces,** en site propre intégral tels que les tramways et les bus en site propre, ou partiel avec des aménagements qui permettent d'améliorer les vitesses commerciales des bus.

Le système de métro peut offrir quant à lui les capacités et fréquences nécessaires au développement d'une mobilité urbaine efficace en centre-ville, mais sans impacter l'automobile.

En cas de très forte demande, il peut constituer un outil adapté mais à accompagner par des mesures restrictives en surface.

Le réseau viaire et autoroutier dont la densité est élevée sur le territoire toulousain reste un vecteur essentiel et complémentaire de la mobilité, susceptible de porter un développement moderne de l'offre en transports collectifs : **lignes express** sur autoroutes et périphérique pour les liaisons de pôle à pôle, **transports à la demande** dans les zones peu denses des bassins de mobilité, **covoiturage organisé** avec le développement d'un réseau d'aires de stationnement aux abords des barrières de péages ou pôles d'échanges, mise en place de stations services d'**auto-partage** sur les pôles de centralité ou proche des stations de métro…

LE PROJET

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 peu constituer une alternative à défaut d'une desserte en transport en commun urbain performante.
Cela nécessite également la pré-existence d'un véritable réseau de tramway compatible et pertinent avec le tram-train.

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 :

LE PROJET

Des actions sur la maîtrise de la circulation…

Étendre et conforter la politique de stationnement

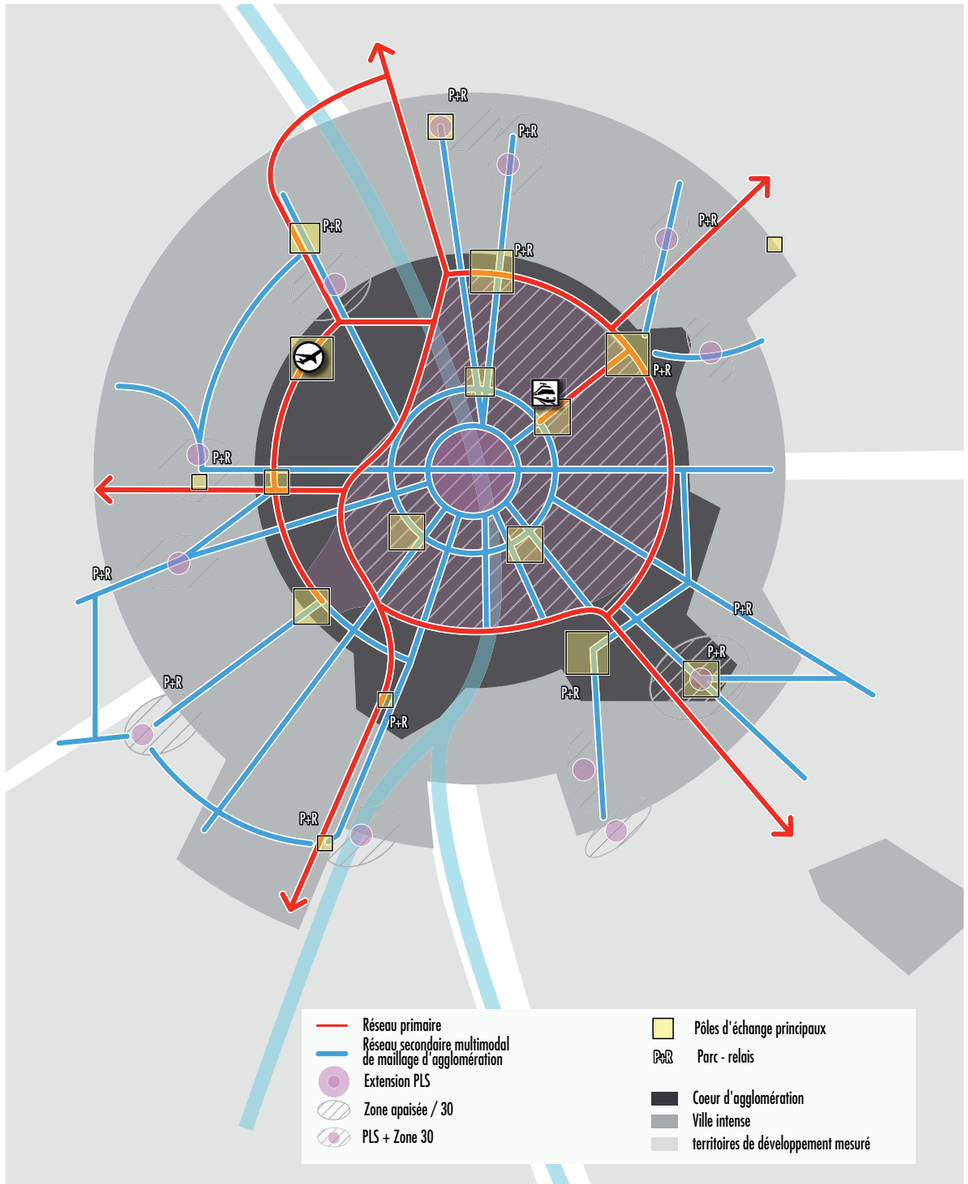
Le Plan Local de Stationnement (PLS) existant doit être étendu et renforcé (stationnement réglementé, limité dans le temps, avec un contrôle efficace), afin de limiter la présence des usagers pendulaires (stationnement de longue durée) et améliorer les conditions de stationnement pour les visiteurs et les habitants du centre-ville et de ses faubourgs. L'ensemble du territoire délimité par le périphérique et les abords des grands pôles générateurs de trafic situés dans la périphérie des faubourgs sont concernés.

Dans les centralités sectorielles de la banlieue, mais aussi aux abords des grandes zones d'emplois ou des pôles d'intermodalité, le stationnement doit également être géré de manière à réduire fortement l'attractivité de la « voiture solo ».

Réaliser des plans de circulation et hiérarchiser la voirie

Le plan de circulation et la hiérarchisation des voies dans le centre-ville de Toulouse et ses faubourgs doivent permettre une évolution progressive vers une accessibilité « en poche » depuis le périphérique, en initiant une maîtrise des flux automobiles sur les voies de rocade (Boulevards du centre-ville, Canal du Midi, Récollets, etc.).

Schéma d'organisation multimodale des déplacements
Volet réseau routier



LE PROJET

L'ensemble des axes principaux de pénétration en ville est traité pour favoriser la circulation des transports collectifs et des modes doux, limitant ainsi les capacités d'écoulement automobile. En dehors des axes du réseau principal, les quartiers sont aménagés en « zones 30 » à la circulation apaisée, avec une large place donnée aux modes alternatifs à l'automobile.

Ce principe de mise en œuvre de plan de circulation s'applique également aux autres communes de l'agglomération toulousaine.

Un accès routier lisible doit cependant être conservé pour des équipements métropolitains ou d'importance régionale comme par exemple et notamment la gare Matabiau en prévision de l'arrivée de la ligne à grande vitesse, l'aéroport et la zone économique aéroportuaire.

Dans les bassins de mobilité, la hiérarchisation des voiries doit protéger les zones sensibles.

…qui offrent des marges de manœuvre au développement du transport collectif

En termes de transports collectifs, le concept s'appuie sur l'emboîtement de réseaux aux fonctions et aux caractéristiques complémentaires :

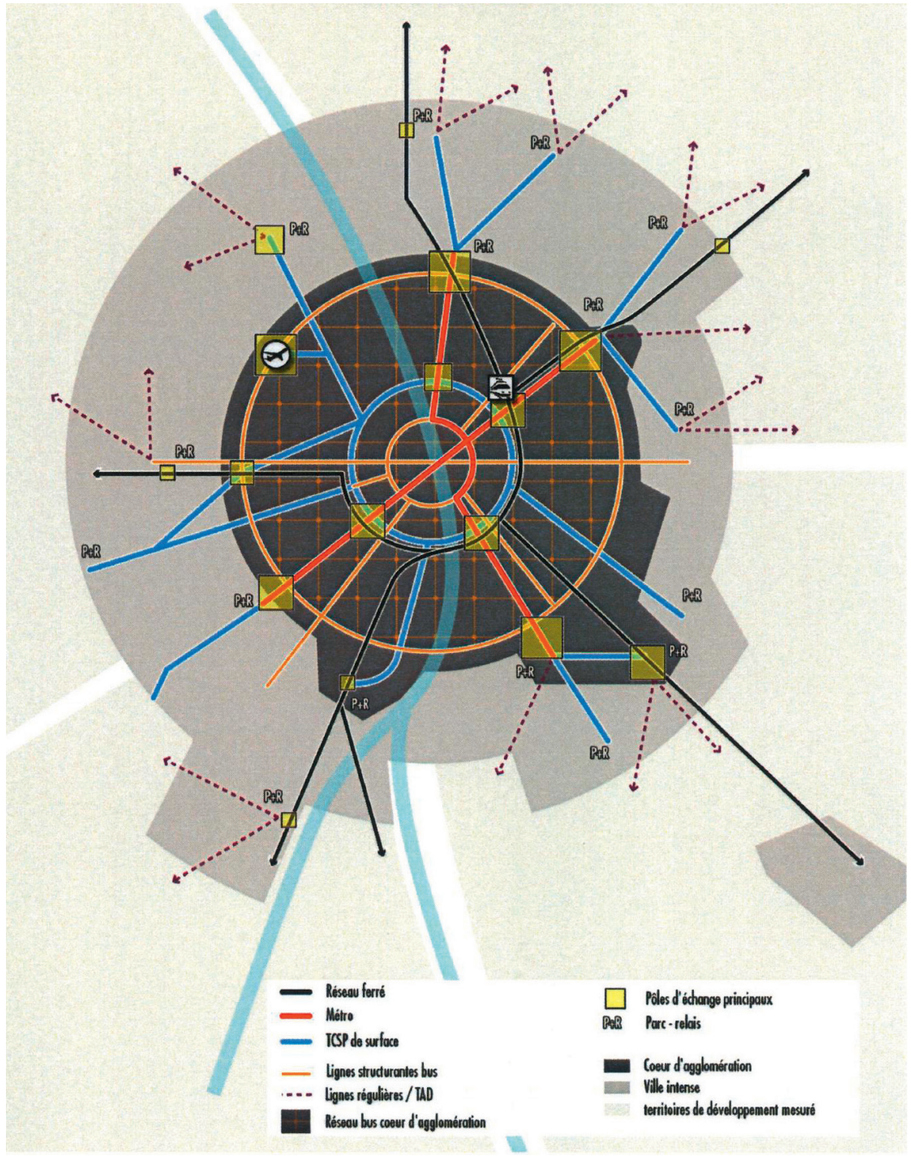
- **une étoile ferroviaire** dont l'offre devrait être renforcée et cadencée, à l'exemple des trois axes Ligne C Colomiers / Arènes, Ligne Toulouse / Saint-Sulpice, Ligne Toulouse / Muret ;

- **des projets de tram-train,** notamment la création d'une liaison Colomiers – Garonne – Escalquens pouvant dans la traversée de Toulouse utiliser les infrastructures de la ligne de tramway Garonne, et d'une liaison Muret / Portet sur Garonne / Toulouse ;

- **des transports départementaux** qui assurent notamment les déplacements domicile-étude (transports scolaires) et les liaisons interurbaines des centres bourgs du périurbain et des bassins de mobilité vers Toulouse. Le renforcement de certaines lignes est inscrit dans les principes du nouveau Schéma départemental des Transports : développement de lignes express en rabattement sur le réseau métro (sur l'exemple de celles mises en place entre Villemur et Toulouse ou Nailloux et Toulouse rabattues aux pôles d'échanges de Borderouge et Ramonviile / UPS), hiérarchisation du réseau avec lignes structurantes et lignes de maillage.

LE PROJET

Schéma d'organisation multimodale des déplacements
Volet transports en commun



- **la confortation d'un réseau de TC urbain structurant et maillé, organisé autour de pôles d'échanges et comprenant une rocade au niveau des faubourgs toulousains et des transversales en périphérie :**
  - la croix du métro à conforter en termes d'exploitation pour répondre aux enjeux de desserte de pôles générateurs de déplacement d'échelle métropolitaine,
  - la constitution du réseau tramway d'agglomération, dans un premier temps à partir de la ligne T1 et de ses extensions programmées, dessinant deux nouvelles pénétrantes depuis le Nord-Ouest et la zone d'activités aéroportuaires et desservant à terme le cœur d'agglomération avec une rocade inter-quartiers de Toulouse maillée au réseau métro, et susceptible d'évoluer dans un second temps pour assurer la desserte des territoires du Sud-Est et de l'Ouest Toulousain,
  - la poursuite des sites propres bus à haut niveau de service, sur plusieurs pénétrantes d'agglomération et répondant à la structuration des quadrants.

- la poursuite **de l'amélioration des performances du réseau de bus** sur les autres liaisons (autres pénétrantes, tangentielles et liaisons de pôle à pôle) par des aménagements routiers favorisant la circulation des bus ;

- des services **de transport à la demande** pour assurer une mobilité dans les zones à faible densité et organiser des rabattements sur les axes structurants ;

LE PROJET

… que complète le déploiement d'alternatives complémentaires à l'utilisation de la « voiture solo » :

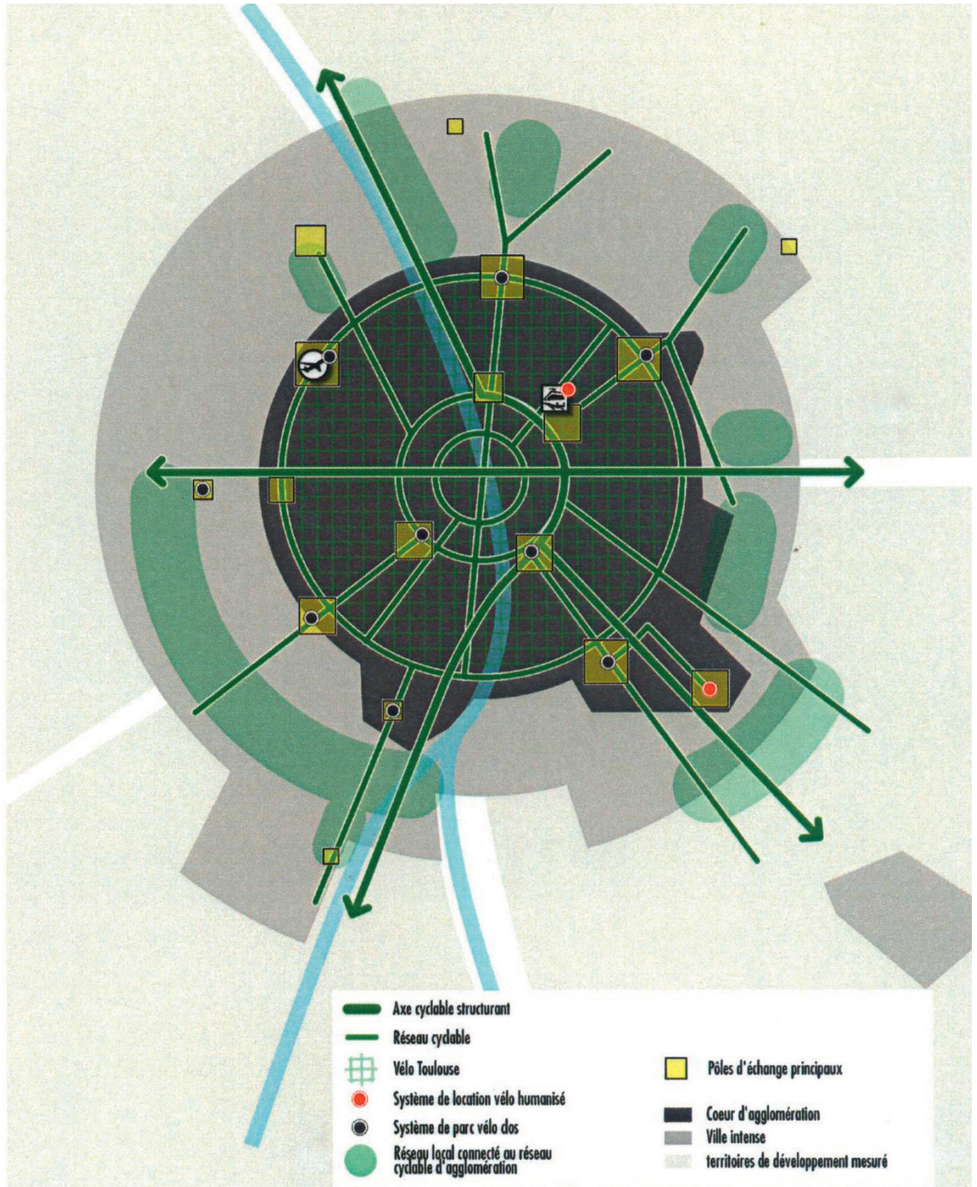
- le développement **d'un maillage piétons-cycles** pour les déplacements de loisirs et les déplacements à courte distance ;
- et le déploiement **d'un mobilier urbain destiné aux piétons** (bancs, éclairage, espace public de qualité, trottoirs larges) **et aux cyclistes** (arceaux de stationnement vélo, stationnement vélo sécurisé au niveau des pôles d'échanges et des stations de TC, incitation à la prise en compte du stationnement vélo dans les espaces privés à usage d'habitation, de bureaux…) ;

- la promotion et l'incitation **du covoiturage** en identifiant des parkings de regroupement et en favorisant les initiatives des entreprises et des pôles d'emplois ;
- le développement **de l'autopartage** dans le centre-ville de Toulouse, à proximité des parcs-relais et éventuellement sur d'autres polarités de l'agglomération ;

… ensemble d'alternatives à la voiture qui se développe en cohérence avec la **structuration de l'agglomération et l'émergence d'un urbanisme en cohérence avec le développement d'une mobilité durable :**

- **des projets urbains à l'échelle du piéton** (denses, mixtes et « transparents » pour le piéton et le cycliste) ;
- **des projets urbains localisés de préférence sur les axes de transports collectifs structurants existants ou envisagés** de manière à créer les conditions d'une mobilité TC efficace – ce qui implique une maîtrise foncière et une prévention des risques d'étalement urbain.

Schéma d'organisation multimodale des déplacements
Volet réseau cyclable



3.3 ■ La déclinaison thématique des orientations

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

Le PDU vise à répondre aux besoins en matière de mobilité de tous les habitants de l'agglomération, tout en veillant à assurer la protection de l'environnement et de la santé publique.

Ainsi, l'amélioration de la qualité de l'air, la réduction des gaz à effet de serre, la réduction du bruit, la sécurité, la qualité du cadre de vie en milieu urbain, doivent être considérés comme des enjeux majeurs pour promouvoir une ville durable.
L'ensemble des mesures portées par le PDU dans le cadre de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie doivent bien évidemment contribuer à répondre à ces préoccupations, en visant notamment une maîtrise de l'usage de la voiture et le développement des transports collectifs et des modes doux. Elles doivent également aboutir à atteindre l'objectif de réduction de 20 % des gaz à effet de serre relevant du domaine des transports à l'horizon 2020.
Pour autant, une attention particulière doit être portée sur les questions de santé, de sécurité, et de cadre de vie.

Préserver la santé des habitants

Il s'agit d'éviter de soumettre la population à des sources de nuisances ou de pollutions nouvelles, ou amplifiées.

Réduire la pollution et limiter les émissions de gaz à effet de serre

Un lien a été établi entre l'exposition à la pollution atmosphérique et le risque accru de mortalité, davantage lié à la pollution de tous les jours qu'aux pics observés quelques jours par an. Face à ce constat, réduire la pollution quotidienne liée aux transports est un réel enjeu de santé publique.

Au-delà de la politique globale des déplacements, qui a pour objectif principal de maîtriser le trafic automobile dans un contexte de forte croissance urbaine de l'agglomération, les orientations suivantes doivent être prises en compte :

- la promotion de modes mécanisés moins polluants : concernant les transports en commun, le parc de bus urbains est progressivement modernisé en intégrant des véhicules fonctionnant avec des énergies
- la promotion d'une réelle « éco-conduite », style de conduite qui peut permettre de réduire de façon conséquente la consommation de carburant et les émissions de CO_2.

Par ailleurs, un dispositif devant permettre de limiter l'usage de la voiture en cas d'épisodes de pollution a été mis en place dans l'agglomération toulousaine (restriction de circulation et gratuité des transports en commun).

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

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.
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.

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.

Améliorer la qualité du cadre de vie

Améliorer la qualité des espaces publics en faveur des modes doux

Le partage de l'espace public, aujourd'hui encore très favorable à la voiture, doit être repensé en faveur des autres modes. Il est essentiel de mieux accueillir les piétons et les cyclistes de façon à favoriser leurs déplacements dans la ville :

- la priorité doit être donnée autant que possible au piéton lors de la conception ou la rénovation de l'espace public,
- les espaces publics doivent être aménagés avec un souci de qualité paysagère, mais en intégrant des besoins spécifiques de sécurisation de la circulation des vélos et deux-roues mécanisés.

Constituer un véritable réseau vert et bleu de proximité, accessible à tous

Une réflexion est aujourd'hui en cours dans le cadre du SCOT de la Grande Agglomération Toulousaine sur la constitution d'un maillage vert et bleu. Ce maillage doit permettre à plusieurs fonctions de se côtoyer (écologique, paysagère, agricole, loisirs…) et a vocation à irriguer l'ensemble du territoire urbain et non urbain.

En lien avec cette démarche, il s'agit de contribuer à rendre accessible à tous cette trame de « nature » et d'y intégrer des itinéraires piétons/cycles, afin d'offrir la possibilité aux habitants de pratiquer ces espaces de nature, et de renforcer la fonction de loisirs de ces territoires.

B - MIEUX ARTICULER TRANSPORTS ET URBANISME

L'agglomération toulousaine connaît depuis plus de 30 ans une forte attractivité, qui s'est traduite sur la dernière période par une croissance démographique élevée sur la ville centre, un développement important des territoires Ouest et Nord, mais aussi un fort étalement urbain au-delà de la première couronne.

Or, l'étalement urbain est un frein majeur au développement des alternatives à la voiture : les distances de déplacements sont plus longues et donc les modes doux moins pertinents, tandis que le manque de densité urbaine rend moins efficients les transports collectifs, et renforce la dépendance à la voiture.

Dans ce contexte, l'articulation entre les politiques de déplacements et du développement urbain est un enjeu majeur. La politique de maîtrise de l'étalement urbain du SCOT doit être déclinée dans le PDU :

LE PROJET

Densifier les territoires urbanisés déjà desservis par les TC et mieux desservir les pôles économiques majeurs

Pour renforcer l'attractivité des transports collectifs actuels, il est nécessaire de renforcer autant que possible la densité urbaine et la mixité des fonctions autour du réseau TC existant. Les axes structurants doivent être considérés comme support de développement urbain : ainsi, les projets résidentiels mais aussi les pôles d'emplois et les grands équipements publics doivent se localiser prioritairement dans les secteurs situés à proximité des TCSP, des gares, et des pôles d'échanges.

Pour autant, il convient également de mieux desservir les territoires déjà urbanisés, quelle que soit la vocation de ces territoires (habitat, activités, commerces…), notamment les grands équipements publics et les pôles économiques majeurs, certains ne bénéficiant pas aujourd'hui d'une desserte satisfaisante.

Coordonner urbanisation et programmation des transports en commun

La programmation des infrastructures de déplacements, en matière de transports en commun et de voirie, doit être réalisée en cohérence avec le phasage des projets d'urbanisation (nouveaux territoires d'accueil et de renouvellement urbain). En particulier, il est nécessaire d'établir une programmation des projets de transports en commun qui permette d'anticiper la réalisation des projets urbains, de sorte que les nouveaux habitants et les nouveaux emplois bénéficient de transports en commun efficaces dès leur installation.

Pour garantir cette coordination des volets transport et urbanisme, il s'agit notamment :

- d'élaborer des contrats d'axe autour de chaque projet de TCSP,
- de définir des seuils planchers de densité adaptés dans les secteurs desservis par des TCSP, selon des zones d'influence définies en fonction du mode de transports en commun et du niveau d'offre,
- de faire évoluer la conception des zones d'habitat et d'activités de façon à limiter la dépendance à l'automobile : plus de mixité sociale, plus de mixité fonctionnelle.

Conforter le fonctionnement « en quadrant » de l'agglomération

De plus en plus, les déplacements des habitants de l'agglomération s'organisent à l'intérieur de « bassins de mobilité ». Le fonctionnement en bassin de vie, qui permet de limiter les distances parcourues, doit être conforté. Il s'agit donc de :

- renforcer leur autonomie en consolidant les pôles attractifs et en implantant les équipements et les emplois dans des lieux accessibles à la population autrement qu'en voiture,
- mettre en place un maillage multimodal au sein des bassins de mobilité dans un souci d'accessibilité des pôles attractifs,
- définir une organisation des transports en commun adaptée au fonctionnement de ces bassins de vie.

LE PROJET

Mettre la politique de développement des réseaux de déplacements au service d'une ville plus durable

La politique des déplacements vise à développer l'ensemble des modes pour rendre la ville plus durable, et ne cherche pas uniquement à favoriser des gains de temps susceptibles d'encourager l'étalement urbain.

Des voiries apaisées, multimodales, charpentes de l'urbanisation

La réalisation de boulevards urbains multimodaux constituant des voiries apaisées, supports d'urbanisation, et accueillant les modes alternatifs à la voiture, doit accompagner le développement urbain.

Intégrer pleinement les modes doux dans les projets urbains

Les modes doux doivent être intégrés pleinement dans les projets urbains. Leur prise en compte en amont des projets doit permettre de réaliser au sein des nouveaux quartiers des cheminements piétons et cycles de qualité, favorisant les plus courtes distances, d'assurer des transparences, etc.…

En parallèle, la promotion d'un urbanisme de proximité rendra pertinent l'usage de la marche et du vélo.

C - RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DESSERTE TC DES TERRITOIRES

L'agglomération toulousaine n'est pas constituée que d'un seul et unique territoire urbain. En effet, si la plus forte densité urbaine se trouve notamment à Toulouse, la périphérie se structure autour de centres urbains implantés en première couronne et au-delà de polarités secondaires.

Si les premières accueillent des zones d'emplois, des équipements publics parfois de niveau d'agglomération voir métropolitain, un habitat diversifié, les seconds sont moins structurés et moins favorables à un usage intensif des transports en commun ou modes doux.
Le réseau TC doit donc évoluer dans sa structure, **avec la création d'un réseau tramway et de bus en site propre à haut niveau de service complétant le réseau métro, la définition de lignes urbaines structurantes, de lignes interurbaines express, de lignes transversales, de TAD zonaux,** organisées non plus seulement en étoile à partir du centre-ville mais constituant, avec le réseau lourd métro/tram/train/TCSP bus, une maille fine permettant un quadrillage de l'agglomération, une adaptation aux besoins de déplacements dans les bassins de mobilité, une intermodalité renforcée autour des pôles d'échange notamment dans les portes métropolitaines.
Ce réseau TC s'accompagne de parcs-relais, avec des dimensionnements et modalités de gestion appropriées aux modes de transports et territoires d'implantation. En milieu urbain dense, il pourra être recherché une mutualisation des aires de stationnement afin de répondre aux différents besoins de stationnement entre équipements publics en limitant la consommation de foncier à usage unique de stationnement.

LE PROJET

Plusieurs objectifs sont clairement identifiés :

Conforter l'accessibilité en TC des centres-villes et des territoires à fort enjeu urbain, afin d'y maintenir les fonctions

Le maillage des transports collectifs par des modes attractifs (métro, tramway, bus) doit répondre aux enjeux de desserte des centres urbains et des secteurs à fort enjeu urbain : site d'accueil ou équipements métropolitains, zones d'habitat et d'emploi avec une forte intensité urbaine.

Si les centres villes sont au cœur des enjeux de valorisation de l'espace public par une maîtrise du stationnement et un traitement des itinéraires modes doux, il est indispensable d'en renforcer l'attractivité par le maintien d'un accès direct en transport en commun.

Quant aux secteurs à fort enjeu urbain, le projet urbain retenu permettra de se positionner sur le moyen de transport en commun à retenir, en fonction des facilités de raccordement au réseau TC existant (prolongement d'un TCSP par exemple), du potentiel de fréquentation et du report modal induit, mais aussi en fonction de ses modalités d'insertion dans les espaces urbains traversés.

Concevoir des réseaux maillés à l'échelle des bassins de mobilité : desserte des zones d'emplois, des pôles générateurs de trafic

Une organisation en bassin de mobilité est déjà perceptible sur l'agglomération toulousaine. Elle traduit une relative autonomie des territoires qui permet de limiter les distances de déplacements. Le développement des réseaux de transports collectifs et le maillage de ces réseaux doivent s'appuyer sur ces logiques de bassins de vie. L'enjeu est, d'une part, de satisfaire les lignes de désir émergeant à l'intérieur des bassins de mobilité et, d'autre part, de relier entre eux les différents pôles (emplois ou services) autour desquels ces bassins se sont constitués.

Adapter le choix des modes aux densités et typologies urbaines

Un réseau métro pour les territoires les plus denses du cœur d'agglomération

Le métro a vocation à desservir les zones les plus densément urbanisées, les secteurs où l'on retrouve la plupart des principaux équipements de l'agglomération, les trois universités toulousaines et la majorité des cités d'habitat social. Ces zones correspondent au cœur d'agglomération tel que défini au SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.
À l'intersection de ces deux axes, le centre-ville est le lieu privilégié d'une forte densité résidentielle et d'une animation urbaine très attractive : environ 200 000 personnes et plus de 100 000 emplois ainsi que les principaux équipements sont directement desservis avec un haut niveau de service et une forte capacité.

LE PROJET

À ce jour, s'il n'est pas envisagé de compléter les lignes A et B du réseau métro par de nouvelles créations de lignes, des projets de renforcement du réseau métro sont néanmoins à l'étude, afin de répondre à l'augmentation de la demande de déplacements vers certains territoires de fonctions métropolitaines (Quartier gare Matabiau, pôles d'emploi dont, Labège-Innopole notamment).

Un réseau tramway pour les territoires denses d'habitat et d'emplois de la Ville intense et du cœur d'agglomération

Les territoires aux densités urbaines fortes, associées à des potentiels importants de développement et renouvellement urbain, correspondant au cœur d'agglomération et à une partie de la Ville intense tels que définis au SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, seront desservis par un réseau de tramway, en cohérence avec le potentiel de développement urbain des territoires desservis et des centres urbains identifiés en périphéries de Toulouse.

Ce réseau de tramway :

- complètera efficacement le réseau métro avec l'aménagement de plusieurs stations d'échanges,
- desservira dans Toulouse les quartiers majoritairement situés en dehors de la zone d'attractivité du métro (boucle inter-quartiers),
- répondra à la création d'une offre alternative et performante pour répondre à la diminution du trafic automobile en ville, notamment liée aux pendulaires, et pour réduire les émissions de polluants,
- structurera le développement urbain le long des axes considérés et de certaines communes de la périphérie dont le poids démographique et l'intensité urbaine peuvent nécessiter la mise en place de ce mode,
- participera d'une part à la hiérarchisation du réseau viaire du centre-ville et, d'autre part, à la requalification de l'espace public et à un partage plus équilibré entre les différents modes,
- assurera la desserte de certains et entre équipements métropolitains, dont notamment le secteur de la gare Matabiau et l'aéroport international de Toulouse-Blagnac.

Un relais possible par le réseau ferroviaire

Dans certains cas, l'utilisation du train pourra conforter le réseau de transport en commun, notamment dans les territoires périphériques de la Ville Intense ou les gares et haltes ferroviaires sont susceptibles d'être un lieu de convergence des différents modes de transports urbains et interurbains, permettant depuis le réseau ferroviaire d'atteindre les services et emplois du cœur d'agglomération.

Des requalifications d'axes favorisant les bus à haut niveau de service pour les territoires en développement avec renforcement des densités urbaines

En connexion au métro et/ou au réseau tramway, la voirie primaire et secondaire pourra être réaménagée lorsqu'elle existe ou conçue lorsqu'elle reste à créer, plus particulièrement dans le cadre de nouvelles opérations d'urbanisme, afin de pouvoir disposer de priorités de circulation pour les bus.

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 territoires 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.

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.

D - ACCOMPAGNER LES USAGERS DES TC DANS LEURS DÉPLACEMENTS

Pour participer à la constitution d'une alternative attractive à la voiture particulière, l'offre constituée par les lignes régulières de transport public doit être :

- connue de l'usager, y compris en situation perturbée ;
- accessible et attractive financièrement ;
- accessible physiquement ;
- combinable avec d'autres modes de transport public ;
- combinables avec d'autres services de déplacement ;
- et réalisée dans de bonnes conditions de confort.

Les lignes régulières ne sont ainsi que quelques maillons des chaînes de déplacement résultant des possibilités de combinaison avec le vélo, l'auto-partage, le covoiturage, leurs conditions d'accès et les services associés.

Renforcer la solidité de chacun de ces maillons permettra de renforcer celle de la chaîne.

Développer et améliorer l'information des voyageurs

L'usager des transports publics doit pouvoir disposer d'une information accessible et fiable, d'une part pour préparer son déplacement, d'autre part tout au long de la réalisation effective de son déplacement.

L'information porte donc sur le fonctionnement nominal des réseaux de transport public, sur le fonctionnement en cas de perturbation, et en temps réel.

Les différents vecteurs d'information sont à mobiliser dans ce sens :

- internet ;
- plateforme téléphonique ;
- agences commerciales et/ou agences de mobilité ;
- information au point d'arrêt ;
- mise à disposition des plans et fiches horaires partenaires ;
- téléphonie mobile (SMS).

Les améliorations apportées par Tisséo dès 2009 (nouveau site internet, nouvelles agences de mobilité) et par la centrale d'information multimodale (CIMM) seront donc poursuivies et développées à travers le développement de l'information en temps réel grâce au système d'aide à l'exploitation et d'information des voyageurs, à travers les différents vecteurs.

La création de nouvelles lignes de bus ou la restructuration de lignes de bus feront l'objet de campagnes commerciales adaptées et concrètes, permettant de les porter à la connaissance des usagers potentiels.

Adapter les bus aux besoins de déplacements

Autrefois centrés sur les besoins de déplacement domicile-travail et domicile-école, les transports publics doivent répondre de plus en plus à de nouveaux besoins de mobilité des ménages pour devenir une alternative à la voiture ou à la seconde voiture, et de ce fait pro-

poser des solutions à des besoins de déplacement où la massification des flux est moindre.

Il est ainsi nécessaire d'adapter l'offre bus pour les secteurs les moins denses en développant notamment le transport à la demande zonal, de maintenir une offre suffisante pendant les périodes de congés scolaires, notamment l'été, en réduisant les effets de saisonnalité, d'offrir une offre de soirée adaptée et calée sur l'amplitude de fonctionnement du métro et du tramway.

De même, les grands événements culturels, sportifs et commerciaux dont l'intérêt est défini à l'échelle de l'agglomération toulousaine feront l'objet de dessertes événementielles spécifiques complétant si nécessaire le réseau nominal.

Sur le plan qualitatif, les lignes régulières verront leur confort et leur accessibilité améliorés à travers la modernisation du matériel roulant : la climatisation, le plancher bas, l'information à bord en temps réel sera généralisée à court terme.

La mise en accessibilité des points d'arrêts, la mise en priorité des principales lignes régulières vis-à-vis de la circulation générale, la formation et la sensibilisation aux personnes à mobilité réduite participeront à l'amélioration de ce confort à bord des véhicules.
Les conditions d'attente et de correspondance seront améliorées par l'autorité organisatrice, par l'aménagement des pôles d'échanges mais aussi par l'amélioration du confort des points d'arrêts (développement des abribus notamment).

Améliorer l'accès tarifaire

Les autorités organisatrices ont investi de 2007 à 2009 dans des systèmes billettiques interopérables permettant de proposer un support unique aux tarifications : la carte Pastel.

Elles ont mis en place des dispositifs de tarifs gratuits ou réduits à l'intention des catégories d'usagers ayant de faibles ressources (demandeurs d'emploi, bénéficiaires du RMI/RSA, jeunes) et maintenu, grâce au financement apporté par le Conseil Général, la gratuité des transports scolaires. Elles ont parallèlement encouragé les usagers à se fidéliser aux transports publics.

L'enjeu dans l'avenir est de pouvoir proposer des tarifs attractifs aux usagers amenés à utiliser plusieurs réseaux de transport public, soit de manière combinée, soit de manière alternative. La mise en service des nouveaux systèmes billettiques permet ainsi, dès 2009, de proposer de premiers abonnements combinés sur la carte Pastel.

Au vu de la nécessité de positionner les transports publics et les services vélo comme alternative à la voiture pour les déplacements non liés au travail ou aux études (loisirs, tourisme, achat) et comme facteur de la diversification des échanges entre les territoires, les autorités organisatrices rechercheront ensemble les produits tarifaires et supports billettique communs adaptés à ces mobilités.
La mise en place d'un dispositif partenarial entre autorités organisatrices de transports, de type Conférences des Exécutifs, ou associatif (syndicat mixte dit « loi SRU »), facilitera la coordination des autorités organisatrices et la maîtrise d'ouvrage de projets communs.

LE PROJET

Rendre les réseaux de transports publics accessibles

L'accessibilité des transports publics offrira la liberté de mobilité retrouvée, facteur d'intégration et de cohésion sociale des personnes handicapées à mobilité réduite, et une augmentation du niveau de qualité offert.

Au-delà de l'obligation de la mise en accessibilité des réseaux de transport public instaurée par le législateur en 2005, la prise en compte du handicap et des personnes à mobilité réduite permet en outre de placer les usagers au cœur de la définition et de la programmation des services de transport public, et ce à la fois d'une manière à la fois très concrète et globale : il s'agit de définir le besoin à l'échelle de la chaîne de déplacement.

L'accessibilité nécessite écoute et dialogue entre les usagers, les autorités organisatrices de transports, les exploitants, les gestionnaires de voirie, les industriels.

Les démarches de coordination et de concertation engagées à l'occasion de l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité doivent donc être poursuivies et encouragées au-delà de leur approbation, à la fois pour assurer la qualité de leur mise en œuvre, intégrer les améliorations et pérenniser la prise en compte du besoin à l'échelle de la chaîne du déplacement.

E - FAVORISER LA PRATIQUE DE LA MARCHE ET L'USAGE DU VÉLO

Donner une place de plus en plus importante aux modes doux dans la ville est un enjeu central de la politique des déplacements :

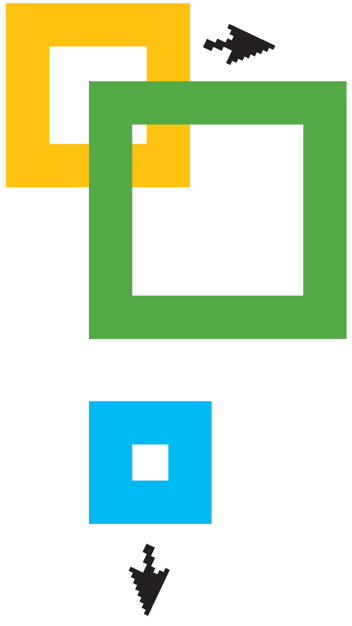
- d'une part, l'accessibilité pour tous à l'espace public est devenue une préoccupation fondamentale ;
- d'autre part, il est aujourd'hui nécessaire de répondre à une demande de mobilité à vélo en forte croissance, comme le montre le succès des systèmes de vélocations automatisés et humanisés.

Les modes de déplacements doux sont à favoriser particulièrement sur les territoires urbains denses, présentant une certaine mixité et une densité des fonctions, là où ils sont susceptibles de concurrencer la voiture (courtes distances de déplacements et en intermodalité pour les longues distances). Plus globalement, tous les centres urbains et bourgs doivent avoir le souci du développement de la marche et du vélo.

Il s'agit également de prendre en compte, comme le demande la loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie, l'intégration des modes doux dans toute opération de création ou de requalification de voirie.

Favoriser la pratique de la marche

- **un « réseau piéton » adapté :** afin de faciliter les déplacements à pied dans la ville, il est nécessaire de créer des raccourcis pour les piétons et d'assurer des transparences (notamment dans la conception des projets urbains), de réaliser des liaisons piétonnes



LE PROJET

systématiques vers les équipements scolaires, de loisirs, et culturels, et de multiplier le franchissement des coupures urbaines et naturelles.

- **un « réseau piéton » accessible à tous, sûr, praticable, et confortable :** le réseau piéton doit permettre à tous les usagers de se déplacer en tout lieu. Suite à la loi sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, des « Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics » seront réalisés. Au-delà de ces plans, les collectivités doivent améliorer progressivement la qualité des cheminements et garantir la sécurité des piétons. Pour cela, il s'agit d'identifier et traiter les points dangereux, de multiplier les zones de circulation apaisées et réduire la vitesse des véhicules motorisés, de sécuriser les traversées piétonnes, d'améliorer l'éclairage, etc.…

- **un jalonnement spécifique pour aider le piéton à se déplacer :** le jalonnement doit accompagner le piéton vers les principaux pôles d'attraction « piéton » et les points d'accès au réseau de transports en commun.

- **une pratique de la marche à encourager,** par des actions de promotion pour les courtes distances, par une sensibilisation au partage de l'espace public, en ciblant les jeunes en particulier…

Répondre à une demande de mobilité à vélo en forte croissance

- **un réseau cyclable sûr, continu et lisible à l'échelle de la grande agglomération :** Il est essentiel d'affirmer un réseau d'axes structurants, autour desquels viendraient se greffer un maillage complémentaire d'itinéraires communaux. Un « Schéma Directeur cyclable de l'agglomération » devra être conforté et étendu au PTU, avec comme préoccupations premières de résoudre les discontinuités majeures, d'améliorer le maillage des itinéraires cyclables, et de permettre le franchissement des coupures urbaines ou naturelles. Il s'agit également de mettre en œuvre une politique de jalonnement des itinéraires cyclables et d'homogénéiser le traitement des itinéraires entre territoires. D'autre part, la sécurité et le confort des cyclistes doivent être améliorés par des mesures de facilitation des accès aux aménagements, d'éclairages, d'entretien, et la qualité du revêtement.

- **un stationnement facilité et sécurisé :** le stationnement vélo est un élément-clé pour permettre aux cyclistes de se déplacer. Il s'agit en particulier de développer les « parkings vélo » à proximité des pôles générateurs de déplacements, d'engager une réflexion sur le stationnement vélo dans les parcs en ouvrage et sur voirie, et de favoriser le stationnement vélo via les règlements d'urbanisme (article 12 du PLU), le code de la construction et de récentes dispositions résultant des textes de lois issus du Grenelle de l'Environnement.

- **une complémentarité avec les autres modes :** une attention particulière doit être apportée à l'accès vers les gares, les stations de métro, et les axes structurants de transports en commun (itinéraires de rabattement et jalonnement), ainsi qu'au développement de « services vélo » comprenant les problématiques de stationnement sécurisé, de système de location vélo et des services « courants » dans les grands pôles d'échanges.

- **une pratique du vélo à encourager :** le développement des systèmes de location de vélo automatisés, semi-automatisés et « humanisés » doit permettre de favoriser les déplacements à vélo. Il est également important d'apporter aux cyclistes un ensemble de « services » spécifiques (ateliers de réparation, carte unique « déplacements et services », stations-services vélo…), de communiquer sur les équipements et services existants, et de sensibiliser le jeune public et les actifs à la sécurité routière.

La structuration de ce réseau doit aussi être complétée par la constitution d'un axe cyclable Ouest-est, en complément des axes existants le long de la Garonne et du Canal du Midi.

F - MAÎTRISER L'USAGE DE LA VOITURE

Dans une agglomération toulousaine toujours très attractive, où la mobilité quotidienne est importante, on constate encore une croissance des flux de déplacements en voiture, notamment en banlieue.
Réduire la part modale de la voiture, la congestion et les nuisances liées à un usage important de la voiture est aujourd'hui un véritable défi : il s'agit avant tout de limiter son usage trop systématique, tout en améliorant le fonctionnement du réseau de voiries pour tous les modes de déplacements.

Promouvoir un usage « raisonnable » de la voiture

Développer covoiturage et autopartage

Encourager d'autres manières d'utiliser la voiture particulière doit permettre de réduire le nombre de déplacements réalisés en voiture. Les services d'autopartage et de covoiturage, déjà en place dans l'agglomération toulousaine, doivent être consolidés et développés, dans un cadre partenarial et à une échelle intercommunale, par la mise en place de nouveaux services : aires de stationnement de covoiturage au plus près des grandes infrastructures de déplacement et en connexion avec les réseaux de transports en commun, stations d'autopartage au plus près des stations de métro.

LE PROJET

Une politique de stationnement en faveur des reports modaux

La politique de stationnement doit être conçue d'une manière globale et en cohérence avec les stratégies TC :

- elle doit intégrer l'ensemble des types et besoins de stationnement : voirie, parcs en ouvrage, parcs relais, stationnement privé, aires de livraison, emplacements logistiques contrôlés, places handicapées, vélos et deux-roues mécanisés, autopartage ;

- elle doit s'appuyer sur l'ensemble des outils à disposition de la collectivité : la politique tarifaire, contrôle et réglementation du stationnement, les normes inscrites dans les PLU avec des restrictions dans les zones d'influence des stations définies en fonction des modes et niveaux d'offre, les services à l'usager, la communication.

Il convient aujourd'hui d'étendre et de décliner le Plan Local de Stationnement (PLS) mis en place sur le centre-ville de Toulouse à l'échelle de l'agglomération.

Un partage de la voirie moins favorable à la voiture

Il s'agit d'affirmer la priorité aux autres modes de déplacements que la voiture partout où cela est possible, et de mettre en place progressivement des aménagements qui incitent les automobilistes à une conduite apaisée et qui donnent plus de place aux modes doux et de sécurité aux deux-roues motorisés…

Ainsi, les voiries devant faire l'objet d'aménagements routiers de sécurité, devront intégrer ces objectifs.

Il est nécessaire d'investir de façon accrue dans des voies apaisées, à vitesse modérée, respectueuses des différents usages de la voirie (zones 30, zones de rencontre).

Réaliser des plans de circulation

Les plans de circulation constituent un outil essentiel pour organiser et réguler l'usage de la voiture et redonner de la place aux autres modes. Ils devront être réalisés, en particulier pour accompagner l'arrivée des projets de TCSP et favoriser un report modal.

Améliorer le fonctionnement du réseau de voiries

Hiérarchiser et améliorer la lisibilité du réseau de voiries

Il paraît nécessaire que l'ensemble des gestionnaires de voirie s'accordent sur une vision commune de la hiérarchisation du réseau de voirie : il s'agit de mieux définir les fonctions du réseau de voirie et leur usage, en établissant un Schéma Directeur d'usage des voiries.

Limiter le développement du réseau de voirie

• réseau primaire

Pour conforter l'attractivité de l'agglomération et garantir l'accessibilité des grands pôles et équipements métropolitains, il est proposé d'achever le passage à 2X3 voies du périphérique, support d'un grand nombre de zones d'emplois, et le maillage Nord-Ouest de l'agglomération nécessaire à la desserte du pôle aéroportuaire de Toulouse / Blagnac et du pôle logistique d'Eurocentre.

• 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 différents modes de transports en accordant plus d'espaces de circulation 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-

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, incluant la prise en compte des axes de TCSP.

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, en prenant en compte dans l'identification des itinéraires dédiés aux transports de marchandises les axes supports de TCSP.
- 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.

LE PROJET

H - RÉPONDRE AUX ENJEUX DES DÉPLACEMENTS LIÉS AU TRAVAIL

Les territoires à vocation économique sont générateurs de déplacements et nécessitent une réflexion approfondie en termes de dessertes en transports en commun, car souvent situés dans des secteurs proches du périphérique ou réseau primaire.

Le risque que l'accès à ces territoires soit exclusivement possible en voiture particulière est grand et la desserte en transport en commun doit donc constituer à l'avenir une priorité, pour des raisons sociales (accès à l'emploi) et environnementales (notion de développement durable).

Si la part des déplacements domicile/travail tend à diminuer depuis 1996, l'usage de la voiture particulière reste fortement élevé. Ce type de déplacement est celui qui conditionne tous les autres durant la journée : prendre sa voiture pour aller travailler conduit également à s'en servir pour l'accompagnement des enfants à l'école le matin et au retour le soir pour des activités et courses diverses.

Il est donc nécessaire de s'inscrire dans un dispositif opérationnel permettant de répondre aux enjeux des déplacements liés au travail, en poursuivant et accentuant la politique de soutien et contribution aux démarches de Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE).

Soutenir les projets de PDE

Tisséo SMTC mène depuis 2001 un rôle majeur auprès des entreprises et administrations dans la mise en œuvre des PDE : aide méthodologique, soutien financier, actions d'animation et de communication, projets européens. Il est par conséquent nécessaire de poursuivre ce type de démarche, en pérennisant les actions menées.

L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à élaborer des PDE se déclinera en plusieurs niveaux :

Renforcer la crédibilité des démarches de PDE en professionnalisant les services de Conseil en Mobilité et en ouvrant sur d'autres champs de compétences que celui des transports en commun : conseil en mobilité, mise à disposition de services vélo, de covoiturage et d'autopartage.

Aider les entreprises, les administrations et grands services publics à mettre en place des plans de mobilité.

- cibler prioritairement les entreprises de plus de 300 salariés ou celles de plus petite taille mais déjà regroupées autour d'un projet commun de plan de mobilité,
- cibler les zones d'activités les plus importantes : Labège Innopole, Basso Cambo, ZI Thibaud, ZI La Plaine… et celles desservies par les réseaux de transports en commun, avec un approfondissement de la connaissance de la mobilité sur ces territoires.

LE PROJET

Labellisation des démarches, à des fins d'exemplarité des démarches, mais aussi à des fins de méthodologie et d'évaluation homogène sur l'agglomération toulousaine.

Actions de communication et de concertation :

- Faire connaître 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 tous les éléments d'information sur les transports en commun : plan des réseaux de transports en commun, fiches horaires, tarifs d'abonnements, calculateur d'itinéraires… en français mais également dans d'autres langues (notamment l'anglais et l'espagnol) compte-tenu de la dimension européenne qu'a atteint Tisséo-SMTC dans la démarche de PDE (Prix PEWTA remis dans le cadre d'ECOMM 2010).

Autres actions

D'autres actions sont à développer, en lien avec des outils de réglementation urbaine ou vers des « cibles » particulières d'usagers :

- Faire intégrer dans les PDE **les besoins spécifiques des salariés PMR** et de la clientèle (notamment pour les administrations recevant du public), mais aussi l'aspect logistique avec les livraisons de marchandises par poids lourds et leurs besoins d'accès et de stationnements,
- Définir une politique « Déplacements » dans le cadre des réponses opérationnelles à apporter aux plans d'action des PDE : offre de desserte dans les zones d'emplois, normes de stationnement, offre vélos (location, stationnement, itinéraires),
- Prise en compte dans les outils de planification, notamment PLU : **normes de stationnement, condition de desserte et d'accessibilité.**

I - DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ

Longtemps citée comme un objectif théorique à atteindre, la multimodalité est désormais entrée dans la réalité des déplacements de l'agglomération toulousaine. La part de l'usage « monomodal » des transports publics baisse régulièrement au profit des usages multimodaux, au fur et à mesure de l'amélioration des offres de transport public et du développement des nouveaux services de mobilité.

La réponse aux besoins de déplacements n'est donc plus à rechercher à l'échelle d'un seul réseau, mais à l'échelle de l'ensemble des réseaux et des solutions alternatives à « l'autosolisme » : vélo, autopartage, covoiturage.

La multimodalité suppose donc la coordination de ces services entre les acteurs concernés, et au premier rang desquels les autorités organisatrices et les collectivités, et ce dans toutes ses dimensions.

LE PROJET

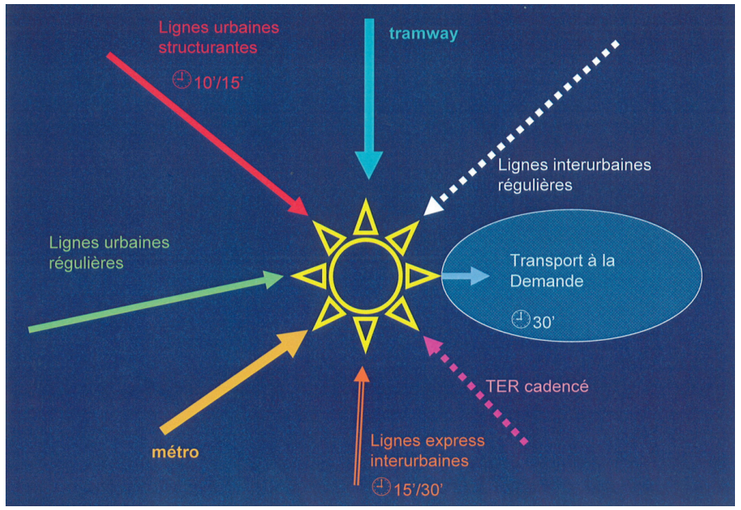
Faciliter l'intermodalité dans les territoires

Grâce notamment au développement des lignes express interurbaines, au développement des lignes régionales, à l'amélioration du maillage du réseau urbain entre les différents bassins de mobilité et pôles générateurs de déplacements, à l'extension des TAD zonaux, au développement du tramway, les possibilités de correspondance entre les différents services de transport public seront multipliées, en s'appuyant sur les pôles d'échanges.

Les pôles d'échanges actuels et futurs, y compris les nouvelles haltes ferroviaires, seront donc confortés et aménagés pour faciliter les conditions de correspondance entre modes, y compris sur le plan de l'accessibilité. La facilité de passer d'un mode à l'autre assurera l'attractivité des transports publics depuis les territoires de périphérie.

Il est nécessaire en outre que la question de l'accessibilité à certains pôles d'échanges, d'échelle d'agglomération ou répondant au fonctionnement des bassins de mobilité soit correctement prise en compte :

- conditions d'accès de la gare Matabiau avec l'arrivée du TGV, en véhicules particuliers depuis les axes structurants du centre-ville et en transports en commun depuis plusieurs points de l'agglomération sans démultiplication des ruptures de charges,
- condition d'accès au pôle d'échanges des Arènes, point de connexion des lignes A, C et T1 et de plusieurs lignes urbaines structurantes, avec une attention particulière en termes d'accessibilité modes doux, de cheminements piétons, de parc relais, de circulation et de stationnement,
- condition d'accès à l'aéroport, depuis le Sud mais aussi par le Nord, aussi bien en voiture particulière qu'en transports en commun.



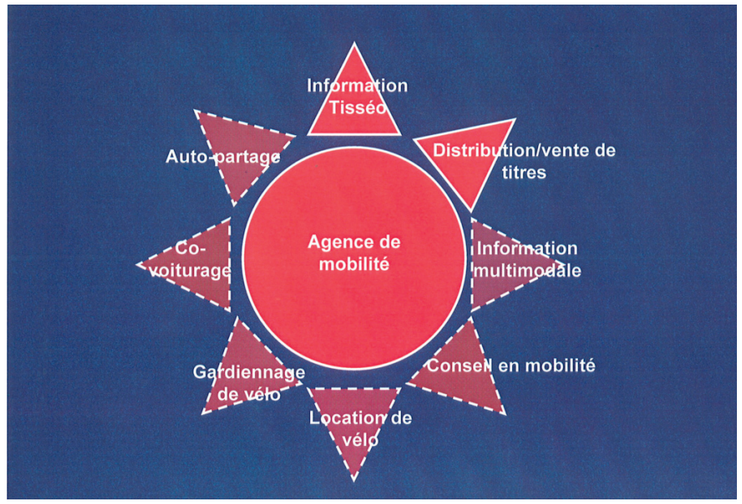
L'intermodalité en tant que service à la personne

L'intermodalité suppose également que les offres de transport public et les possibilités physiques de correspondance soient complétées et facilitées par un ensemble de services : information/conseil, vente de titres, services liés au vélo, covoiturage, autopartage. À cette fin, d'autres agences de mobilité telles que la Maison de la Mobilité de Labège pourraient être développées.

Les autorités organisatrices de transport et les collectivités devront définir et mettre en œuvre des solutions coordonnées et adaptées aux

besoins en matière de stationnements et services vélo, complémentaires au développement des itinéraires cyclables.

Selon le cas, ces solutions peuvent être globales sous la forme de services humanisés de location et/ou gardiennage au droit des principaux pôles de déplacement, ou plus locales sous la forme de facilités de stationnement aux abords immédiats des stations de TCSP.



Ces services seront également déclinés par une agence de mobilité « virtuelle » à partir d'outils développés en commun par les autorités organisatrices et des collectivités telles que la centrale d'information multimodale : plateforme téléphonique d'information/conseil/réservation, site internet.

Vers l'intégration des réseaux de transport public ?

La mise en place de tarifs intégrés, se substituant aux tarifs monomodaux et aux tarifs combinés, est la solution la plus proche des besoins des usagers multimodaux utilisant alternativement ou de manière combinée plusieurs modes.

Aussi, plus les déplacements multimodaux se développeront, plus la question se posera de l'opportunité d'une tarification intégrée : elle permettrait une information simple, notamment aux points d'arrêts, en ne proposant plus qu'une seule gamme tarifaire plutôt que plusieurs gammes combinables entre elles ; elle faciliterait la vente des titres en multipliant les possibilités de vente ; elle constituerait la gamme tarifaire applicable aux services tram-train.

Elle suppose une coordination très étroite dans la définition des offres de transport, afin d'éviter les effets de report d'un mode à l'autre, la mise en place d'un dispositif intégré de vente des titres de transport et, en corollaire, les services d'information des usagers et les financements nécessaires. Une telle ambition existe dans certains pays européens sous le vocable « communauté tarifaire » ou « communauté de transport ». Elle suppose que les autorités organisatrices mesurent conjointement et de manière fine ses impacts et ses modalités de mise en œuvre.

Une structure regroupant les autorités organisatrices, tel que les syndicats mixtes définis par la loi SRU, pourrait être sur le plan institutionnel un outil adapté pour mener les études nécessaires et, le cas échéant, piloter la mise en œuvre des actions.

4 LES FICHES ACTIONS

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 l'extension et le renforcement 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 MARCHE 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

ACTION A

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

Résoudre les « points noirs » bruit

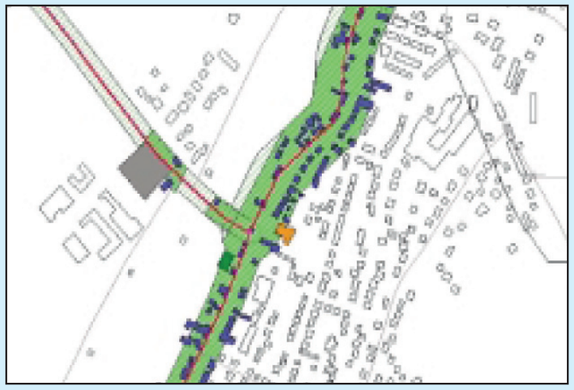
Description de l'action

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. 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.

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 1er 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.

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 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.

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

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, 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 / Boussens, PN 201 (RD16 à Montgiscard) et 196 (RD79 à Escalquens) sur celui du Sud-Est Toulouse / Castelnaudary.

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 amélioration 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

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 faisabilités, 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.

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.

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 faisabilités
2013 pour la mise en œuvre

Coûts

2 100 euros/km (base travaux A 621 et 624 : 33 000 euros pour 16 km - 2 sens)

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Sans objet

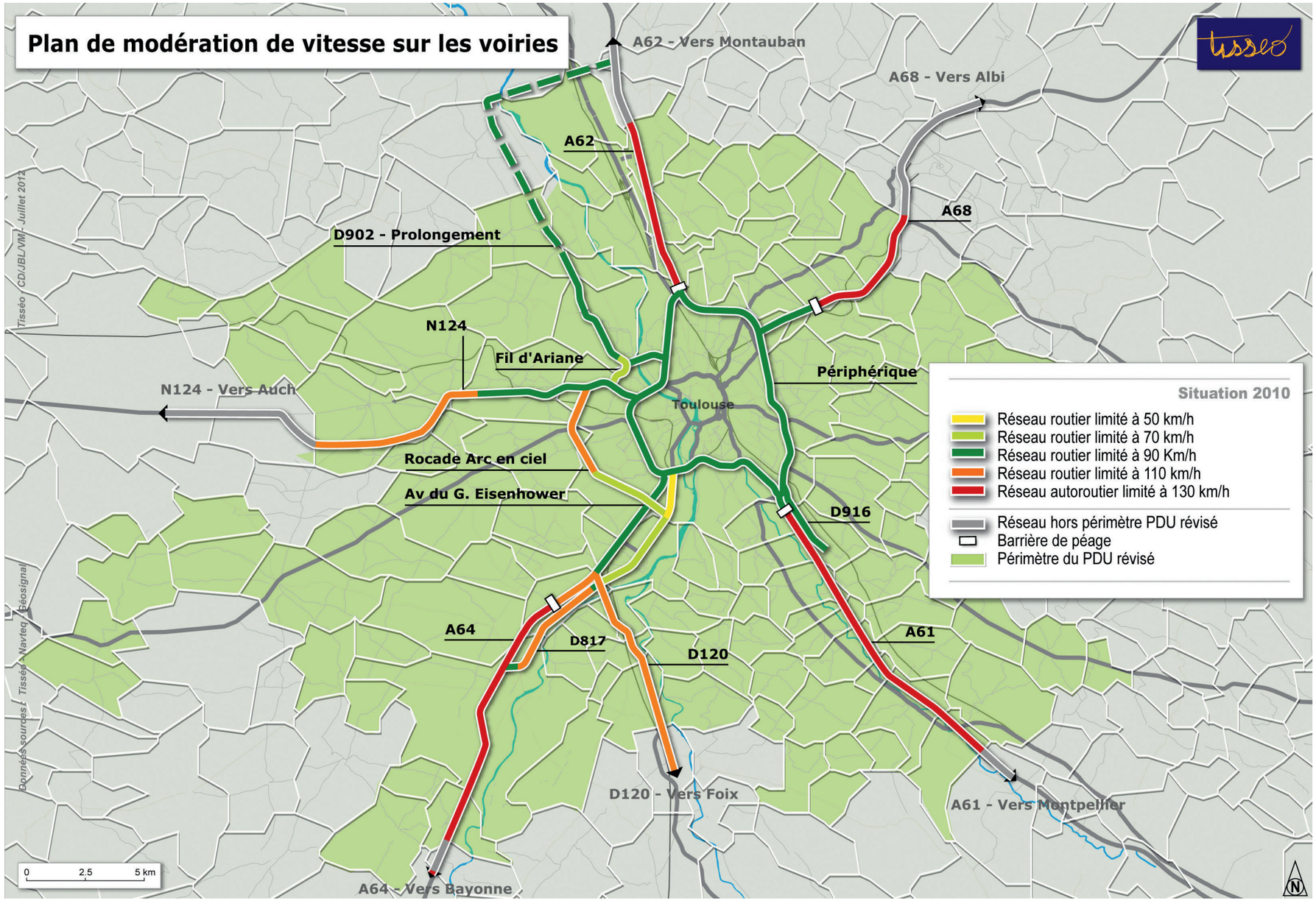
INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

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

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

Établir un plan de modération des vitesses sur les voiries

Modification du périmètre suite au retrait de la commune de Bonrepos-Riquet du SMEAT



ACTION **A4**

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

Moderniser le parc de bus avec énergies diversifiées et renouvelables

Description de l'action

À ce jour, le parc bus Tisséo est constitué de 551 bus :

- 291 bus gazoil, dont certains équipés de filtres à particules ou aux normes EEV,
- 238 bus GNV,
- 17 bus bi mode gazoil / électricité,
- 5 navettes électriques.

À terme :

- en septembre 2011 : 278 bus GNV
- au printemps 2010 : expérimentation de 1 bus hybride dernière génération, dans l'objectif éventuel de développer cette technologie au sein de la flotte.

Il s'agit de diversifier les énergies des bus afin de ne pas fonctionner avec un seul type de motorisation. Le but est, à terme, d'avoir un parc bus fonctionnant avec des énergies renouvelables et peu polluantes.

Objectifs

- Réduire les émissions de polluants
- Réduire la facture énergétique en limitant les consommations de carburants
- Réduire l'utilisation des énergies fossiles

Références

Pilotes

Tisséo SMTC

Partenaires techniques

Exploitant

Calendrier de mise en œuvre

30 à 35 bus par an, sans extension de parc

Coûts

- 63 M€ par an pour le renouvellement période 2010/2015
- 15 M€ pour extension parc bus période 2010/2015
- Subventions possibles par la Région Midi-Pyrénées, l'ADEME et l'Europe

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Sans objet

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Descriptif du parc bus
- Consommation énergétique par type de motorisation
- Coûts globaux investissement / exploitation des matériels GNV

ACTION B

MIEUX ARTICULER TRANSPORTS ET URBANISME

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, 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

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

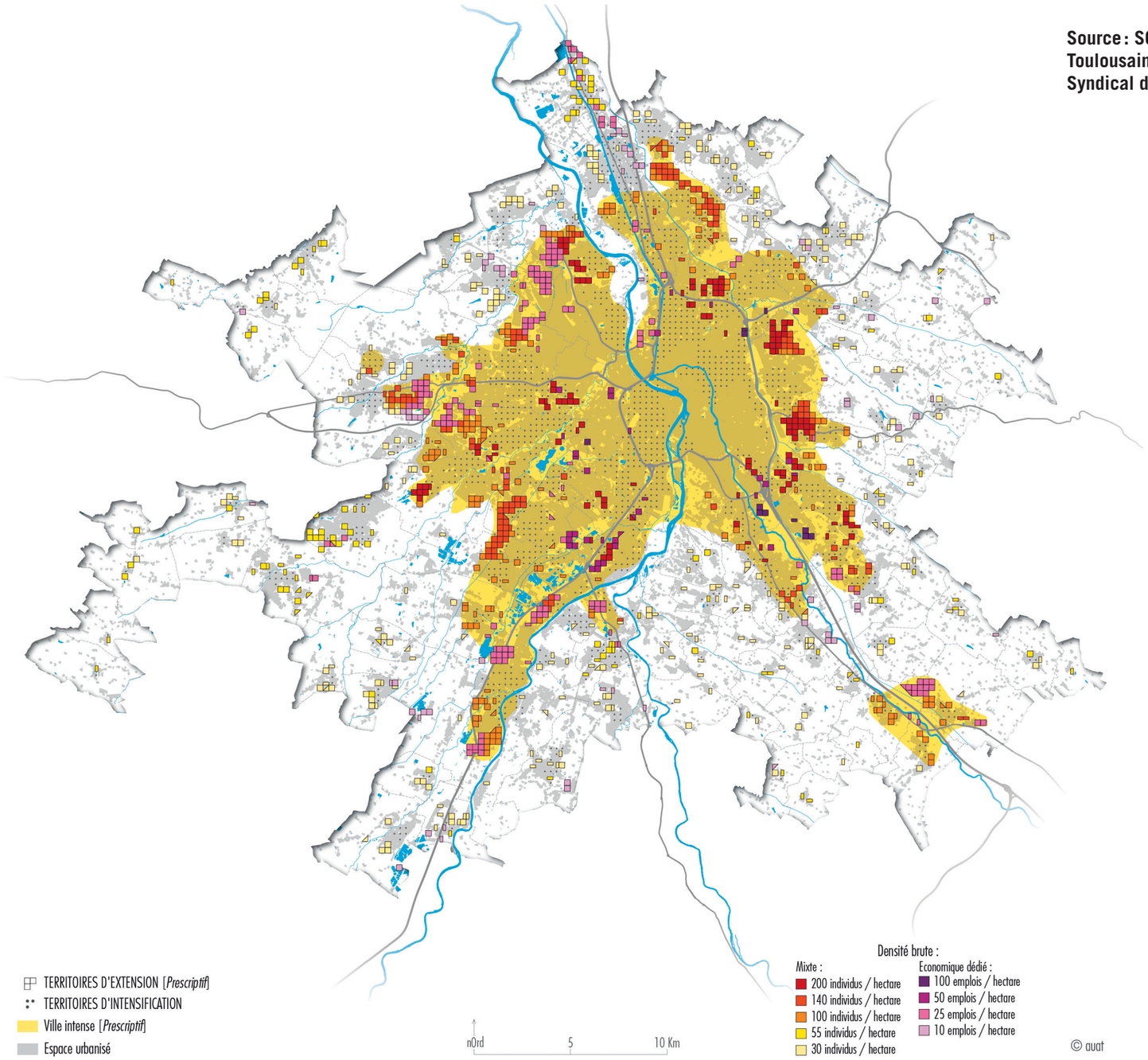
- Emplacements réservés pour réseaux
- Articles relatifs aux implantations, hauteur, densité

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

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 approuvé en Comité Syndical du SMEAT le 16 mars 2012

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

Description de l'action

Des contrats d'axes et de gares doivent être élaborés systématiquement pour chaque projet de TCSP ou d'amélioration de la desserte ferrée, en application des prescriptions du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.

Un contrat d'axe est une démarche négociée entre l'autorité organisatrice des transports et le territoire pouvant accueillir un projet de transports collectifs :

- l'AOT s'engage sur un projet de transport (TCSP, amélioration desserte ferrée…) ;
- les communes et/ou intercommunalités s'engagent sur des moyens de favoriser la densité urbaine dans la zone d'influence des TCSP et gares, ainsi qu'à soigner leur accessibilité vers les transports en commun.

Il s'agit donc de développer simultanément une urbanisation dense et mixte, et les transports en commun, de façon à limiter l'usage de la voiture particulière en milieu urbain et de développer l'usage des transports en commun mais aussi celui des modes doux comme accès aux transports collectifs. Les principes généraux sont les suivants :

- Densité (nombre d'individus par hectare cohérent avec le mode de transport) et mixité (habitat, emplois, équipements publics) dans la zone d'influence des stations TCSP, des gares et haltes ferroviaires
- Organisation urbaine favorable au projet (habitat de ville ou collectif, transparence piétonnes)
- Préservation des possibilités d'insertion du TCSP
- Amélioration de l'accessibilité au TCSP (cheminement et continuité des itinéraires modes doux, traitement de l'espace public, implantation du mobilier urbain)
- Amélioration de l'offre en TC.

Le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine précise les territoires pour lesquels les contrats d'axe sont une condition nécessaire à l'ouverture à l'urbanisation. Le SMEAT élaborera un cahier pratique pour la mise en œuvre des contrats d'axe.

Les démarches de contrats d'axes doivent être lancées le plus en amont possible (études préalables). Le contrat d'axe précisera les engagements de chacun et les calendriers de mise en œuvre (programmation du TCSP, révision du PLU, opérations d'urbanisme, cheminements modes doux, actions de communication…).

Le SMEAT facilitera la mise en place des contrats d'axe et sera consulté pour avis, pour s'assurer qu'ils s'inscrivent dans les objectifs du SCoT.

Cette action nécessite un effort de la part des collectivités concernées, tant en terme de programmation conjointe des politiques publiques qu'en termes de partage de la démarche entre collectivités et avec les acteurs privés et le grand public.

Objectifs

- Renforcer la cohérence urbanisme/transports
- Maîtrise de l'étalement urbain
- Densifier autour des axes de TCSP et des gares

Références

- Guide méthodologique pour la mise en œuvre des contrats d'axes, Tisséo SMTC / Auat, 2007
- Document d'études du CERTU 2010 « articuler urbanisme et transport »

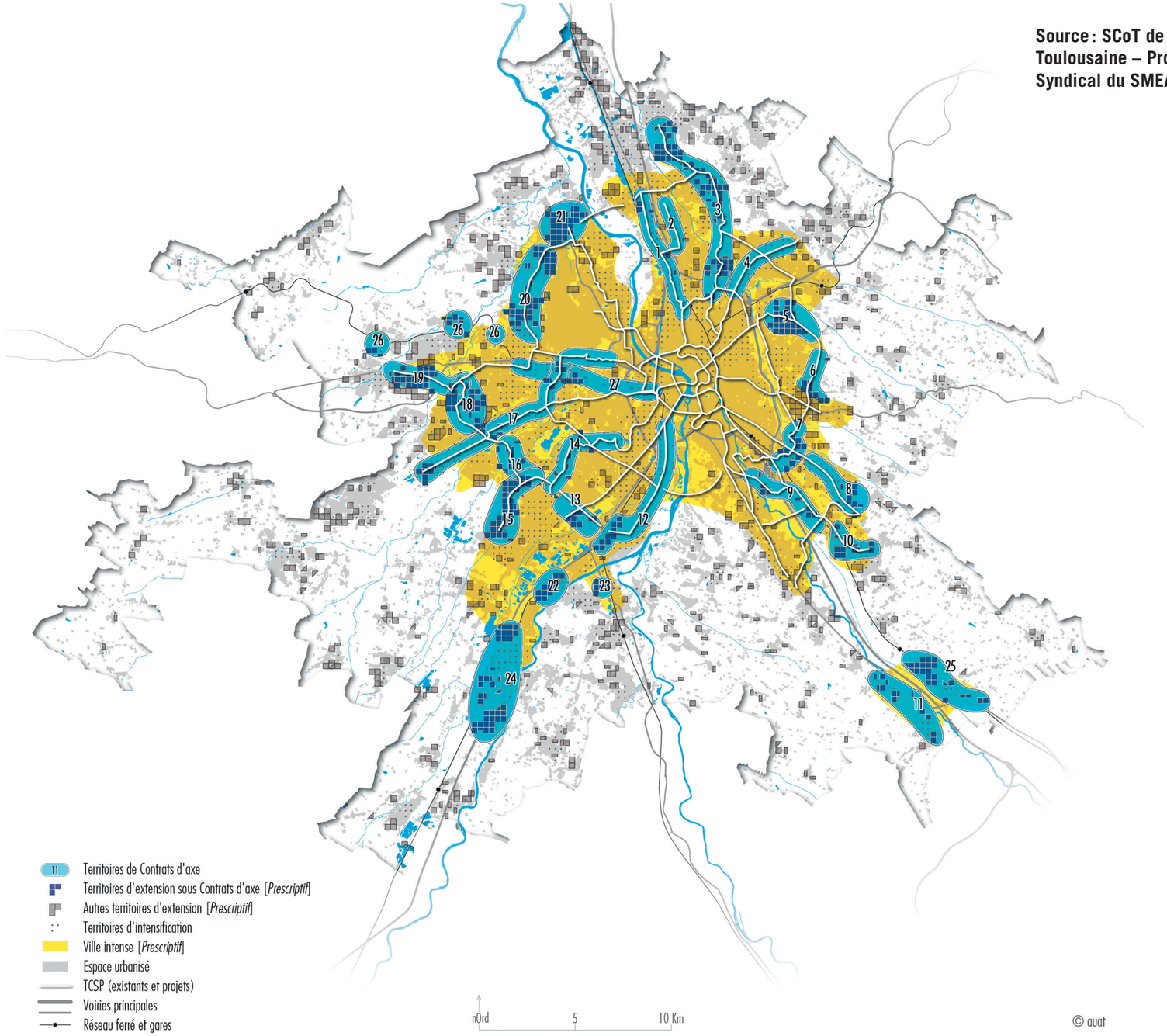
Pilotes

AOT (notamment Tisséo SMTC et Région Midi-Pyrénées) Intercommunalités et communes concernées

Partenaires techniques

AUAT, RFF, SNCF

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



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

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 approuvé le 16 mars 2012 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 / Bruguières = **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**

Orientation 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

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 mécanisé 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 SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine approuvé le 16 mars 2012 recommande les intensités urbaines suivantes :

Densités brutes (recommandations)

Territoires mixtes	Densité Individus (1) / Ha	Nombre de Logts / Ha	Nombre d'emplois / Ha	Mode	Zone d'influence (de part et d'autre de l'axe)
Cœur d'agglomération	**200** Densités moyennes	70	45	Tous modes	
Ville intense (hors cœur d'agglo.)	**200** Densités moyennes	70	45	Métro	600 m
				Tram	500 m
	140 Densités moyennes	50	30	Gare	600 m
				BHNS (2)	400 m
	100 Densités moyennes	35	20		Autres territoires de la Ville intense
Développement mesuré	**55** Densités moyennes	15	10		Pôles de services et noyaux villageois
	30 Densités maximales	10	–		Hors pôles de services et hors noyaux villageois

(1) Habitant + emploi.
(2) Bus à Haut Niveau 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 les 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

ACTION **B8**

MIEUX ARTICULER TRANSPORTS ET URBANISME

Réaliser une Charte pour la conception des nouvelles zones d'activités

Description de l'action

Les nouvelles zones d'activités ou celles qui feront l'objet d'un renouvellement doivent être conçues de façon à favoriser leur accessibilité par d'autres modes que la voiture, notamment les transports en commun et les modes doux. Cette nouvelle conception peut répondre par ailleurs aux démarches de PDE mises en place par les entreprises et soutenues par Tisséo SMTC.

Il s'agit par conséquent, en lien avec les entreprises et les concepteurs, de **réaliser une Charte déclinant les principes fondamentaux à suivre pour la conception des nouvelles zones d'activités dans l'agglomération** (zones d'activités futures ou en renouvellement), dans l'objectif de favoriser l'usage d'autres modes que la voiture pour accéder à ces zones :

- plus de densité,
- diversification des fonctions (emplois, commerces, services, logements…),
- développement des services associés : restauration, crèche, services à la personne, services aux entreprises…,
- espace public de qualité pour les piétons et les cycles,
- possibilités d'insérer des dessertes TC ou de faciliter la circulation des lignes de bus,
- possibilités de stationnement vélos,
- etc.…

Objectifs

- Renforcer la cohérence urbanisme/transports
- Limiter les déplacements motorisés internes
- Favoriser une certaine mixité urbaine

Références

Pilotes

Intercommunalités, communes

Partenaires techniques

CCIT, AOTU, OTIE, AUAT

Calendrier de mise en œuvre

En fonction de la programmation des nouvelles zones d'activités

Coûts

Moyens internes des intercommunalités, communes

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Traduction réglementaire dans le PLU

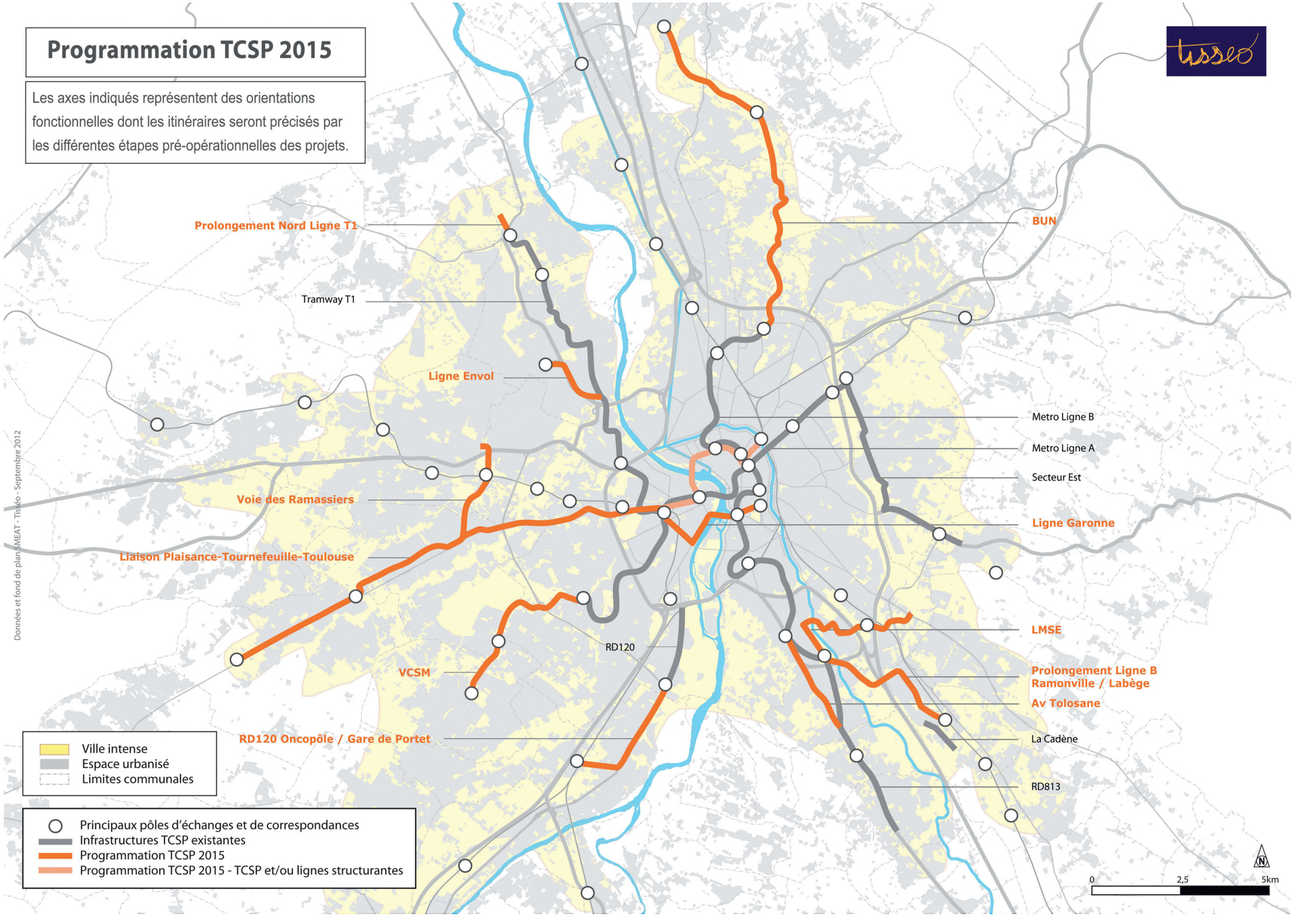
INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Mise en place de l'action : réalisation de la charte
- Suivi des effets : exemples de zones d'activités ayant suivi la charte

ACTION C

RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DESSERTE TC DES TERRITOIRES

Programmation TCSP 2015



ACTION C9

RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DESSERTE TC DES TERRITOIRES

Programmation TCSP 2015

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'entres eux pourront être compatibles pour accueillir un mode plus capacitaire si des besoins à plus long terme étaient identifiés dans le cadre des études de faisabilités et justifiés au titre de la cohérence urbanisme / déplacement.

Les projets de TCSP programmés à l'horizon 2015, représentant un linéaire de près de 60 kms 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 / Bruguières
- Liaison RD 120 Gare de Portet / Oncopôle
- Ramassiers Toulouse – Colomiers – Tournefeuille
- Avenue Tososane à Ramonville
- 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 précisément les tracés ainsi que les modalités de restructuration du réseau bus de surface.
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).
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
- Permettre un usage partagé des voies de bus en site propre entre les réseaux urbains et interurbains

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 M€ HT (valeur 2008)
- Ligne Envol : 49,5 M€ HT (valeur mars 2010)
- Prolongement T1 Parc des Expositions : 19 M€ HT (valeur 2009)
- Liaison Multimodale Sud-Est (LMSE) Saint-Orens Toulouse : 34 M€
- Voie du Canal de Saint-Martory (VCSM) Toulouse / Cugnaux : 32 M€
- Boulevard Urbain Nord (BUN) Toulouse / Bruguières : 54 M€
- Liaison RD 120 Gare de Portet / Oncopôle : 40 M€
- Ramassiers Toulouse – Colomiers – Tournefeuille : 17 M€
- Avenue Tososane à Ramonville : 18,1 M€
- 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 : 127 M€

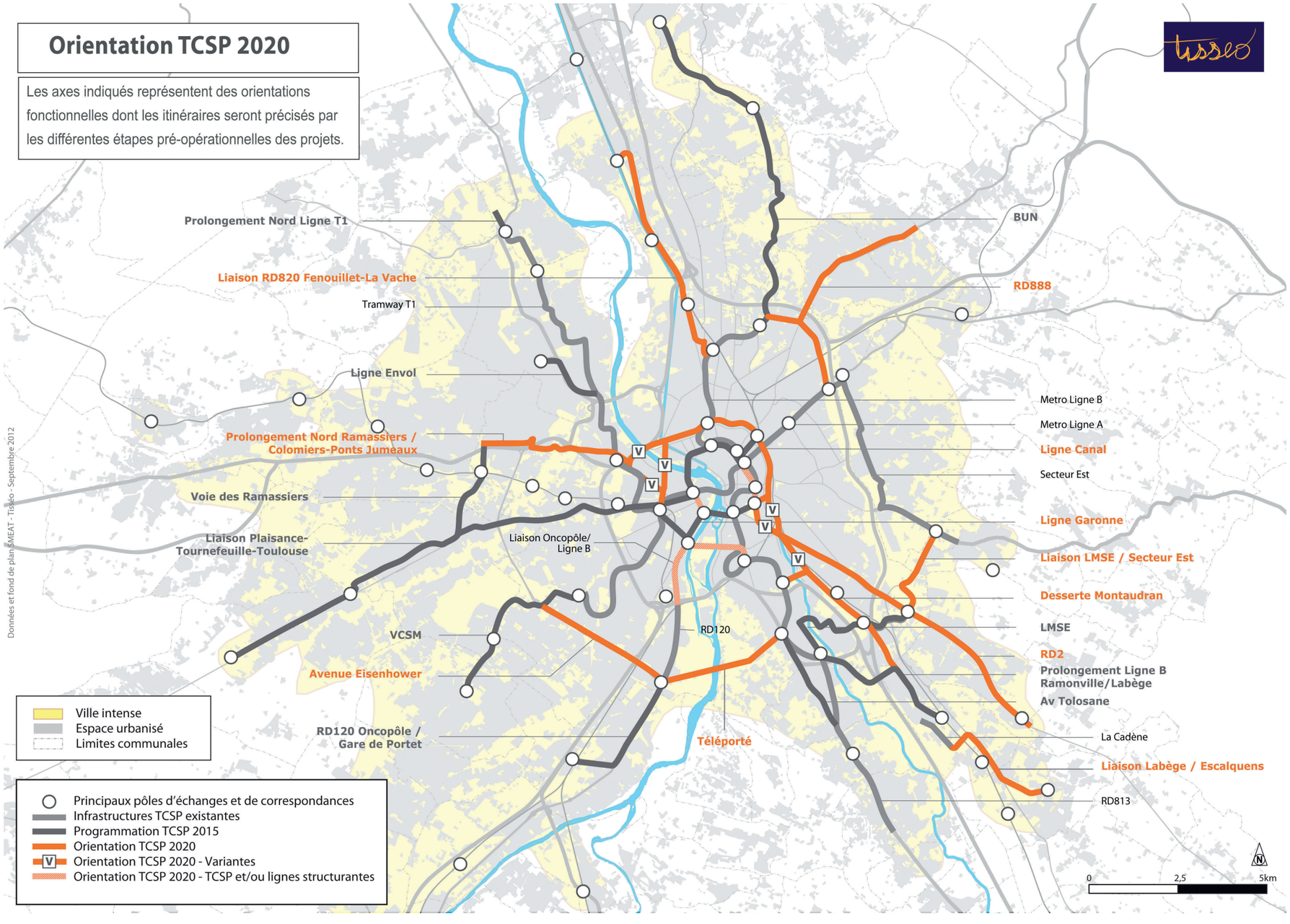
Déclinaison opérationnelle dans les PLU

- 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

Orientation TCSP 2020



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, représentant un linéaire de près de 62 kms, 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
- Liaison Oncopôle / ligne B

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'entres eux pourront être compatibles pour accueillir un mode plus capacitaire si des besoins à plus long terme étaient identifiés dans le cadre des études de faisabilités et justifiés au titre de la cohérence urbanisme / déplacement.
- Les études de faisabilités 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.

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.

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

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 M€ (valeur 2008)
- RD 820 Nord Toulouse / Fenouillet : 59 M€
- RD 888 Toulouse / Saint-Jean avec connexion lignes A et B : 38 M€
- Liaison LMSE / secteur Est : 24 M€
- Liaison LMSE / Ponts des Demoiselles : 42 M€
- TCSP RD 2 Saint-Orens : 46 M€
- RD 16 Labège / Escalquens : 41 M€
- Axe Eisenhower sur Toulouse : 20 M€
- Prolongement Nord Ramassiers Colomiers / Ponts Jumeaux : 65 M€
- Liaison Oncopôle / Ligne B : 25 M€

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

Préparer l'extension et le renforcement 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-Innopole, 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 d'un prolongement vers Labège-Innopole 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,

2 : 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.

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-Innopole) et conforter l'accès aux équipements publics d'agglomération (quartier Gare Matabiau)
- Renforcement du développement économique du technopôle de Labège-Innopole 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. En ce qui concerne le PLB, le calendrier prévisionnel fixe l'horizon de mise en service début 2019.

Coûts

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

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.

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
- Densité urbaine autour des lignes de métro et suivi implantation nouveaux équipements publics

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 structurantes et à haut niveau de service 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.

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 Stadtbähne 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

ACTION C13 RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DESSERTE TC DES TERRITOIRES

Renforcer le réseau interurbain et son intermodalité

Description de l'action

Les transports en commun interurbains assurent la desserte des territoires du département de la Haute-Garonne, hors PTU. La révision du PDU se faisant à l'échelle de 118 communes, 30 communes ne bénéficient pas d'une desserte par le réseau urbain. Il apparaît donc essentiel que ces communes disposent d'une desserte interurbaine, en rabattement ou connexion sur le réseau TER ou sur le réseau structurant métro-tramway de l'agglomération toulousaine.

Dans le cadre de son nouveau Schéma Départemental des Transports Collectifs, le Département de la Haute-Garonne envisage la création de lignes express cadencées et de lignes structurantes entre les principaux pôles d'équilibre ou complémentaires en périphérie de la Grande Agglomération Toulousaine.

Des premières lignes Express HOP ont été mises en place entre Villemur et Toulouse, Grenade et Toulouse, Nailloux et Toulouse en rabattement sur le réseau métro, aux niveaux des pôles d'échange de Borderouge, Ramonville et UPS (ligne B du métro). Aux abords des points d'arrêts de ces lignes HOP, des aires de stationnement ont pu être aménagées pour favoriser l'intermodalité.

Ce dispositif devrait être accompagné par de nouveaux outils :

Offre de transports :
- de nouvelles lignes Express à l'Ouest et à l'Est
- des lignes régulières de maillage
- des navettes de rabattement, en correspondance avec d'autres réseaux
- des systèmes de transport à la demande (TAD)

Tarification :
- Simplification tarifaire
- Renouvellement du système billettique

Intermodalité :
- *Billettique et la tarification*
  Généralisation de la « Carte Pastel » et tarifs combinés entre les différents réseaux
- *du choix des pôles de correspondance avec les autres réseaux, mais aussi avec d'autres modes de transport* (voiture particulière et vélo)
- *du degré de complémentarité souhaité avec les autres réseaux et le réseau urbain notamment :*
  - Pour la desserte des zones périphériques du PTU
  - Pour le transport des élèves
- *de l'aménagement des arrêts « mixtes »*
- *de l'information à destination des usagers*

Objectifs

- Créer un réseau cadencé interurbain en ville intense
- Garantir la qualité du service offert aux usagers

Références

Schéma Départemental des Transports Collectifs 2010-2020

Pilotes

Département de la Haute-Garonne

Partenaires techniques

Tisséo SMTC

Calendrier de mise en œuvre

2010-2020

Coûts

30 millions d'euros par an pour le développement du SDTC
30 millions pour la mise en accessibilité du réseau d'ici 2015

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

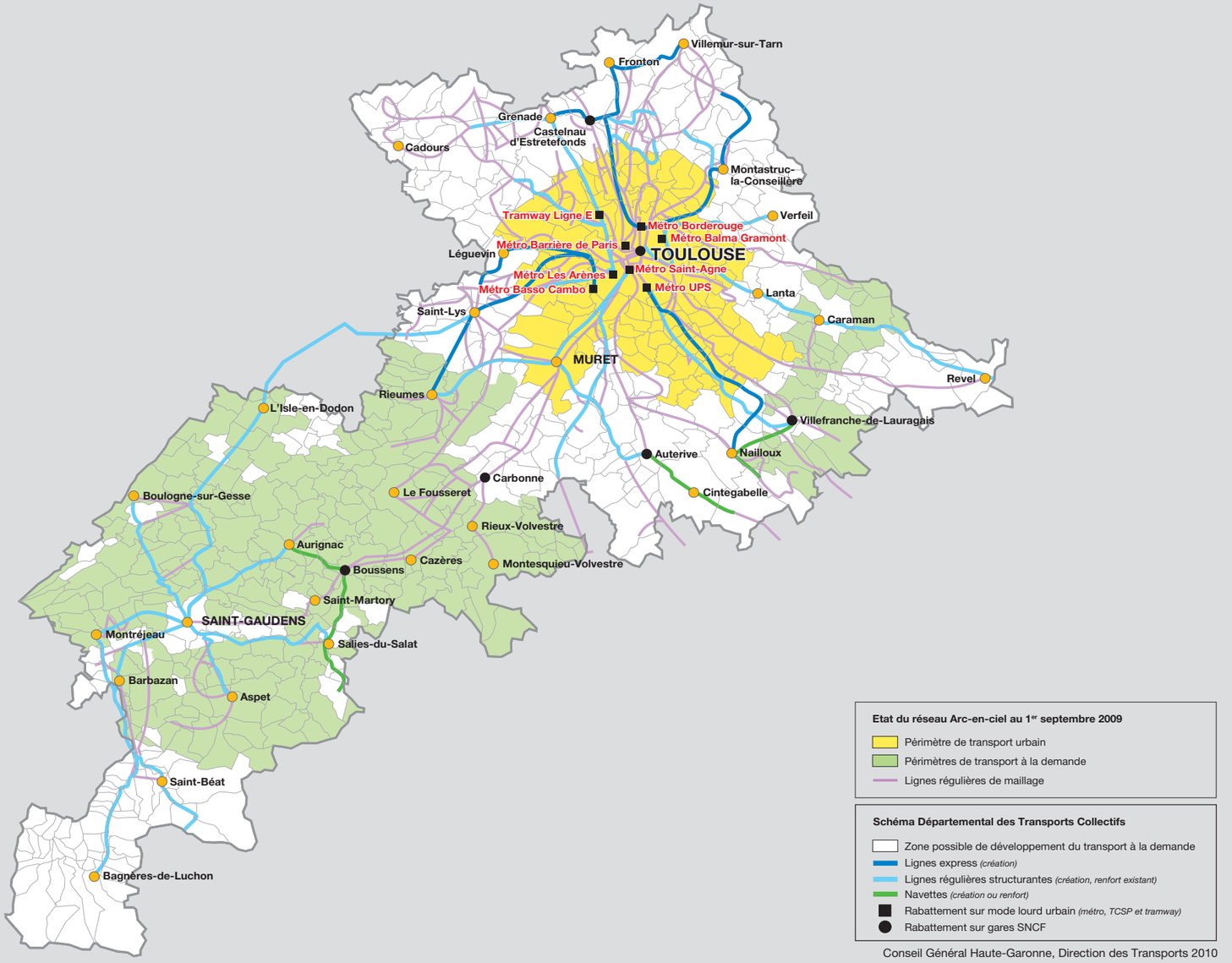
Sans objet

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Nombre de dessertes mises en place
- Données de fréquentation

haute-garonne.fr

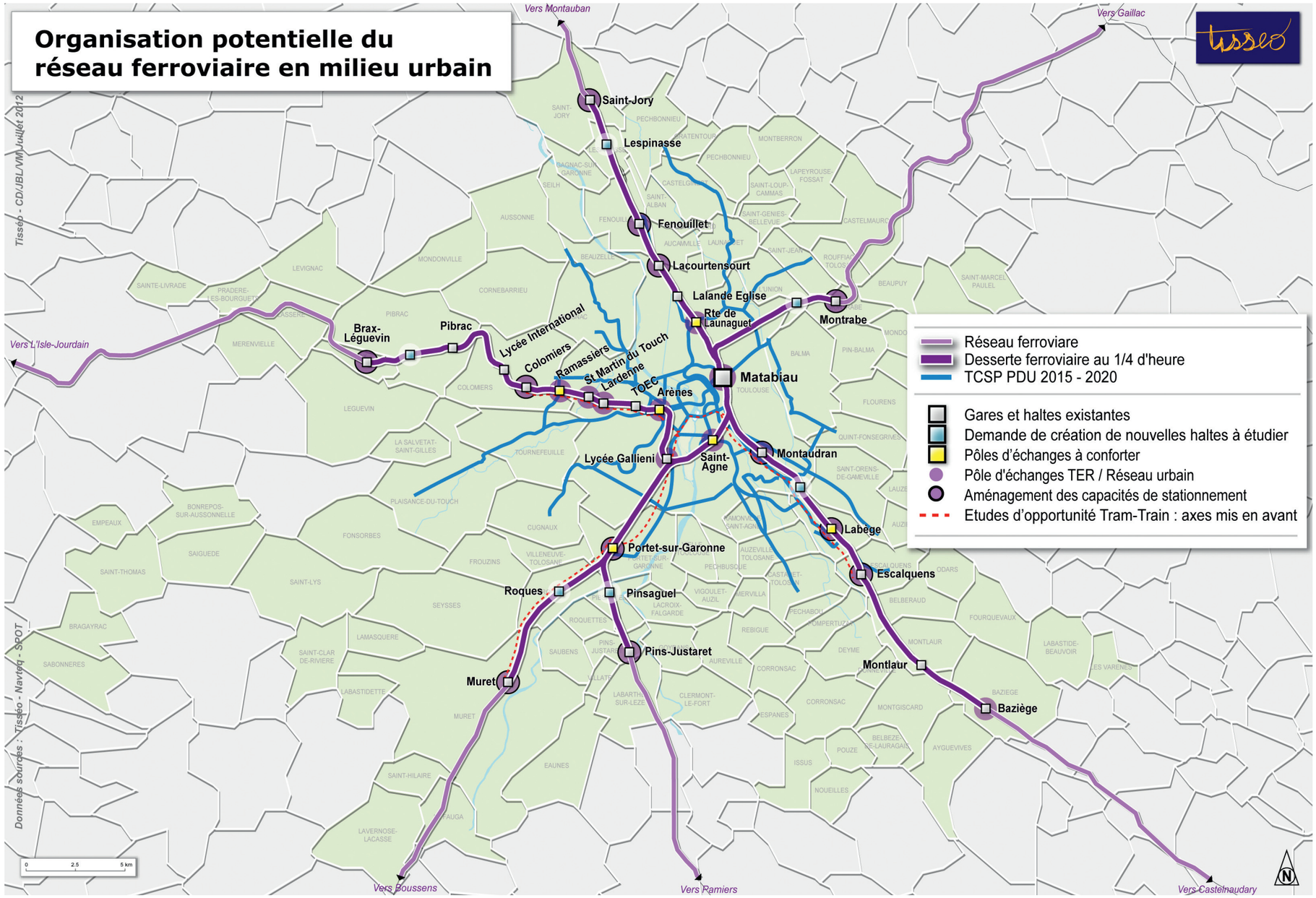
ORGANISATION CIBLE DU RÉSEAU ARC-EN-CIEL À L'HORIZON 2020



Conseil Général Haute-Garonne, Direction des Transports 2010

RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DESSERTE TC DES TERRITOIRES

Renforcer la connexion entre réseau ferroviaire et réseau urbain



ACTION C14 RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DESSERTE TC DES TERRITOIRES

Renforcer la connexion entre réseau ferroviaire et réseau urbain

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, 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 Lacourtensourt, 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 considérer, renforcer l'offre TC et répondre à la demande de déplacement.

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/ 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

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 M€ pour la Région Midi-Pyrénées :
- pour les études LGV Bordeaux – Toulouse : 5,4 M€
- pour le développement et la modernisation du réseau ferroviaire : 500 M€
- pour les gares : 2 M€

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

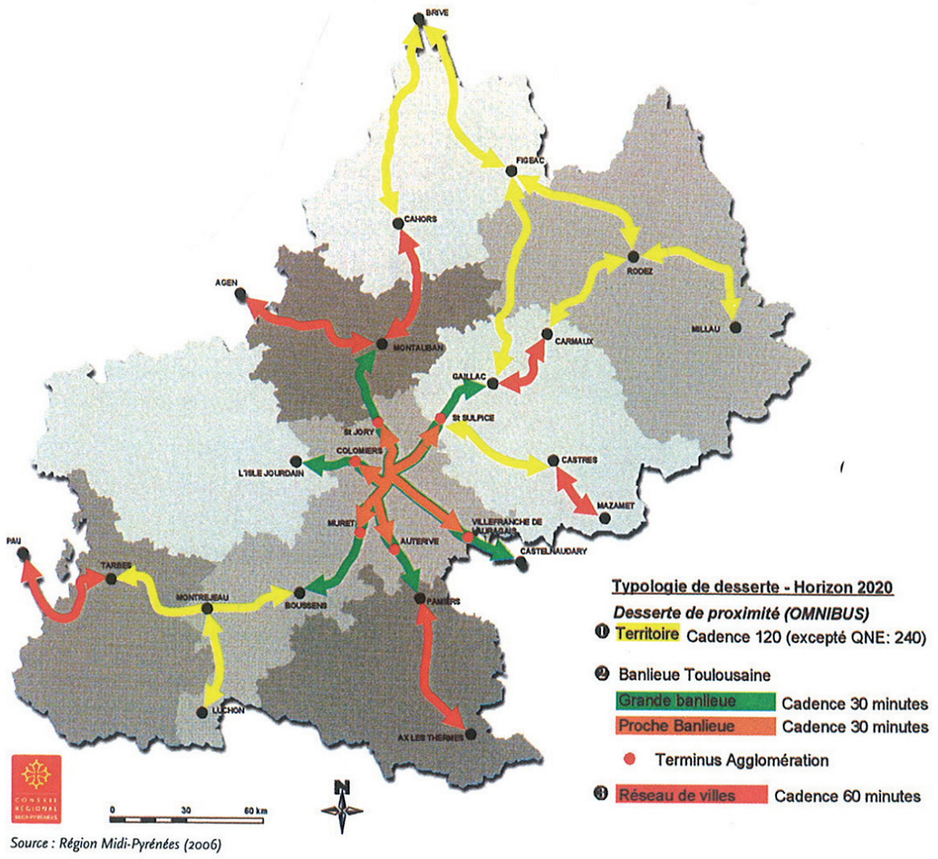
Déclinaison opérationnelle dans les PLU

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
- Taux de correspondance

Principe d'organisation des dessertes ferroviaires régionales
DESSERTE DE PROXIMITÉ



Source : Région Midi-Pyrénées (2006)

ACTION **C15**

RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DESSERTE TC DES TERRITOIRES

Identifier les axes prioritaires afin d'améliorer les conditions de circulation des bus

Description de l'action

Il s'agit d'aménager plusieurs voiries support de lignes de bus structurantes afin d'en améliorer la performance, et dans certains cas, de préfigurer une évolution vers un mode plus capacitaire circulant sur un site propre dédié.

Les aménagements seront fonction de la configuration de la voirie et des possibilités physiques et spatiales disponibles ainsi que du niveau de fréquentation des lignes de bus empruntant l'axe.

L'aménagement sera à minima des couloirs d'approche bus aux carrefours accompagnés d'une gestion prioritaire des carrefours à feux pour les bus. En outre, ces aménagements seront complétés par une mise aux normes des arrêts de bus et de l'accessibilité piétonne aux arrêts, en application des actions du SDA. L'aménagement maximaliste pourra tendre vers du BHNS.

Une démarche interne a permis de retenir pour une première phase d'aménagement les lignes les plus fréquentées du réseau Tisséo et qui correspondent également à celles qui irriguent les principaux bassins de vie et d'emplois de l'agglomération toulousaine.

Outre ces aménagements, il conviendra de traiter par ailleurs d'autres lignes pour répondre à des problématiques d'accessibilité et de desserte d'équipements scolaires (notamment les lycées) ou de zones d'activités.

Objectifs

- Mise en accessibilité des infrastructures
- Contribution à l'augmentation de la part modale des TC
- Démarche globale d'amélioration de la performance du mode bus dans la ville centre et les communes de la première couronne
- de 10 à 15 % d'amélioration des vitesses commerciales des lignes structurantes
- Partage modal des voiries supports de lignes de bus

Références

SDA – Programmation de mise en accessibilité

Pilotes

Tisséo SMTC

Partenaires techniques

Intercommunalités, communes, exploitant du réseau

Calendrier de mise en œuvre

2010/2011 pour une première programmation d'aménagement
2012 : nouvelle programmation à définir pour les années suivantes, avec des aménagements concernant d'autres lignes

Coûts

25 M€ HT sur la période 2011/2015

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

- Emplacements réservés si nécessaire
- Renforcement des constructibilités autour des axes de TCSP, des stations et pôles d'échanges

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Évolution des vitesses commerciales TC sur les axes considérés
- Évolution de la clientèle des transports collectifs
- Évolution des temps de parcours pour les usagers utilisant les lignes considérées
- Relevé de l'évolution urbaine autour des lignes aménagées

ACTION C16 RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DESSERTE TC DES TERRITOIRES

Autres modes de transports : mode téléporté

Description de l'action

Dans le cadre de la desserte de territoires spécifiques ou de la recherche d'une plus grande intermodalité, d'autres modes de transports autres que le métro, tramway ou bus sont à étudier ou ont été étudiées :

- **Mode téléporté :** ce mode trouve toute sa pertinence dans le cadre de la desserte du Cancéropôle. Idéal pour franchir les obstacles naturels (Garonne, colline de Pech David), un système téléporté de type téléphérique ou télécabine permet de connecter le site du Cancéropôle à la ligne B et de relier entre eux, le Canceropôle, le groupe hospitalier Rangueil-Larrey, le complexe Universitaire Paul Sabatier.

- **le mode fluvial :** plusieurs études ont été menées tant sur la Garonne que sur le Canal du Midi. Ces études ont mis en évidence des coûts d'investissement et d'exploitation importants, une attractivité limitée en raison de la vitesse commerciale faible et de la quasi superposition avec le réseau TC existant, des aléas d'exploitation commerciale liés aux conditions de navigabilité du Canal du Midi et de la Garonne. Ce mode ne constitue pas une réponse adaptée à la demande de déplacement quotidien des habitants de l'agglomération et son développement ne figure pas par conséquent dans les actions du PDU révisé.

Objectifs

- Améliorer les liaisons zones d'emplois – pôles d'échanges TC
- Améliorer la desserte vers les zones d'emplois et entre les zones d'emplois, pour les déplacements de périphérie à périphérie et le maillage du réseau Tisséo

Références

- Études de faisabilité de la desserte en mode guidé du Cancéropôle (Tisséo / Setec – 2006)
- Études de faisabilité d'une desserte fluviale en 1998 (ANAF) 2002 (Tisséo / Setec) et 2008
- Étude d'opportunité et de faisabilité pour une liaison téléporté 2010-2011 (Grand Toulouse / Egis)

Pilotes

Grand Toulouse

Partenaires techniques

Commune, Tisséo-SMTC, AUAT

Calendrier de mise en œuvre

2020 pour le mode téléporté (système non défini)

Coûts

Pour 2 km 700 de téléporté : estimation comprise entre 40 et 60 M€ en fonction du système retenu (type de cabine et nombre), de son implantation (nombre de pylônes), et du niveau de traitement architectural des gares d'embarquement et débarquement…)

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

- Emplacements réservés à inscrire pour préserver la faisabilité du projet et l'insertion des installations nécessaires à l'exploitation
- Périmètres d'études

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Phase d'études : suivi des études et décision
- Phase de mise en œuvre : données clientèles

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 3e 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.

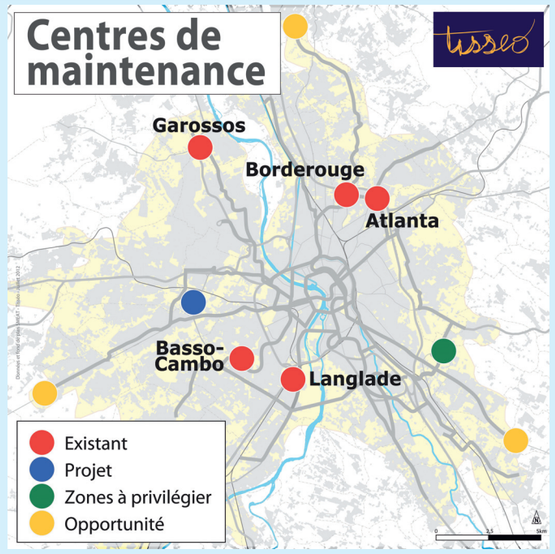
À ce jour, compte tenu des projets de TCSP et d'organisation du réseau cible bus, les zones à privilégier sont :
- au Sud-Est et Nord-Ouest de l'agglomération pour les bus
- À l'Ouest et Sud-Est de l'agglomération pour le réseau tramway et BHNS.

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



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 M€
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

ACTION D

ACCOMPAGNER LES USAGERS DES TC DANS LEURS DÉPLACEMENTS

ACTION D18 ACCOMPAGNER LES USAGERS DES TC DANS LEURS DÉPLACEMENTS

Appliquer les principes des Schémas Directeurs 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 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 SMTC. Elle 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 handicapés et à mobilité réduite associées à la démarche d'élaboration.

Les actions du SDA de Tisséo :

- **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 intermodaux
- **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 actions 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

ACTION D18

ACCOMPAGNER LES USAGERS DES TC DANS LEURS DÉPLACEMENTS

Appliquer les principes des Schémas Directeurs 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.
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

Partenaires techniques

Intercommunalités, AOT, gestionnaires de voirie

Calendrier de mise en œuvre

2009-2015 et pérennisation au-delà

Coûts

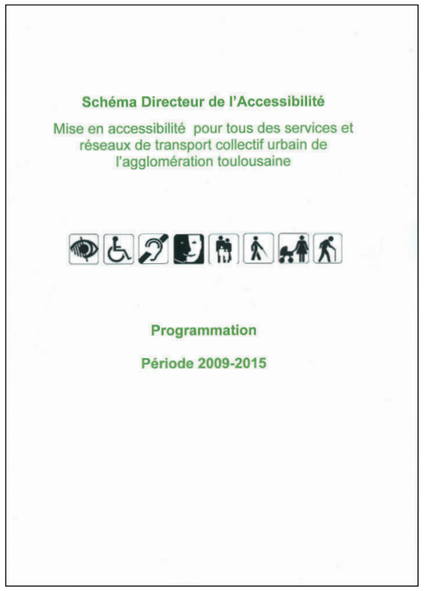
49 M€ HT pour le SDA du SMTC
109 M€ pour le SDA de la Région Midi-Pyrénées
30 M€ pour le SDA du Département de la Haute-Garonne

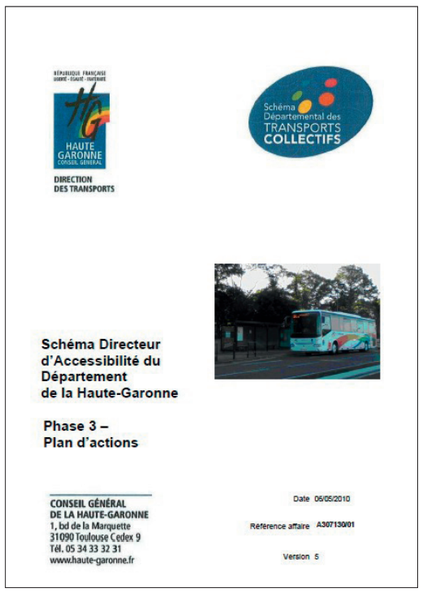
Déclinaison opérationnelle dans les PLU

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





ACTION **D19**

ACCOMPAGNER LES USAGERS DES TC DANS LEURS DÉPLACEMENTS

Développer un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV)

Description de l'action

Le projet SAEIV vise à utiliser les technologies de navigation par satellite et de radiocommunication dans le but d'avoir un suivi temps réel de l'ensemble de la flotte de bus / tramways du réseau Tisséo.

Ce suivi temps réel permet ainsi de mieux réguler chaque ligne et via le centre d'exploitation (situé à Campus Trafic) de faciliter l'exploitation globale du réseau de surface.

La localisation en temps réel des bus permet ainsi de calculer les temps de passage aux arrêts, information qui peut alors être diffusée aux usagers, via diverses médias de communication et notamment des panneaux d'information qu'il est prévu d'installer au niveau des arrêts et stations de tramway. Ce système alimentera également les écrans d'information situés dans les gares d'échange du métro pour informer sur les prochains passages / départs des lignes bus en correspondance.

Objectifs

La finalité principale de cet équipement est de renforcer l'attractivité du réseau bus / tram au travers des deux actions suivantes :

- amélioration de la performance du réseau bus en disposant d'un outil permettant de mieux réguler le fonctionnement du réseau bus / tramway (respect des fréquences et horaires),
- information en temps réel des usagers sur le temps de passage / départ du prochain bus ainsi que des éventuelles perturbations du réseau au niveau des arrêts.

Références

Pilotes

Le SMTC a mandaté la SMAT pour la Maîtrise d'Ouvrage de cette opération, menée dans le cadre du mandat Ligne E

Partenaires techniques

Exploitant du réseau

Calendrier de mise en œuvre

Déploiement complet du SAEIV sur l'ensemble du réseau prévu pour la fin 2011

Coûts

Le mandat prévoie une enveloppe de 20 M€ permettant l'équipement de l'ensemble de la ligne E (matériel roulant et stations), de l'ensemble du parc d'autobus et l'installation de panneaux d'information voyageurs sur 80 arrêts de bus

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Sans objet

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

Nombre de stations équipées

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 congés scolaires.

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 certains 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.

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
- 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.

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 M€ pour le renouvellement du parc bus

17 M€ 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

ACTION D21 — FAVORISER LA PRATIQUE DE LA MARCHE ET L'USAGE DU VÉLO

Mettre en place une billettique et une tarification combinées

Description de l'action

Des systèmes billettiques interopérables ont été développés sur la période 2007-2009 sur le réseau Tisséo, les transports scolaires et non urbains de Haute-Garonne (Conseil Général de Haute-Garonne), le réseau TER et le réseau routier régional de Midi-Pyrénées (Conseil Régional), le réseau départemental du Tarn. Cette interopérabilité permet la compatibilité du chargement de titre de transport sur un support unique, la carte sans contact PASTEL, quel qu'en soit le réseau émetteur.

En 2009 se mettent en place les premiers titres de transports combinés : abonnement Tisséo+Région et abonnement Arc-en-Ciel+Tisséo.

Afin de faciliter l'accès tarifaire et l'information aux usagers amenés à utiliser plusieurs réseaux de transport, il convient de développer les gammes tarifaires multimodales et des solutions billettiques correspondantes à destination des jeunes, des non abonnés (déplacements occasionnels), et des petits groupes.

Ces gammes multimodales peuvent converger vers une gamme tarifaire unique se substituant aux tarifications monomodales existantes. C'est pourquoi la tarification unique intégrée doit être étudiée en même temps que le développement des tarifs monomodaux et multimodaux.

Objectifs

- Compléter la gamme tarifaire multimodale pour les abonnés
- Proposer des tarifs aux usagers réalisant des déplacements multimodaux occasionnellement
- Développer les solutions billettiques correspondantes
- Étudier et favoriser la mise en place d'une gamme tarifaire intégrée sur le périmètre du futur syndicat mixte type loi « SRU »

Références

- Référentiel fonctionnel relatif à l'interopérabilité des systèmes billettiques (REFOCO)
- Le couple gagnant-gagnant de la tarification intégrée – actes du Séminaire GART-DIACT organisé le 17 janvier 2007
  http://www.gart.org/tele/Actes % 20Tarification.pdf
- Tarifsverbund et Verkehrsverbund allemands et suisses

Pilotes

Syndicat Mixte loi SRU à venir (études relatives au système billettique et à la tarification intégrée)
Autorités Organisatrices des Transports

Partenaires techniques

Exploitants, AMO, industriels

Calendrier de mise en œuvre

2010-2015 : carte impersonnelle, post-paiement, prélèvement automatique, tarifs occasionnels multimodaux
À partir de 2015 : mise en place d'une gamme tarifaire intégrée

Coûts

1,5 M€ pour des développements complémentaires + en attente d'un chiffrage pour le coût de la plateforme interopérable (de l'ordre de 100 à 150 K€)
20 000 euros/an de pertes de recettes commerciales

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Sans objet

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Part des déplacements multimodaux dans la fréquentation des différents réseaux
- Part des titres multimodaux vendus dans les ventes de titres

Pastel
Plus loin avec les transports publics

ACTION E

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

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

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.

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.

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

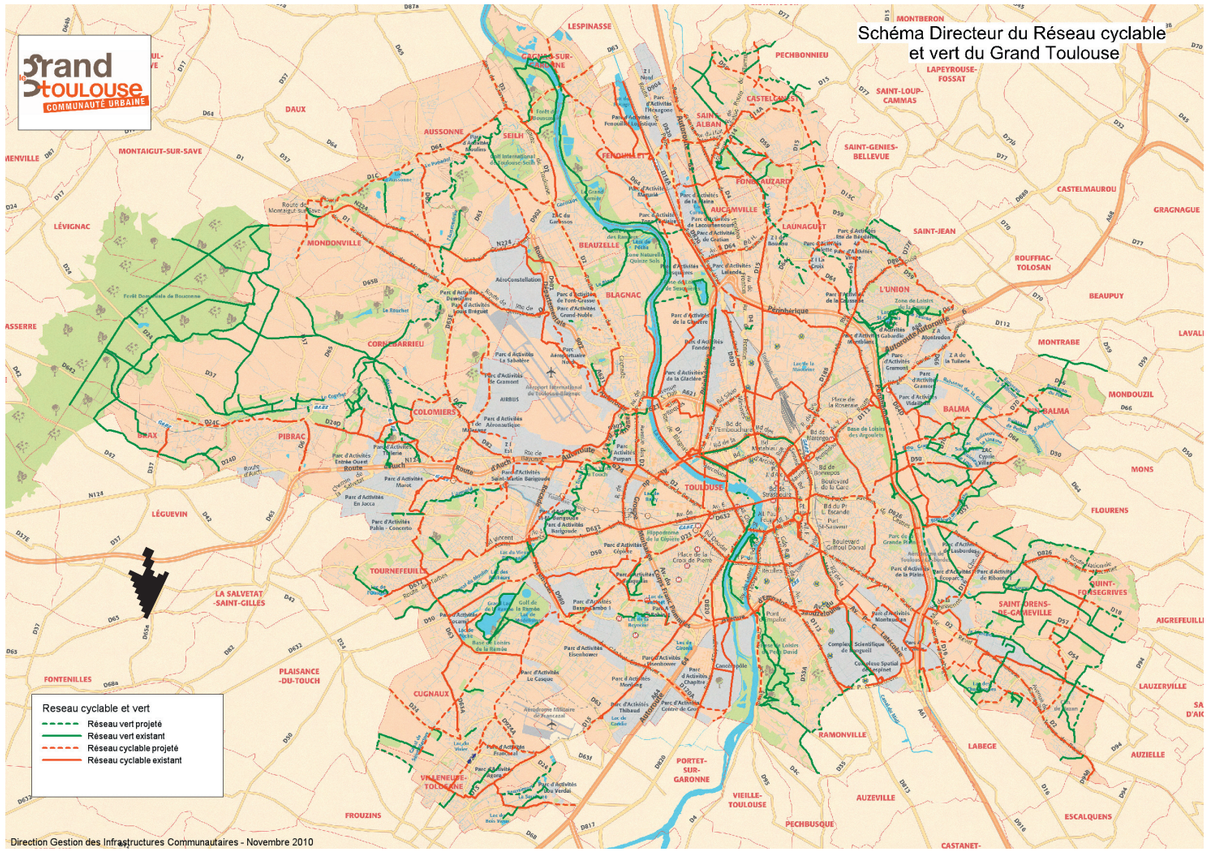
INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

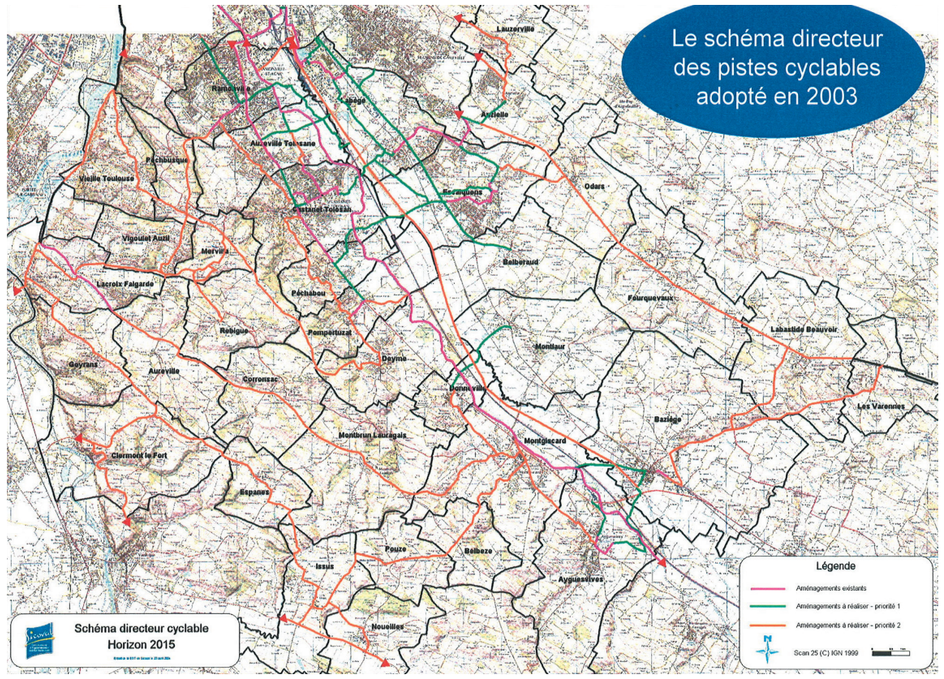
- Suivi de l'évolution des cohérences entre les différents schémas directeurs
- Suivi des effets : nombre de km programmés par type d'aménagements, discontinuités majeures traitées, nombre de parkings vélos programmés, types de services programmés, type de communication programmée

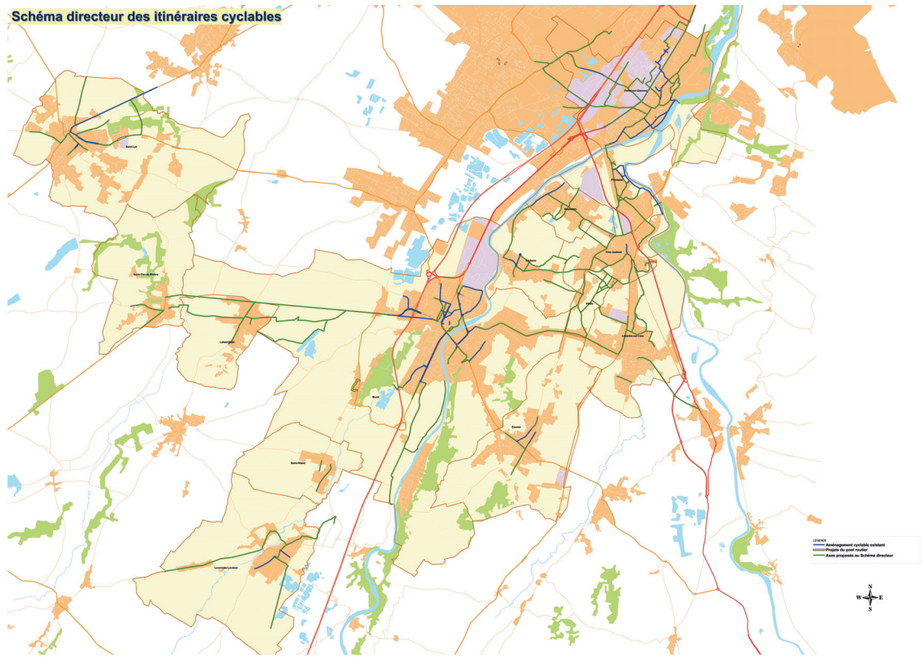
ACTION E22

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

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







Ci-dessus les schémas directeurs cyclables du Grand Toulouse, du Sicoval et du Muretain, servant de base à la constitution d'un schéma directeur cyclable d'agglomération.

ACTION E23 — FAVORISER LA PRATIQUE DE LA MARCHE 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 adaptées 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'usagers cibles, 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.

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.

Objectifs

Favoriser la pratique du vélo

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
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

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'usagers
- Évaluation des améliorations du système en libre-service

ACTION E24 FAVORISER LA PRATIQUE DE LA MARCHE ET L'USAGE DU VÉLO

Produire et diffuser des chartes sur les Modes Doux

Description de l'action

Une première charte sur les « modes doux » a été élaborée en 2003, fruit d'un travail collectif entre les collectivités de l'agglomération toulousaine en charge des aménagements piétons et cyclables, l'AUAT, Tisséo et les représentants du milieu associatif.

Afin de poursuivre ce travail dans un projet d'échelle d'agglomération, il est proposé la mise en place d'un groupe de travail entre les autres collectivités compétentes afin d'actualiser cette charte : prise en compte notamment des évolutions réglementaires apparues récemment, ainsi que de la forte croissance des déplacements à vélo et à pied sur certains territoires de l'agglomération, dans une logique de décliner cette charte à l'échelle du périmètre de révision du PDU.

Cette charte pourra fixer des objectifs pour une meilleure prise en compte des modes doux et constituera un cadre de référence pour les élus et techniciens des collectivités compétentes en matière de déplacements et d'urbanisme.

Elle pourra comprendra des recommandations pour rendre la ville aux piétons et aux personnes à mobilité réduite, ainsi que pour garantir la sécurité des cyclistes, accroître leur confort et encourager la complémentarité entre vélos et transports en commun.

Par ailleurs, les chartes produites par le Grand Toulouse, notamment « accessibilités », « Zone 30, Zone 20 », « Aire piétonne » et « aménagements cyclables » peuvent servir de base et/ou de référence pour le périmètre du PDU.

Objectifs

Favoriser la pratique de la marche et du vélo

Références

Guide d'orientations pour la prise en compte des « modes doux », Tisséo, 2003 (pour référence historique)
Chartes existantes dans d'autres agglomérations

Guides CERTU :
- Recommandations pour les aménagements cyclables, septembre 2008
- Thématique accessibilité
- Zones 30…

Pilotes

Intercommunalités, AOT

Partenaires techniques

AOT, Communes, Associations « vélo », AUAT

Calendrier de mise en œuvre

2010 à 2015

Coûts

100 000 euros pour la diffusion des chartes

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Prise en compte des recommandations de la charte lors de l'élaboration des PLU

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Mise en place de l'action : élaboration et signature de la charte
- Suivi des actions : exemples d'application de la charte

ACTION E25 FAVORISER LA PRATIQUE DE LA MARCHE ET L'USAGE DU VÉLO

Développer la piétonisation

Description de l'action

Cette action a pour objectif le développement de la piétonisation, d'une part au centre-ville de Toulouse, d'autre part dans les centres urbains ou d'autres lieux pertinents de l'agglomération.

Les intercommunalités et leurs communes devront mener une réflexion sur l'opportunité de développer des aires piétonnes, des zones de rencontre ou des cheminements piétons de qualité :

Au Centre-ville de Toulouse

Une réflexion doit être menée avec les équipes d'urbanistes sélectionnées pour le traitement des espaces publics : quelle place donnée aux piétons ? quels traitements et choix de mobiliers urbains ?

Dans l'agglomération

Il s'agira d'identifier les lieux pour lesquels il est important de donner aux piétons confort et convivialité : principaux lieux de vie, pôles générateurs de déplacements, pôles d'échange, axes de transports en commun…

Des études seront ensuite menées sur le type d'aménagements à réaliser.

Objectifs

- Encourager la pratique de la marche et accroître la sécurité des piétons
- Objectif d'une part de marché de 24 %

Références

Charte accessibilité du Grand Toulouse ; zones de rencontre, aires piétonnes

Pilotes

Intercommunalités, Communes

Partenaires techniques

Calendrier de mise en œuvre

Action continue

Coûts

Pour la ville centre : budget de 10 M€ /an jusqu'en 2014 dans le cadre des réaménagements des espaces publics du centre-ville

Pour le Grand Toulouse : 1 M€ /an pour les zones 20 et aires piétonnes

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

- PADD : orientations en faveur du développement de la marche
- Annexe : plan des itinéraires piétons

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

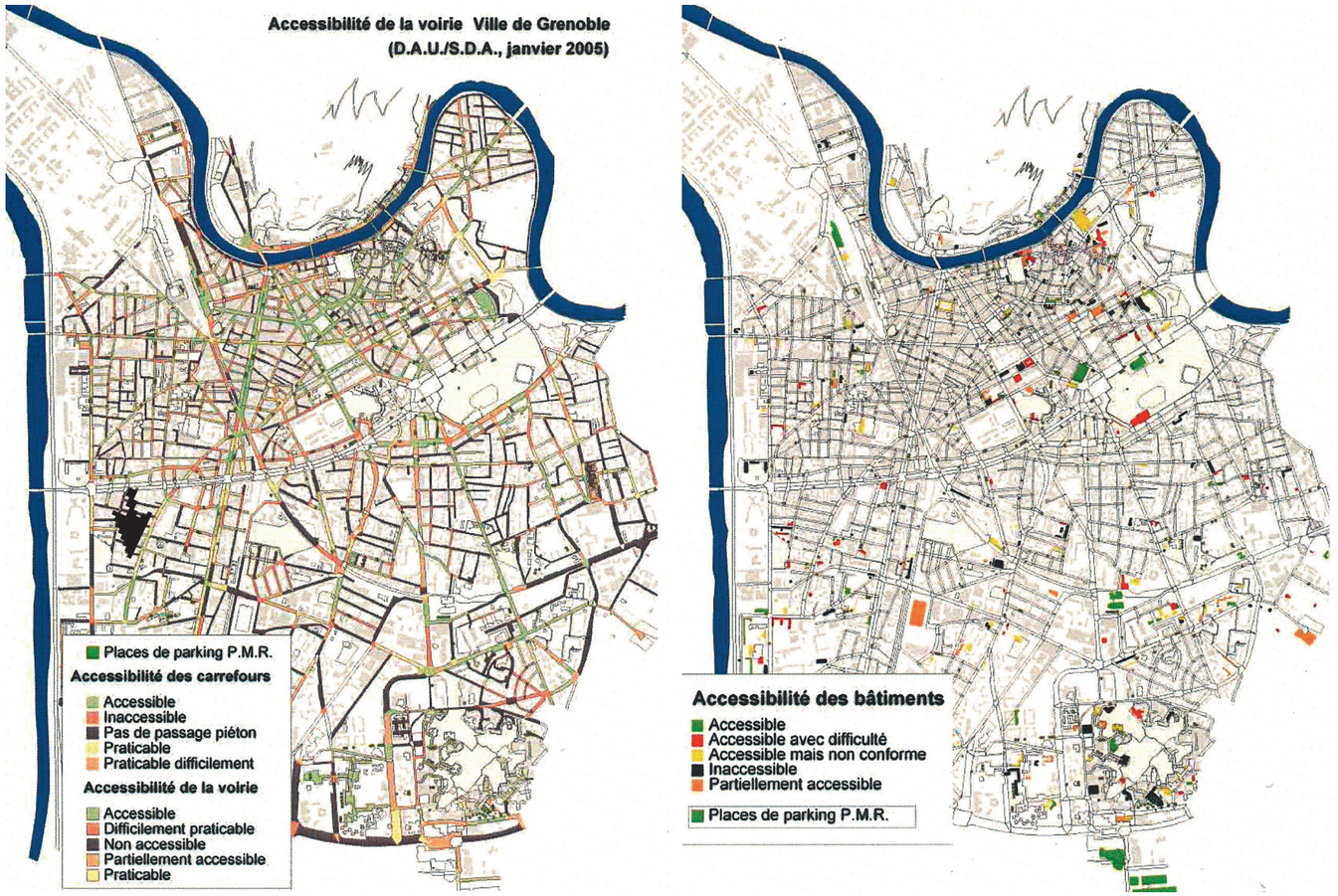
- Centre-ville de Toulouse : Nombre de kilomètres d'aires piétonnes et zones de rencontre réalisées
- Agglomération : exemples d'aménagements piétons réalisés

ACTION E26

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

Créer des cartes des itinéraires accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite

Accessibilité de la voirie - Ville de Grenoble (D.A.U./S.D.A, Janvier 2005)



Exemples de cartes réalisées par la Ville de Grenoble

Description de l'action

Cette action vise à informer les citoyens, et en particulier les personnes handicapées, sur les cheminements et établissements existants conformes aux normes d'« accessibilité » PMR.

Des cartes mettant en évidence les itinéraires « accessibles » seront produites par les collectivités compétentes, et mises à jour régulièrement en fonction des aménagements réalisés.

Les cartes des itinéraires accessibles aux PMR porteront également sur l'accessibilité vers les TC et vers les équipements de services publics (administrations, hôpitaux) ou de loisirs (cinémas, salle de spectacles).

Objectifs

Favoriser les déplacements des PMR

Références

Carte des itinéraires « accessibles » de la Ville de Grenoble

Pilotes

Intercommunalités, communes

Partenaires techniques

Associations représentantes des PMR

Calendrier de mise en œuvre

Action continue

Coûts

100 000 euros

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Sans objet

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

Mise en place de l'action : liste des cartes réalisées, types de diffusion

ACTION **E27**

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

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

Description de l'action

Les collectivités concernées dans l'agglomération toulousaine devront élaborer les Plans de Mise en Accessibilité de la voirie, conformément à la loi sur « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » du 11 février 2005. L'objectif est de permettre à tous les usagers, notamment les personnes handicapées et à mobilité réduite, d'accéder à un maximum de services et d'espaces publics, dans les meilleures conditions possibles de sécurité et de confort.

Ces PAVE doivent fixer les dispositions permettant de rendre aux piétons tous les espaces publics, et en priorité ceux dédiés à l'intermodalité et à l'accueil du public. Ils doivent être déclinés au sein d'un plan d'actions, hiérarchisant les propositions d'aménagement.

Ces plans seront élaborés en concertation avec les acteurs locaux, en particulier les associations implantées localement, de personnes handicapées et de commerçants.

Objectifs

- Améliorer l'accessibilité de la voirie et des espaces publics pour tous les usagers, notamment pour les PMR
- Étendre la charte Accessibilité de la Ville de Toulouse sur d'autres territoires

Références

Refonte attendue de la Charte « Accessibilité » de la Ville de Toulouse en 2011/2012 pour l'adapter au périmètre de la CUGT
Guides CERTU ; PAVE

Pilotes

Intercommunalités

Partenaires techniques

Associations représentantes des PMR

Calendrier de mise en œuvre

2012

Coûts

PAVE grand Toulouse : 200 000€ /an 2010 et 2011

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Prise en compte dans les PLU des dispositions des plans d'accessibilité

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

Mise en place de l'action : liste des « Plans de mise en accessibilité » réalisés par les collectivités, recensement et comptage des types d'actions par intercommunalité ou collectivité

ACTION F

MAÎTRISER L'USAGE DE LA VOITURE

Soutenir le développement de l'autopartage et du covoiturage

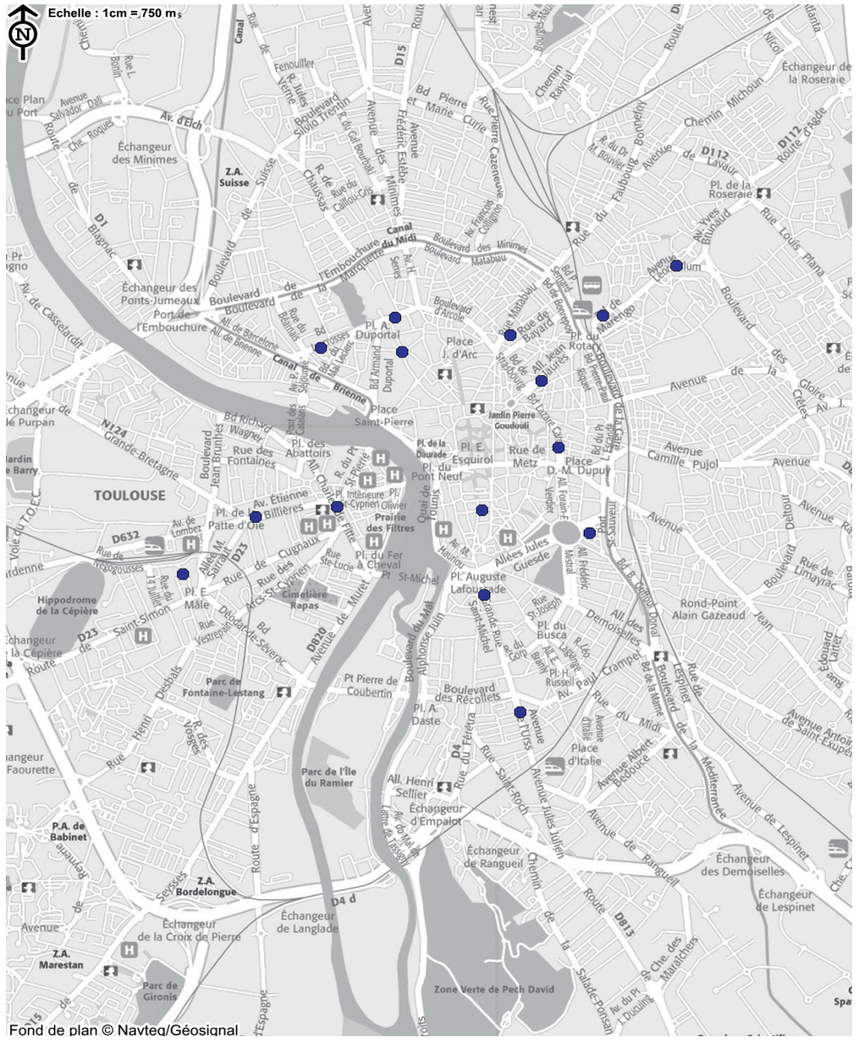
Entreprises et administrations inscrites au service de covoiturage

Source : Service Politique des Déplacements et accessibilité - juillet 2012

● Entreprises et administrations ayant une convention de covoiturage

Stations d'autopartage

Source : Mobilib - janvier 2012



● Stations d'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.

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.

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 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

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.

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

Description de l'action

Il s'agit de mettre en œuvre des stratégies différenciées de stationnement, à l'échelle de l'agglomération, dans le but de favoriser un report modal vers les modes alternatifs à la voiture et de libérer de l'espace public en faveur des modes doux (vélos, piétons).

Les communes de plus de 10 000 habitants ou accueillant des équipements générateurs de trafic (centres commerciaux, grands équipements…) **devront mener une démarche permettant d'identifier les enjeux en terme de stationnement sur leur territoire, et mettre en place un plan d'actions « stationnement » qui intègre les réponses aux objectifs réglementaires du PDU :**

- l'organisation du stationnement sur domaine public ou parc public avec durée maximum de stationnement,
- la localisation des zones de stationnement payant,
- la mise en place des stationnements spécifiques : PMR, taxi, livraisons, autopartage, résident,
- la politique tarifaire en tenant compte de l'usage de la voirie,
- la localisation de P+R en entrée de ville et aux abords des gares et TCSP,
- identification des périmètres dans lesquels les conditions de desserte par les TC permettent de réduire les normes de stationnement ou les obligations légales en matière de réalisation d'aires de stationnement.

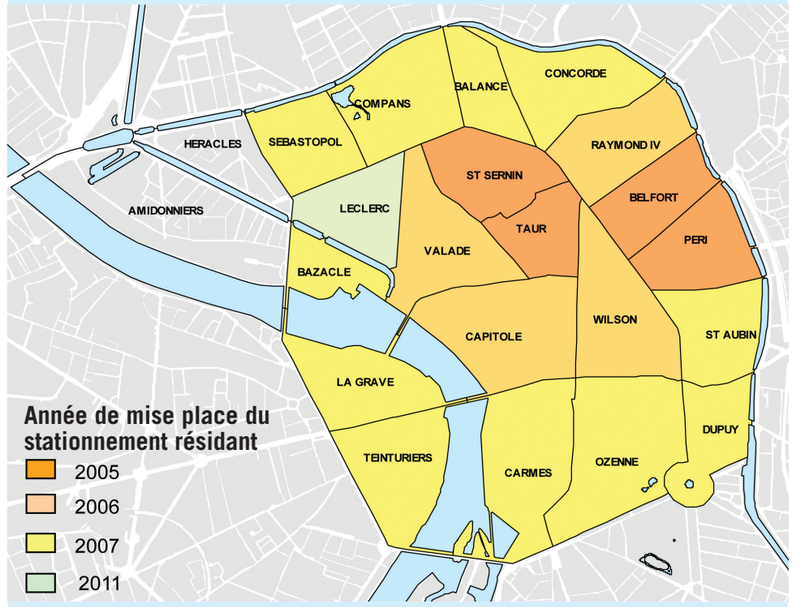
Il s'agira également de veiller également à la cohérence de ces stratégies.

L'approche « stationnement » doit être globale, déclinée à travers l'ensemble des outils qui la composent, et des usagers du stationnement :

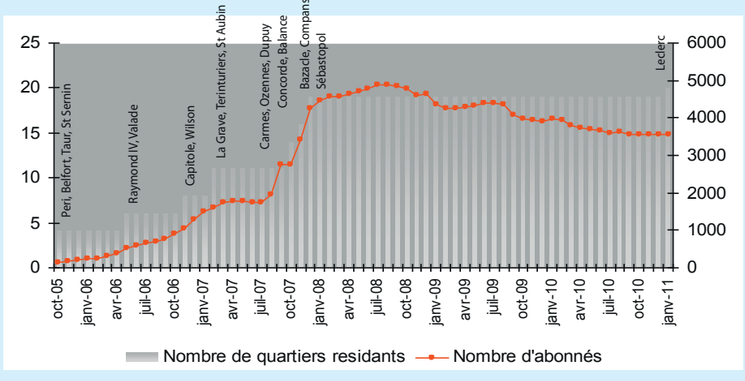
- **Outils** : les équipements (voiries, parcs relais, parcs stationnement publics et privés, aires de livraison, emplacements logistiques contrôlés), aires de dépose/reprise pour autocar de tourisme, politique tarifaire et contrôle, PLU (article 12), services à l'usager, communication.

- **Cibles** : résidants, pendulaires, professionnels mobiles, transporteurs marchandises/livreurs, visiteurs, taxis, cyclistes, deux roues motorisés, covoiturage, autopartage et autocaristes.

En centre-ville de Toulouse, la mise en place du Plan Local de Stationnement se poursuivra en 2011 :



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 :



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

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.

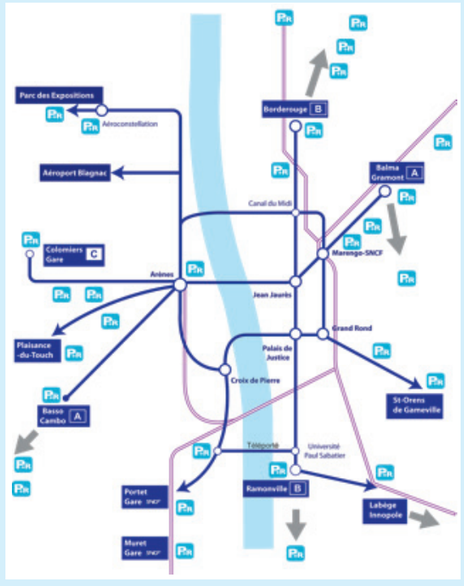
En termes de perspectives de développement de ces parcs-relais, il est prévu :

- 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.

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 M€ en phase d'extension des stratégies de stationnement

350 000 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

ACTION F30

MAÎTRISER L'USAGE DE LA VOITURE

Développer les zones de circulation apaisée

Description de l'action

Afin de modérer la vitesse de circulation des modes motorisés, d'affirmer la priorité aux modes doux et de leur donner plus d'espace, il est nécessaire de multiplier les « zones de circulation apaisée » : zones 30, zones de rencontre.

Les communes devront mener une réflexion globale sur leur territoire afin de déterminer les secteurs ou les voies pouvant accueillir des zones de circulation apaisée.

Elles mettront en place progressivement les aménagements les plus adaptés à la fonction et à l'usage des voies concernées, en intégrant les dispositifs du Décret de juillet 2008.

Ces aménagements auront pour objectif principal d'obliger les véhicules motorisés à limiter leur vitesse, de sécuriser la circulation de l'ensemble des usagers (notamment les piétons et les cyclistes), et de favoriser la vie locale.

Principes d'aménagement issus de la réglementation (conformément aux préconisations du Décret de juillet 2008) :

- Les entrées et sorties de la zone doivent être annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.
- Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Par ailleurs, la loi demande de mettre en conformité les zones 30 existantes d'ici juillet 2010 (double sens cyclable à généraliser, mise en cohérence des aménagements).

Objectifs

- Réduire la part modale de la voiture et favoriser l'utilisation des modes doux
- Améliorer la sécurité et la qualité du cadre de vie

Références

Plaquette CERTU : « les zones de circulation particulières en milieu urbain : aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 », novembre 2008

Chartes de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse

Pilotes

Communes / intercommunalités

Partenaires techniques

Département, AOTU

Calendrier de mise en œuvre

Action continue

Coûts

Grand Toulouse : 3 M€/an, inclus dans le budget voirie des pôles territoriaux

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

PADD : orientations en faveur des modes doux

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

Mise en place de l'action : nombre de km de zones 30 et de zones de rencontre sur le Grand Toulouse et sur les communes de plus de 20 000 habitants, exemples identifiés sur les autres communes.

ACTION **F31**

MAÎTRISER L'USAGE DE LA VOITURE

Établir un Schéma Directeur d'usage des voiries

Description de l'action

Il s'agit de hiérarchiser, à l'échelle de l'agglomération, les principales fonctions des différentes voiries constituant le réseau routier (transit, échange, trafic d'agglomération, trafic de proximité…), et de définir les modalités de partage entre les modes adaptées à chaque fonction.

Une mise en cohérence des différentes hiérarchisations établies pour les collectivités du PTU sera recherchée (2011-2012), en lien avec les gestionnaires de voiries et en cohérence avec le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine qui propose la mise en place d'un comité de pilotage « Voiries d'agglomération ».

À partir de cette hiérarchie, il s'agira de décliner des principes d'aménagement par type de voie à travers un Schéma Directeur d'usage de la voirie : priorité VP/TC/modes doux, partage de l'espace public entre les modes, gestion de la circulation, traitement des intersections, vitesse des modes motorisés, sécurisation des cheminements piétons et traversées, couloirs d'approche pour les TC…).

Ce travail permettra par ailleurs d'optimiser l'entretien des voiries.

Objectifs

Améliorer la lisibilité du réseau de voirie

Références

Banque de données routières du Grand Toulouse

Pilotes

Gestionnaires de voiries, Intercommunalités, État, Conseil général

Partenaires techniques

ASF, CETE, AOTU, AUAT

Calendrier de mise en œuvre

À enclencher en 2011

Coûts

100 000 euros

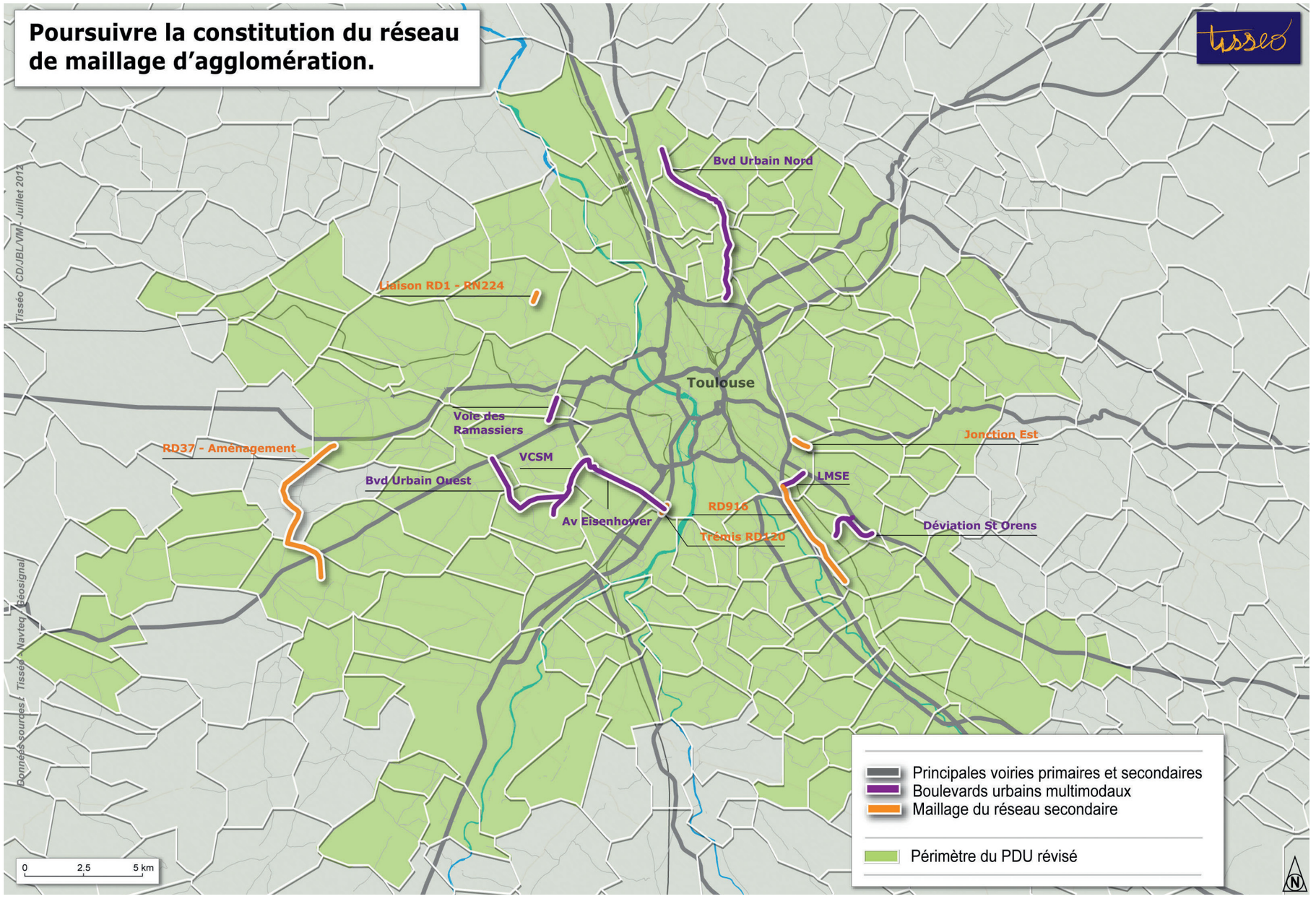
Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Condition d'urbanisation autour des voiries, en fonction de leurs usages

Indicateurs de suivi pour évaluation

- Mise en place de l'action : réalisation du Schéma Directeur
- Suivi des effets : exemples de requalification de certaines voies

Poursuivre la constitution du réseau de maillage d'agglomération



ACTION **F32**

MAÎTRISER L'USAGE DE LA VOITURE

Poursuivre la constitution du réseau de maillage d'agglomération

Description de l'action

La fonction principale 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. 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 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,
- RD 924 entre VCSM et RD 632

Maillage du réseau secondaire

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

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

Objectifs

Les boulevards urbains répondent à plusieurs objectifs :

- Structurer l'urbanisation future
- Conforter le maillage TC
- 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 : 227 M€ HT

Liaison Multimodale Sud-Est : 40 M€ HT

Boulevard Urbain Nord : 61 M€ HT

Voie des Ramassiers : 10 M€ HT

Jonction Est : 44 M€ HT

Voie du Canal St Martory : 38,5 M€ HT

Avenue Eisenhower : cf. fiche 10

Déviation de Saint-Orens RD 957 b : 18 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

Aménagement RD 37 : 16 M€ HT

Aménagement de la RD 916 Palays / RD57 : 47 M€ HT

Trémie Dide RD 120 : 5 M€ HT

Soit 300 millions d'euros, hors travaux d'entretien récurrents et de mise aux normes des voiries et hors nouvelles dessertes internes de nouveaux quartiers.

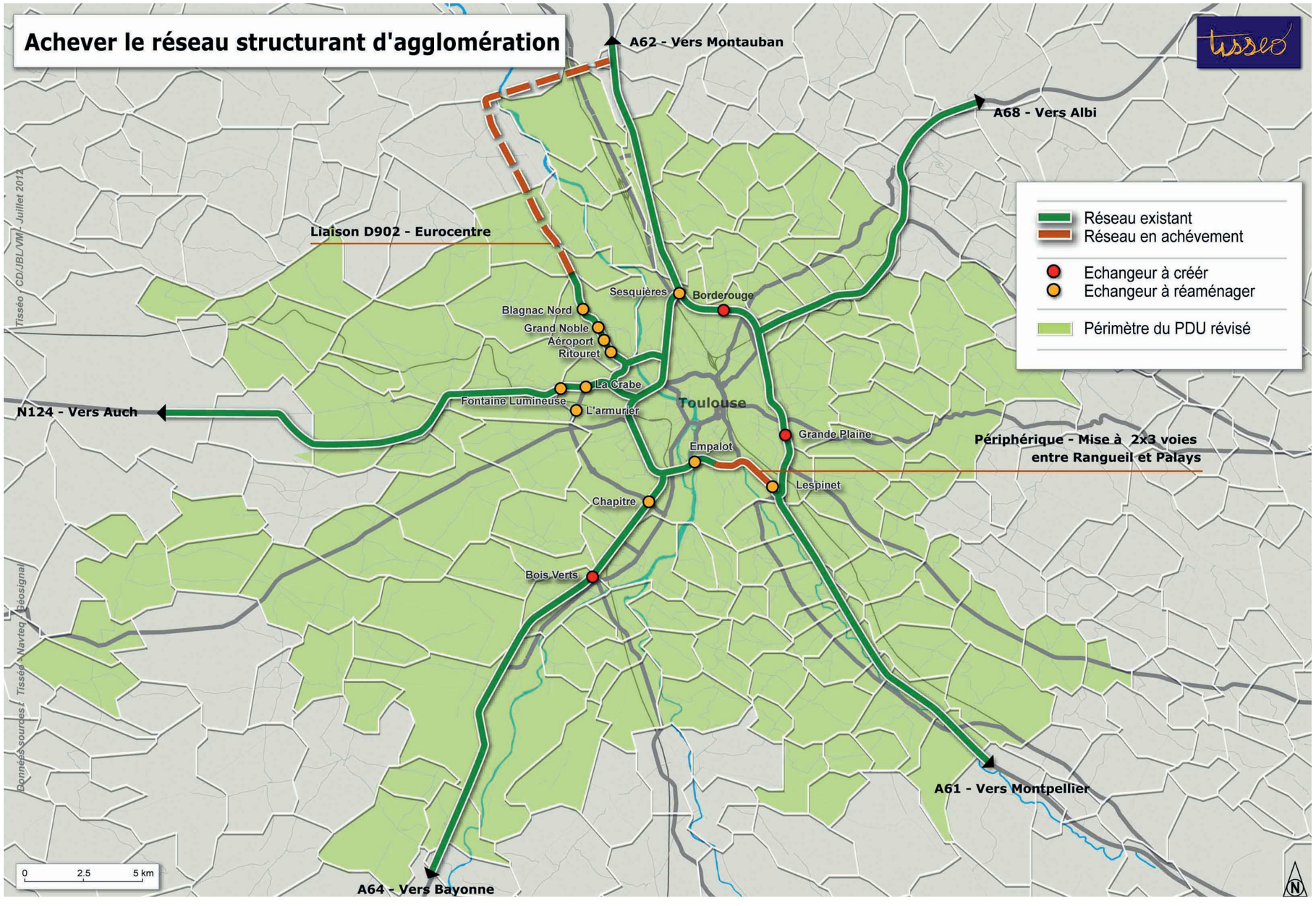
Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Emplacements réservés

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

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

Achever le réseau structurant d'agglomération



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 du périphérique section Rangueil Palays : 50 M€ HT
Prolongement Liaison RD 902 – Eurocentre : 80 M€ HT
Raccordement RD 813/échangeur Montgiscard/RD 16 : 16 M€ HT

Échangeurs

Borderouge : 20 M€ HT
Lespinet : 25 M€ HT
Sesquières : 20 M€ HT
Grande Plaine : 22 M€ HT
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.
Bois Verts : coût non défini

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

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

ACTION G

PRENDRE EN COMPTE LA LOGISTIQUE URBAINE

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, Ademe

Calendrier de mise en œuvre

2010

Coûts

Moyens internes

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

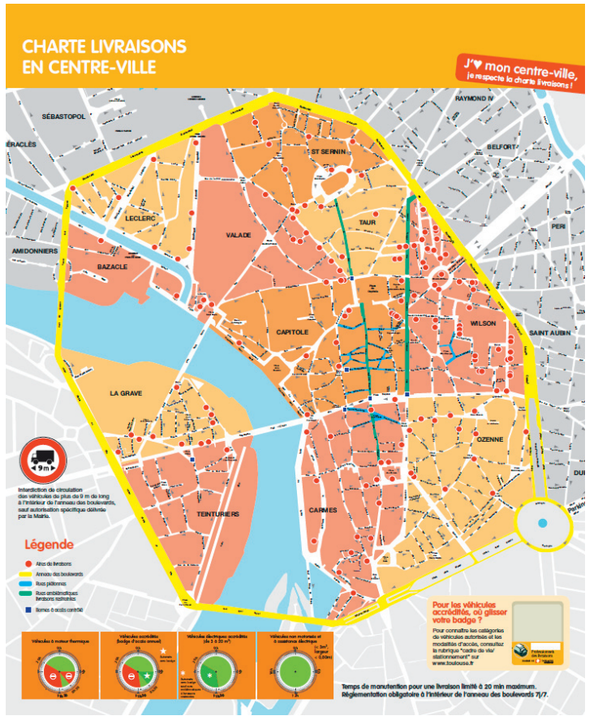
Sans objet

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

Actions initiées

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.

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 12000 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 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 CO^2

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

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

Coûts

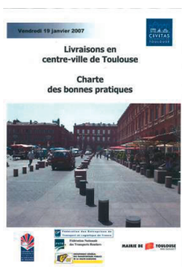
Mesure non chiffrée

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
- Évolution des réglementations de police et environnementale
- Évolution de la Charte « Livraisons en centre-ville de Toulouse »



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 Fondeyre, 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'État 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

État, Collectivités locales

Partenaires techniques

Chambres consulaires, syndicats professionnels, gestionnaires de voiries, SNCF, UNICEM, RFF

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

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.

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).

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
- Évolution des réglementations police et environnementale
- Mise en œuvre du schéma de jalonnement logistique et matières dangereuses

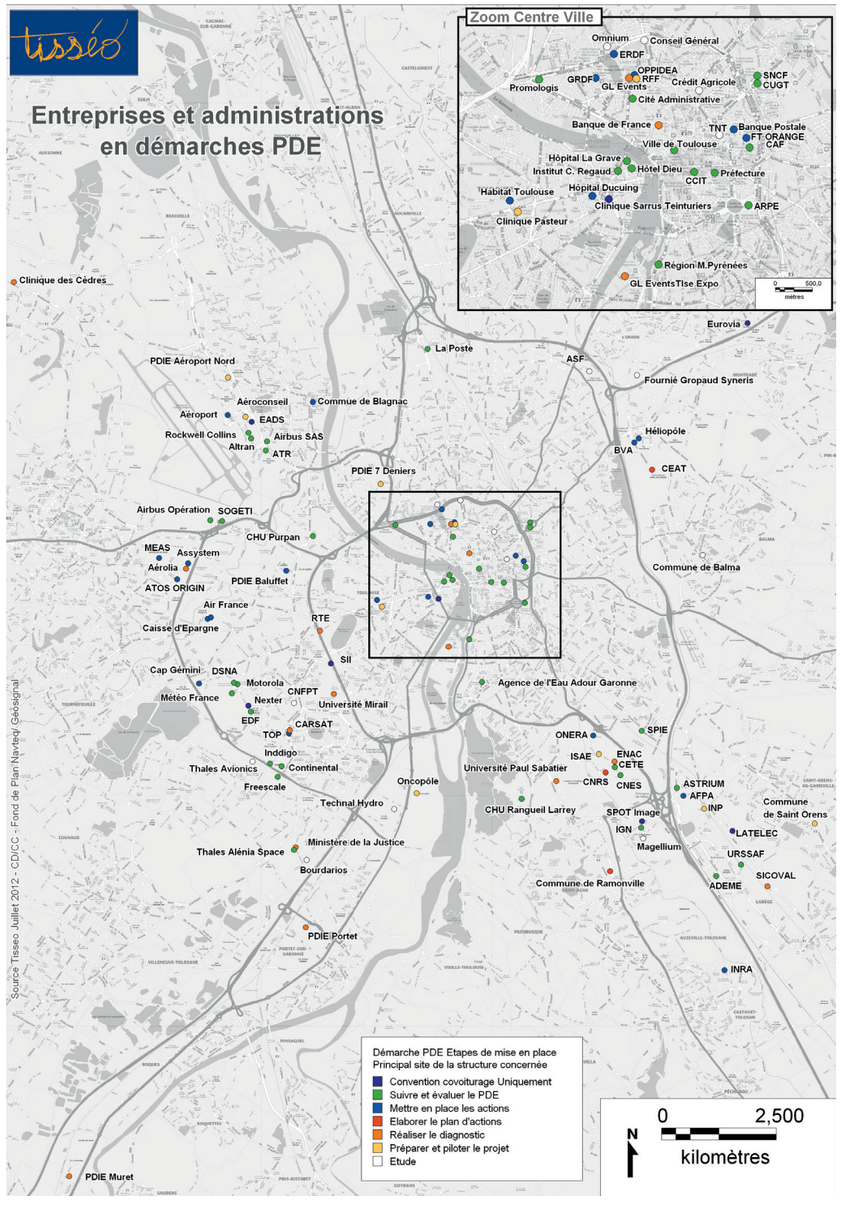
ACTION H

RÉPONDRE AUX ENJEUX DES DÉPLACEMENTS LIÉS AU TRAVAIL

Aider au développement des Plans de Déplacements d'Entreprise

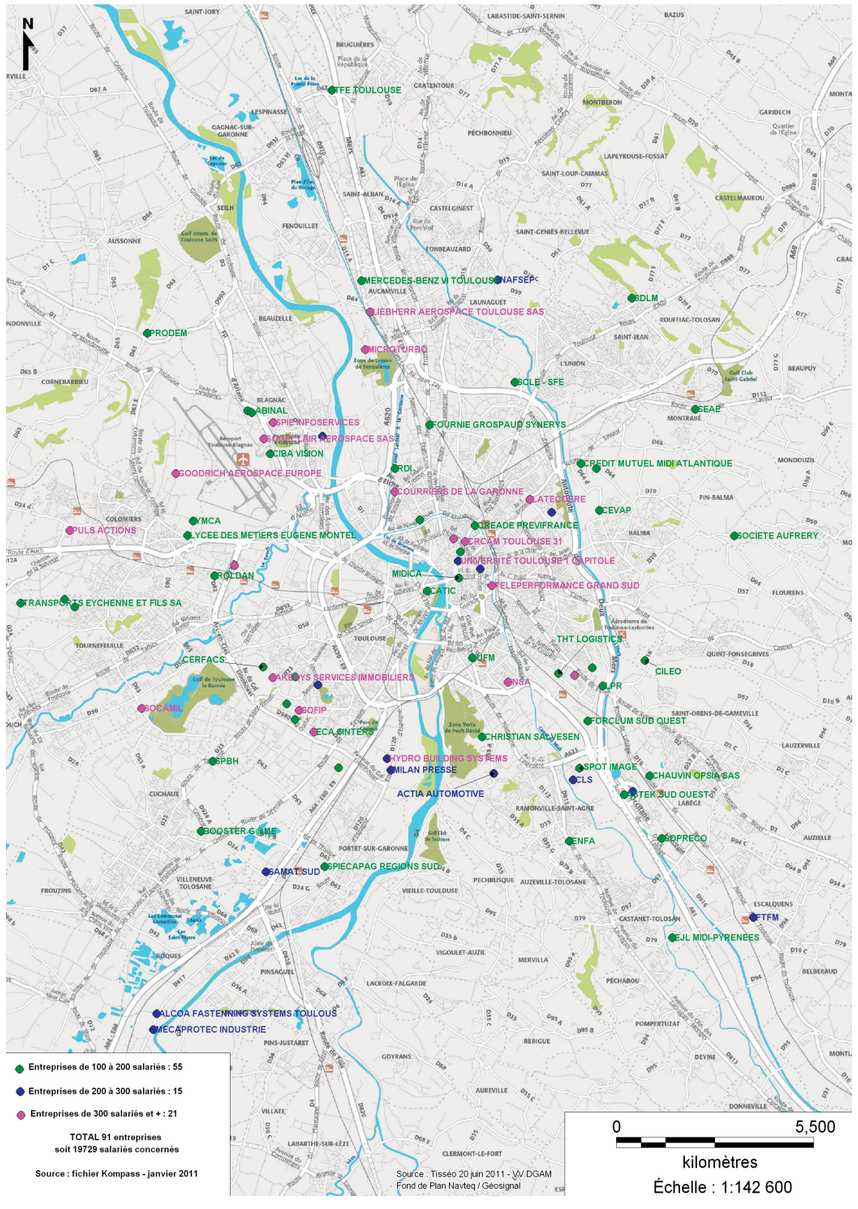
Entreprises et administrations en démarche PDE

Source : Tisséo - juillet 2012



Potentiel entreprises sans PDE - de 100 salariés à 300 et +

Source : Tisséo - juin 2011



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 4 500 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, Ademe

Calendrier de mise en œuvre

En continu

Coûts

Budget annuel de 40 000 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

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

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, Ademe, CARSAT, ARPE

Calendrier de mise en œuvre

2011 : cahier des charges Label PDE

2012 : enclenchement de la procédure de labellisation, avec huit entreprises ayant obtenues le Label

2013 : poursuite de la labellisation

Coûts

Moyens internes

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Sans objet

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

Nombre de PDE labellisés

Labelliser les Plans de Déplacements d'Entreprise

Labels decernés

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

TROPHÉE TISSÉO ÉCOMOBILITÉ 2012

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 2012

Coûts

150 000 euros par étude

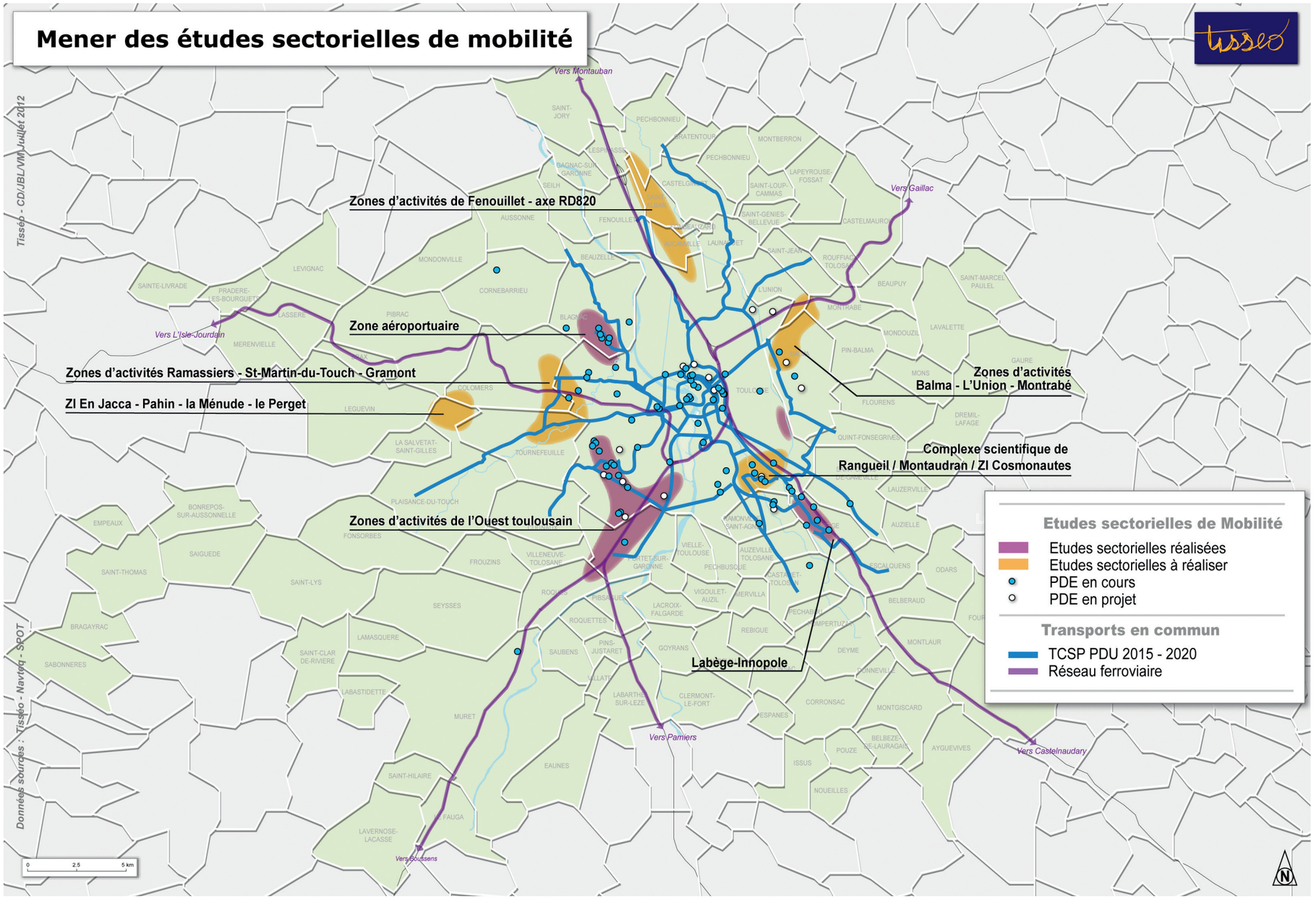
Déclinaison opérationnelle dans les PLU

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

Mener des études sectorielles de mobilité



ACTION 1

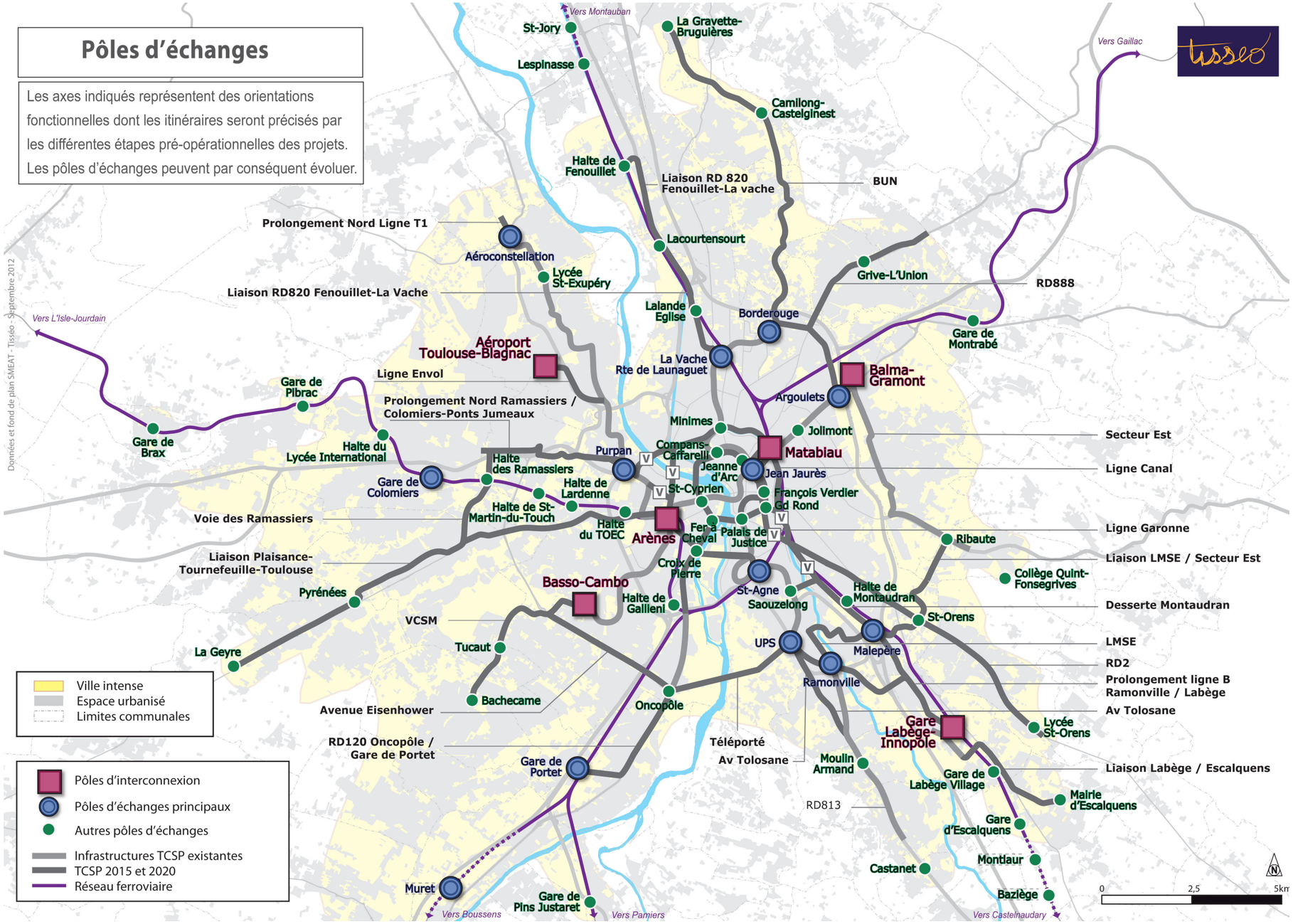
DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ

DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ

Développer l'intermodalité et renforcer les pôles d'échanges

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.



Développer l'intermodalité et renforcer les pôles d'échanges

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.

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.

Les pôles d'échanges sont localisés comme suit :

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

Pôles d'échanges principaux : Borderouge, La Vache, Purpan, Jean Jaurès, Canceropole/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 Innopole, Ramonville Métro

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

Développer l'intermodalité et renforcer les pôles d'échanges

Coûts

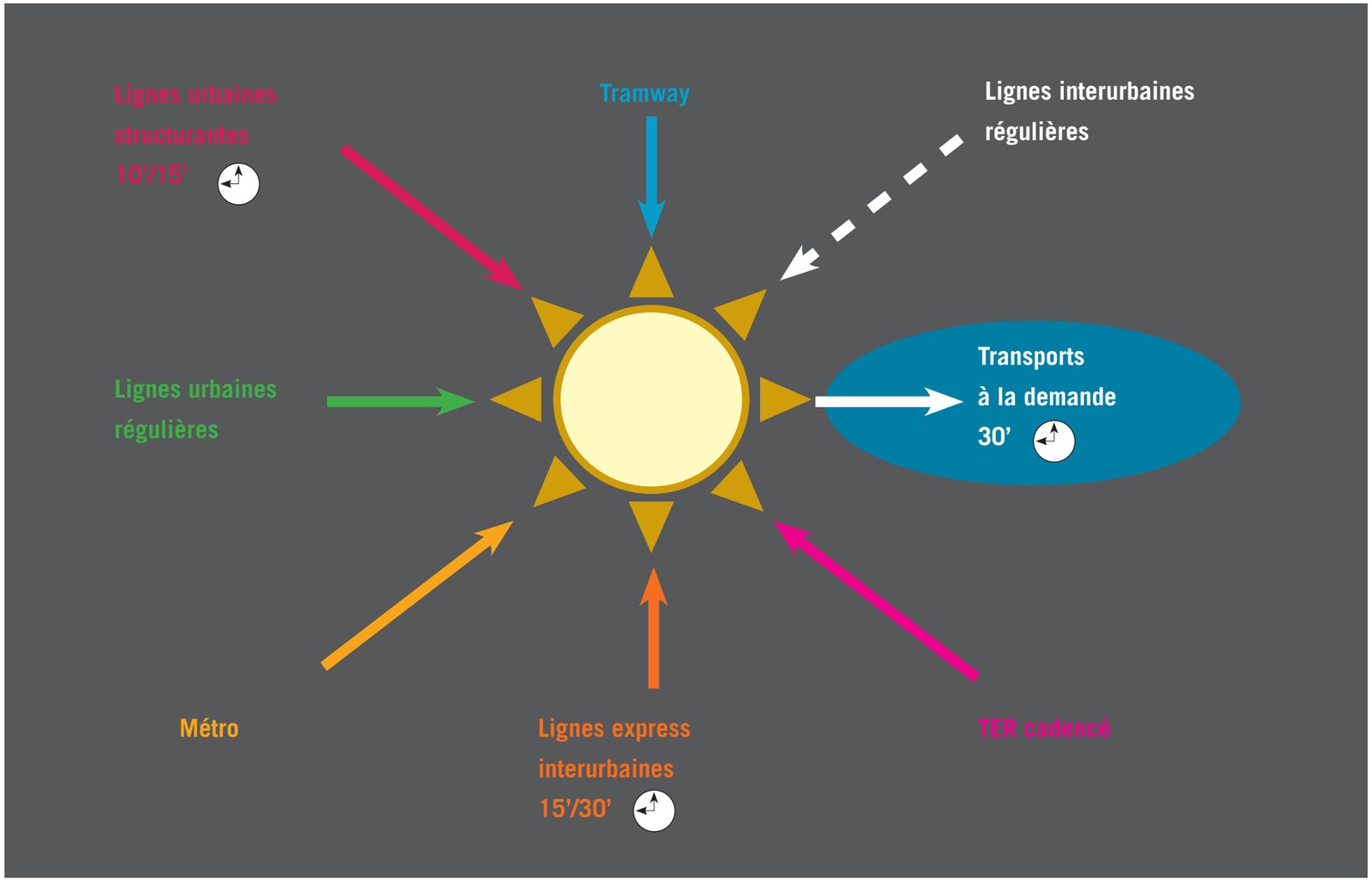
Période 2011/2015 : 3 M€

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Emplacements réservés

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

- Accessibilité des pôles d'échanges
- Nombre de possibilités de correspondance entre lignes de transport public
- Correspondances réalisées entre modes (enquêtes OD)



ACTION I42

DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ

Mettre en place une Centrale d'Information Multimodale

Description de l'action

Mettre en place une centrale d'information multimodale (CIMM) capable de renseigner sur l'offre de mobilité, l'état des réseaux TC / VP ainsi que sur les événements perturbant les déplacements sur l'agglomération toulousaine.

La vocation principale de la CIMM est de rassembler dans une « base de données » unique l'ensemble des informations produites pas les opérateurs de transports, dans le but de les partager et de pouvoir les réutiliser à des fins d'exploitation des réseaux et surtout d'information des voyageurs.

Le développement de la CIMM prévoit la fourniture d'un calculateur d'itinéraire multimodal (VP/TC/Vélo) sur l'agglomération toulousaine ainsi que d'un Gestionnaire d'Actualité permettant la saisie et la représentation en temps réel des événements perturbant les conditions de déplacement sur l'ensemble des réseaux de l'agglomération toulousaine.

Objectifs

Cet outil destiné dans un premier temps aux opérateurs des réseaux, partenaires du SGGD, via un site Extranet, pourrait être réutilisé dans une perspective plus large d'information des usagers et de sensibilisation aux alternatives à la voiture particulière.

Références

Démarche Nationale : **www.predim.org**
Plateforme de Recherche et Développement de l'Information Multimodale (PREDIM)
Agence Française de l'Information Multimodale et de la Billettique (AFIMB)
Autres démarches locales / régionales :
www.transport-idf.com (Île de France)
www.destineo.fr (Pays de la Loire) – **www.vialsace.eu** (Alsace)
www.multitud.org (Rhône Alpes) – **www.lepilote.com** (Marseille & 13)

Pilotes

L'État pour le compte du SGGD (Système de Gestion Globale des Déplacements) a donné mandat au SMTC pour la maîtrise d'ouvrage de l'opération CIMM.

Partenaires techniques

L'ensemble des partenaires du SGGD et plus particulièrement : l'État (représentant les ASF), le Grand Toulouse, le SICOVAL, la Région Midi-Pyrénées, le Département de Haute-Garonne, Tisséo, l'AUAT.

Calendrier de mise en œuvre

Livraison de la CIMM effectuée mi 2010

Coûts

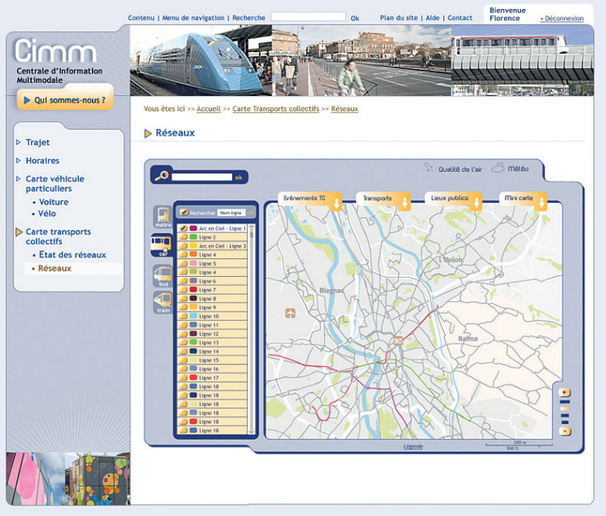
Investissement : 1 M€ dans le cadre de la convention SGGD
Modalité de fonctionnement restant à définir dans le cadre de la poursuite des travaux et du partenariat du SGGD. Coût de fonctionnement estimé à 90 k €/an auquel il faut ajouter une équipe de 3 personnes (dont une partie peut être externalisée).

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Sans objet

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION

Nombre de connexions



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 entres 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, 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.

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)

2011-2015

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

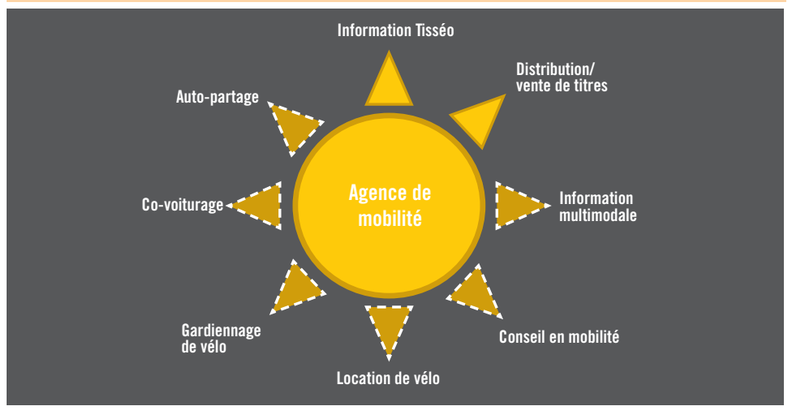
Coûts

En lien avec les pôles d'échanges, soit 3 M€

Déclinaison opérationnelle dans les PLU

Sans objet

INDICATEURS DE SUIVI POUR ÉVALUATION



Développer les services aux personnes

5 MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDU

MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDU

5.1 ■ Mise en œuvre

■ Des maîtrises d'ouvrages multiples

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération Toulousaine, la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, les communautés d'agglomération du Sicoval et du Muretain, la Région Midi-Pyrénées, le Département de la Haute-Garonne, l'État et les communes sont les principaux maîtres d'ouvrage des actions à réaliser au titre de la mise en œuvre du PDU.

Des partenariats techniques peuvent également être mis en place avec d'autres institutions dans le cadre d'actions ne relevant pas directement d'une maîtrise d'ouvrage institutionnelle, comme par exemple pour les thèmes des PDE ou du transport de marchandises.

Le SMTC, chargé par la loi de l'élaboration et de la révision du PDU, n'est donc pas le seul garant de la réussite du PDU et de l'atteinte des objectifs fixés par le document.

De l'adhésion à ce PDU dépend en partie sa réussite.

En termes de financement, il est précisé que les coûts d'investissement et d'exploitation de chaque action relèvent de la maîtrise d'ouvrage concernée.

Les actions pour le réseau ferroviaire, incluant le développement du tram-train, et le réseau interurbain Arc en Ciel seront respectivement financées par le Conseil Régional Midi-Pyrénées et le Conseil Général de la Haute-Garonne, ainsi que par Réseau Ferré de France.

Des financements peuvent être mis en œuvre entre AOT dans le cadre de projets répondant au développement de l'intermodalité : billettique, pôles d'échange, tram-train…

En ce qui concerne les réseaux routiers, les gestionnaires de voiries financeront les opérations inscrites au PDU révisé, considérant que certaines opérations pourraient faire l'objet de financements partenariaux.

Enfin, les financements nécessaires aux réseaux Modes Doux intègrent d'une part les investissements consacrés aux opérations nouvelles et, d'autre part, l'entretien et la mise à niveau des équipements existants.

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 M€ HT
PROJETS TCSP	
TCSP tram et bus (fiche 9)	495,6
TCSP PLB	133 à 143 (pour le SMTC)
OPÉRATIONS RÉCURRENTES	
Entretien métro, achat rames, billettique, SAIEV, vidéo surveillance, mise en œuvre SDA, info voyageurs	256,4
RÉSEAU BUS	
3ème 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	**De 1 037,6 à 1 047,6**

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 **150 millions d'euros par an pour les transports en commun urbains sur la période 2010/2015 auquel il faut ajouter les dépenses liées au PLB.**

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 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.

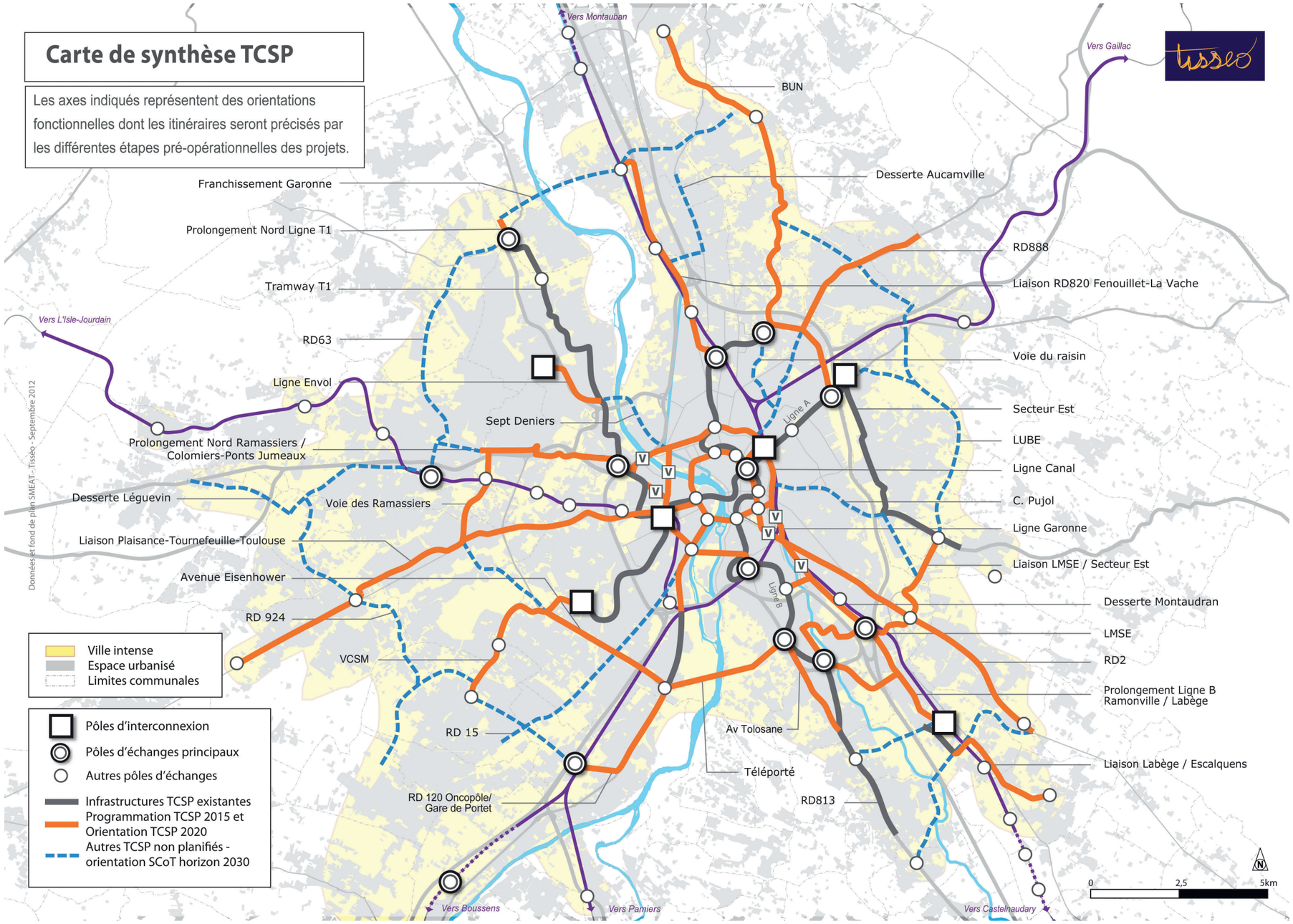
Il est rappelé que les clés actuelles de financements sont :

- les contributions des collectivités membres de Tisséo,
- le versement transport,
- 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 33,19M€ 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.

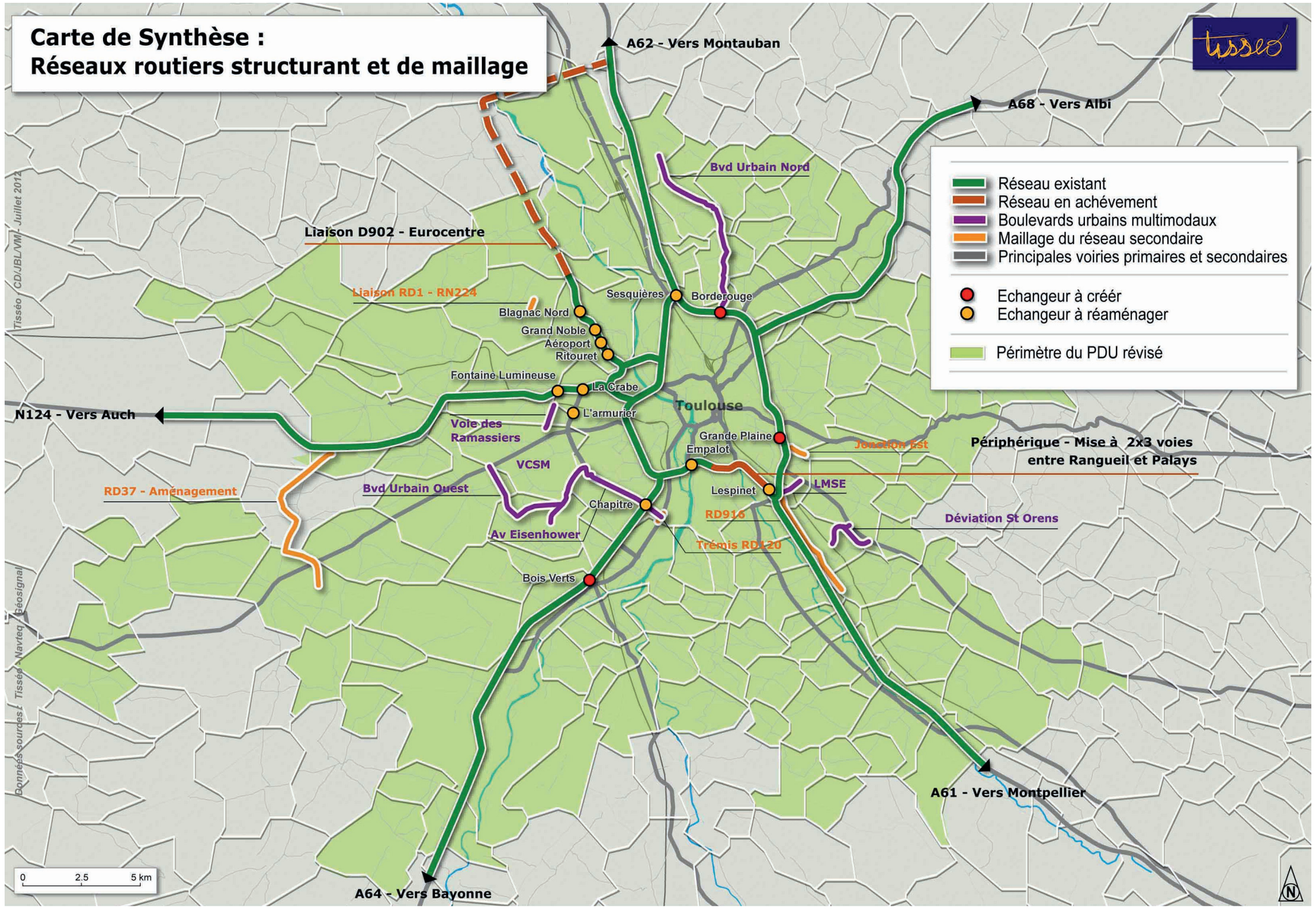
MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDU

Carte de synthèse TCSP

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



MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDU



MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDU

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

- 820 M€ pour le Plan Rail 2007/2013, dont 500 M€ 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.

En ce qui concerne la circulation automobile

Deux types d'investissement cœxistent :

- 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 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 par an sur la période 2011/2020 pour le volet voirie du PDU (hors mesures d'accompagnement), dont 22,5 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 conformation 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, avec des subventions accordées par le Département, d'un montant compris entre 10 et 50 % en fonction de la typologie et de la vocation des itinéraires cyclables.

MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDU

À ce budget, il conviendra de prendre en compte les coûts de mise en œuvre des actions du SDA et des PAVE en faveur de l'accessibilité piétonne aux transports et équipements publics, les coûts d'aménagement des zones 20 et 30, le coût du traitement des zones d'insécurité routière contribuant à la réduction des modes doux impliqués dans un accident de la route.

En ce qui concerne les autres actions du PDU

Les actions propres aux thèmes de l'amélioration de la qualité du cadre de vie avec la réduction des émissions de GES, des nuisances sonores et des accidents de la route, de l'articulation urbanisme / déplacements, du transport et de la livraison de marchandises, de la mise en œuvre opérationnelle des plans d'actions des PDE… nécessitent également des investissements financiers, pouvant être importants dans certains cas comme la création de plateformes de redistribution de marchandises.

Ces actions ne sont pas chiffrables sur 10 ans car elles nécessitent préalablement des études qui ne sont pas à ce jour achevées ou programmées par les maîtrises d'ouvrage concernées Aussi, elles ne figurent pas dans cette approche financière. Il conviendra par conséquent de suivre, à la suite de l'application de ces mesures, le coût de mise en place à travers le Compte Déplacement.

Comparatif avec les périodes précédentes

Un comparatif en pourcentage des investissements consacrés aux différents modes de transports peut être réalisé. Il montre à l'évidence les investissements croissants en faveur des deux roues et réguliers en faveur des transports en commun (il faut souligner pour la période 2001/2008 l'investissement conséquent et quasi exclusif dans la constitution du réseau métro). Pour ces derniers, les investissements sont conséquents et engendrant par ailleurs des charges d'exploitation de plus en plus lourdes.

Périodes Modes	1970-1989	1990-2000	2001-2008	2011-2020
Transports en commun	15 %	54 %	70 %	**73,5 %**
Routes	85 %	45 %	28 %	**21 %**
Deux roues	0 %	1 %	2 %	**5,5 %**

On note également un investissement plus modéré pour la route, sachant que la circulation automobile génère à la collectivité d'autres coûts : coût sur les dépenses de santé publique lié aux accidents et à la pollution atmosphérique, imperméabilisation des sols, étalement urbain.

MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDU

Modalités de couverture des coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation correspondants pour chaque système de transport (métro, tramway et bus) et dispositif d'accompagnement (restructuration, TAD) sont estimés en Euros courants à partir des coûts unitaires directs et charges indirectes par mode de transport.

En Euro valeur 2010, ces coûts directs sont estimés à 5,05 €/km bus et 6,70 €/km tramway.

L'ensemble des dépenses d'exploitation est estimé à partir des principales hypothèses suivantes :

- L'offre kilométrique à l'horizon 2020 de chaque mode de transport ;
- Les coûts directs et indirects applicables à chaque mode ;
- L'évolution annuelle des coûts de structure supposée 1 point supérieur à l'inflation ;
- en dehors des projets TCSP, une évolution moyenne de l'offre bus de 2 % par an et de l'offre métro de 1 % par an.

Les coûts d'exploitation induits par les projets TCSP prennent en compte une hypothèse moyenne des variantes de modes et de tracé correspondant à l'enveloppe globale d'investissement des projets TCSP (957 M€).

Les dépenses d'exploitation sont estimées à l'horizon 2020 à environ :

- **270 M€ (valeur 2010)**
- **330 M€ en Euros courants.**

La fréquentation est estimée à 163 millions de déplacements en 2020, soit une croissance de 63 % par rapport à la situation 2010 (100 millions de déplacements).

Elle augmente par rapport à la situation 2010 comme suit :

- croissance de trafic au « fil de l'eau » (scénario de référence du PDU) : **28** millions de déplacements.
- trafic induit par les projets PDU : **35** millions de déplacements

La dépense d'exploitation par déplacement évolue ainsi comme suit :

- 2010 : **1,84€** /déplacement
- 2020 (euros valeur 2010) : **1,7€** /déplacement
- 2020 (euros courant) : **2€** /déplacement.

Les recettes 2020 sont estimées à partir des hypothèses suivantes :

- une recette de trafic par déplacement évoluant annuellement de 0,5 point en-dessous de l'inflation ;
- la fréquentation estimée à cet horizon.

Pour le réseau de surface (bus-tram), le rendement de l'offre évolue ainsi de :

- **2,4** voyages/kilomètres en 2010 ;
- à environ **4** voyages/kilomètres en 2020.

Les recettes totales du réseau sont estimées ainsi en 2020 à hauteur de :

- **98 M€** en Euros constants 2010 ;
- **114 M€** en Euros courants.

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.

MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDU

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 / Transport

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.

■ 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.
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 œuvre du Plan, étant entendu les dispositions du Code des Transports en la matière.

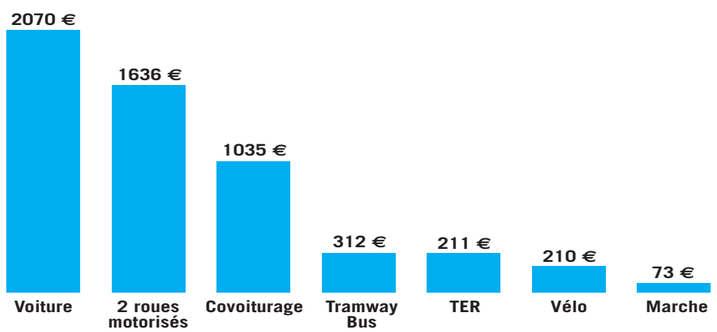
MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DU PDU

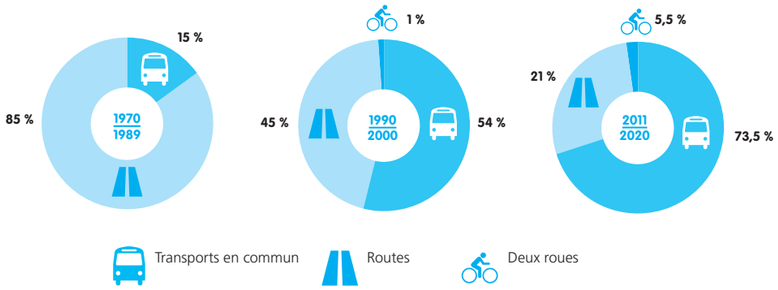
Compte Déplacements

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'usager 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.
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 dés 2013, pour une mise en œuvre du Compte Déplacements à partir de 2014.
A titre d'information, les schémas ci-dessous indiquent :

- les coûts de transports pour l'usager 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.





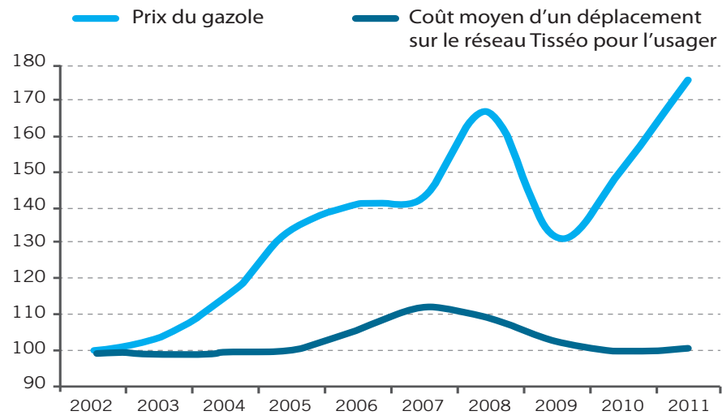


Tableau de bord du PDU

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.

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	Gestionnaires de voiries	À enclencher en 2011
	Réseau autoroutier A 61, 62, 64,68.		
	Réseau national : RN 124		
	Réseau départemental : rocade Arc-en-ciel, RD 120 et 817		
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	AOTU	
	LMSE		2012
	Tram Garonne		2013
	VCSM		
	Avenue Tolosane		
	Tram Envol		2014
	Prolongement T1 Nord		
	Ramassiers		
	BUN		2015
	RD 120 Gare de Portet / Oncopôle		
	Prolongement ligne B Ramonville/Labège		
	Liaison Toulouse / Tournefeuille / Plaisance		
10	Orientation TCSP 2020	AOTU	Programmation à définir en 2014/2015, pour un horizon 2020
	Projet Canal		
	RD 888		
	RD 820 Nord		
	LMSE / Secteur Est		
	RD 16 Labège Escalquens		
	Desserte Montaudran et TCSP RD 2 St-		
	St-Martin/Purpan/Pt Jumeaux		
	Axe Eisenhower		

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	Préparer l'extension et le renforcement du réseau métro	AOTU	
	Prolongement ligne B Ramonville / Labège		2018
	Exploitation 52m ligne A		Nouvelle phase de programmation à considérer en 2014/2015
12	Constituer un réseau de lignes de bus structurantes à haut niveau de service	AOTU	À enclencher en 2011
13	Renforcer le réseau interurbain et son intermodalité	AOT, AOTU	2010/2020
14	Renforcer la connexion entre réseau ferroviaire et réseau urbain	AOT, AOTU + RFF et SNCF	PRT 2006/2013
15	Identifier les axes prioritaires afin d'améliorer les conditions de circulation des bus	AOTU, intercommunalités, gestionnaires de voiries	2011/2013 pour une première programmation de travaux
16	Autres modes de transports mode téléporté	AOTU, intercommunalités	
	mode téléporté		2020
17	Produire un schéma d'organisation des centres de maintenance des matériels roulants	AOTU	2011

D – ACCOMPAGNER LES USAGERS DES TC DANS LEURS DÉPLACEMENTS			
ACTIONS		Pilotes	Calendrier
18	Appliquer les principes des Schémas Directeurs Accessibilité	AOTU, intercommunalités et communes	Enclencher depuis 2010
19	Développer les Systèmes d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs	AOTU	Fin 2011
20	Améliorer le réseau bus : offre de services et matériel roulant	AOTU	En continu
21	Mettre en place une billettique et tarification combinées	AOT, AOTU	En continu

E – FAVORISER LA PRATIQUE DE LA MARCHE ET L'USAGE DU VÉLO			
ACTIONS		Pilotes	Calendrier
22	Conforter et mettre en œuvre un schéma directeur cyclable d'agglomération	Intercommunalité, communes	2010
23	Poursuivre le développement des systèmes de location vélo humanisés ou automatisés	Intercommunalité, communes	En continu
24	Produire et diffuser des chartes sur les Modes Doux	Intercommunalité, communes	2011
25	Développer la piétonisation	Intercommunalité, communes	En continu
26	Créer des cartes des itinéraires accessibles aux PMR	Intercommunalité, communes	2011
27	Élaborer les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)	Intercommunalité, communes	Enclencher depuis 2010

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
29	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
32	Poursuivre la constitution du réseau de maillage d'agglomération	Grand Toulouse, Département	
	LMSE		2012
	BUN		2015
	Voie des Ramassiers		2014
	Boulevard Eisenhower		À préciser
	Jonction Est		2015
	VCSM		2013
	Déviation Sud Saint-Orens		À préciser
	Liaison RD1 RN224		2015
	Aménagement RD 37		2012
	RD 924 (entre RD 632 / VCSM)		À préciser
	Aménagement RD 916		À préciser
	Trémis Dide		2012
33	Achever le réseau structurant d'agglomération		
	2X3 voies périphérique section Rangueil - Palays	État	2014

F – MAÎTRISER L'USAGE DE LA VOITURE			
	ACTIONS	Pilotes	Calendrier
33	*Prolongement RD 902 – RD 2 Eurocentre A 62*	Département	2020
	Aménagement de l'échangeur de Borderouge	État, ASF, Collectivités	2014
	Aménagement de l'échangeur de Grande Plaine		Avec Jonction Est
	Réaménagement de l'échangeur de Lespinet		Avec 2X3 Rangueil / Palays
	Réaménagement de l'échangeur de Sesquières		Avec TCSP RD 820 Nord
	Réaménagement fonctionnel des échangeurs d'accès à la zone de Saint Martin du Touch et Colomiers	État, Collectivités	En lien avec desserte bus
	Réaménagement fonctionnel des échangeurs d'accès à la zone aéroportuaire		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

Tableau de bord des actions du PDU

G – PRENDRE EN COMPTE LA LOGISTIQUE URBAINE			
ACTIONS		Pilotes	Calendrier
36	Créer des sites de redistribution de marchandises	Intercommunalités, Professionnels, Organismes consulaires, État, SNCF	En continu
37	Concevoir des itinéraires dédiés aux marchandises		2011

H – RÉPONDRE AUX ENJEUX DES DÉPLACEMENTS LIÉS AU TRAVAIL			
ACTIONS		Pilotes	Calendrier
38	Aider au développement des Plans de Déplacement d'Entreprise	AOTU, Ademe, Arpe	En continu
39	Labelliser les Plans de Déplacement d'Entreprise	AOTU, intercommunalités, organismes consulaires et milieux économiques	À enclencher en 2011
40	Mener des études sectorielles de mobilité		À enclencher en 2011

I - DÉVELOPPER L'INTERMODALITÉ			
ACTIONS		Pilotes	Calendrier
41	Développer l'intermodalité et renforcer les pôles d'échanges	AOT, AOTU + RFF et SNCF	À enclencher en 2011
42	Mettre en place une Centrale d'Information Multimodale	AOTU	2011
43	Développer les services aux personnes	AOTU	À enclencher en 2011

Plan de Déplacements Urbains
de la grande agglomération toulousaine

Tisséo - Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine
7, esplanade Compans-Caffarelli – BP 11120 – 31011 Toulouse CEDEX 6
Tél : 05 67 77 80 80 – Fax : 05 67 77 80 01

tisseo.fr