

OBSERVATOIRE DU PDU DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE APPROUVÉ EN 2001

ÉVALUATION 2001-2007 - SYNTHÈSE



SOMMAIRE

Présentation de l'Observatoire	1
Un PDU approuvé en juin 2001 puis mis en révision	1
Pourquoi un observatoire du PDU ?	2
Les étapes de l'observatoire du PDU	2
Une centaine d'indicateurs répartis en 15 thèmes	4
Un périmètre d'observation calé sur le périmètre de révision du PDU de la période 2001-2007	5
 Une organisation urbaine performante pour une réduction durable du trafic automobile.....	6
Objectifs/actions inscrits au PDU 2001	6
Évaluation	6
Limites de l'observation	10
 Une offre alternative de transport susceptible de mieux maîtriser l'usage de la voiture	11
▪ Faciliter la marche à pied et offrir aux vélos les conditions favorables à leur développement	11
Objectifs/actions inscrits au PDU 2001	11
Évaluation	11
Limites d'observation	18
▪ Renforcer l'offre de transport en commun et la rendre attractive, développer la multimodalité	19
Objectifs/actions inscrits au PDU 2001	19
Évaluation	19

La maîtrise des flux automobiles et le développement des boulevards urbains multimodaux	29
Objectifs/actions inscrits au PDU 2001	29
Évaluation	29
Limites d'observation	35
L'organisation du stationnement	36
Objectifs/actions inscrits au PDU 2001	36
Évaluation	36
Les plans de mobilité.....	42
Objectifs/actions inscrits au PDU 2001	42
Évaluation	42
Le transport des marchandises en ville	44
Objectifs/actions inscrits au PDU 2001	44
Évaluation	44
Limite d'observation.....	45
En conclusion, sur la période 2001 – 2007 (2008).....	46
Des actions ont été mises en œuvre	46
... et ont des premiers effets positifs.....	46
Malgré des progrès indéniables, certains objectifs du PDU ne sont pas encore atteints.....	47
Glossaire/définitions	49

PRÉSENTATION DE L'OBSERVATOIRE

Un PDU approuvé en juin 2001 puis mis en révision

Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération toulousaine a été approuvé le 12 juin 2001. Ce document définit la politique des déplacements de l'agglomération aux horizons 2008 et 2015.

Une révision du PDU a été engagée le 18 juin 2001, afin de prendre en compte l'extension du PTU (Périmètre des Transports Urbains) et les nouvelles dispositions de la loi SRU (Solidarité et Renouveau Urbain) : développement des orientations sur la sécurité routière, organisation du stationnement, transport des marchandises, tarification

sociale... En 2003, Tisséo-SMTC a soumis pour avis aux 4 collectivités alors membres du SMTC, l'avant-projet de la révision du PDU. Suite aux avis émis, Tisséo a poursuivi les études.

En 2008, la révision du PDU est re-enclenchée sur le périmètre du ScoT (117 communes + 1 commune).

Sur la période 2001-2007, le PDU en vigueur est donc celui approuvé en 2001.

Les périmètres évoluent entre 2000 et 2007



Périmètres d'application du PDU = périmètre de desserte du réseau urbain

 au moment de l'élaboration du PDU, en 2000
53 communes

 de 2004 à 2008 : 86 communes desservies



Périmètre d'étude du PDU

 au moment de l'approbation du PDU, en 2001
72 communes

 de 2004 à 2008
109 communes (= périmètre du PPA)

Le périmètre d'application du PDU approuvé en 2001 est le périmètre de desserte de Tisséo : 53 communes au moment de son élaboration en 2000, puis 86 communes de 2004 à 2008.

Le périmètre d'étude du PDU de 2001 à 2008 est le périmètre du PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère) : 72 communes en 2001 puis 109 à partir de 2004.

L'observatoire du PDU 2001-2007 est basé ce périmètre.

Pourquoi un observatoire du PDU ?

Selon le souhait de Tisséo-SMTC, maître d'ouvrage, cet observatoire a pour vocation d'informer les élus du comité de pilotage de la révision de PDU, de l'état d'avancement de la mise en œuvre des actions du PDU approuvé et des effets de ces actions.

Cet observatoire répond également à l'obligation légale inscrite dans la LOTI¹ d'évaluer le PDU cinq ans après son approbation.

Les questions auxquelles répond l'observatoire :

- *Les actions du PDU approuvé sont-elles bien engagées ?*
- *Les effets de ces actions sont-ils conformes aux effets souhaités ? Répondent-ils aux enjeux des PDU édictés par la LOTI, la LAURE et la loi SRU ?*

Les étapes de l'observatoire du PDU

► L'initialisation

En 2002, une première liste d'indicateurs de suivi de la mise en œuvre des actions du PDU et de leurs effets a été définie à partir du guide méthodologique édité par le CERTU sur les observatoires des PDU². 17 organismes partenaires du PDU ont ensuite été rencontrés.

¹ LOTI : Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs
LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie
SRU : Loi Solidarité et Renouvellement Urbain

² Référence du guide CERTU « Observatoire des PDU : de la méthode aux indicateurs » - CERTU
– octobre 2001

Ces entretiens ont permis d'affiner la liste des indicateurs. La phase d'initialisation s'est clôturée en septembre 2003 avec la diffusion d'un document récapitulant les objectifs et le fonctionnement de l'observatoire ainsi que la liste des indicateurs envisagés. Il a été décidé d'un suivi annuel des indicateurs, avec parution de rapports d'étape annuels. En pratique, trois rapports seront publiés en tout : un rapport présentant la situation initiale, un rapport d'étape pour la situation en 2003, le présent document présentant une synthèse sur la période 2001-2007.

Les 17 organismes rencontrés :

Direction Régionale de l'Équipement
Direction Départementale de l'Équipement
CETE du Sud-Ouest
Conseil Régional de Midi-Pyrénées
Conseil Général de la Haute-Garonne
CCI de Toulouse
DIREN
ADEME
ARPE
ORAMIP
Ville de Toulouse
SITPRT
SMAT
Exploitant du réseau urbain (SEMVAT en 2002)
Grand Toulouse
Sicoval
SNCF

► **L'état initial**

L'état initial constitue un état des lieux avant mise en œuvre du PDU. Les données alimentant les indicateurs correspondent à l'année 2001, année d'approbation du PDU en vigueur. Lorsque la donnée 2001 n'était pas disponible, l'année la plus proche a été retenue.

En fonction des données disponibles, la liste des indicateurs précédemment définie a été modifiée.

L'état initial, servant de référence pour les évaluations du PDU, a donné lieu à un document daté de mars 2006.

► **L'évaluation 2002-2003**

L'évaluation portant sur les années 2002 et 2003 constitue un bilan d'étape de la mise en œuvre du PDU approuvé.

Chaque indicateur a été, dans la mesure du possible, renseigné à partir des données relatives aux années 2002 et 2003. L'analyse de l'évolution de chaque indicateur depuis 2001 figure dans un rapport également daté de mars 2006. Une synthèse a été publiée la même année.

► **L'évaluation 2001-2007**

Cette dernière étape répond à l'obligation légale d'évaluer le PDU cinq ans après son approbation. Rétrospective sur la période 2001-2007, elle constitue à la fois un bilan du PDU approuvé en 2001, et un élément de diagnostic pour préparer le prochain PDU de l'agglomération toulousaine.

L'évaluation 2001-2007 est renseignée avec les données disponibles les plus récentes, soit 2007 pour la plupart des indicateurs.

Néanmoins, certains indicateurs sont renseignés avec des informations plus anciennes ou plus récentes (2008 pour les indicateurs les plus sensibles ou ayant subi des modifications importantes récemment). Le rapport de cette évaluation est daté d'avril 2009.

Le présent document est une synthèse de cette évaluation.

Une centaine d'indicateurs répartis en 15 thèmes

L'observatoire du PDU est structuré en 15 thèmes :

- Les thèmes 1 à 6 correspondent aux grandes thématiques autour desquelles sont développés les objectifs du PDU de l'agglomération toulousaine.
- Les thèmes 7 à 15 correspondent à 9 thématiques issues du guide du CERTU sur les observatoires des PDU¹. Ils permettent de répondre à la loi SRU et de prendre en compte toutes les facettes du développement durable (l'économie, le social et l'environnement).

Pour chaque thème, les indicateurs sont regroupés en deux catégories :

- ceux qui suivent l'état d'avancement de la mise en œuvre des actions du PDU.
- ceux qui mesurent les effets des actions du PDU.

Certains indicateurs ont été amenés à évoluer. Ils ont pu être modifiés, regroupés ou supprimés. De nouveaux sont apparus. Les modifications ont été fonction :

- de l'existence et de la disponibilité des données,
- de la possibilité de renseigner l'indicateur tel que défini initialement,
- des actions ou effets apparus non programmés dans le PDU.

Ces modifications sont réalisées dans l'objectif de rendre l'observation plus pertinente.

¹ Référence du guide CERTU « Observatoire des PDU : de la méthode aux indicateurs » – CERTU – Octobre 2001

Les 15 thèmes de l'observatoire du PDU

1. Une organisation urbaine performante pour une réduction durable du trafic automobile
2. Une offre alternative de transport susceptible de mieux maîtriser l'usage de la voiture
 - 2.1. Faciliter la marche à pied
 - 2.2. Offrir aux deux-roues les conditions favorables à leur développement
 - 2.3. Renforcer l'offre de transports en commun et la rendre attractive
 - 2.4. Développer la multimodalité
3. La maîtrise des flux automobiles et le développement des boulevards urbains
4. L'organisation du stationnement
5. Des plans de mobilité
6. L'organisation des livraisons et des transports de marchandises dans la ville
7. La pollution atmosphérique
8. Les nuisances sonores
9. La sécurité routière
10. Lien social et transports publics
11. L'accessibilité aux grands équipements, aux centres commerciaux et aux zones d'activités
12. La qualité des espaces publics
13. La communication, la sensibilisation, la consultation et le suivi de l'opinion
14. Le financement des transports
15. La mobilité urbaine

Un périmètre d'observation calé sur le périmètre de révision du PDU de la période 2001-2007

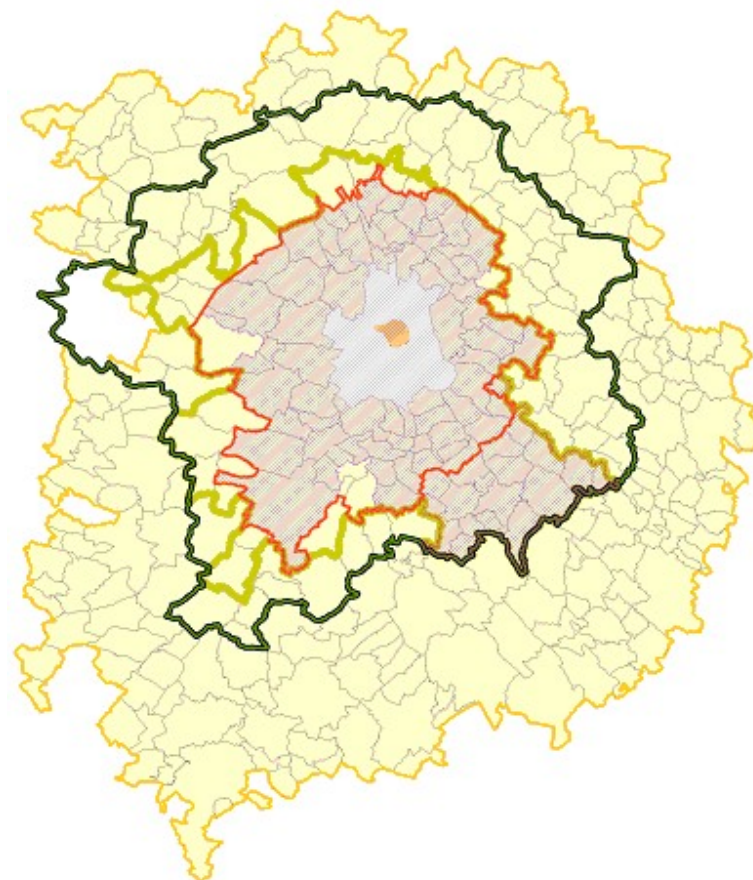
Le périmètre d'observation est pour la plupart des indicateurs le périmètre de la révision du PDU, c'est-à-dire celui du PPA, qui a évolué de 104 à 109 communes en 2004.

De ce fait, l'état initial de l'observatoire est établi sur le périmètre de 104 communes ; à partir de l'évaluation 2002-2003, il a été étendu à 109 communes.

Néanmoins, le périmètre d'observation peut parfois être plus large (aire urbaine par exemple) ou plus restreint en fonction de l'indicateur, pour des raisons de pertinence ou de disponibilité des données.

-  Périmètre de l'aire urbaine (342 communes)
-  Périmètre de l'Enquête Ménages standard 2004 (167 communes)
-  Périmètre de révision du PDU de 2001 à 2007 (109 communes)
-  Périmètre de l'Enquête Ménages de 1996 (72 communes)
-  Périmètre de desserte TCU de 2004 à 2008 (86 communes)
-  Toulouse
-  Centre-ville de Toulouse

Les différents périmètres utilisés dans l'observatoire du PDU



Source : Ville de Toulouse – Tisséo-SMTC – auat

UNE ORGANISATION URBAINE PERFORMANTE POUR UNE RÉDUCTION DURABLE DU TRAFIC AUTOMOBILE

Objectifs/actions inscrits au PDU 2001

Un des enjeux majeurs du PDU est le renforcement de la cohérence urbanisme/transport. Dans ce chapitre, trois principales actions ont été identifiées :

Objectifs	Actions	Toulouse	Périphérie
Le long des axes desservis par les TC : - localisation prioritaire de l'urbanisation - mixité des fonctions urbaines - revalorisation des lieux d'habitat - renouvellement urbain - gestion économe de l'espace	Mettre en œuvre le SDAT		
	Mettre en compatibilité les PLU avec le SDAT, le PDU et le PLH		
	Initialiser des politiques publiques convergentes		

réalisé
engagé
non engagé
pas d'observation

Évaluation

Si l'ensemble de ces actions sont bien engagées en 2007, les effets sont encore peu visibles.

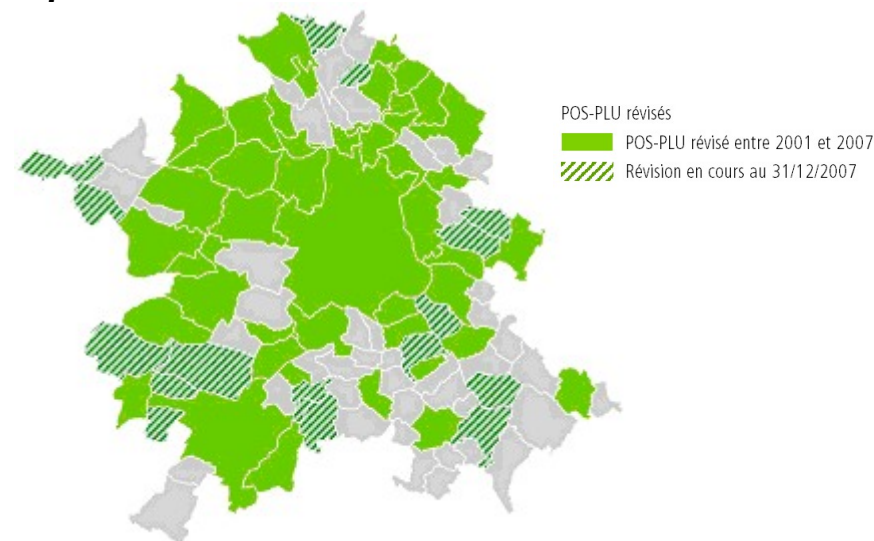
La cohérence urbanisme/transport est engagée aujourd'hui dans les nouveaux documents de planification communaux.

Parmi les 109 communes du périmètre d'étude, 46 ont révisé ou créé leur Plan Local d'Urbanisme (PLU) entre 2001 et 2007, et 18 PLU supplémentaires étaient en cours de révision fin 2007. Pour toutes ces communes, le PLU a été obligatoirement mis en cohérence avec le PDU.

D'autres part, depuis 2001, Tisséo est consulté pour avis dans le cadre de l'instruction des dossiers de permis de construire ou de Déclaration d'Intention d'Aliéner localisés dans des périmètres d'études autour des projets de TCSP.

Enfin, des démarches de contrats d'axe ont été initiées, en particulier dans l'ouest toulousain, et pourraient se multiplier. Il s'agit de contrats entre les communes concernées par un futur TCSP et Tisséo, qui définissent les engagements de chaque partie en terme de développement urbain et de développement de l'offre de transport en commun.

Documents de planification communaux : les révisions depuis 2001



Source : DDE31, auat

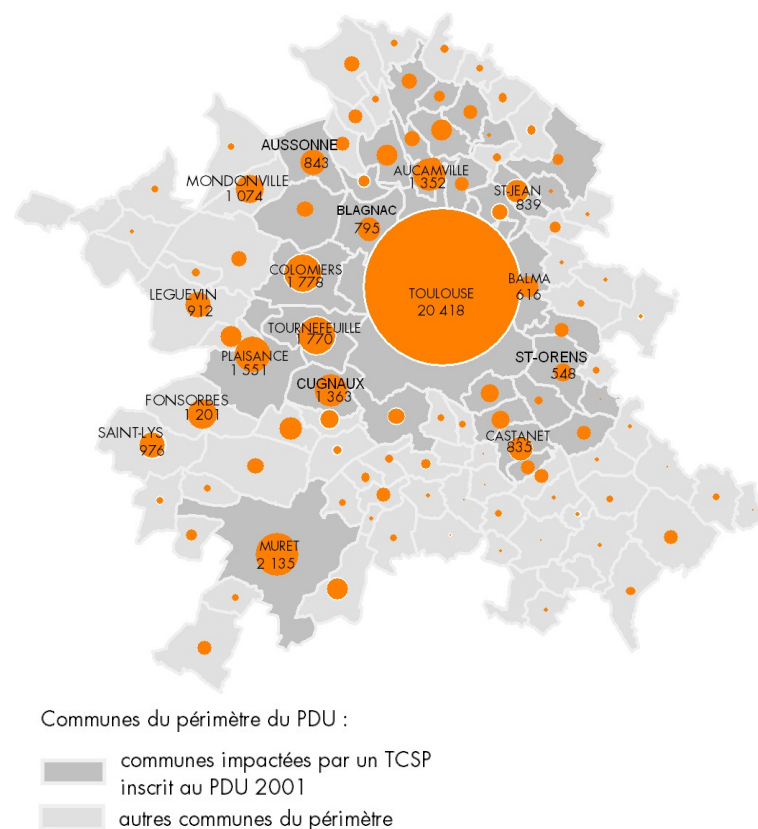
Néanmoins la cohérence entre les projets de TCSP et la localisation des logements neufs n'est pas visible. L'urbanisation se fait encore beaucoup à l'écart des projets de TCSP.

Le suivi de la construction de logements neufs ne permet pas de mettre en avant la cohérence urbanisme/transport car il est difficile d'établir un lien direct entre ces logements autorisés et la présence d'un projet de TCSP. En effet, les projets de TCSP impactent majoritairement les communes de première couronne qui sont « naturellement » attractives en terme de construction de par leur proximité par rapport à la ville centre.

D'autres communes accueillant pourtant un futur TCSP ne font pas partie des communes les plus dynamiques en terme de permis de construire autorisés.

En moyenne, en 2005, 42% des logements neufs autorisés sont localisés dans une commune accueillant un futur TCSP. Cette part est à peu près constante chaque année. Les communes de l'ouest de l'agglomération se démarquent par des volumes de permis autorisés plus importants : ce phénomène est à mettre en corrélation avec le dynamisme démographique du secteur.

Nombre de logements dans les permis de construire autorisés par commune – cumul sur la période 2001-2006



Source : DRE – Fichier SITADEL pour la périphérie. Ville de Toulouse – fichier des permis de construire

La non-programmation de certaines infrastructures de transport pénalise l'ouverture à l'urbanisation de secteurs proches de l'agglomération

Le Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine définit 26 territoires de cohérence urbanisme-transport.

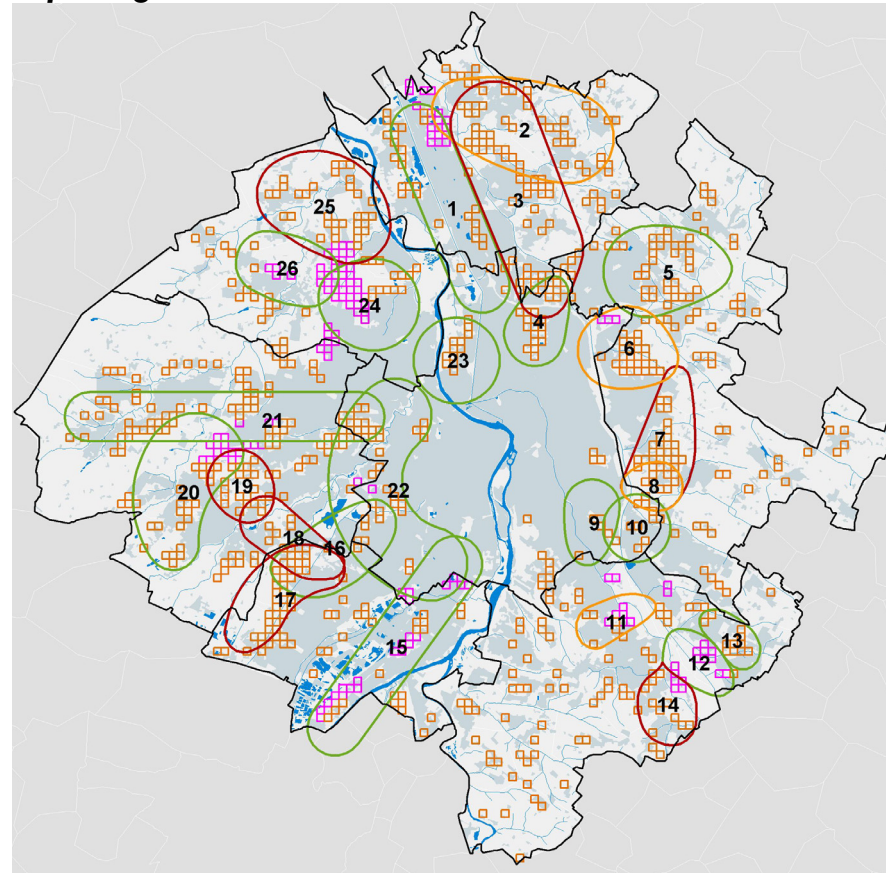
Ces territoires indiquent des zones sur lesquelles le développement urbain, la programmation et la réalisation des infrastructures de transport doivent être menés de façon concomitante.

Ces zones comprennent un certain potentiel de développement urbain, figuré par les « pixel » du SDAT (territoires de développement de 9 ha). Tant que la desserte de la zone n'est pas organisée (Maîtrise d'Ouvrage défini, phasage programmé et acté), l'ouverture à l'urbanisation des pixels présents dans la zone ne peut dépasser 20%.

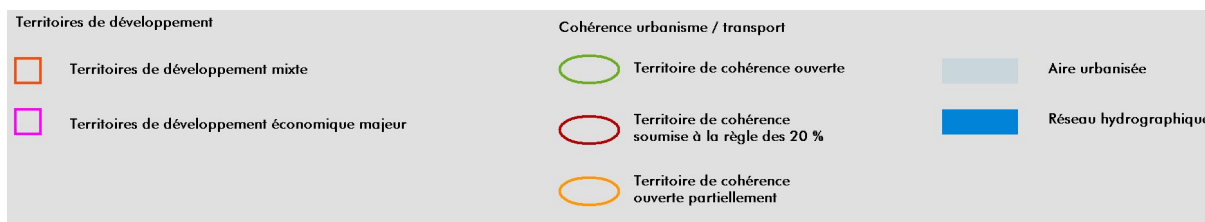
En 2007, sur les 26 zones de cohérence urbanisme/transport :

- 15 territoires sont ouverts à l'urbanisation (en vert) : la totalité des potentialités identifiées sont mobilisables.
- 7 territoires sont fermés (en rouge) : 20% des potentialités identifiées sont mobilisables.
- 4 territoires sont partiellement ouverts (en orange) : 50% des potentialités identifiées sont mobilisables.

Cohérence urbanisme/transport et phasage de l'urbanisation



Source : auat, DDE - 2006



Limites de l'observation

...liées au phénomène

Les phénomènes urbains sont liés à de multiples facteurs et le lien entre le développement urbain et développement des infrastructures de transport n'est pas direct.

...liées aux données

Les données disponibles actuellement sur les permis de construire ne permettent pas une localisation assez fine des nouveaux logements, puisque aujourd'hui, à part pour Toulouse, on ne peut situer le permis à l'intérieur de la commune.

UNE OFFRE ALTERNATIVE DE TRANSPORT SUSCEPTIBLE DE MIEUX MAÎTRISER L'USAGE DE LA VOITURE

Faciliter la marche à pied et offrir aux vélos les conditions favorables à leur développement

Objectifs/actions inscrits au PDU 2001

Le PDU fixe deux objectifs en faveur des modes doux : d'une part augmenter de manière significative la part modale de la marche, d'autre part augmenter de 50% les déplacements en vélo dans l'agglomération. Pour atteindre ces objectifs, de nombreuses actions sont programmées.

Objectifs	Actions	Toulouse	Périphérie
- Augmenter de manière significative la part modale de la marche - Augmenter de 50% les déplacements quotidiens en vélo	Développer les chemins piétonniers		
	Faciliter les traversées piétonnes		
	Améliorer la sécurité des traversées des chaussées		
	Créer des zones 30		
	Aménager les trottoirs selon les flux piétons		
	Promouvoir des espaces publics de qualité		
	Développer le réseau cyclable d'agglomération		
	Accroître le confort et la sécurité des cyclistes		
	Rechercher la complémentarité entre vélo et TC		
	Etablir une charte d'aménagement des stations de transport prenant en compte les vélos		

réalisé
engagé
non engagé
pas d'observation

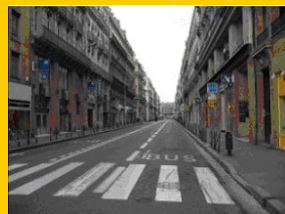
Évaluation

Depuis 2001, une véritable dynamique a été engagée sur l'agglomération en faveur des modes doux, mais les effets sont inégaux suivant les territoires.

A Toulouse, de nombreux aménagements ont été réalisés, en particulier dans le centre-ville. Ils permettent de redistribuer l'espace public au profit des modes doux, d'améliorer leur confort et leur sécurité. Ils accompagnent l'ouverture de la seconde ligne de métro et les nouveaux flux de piétons attendus entre les stations Capitole et Jean Jaurès. Ces aménagements concernent la place du Capitole, les allées Roosevelt, la place Wilson et la rue Alsace-Lorraine.

Information et communication vers le grand public

Redistribution de l'espace public à Toulouse : comment préparer les usagers ?



Les agents d'ambiance

Les changements importants réalisés pouvaient être déroutants pour les usagers. Des agents d'ambiance de la mairie de Toulouse ont parcouru la rue en roller pour informer les divers usagers (piétons, cyclistes, livreurs, automobilistes, professionnels, secours) sur le nouveau mode d'emploi du stationnement, de la circulation, des transports en commun ou des parkings. Ils étaient aussi présents pour prévenir les infractions au code de la route en expliquant les sanctions encourues en cas de non respect de la réglementation.

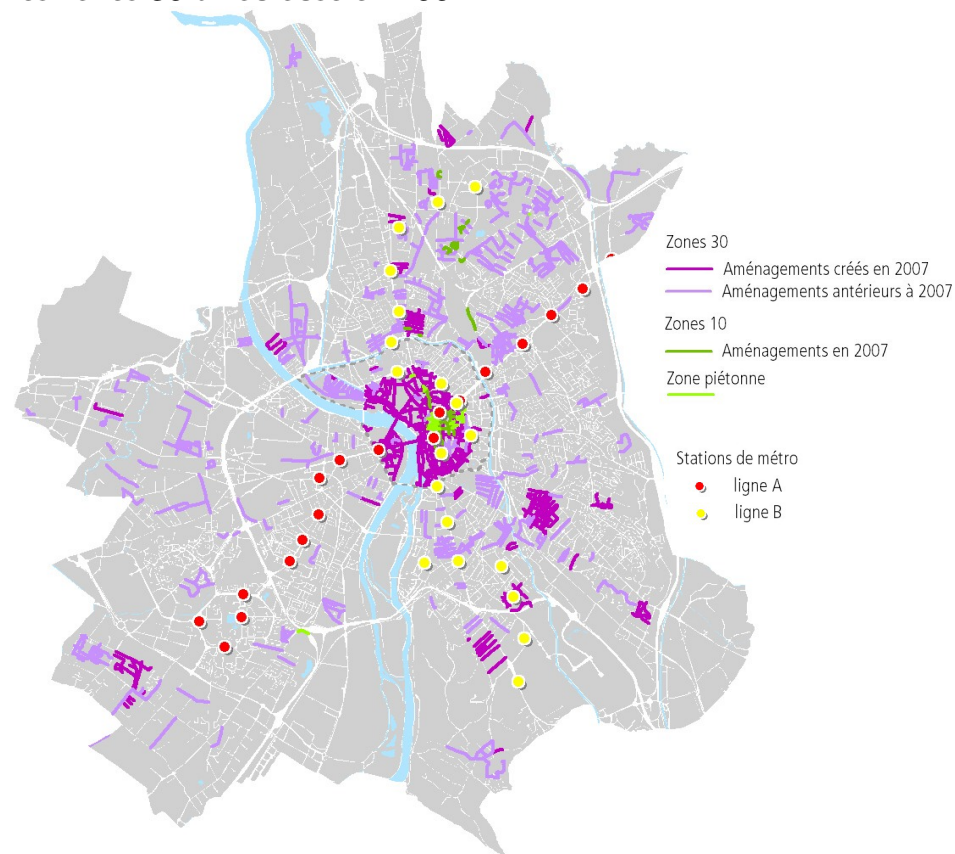
Ce service instauré pendant un an a aidé les toulousains à s'approprier la nouvelle rue Alsace Lorraine.

Rue Alsace-Lorraine : avant/après aménagements, les agents d'ambiance

Pour compléter ces aménagements, l'ensemble des rues du centre-ville passent en zone 30.

Les zones 30 se développent également dans les faubourgs toulousains, autour des nouvelles stations de métro de la ligne B, dans le secteur Croix-Daurade.

Les zones 30 à Toulouse en 2007



Source : Ville de Toulouse

Le réseau cyclable à Toulouse se structure et s'agrandit

En 2007, le linéaire d'aménagements cyclables atteint 210 km, contre 150 km en 2001. Néanmoins, les pistes et bandes cyclables ne représentent que 40 % de ce linéaire. Le reste est composé d'espaces partagés avec d'autres modes : voies de bus, contre-allées, trottoirs mixtes...

En 2007, des doubles-sens cyclables font leur apparition dans 39 rues et places de l'hyper-centre, permettant aux cyclistes d'emprunter dans les deux sens des voies à sens unique pour les voitures.

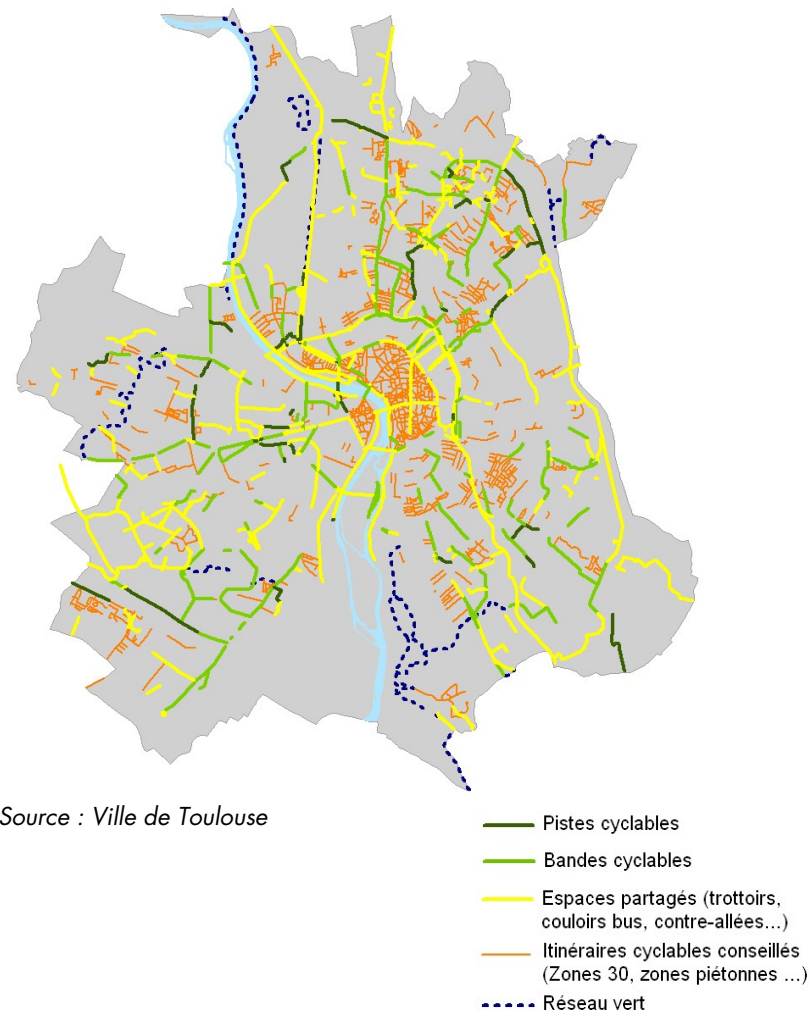
Le stationnement des vélos a également été amélioré, avec la multiplication des parcs à vélo, en particulier dans l'hyper-centre, dans les zones ayant bénéficié des réaménagements et autour des stations de métro.

La pratique du vélo est aussi encouragée par l'apparition de nouveaux services :

- En 2003 et 2004, des stations de location de vélo humanisées voient le jour à Matabiau et au Donjon du Capitole, ainsi qu'au port Saint-Sauveur. En 2008, seule cette dernière est toujours ouverte.
- En 2007, un système de location automatisé est mis en place à Toulouse. **Le système VélÔ Toulouse remporte un vif succès.** En décembre 2008, un an après son inauguration, le service compte 9 500 abonnés et enregistre 11 à 13 000 locations quotidiennes.



Linéaire des aménagements cyclables en 2007 à Toulouse



Source : Ville de Toulouse

- Pistes cyclables
- Bandes cyclables
- Espaces partagés (trottoirs, couloirs bus, contre-allées...)
- Itinéraires cyclables conseillés (Zones 30, zones piétonnes ...)
- Réseau vert

En périphérie, la dynamique modes doux progresse également mais de façon peu homogène.

Dans les communes de périphérie, le suivi des aménagements en faveur des modes doux peut difficilement être exhaustif. Sur les communes de plus de 20 000 habitants, on constate une progression des zones 30 et du réseau cyclable. Néanmoins, le linéaire et la qualité des réseaux communaux sont très variables d'une commune à une autre.

Linéaire de zones 30 en mètre dans les communes de plus de 20 000 habitants

	2001	2003	2004	2005	2006
Blagnac	530	1 000	1 000	1000	1000
Colomiers		1 500	2260	2660	2660
Muret		2 500	8 500	8500	8500
Tournefeuille			400	650	850

Linéaire de réseau cyclable et réseau vert en km dans les communes de plus de 20 000 habitants

	2004		2005		2006	
	RC	RV	RC	RV	RC	RV
Blagnac	11,4	NR	12,0	NR	12,0	NR
Colomiers	NR	NR	NR	NR	20,0	14,4
Muret	8,0	8,4	9,0	15,0	10,0	15,0
Tournefeuille	36,0	5,7	41,0	6,0	43,0	6,0

RC : réseau cyclable

RV : réseau vert (piéton et VTT)

Le réseau cyclable communautaire est en cours de structuration.

Sur la période 2001-2007, le linéaire communautaire augmente de 112 à 158 km sur le Grand Toulouse, et de 42 à 71 km sur le Sicoval.

NB : sur la carte, sont également représentés le réseau vert ainsi que les aménagements cyclables dépendants d'un autre gestionnaire que le Grand Toulouse. En effet, cela permet une meilleure lisibilité de la continuité du réseau cyclable sur le Grand Toulouse.

Information et communication vers le grand public

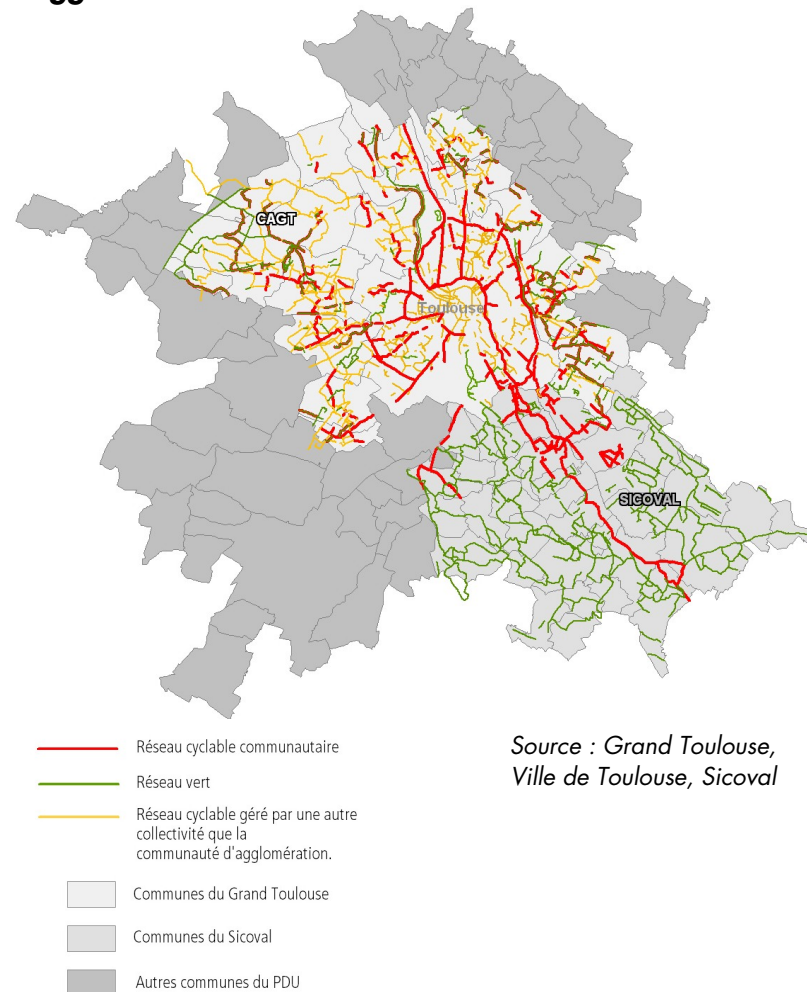
Le fil vert du Grand Toulouse, une grande fête autour du vélo



Le fil vert est une randonnée VTT organisée chaque année par le Grand Toulouse depuis 1992 dans le cadre national de la Fête du Vélo. Elle propose plusieurs circuits de différents niveaux.

Il s'agit d'un événement majeur de l'agglomération qui permet de sensibiliser la population à l'usage du vélo, et qui promeut les valeurs du développement durable.

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



Les conséquences de ces mesures sur l'usage des modes doux sont plutôt positives.

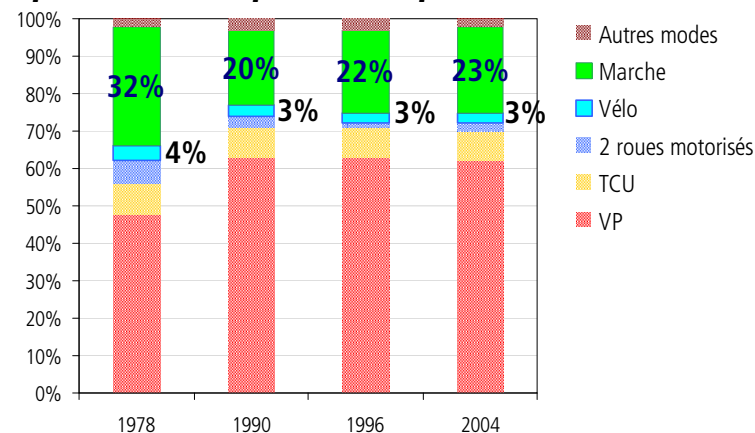
Les résultats de l'enquête ménages de 2004 sont encourageants, surtout pour la marche dont la part de marché progresse d'1 point.

Bien que la part modale du vélo ne varie pas, le nombre de déplacements en vélo dans l'agglomération augmente de 40% entre 1996 et 2004.

L'enquête ménages met également en avant les différences de pratique par lieu de résidence. Les graphiques de la page suivante présentent le volume de déplacements à pied ou en vélo générés quotidiennement selon le lieu de résidence ainsi que la mobilité quotidienne des habitants (nombre de déplacements par jour et par personne).

Quel que soit le lieu de résidence, le volume des déplacements en mode doux est en croissance. Les habitants du centre-ville, moins nombreux, engendrent en volume moins de déplacements en modes doux que les habitants du reste de Toulouse ou de la périphérie. Par contre, individuellement, ils sont fortement utilisateurs des modes doux : leur mobilité individuelle en modes doux est très forte (près de 2,5 déplacements à pied par jour et par habitant). Ainsi, plus le lieu de résidence est éloigné du centre-ville, moins un habitant fait de déplacement à pied ou à vélo chaque jour.

Répartition des déplacements par mode



Source : EMD 1996 et 2004

Les aménagements de la rue Alsace-Lorraine se traduisent par une forte hausse de la fréquentation par les piétons et les vélos.

Des comptages ponctuels de flux piétons et vélos sont réalisés régulièrement dans le centre-ville de Toulouse.

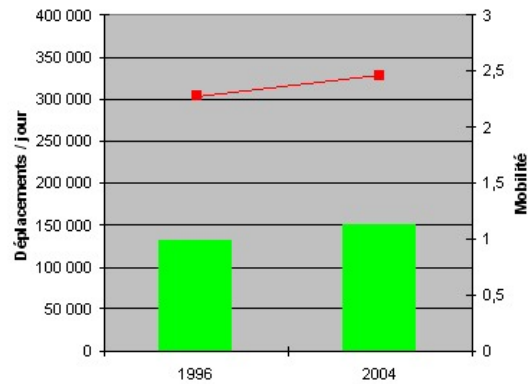
En semaine, une baisse des volumes de piétons est constatée entre 2001 et 2008, mais elle masque une forte progression entre 2007 et 2008.

La fréquentation des vélos augmente entre 2001 et 2008. Des changements semblent apparaître : les différents aménagements, les doubles-sens cyclables, l'arrivée des stations Vélô-Toulouse sont autant d'éléments qui modifient les habitudes et les itinéraires des cyclistes.

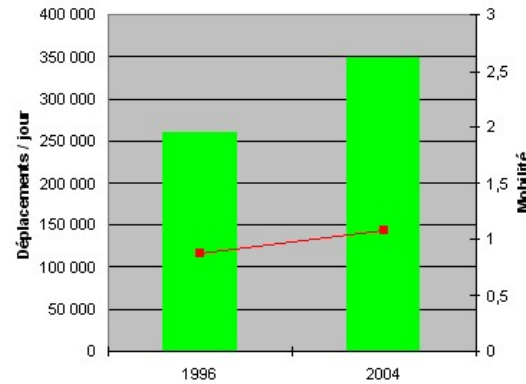
Le samedi, les fréquentations piétonne et vélo augmentent sur la période 2001-2008. L'attractivité commerciale du centre-ville est confortée par l'amélioration de la desserte en transports collectifs et des espaces publics pour les modes doux.

Des évolutions et des pratiques variables en fonction du lieu de résidence

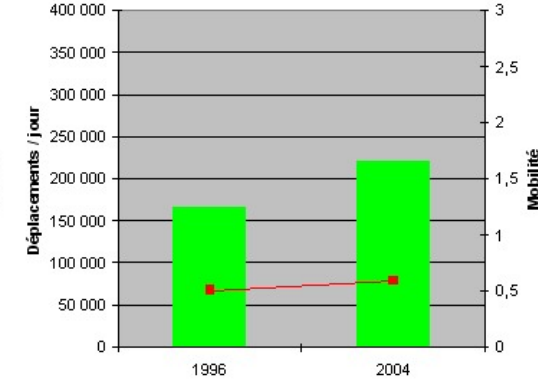
Déplacements à pied



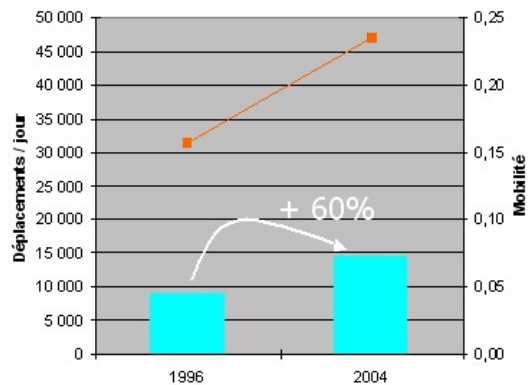
Habitants du centre-ville



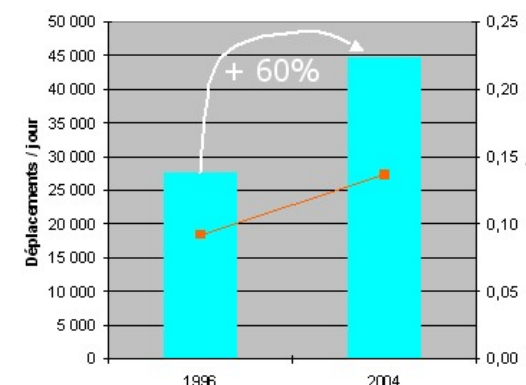
Habitants de Toulouse, hors centre



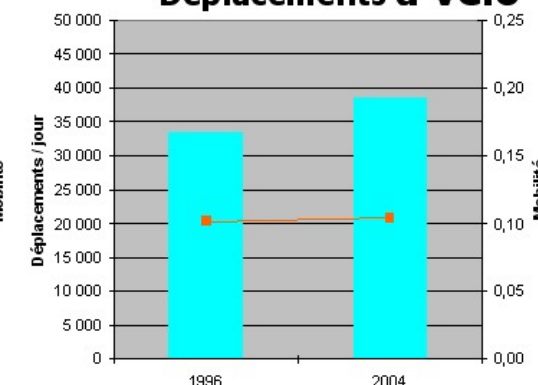
Habitants de la proche périphérie



Source : EMD 1996 et 2004



Déplacements à vélo



Limites d'observation

- Les actions relatives aux modes doux s'effectuent à une échelle fine (trottoirs, traversées ...) et sont donc nombreuses sur l'agglomération. De plus, elles concernent de multiples partenaires, ce qui rend l'exhaustivité difficile.
- L'observation est inégale suivant les territoires, surtout entre Toulouse et la périphérie : les données ne sont pas disponibles sur l'ensemble des communes alors que de nombreux centre-ville sont réaménagés tout ou partie en faveur des modes doux.
- Peu de données sont disponibles sur la fréquentation des aménagements pour les modes doux. Les comptages existants ne concernent que le centre-ville de Toulouse. Actuellement, seule l'Enquête Ménages Déplacements réalisée environ tous les 8 ans fournit une photographie de l'usage des modes doux sur l'ensemble de l'agglomération.

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

Objectifs/actions inscrits au PDU 2001

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

réalisé
engagé
non engagé
pas d'observation

Évaluation

Les réseaux urbain et ferroviaire ont fait l'objet d'améliorations quantitatives et qualitatives qui ont généré une hausse de fréquentation.

Néanmoins, on observe :

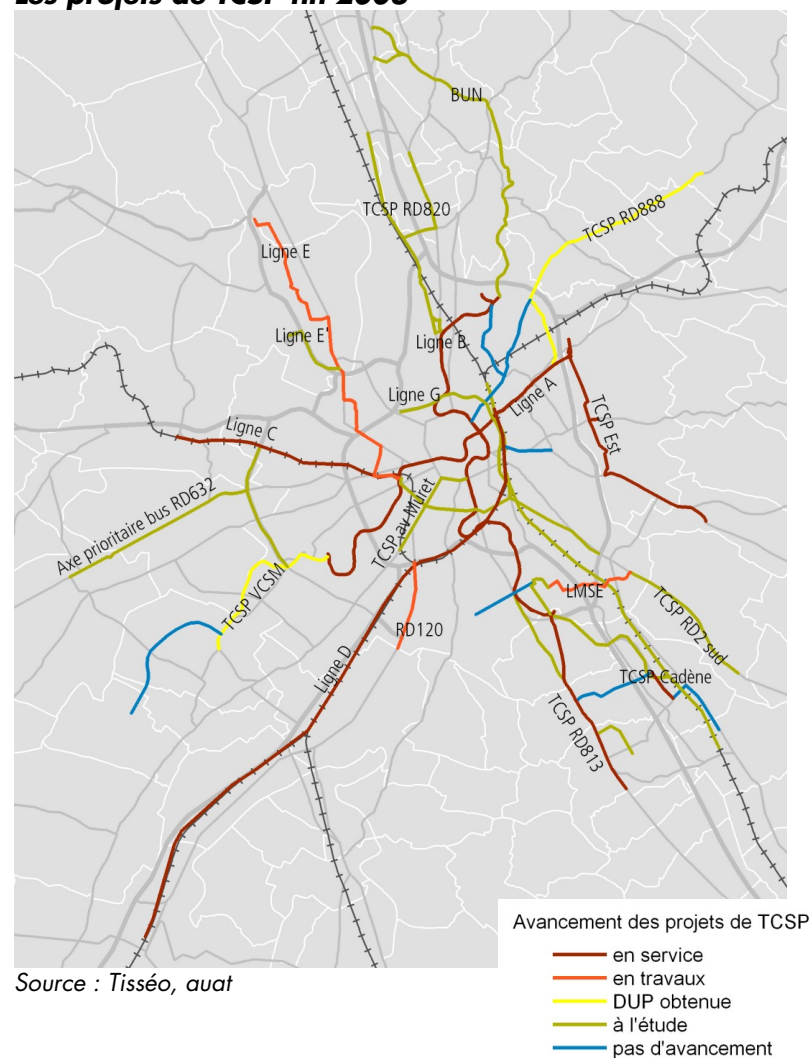
- du retard dans le réseau TCSP programmé pour 2008,
- une desserte et un usage des transports collectifs inégaux entre Toulouse et la périphérie.

En terme d'intermodalité, tous les pôles d'échanges inscrits au PDU 2001 sont réalisés, mais des améliorations sont souhaitables.

La constitution d'un véritable réseau de transport intermodal métro-bus-train depuis le cœur de l'agglomération vers la périphérie est engagée mais elle est plus longue que prévue.

- Des infrastructures ont été mises en service :
 - Prolongement ligne A
 - Ligne B
 - Cadencement ferroviaire Toulouse-Colomiers (ligne C)
 - Cadencement ferroviaire Toulouse-Muret (ligne D)
 - TCSP Est
 - TCSP RD813
 - D'autres sont en travaux :
 - Ligne E
 - TCSP RD120 (devant le Cancéropôle)
 - TCSP LMSE (tronçon RD2/Pont Giordano Bruno)
 - Certaines ont obtenu la DUP :
 - TCSP RD888
 - TCSP VCSM
 - TCSP LMSE (tronçon Pont Giordano Bruno/Ligne B)
 - Enfin, des projets sont encore à l'étude alors qu'ils étaient prévus à l'horizon 2008 dans le PDU (TCSP RD632, TCSP RD2 sud, desserte aéroport, passage à 52 mètres de tous les quais de la ligne A).
- Les études d'autres projets de TCSP prévus pour 2008 ne sont toujours pas engagées (TCSP RD16-RD957, TCSP Faubourg Bonnefoy, TCSP Camille Pujol, ...).
- D'autres au contraire ont été anticipés : TCSP BUN, TCSP RD820 nord, prolongement ligne B.

Les projets de TCSP fin 2008



Source : Tisséo, auat

Information et communication vers le grand public

Comment gérer la période difficile des travaux des nouvelles infrastructures ?

Tisséo accompagne la création des nouvelles infrastructures d'une importante campagne de communication : le prolongement de la ligne A, la ligne B, la ligne E. Ces campagnes débutent dès les phases d'études. Elles sont particulièrement intenses au moment des travaux dans un souci de transparence vis-à-vis des riverains.

Un exemple : communication autour de la future ligne E

- Dès avril 2005, donc avant l'enquête publique qui a eu lieu à l'automne 2005, Tisséo édite le premier numéro de la brochure « Itinéraire ligne E ». Cette brochure explique l'avancée du projet, son intérêt.
- Un site internet spécifique à la ligne E est ouvert : <http://www.tramway.tisseo.fr>. Sur ce site, toute l'actualité en direct, station par station.
- Des médiateurs interviennent pour être au contact direct des riverains pendant les chantiers : le médiateur gère les relations avec les commerçants, en mettant en place une signalétique lorsque le commerce est masqué par le chantier. Il gère l'essentiel des problèmes engendrés par les travaux : recadrer les horaires du chantier en cas de nuisances sonores, veiller au nettoyage quotidien des abords, libérer un accès à un garage de riverain, etc.



Sur le réseau Tisséo, l'offre a fortement augmenté : d'abord avec l'ouverture du prolongement de la ligne A fin 2003, puis avec la mise en service de la ligne B en juin 2007.

En 2007, avec une offre kilométrique de 22 millions de kilomètres, l'objectif inscrit au PDU est atteint.

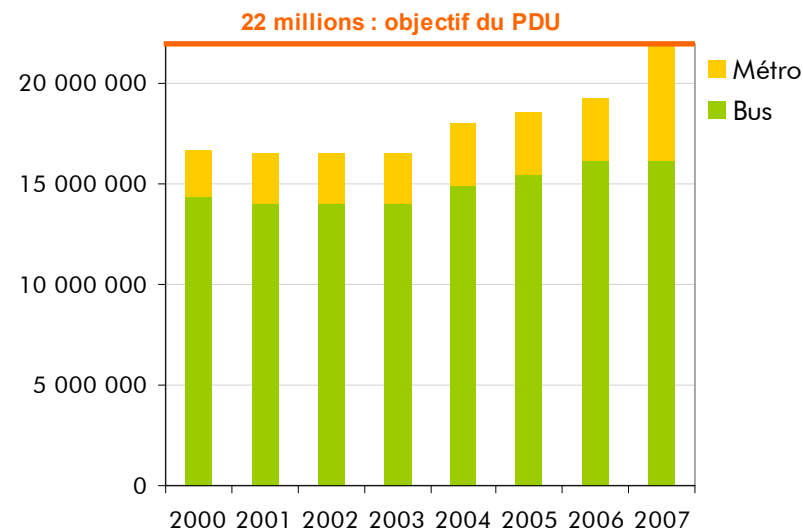
En 2008, 24,6 millions de km ont été programmés.

A chacune des augmentations de l'offre, la réponse en terme de fréquentation est immédiate.

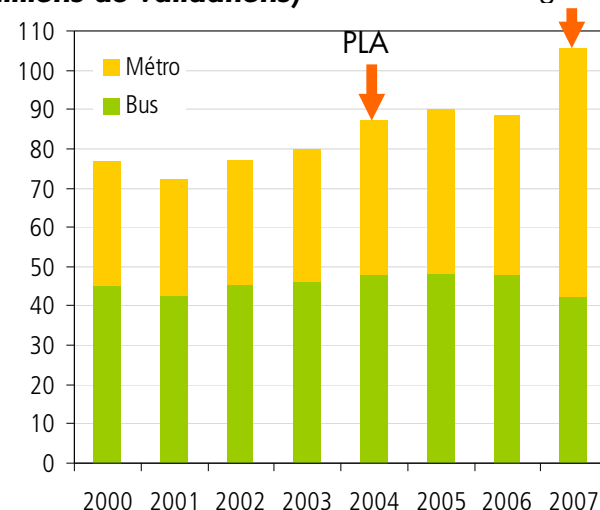
Entre 2000 et 2007, le nombre de validations augmente de 38%, pour atteindre 126 millions en 2008, avec deux paliers en 2004 et 2007 correspondant aux mises en service des nouvelles infrastructures de métro.

Des améliorations qualitatives ont également été apportées au réseau bus : les couloirs bus sont de plus en plus nombreux sur Toulouse, ainsi que les carrefours équipés pour donner la priorité aux bus, améliorant ainsi les temps de parcours. Le parc de bus se renouvelle. Les nouveaux modèles sont plus respectueux de l'environnement : bus au gaz naturel, bus électriques, filtres à particules sur les bus diesel... Le parc devrait être « 100% propre » d'ici 2009.

Offre kilométrique sur le réseau Tisséo (hors navettes, taxi-bus et TAD)



Nombre annuel de validations sur le réseau Tisséo (en millions de validations)

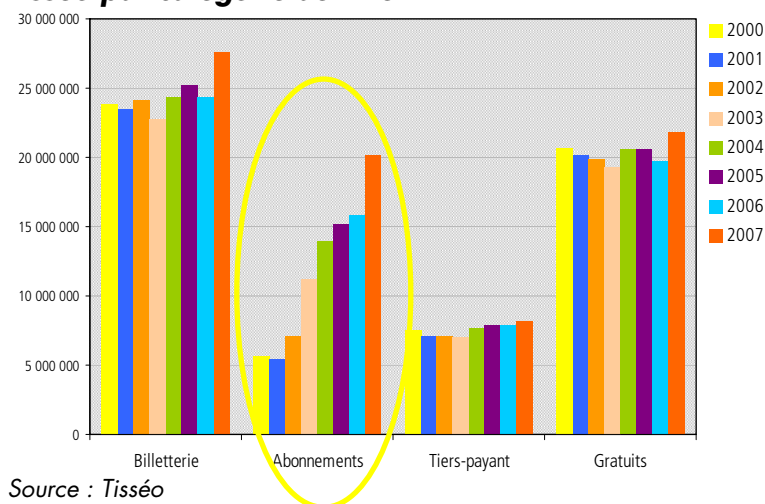


Source : Tisséo

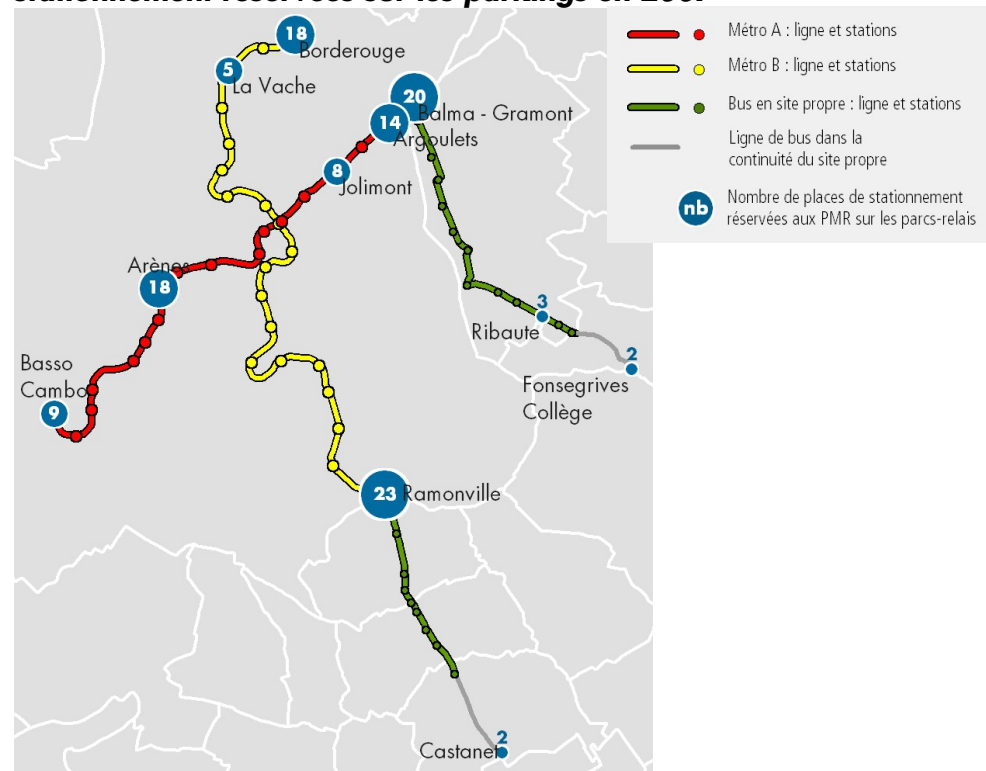
L'accessibilité du réseau Tisséo s'améliore. Toutes les stations de métro sont accessibles aux PMR, ainsi que les stations des sites propres pour les bus. Les parcs-relais comprennent tous des places réservées aux PMR. Par contre, l'accessibilité des lignes de bus n'est pas toujours garantie. Bien que les bus équipés pour l'accueil des fauteuils roulants soient de plus en plus nombreux (52% du parc en 2006), l'accessibilité des arrêts n'est pas toujours facile.

Le réseau Mobibus, spécifiquement adapté aux Personnes à Mobilité Réduite, a été étendu à l'ensemble des communes desservies par le réseau urbain en 2004, comme cela était programmé dans le PDU. Cette extension du service a entraîné une forte croissance de son usage : entre 2003 et 2007, le nombre d'inscrits a été multiplié par 2, le nombre de voyages et le nombre de kms parcourus par 3.

Évolution du nombre de déplacements sur le réseau Tisséo par catégorie de titre



Stations Tisséo aménagées pour les PMR et places de stationnement réservées sur les parkings en 2007



Source : Tisséo-SMTC

Tisséo a appliqué une politique tarifaire volontariste en faveur des jeunes et des abonnements. La nouvelle tarification porte ses fruits : le nombre d'abonnements est multiplié par 4 sur la période 2000/2007.

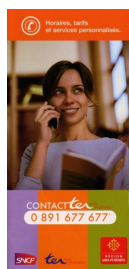
Le réseau interurbain et le réseau ferroviaire complètent le réseau Tisséo

La fréquentation du réseau interurbain départemental varie peu sur la période 2001-2007 : chaque année, plus de 450 000 voyages sur le réseau départemental (hors scolaires) sont enregistrés. En revanche, le nombre de scolaires bénéficiant de la carte de transport scolaire délivrée par le Conseil Général est en augmentation. Ces scolaires utilisent majoritairement les circuits spécialisés (53%).

Sur le réseau des trains régionaux, l'offre s'améliore avec la mise en oeuvre du cadencement :

- Sept. 2003 : cadencement de la ligne Toulouse-Colomiers (+59 trains par jour en gare de Colomiers),
- Déc. 2004 : renforcement de l'offre sur Toulouse-Muret et Toulouse-Pamiers (+46 trains par jour en gare de Portet).

La fréquentation annuelle des TER augmente régulièrement sur la période 2001-2007 : + 74%, hors tarification urbaine de la ligne C.

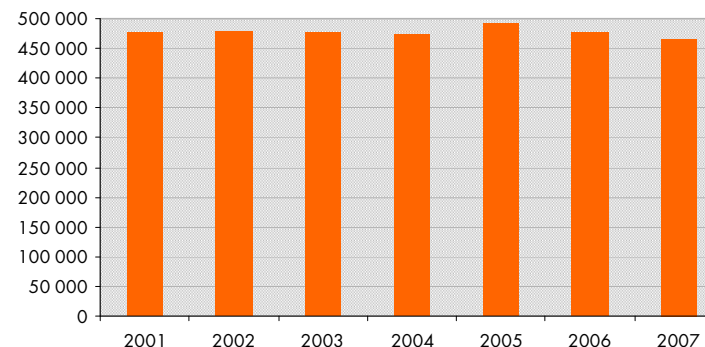


Information et communication vers le grand public

Contact TER

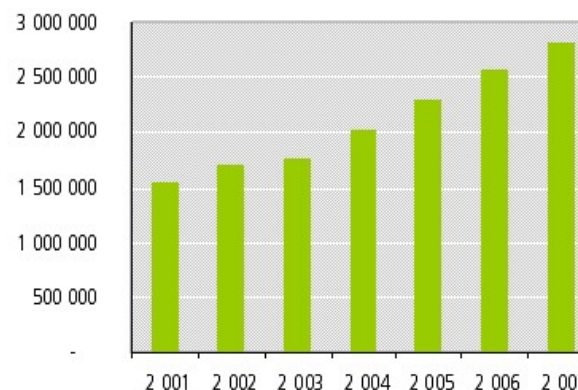
- Le Conseil Régional et la SNCF mettent en place en 2005 un nouveau service : « Contact TER Midi-Pyrénées », centre de relation client informant sur les horaires, les tarifs, les promotions et les éventuelles perturbations sur le réseau TER. Il propose des services personnalisés, comme l'envoi des informations par mail ou sms en cas d'événement majeur. A partir de 2006, il délivre également des informations multimodales.
- Après 7 mois d'exploitation, le premier bilan fait état de plus de 31 000 contacts clients. Le nombre d'appels vers ce service est deux fois plus élevé que prévu.

Fréquentation annuelle du réseau interurbain départemental (hors scolaires)



Source : Conseil Général 31

Fréquentation annuelle des gares TER du périmètre du PDU (hors tarification urbaine de la ligne C)



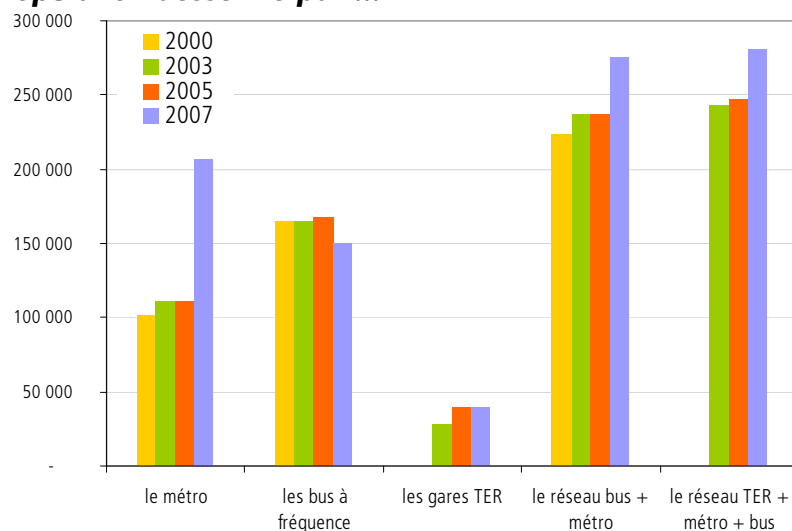
Source : Région, SNCF

Néanmoins, le niveau de desserte en transports collectifs est inégal selon les territoires.

Le réseau de transports en commun à bonne fréquence est défini par les lignes offrant plus de 200 courses par jour, et les stations TER proposant plus de 76 trains par jour. En 2007, ce réseau comprend la croix du métro, 5 lignes de bus du réseau urbain dites « à fréquence » et 6 gares de l'agglomération (Matabiau, Saint-Agne, Arènes, Colomiers, Lardenne, Portet).

Seulement un tiers des 864 000 habitants du périmètre de révision du PDU sont bien desservis en 2007. Cette part a augmenté depuis 2000, essentiellement grâce à la mise en service de la ligne B du métro. Les habitants bien desservis sont donc majoritairement des toulousains.

Population desservie par ...



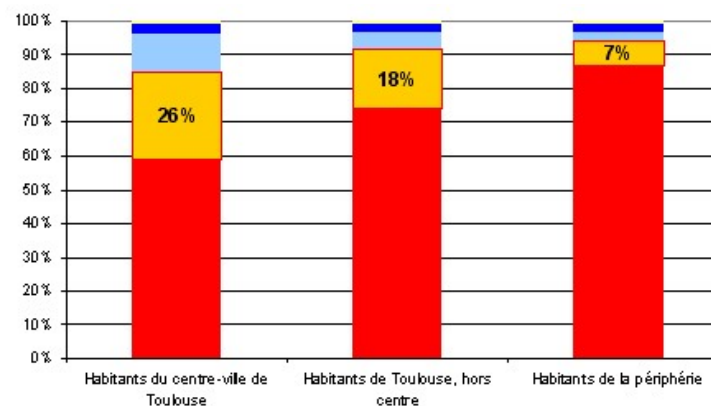
Sources : Tisséo, SNCF Région Midi-Pyrénées, auat

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 transports collectifs (cf. graphes et cartes page suivante).

Les effets varient en fonction du lieu de résidence.

En 2004, la part modale des transports collectifs est la même qu'en 1996 : 12% des déplacements mécanisés. Néanmoins cette part varie de 26% pour un habitant du centre-ville de Toulouse à 7% pour un habitant de la périphérie. En 2008, la part modale des transports collectifs sur l'ensemble de l'agglomération est estimée à 16%, ce qui signifie que l'objectif de part modale du PDU serait atteint.

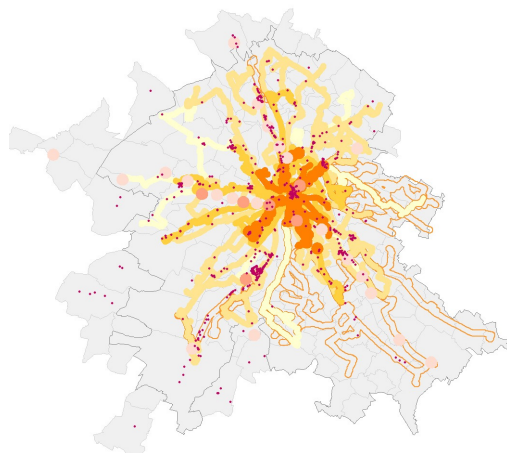
Part des déplacements en transports collectifs par rapport aux déplacements mécanisés selon le lieu de résidence



Source : EMD – Tisséo-SMTC

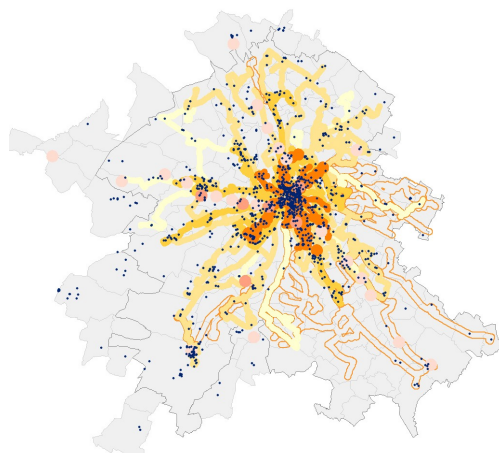
Desserte des grands commerces du PTU en transports collectifs urbains ou ferroviaires

Source : ODEC, DDCCRF, Tisseo, auat



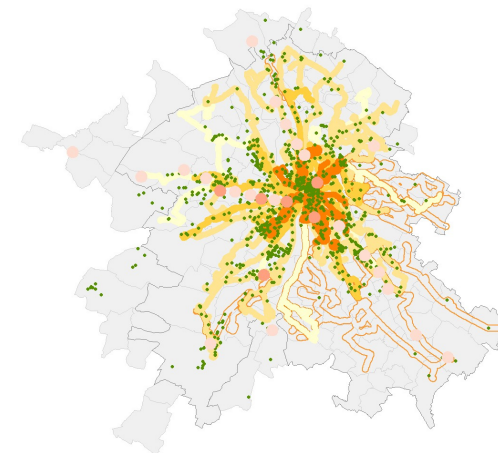
Desserte des grands équipements du PTU en transports collectifs urbains ou ferroviaires

Source : CIES, Tisseo, auat

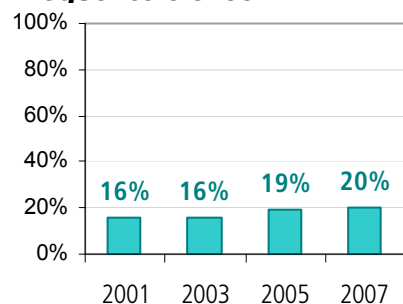


Desserte des grandes entreprises du PTU en transports collectifs urbains ou ferroviaires

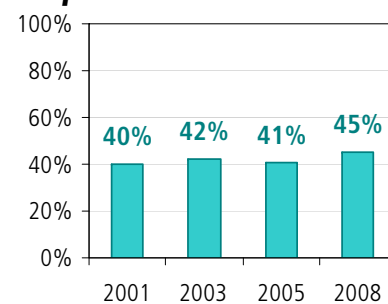
Source : INSEE, Tisseo, auat



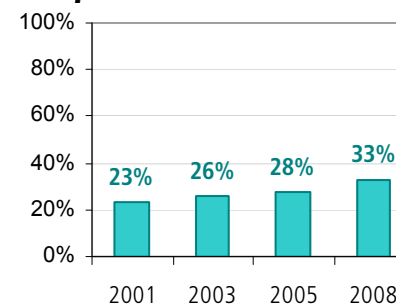
Part des grands commerces du PTU bénéficiant d'une desserte à fréquence élevée



Part des grands équipements du PTU bénéficiant d'une desserte à fréquence élevée



Part des grandes entreprises du PTU bénéficiant d'une desserte à fréquence élevée



Desserte par les lignes de bus et métro

- Fréquence élevée : plus de 200 courses par jour
- Fréquence moyenne : entre 100 et 200 courses par jour
- Fréquence faible : entre 40 et 100 courses par jour
- Fréquence très faible : moins de 40 courses par jour
- Transport en commun à la demande

Desserte ferroviaire

- Fréquence élevée : plus de 76 TER par jour
- Fréquence moyenne à faible : moins de 76 TER par jour

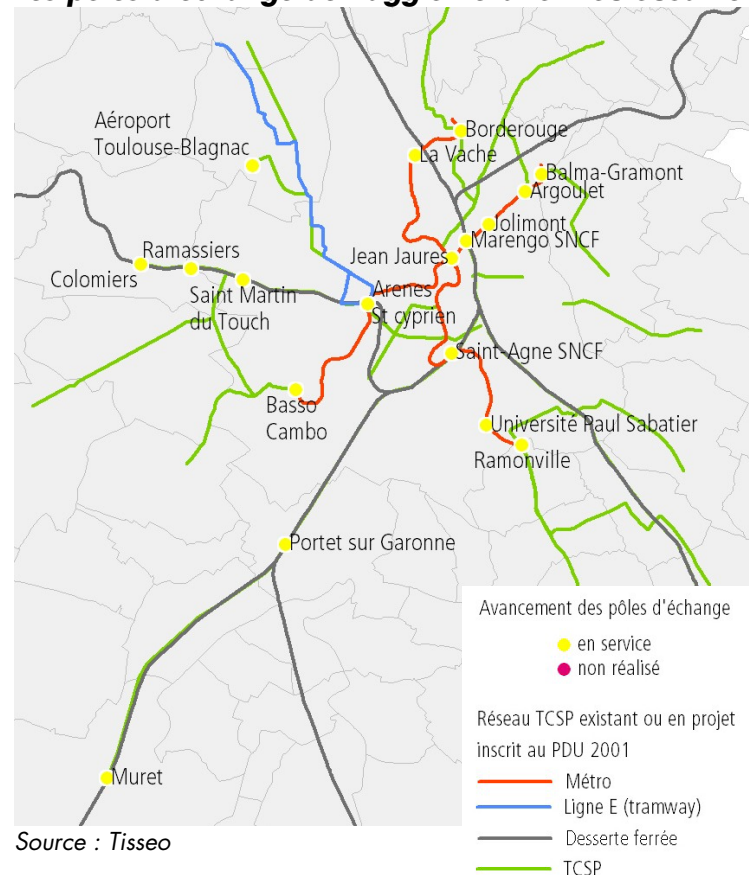
Territoire observé :

- Communes du PDU (109 communes)
- Périmètre du PTU (86 communes)

Tous les pôles d'échange inscrits au PDU 2001 sont réalisés, mais des améliorations sont souhaitables.

En 2003, les pôles d'échange de la ligne C (Colomiers, Saint-Martin) ainsi que ceux du prolongement de la ligne A (Argoulets, Balma-Gramont) sont mis en service. Les années suivantes, les autres pôles d'échanges ont été aménagés.

Les pôles d'échange de l'agglomération toulousaine



Source : Tisséo

Ces pôles d'échanges améliorent l'intermodalité entre la voiture et les transports collectifs. Avec les nouveaux parcs-relais de la ligne A et ceux de la ligne B, le stationnement pour accéder au réseau du métro propose 7 000 places en 2008 contre 1 000 en 2001. Sur la même période, le stationnement sur les parkings des gares du réseau TER est passé de 1000 à 2200 places.

Information et communication vers le grand public

Diffusion d'une information coordonnée et multimodale aux usagers

Maison de la mobilité

La maison de la mobilité de Labège-Innopôle a ouvert en mars 2006, résultat d'un partenariat entre le Sicoval et Tisséo. Elle fournit des conseils pour se déplacer en utilisant les transports collectifs, le vélo ou le covoiturage.

De nombreux sites internet

- Tisséo : www.tisseo.fr, portail unique pour Tisséo-SMTC et Tisséo Réseau Urbain. Depuis 2005, un calculateur d'itinéraires pour les déplacements sur le réseau Tisséo y est proposé.
- Depuis juillet 2005, mise en ligne du site www.toulouse-deplacements.com. Une cartographie de la circulation routière en temps réel est disponible. Ce site permet également de connaître la liste des chantiers en cours et à venir sur l'agglomération ainsi que les autres événements perturbant la circulation routière et les réseaux TER et Tisséo.
- En septembre 2006, la Région met en ligne le site Internet www.transports.midi-pyrenees.fr. Ce site permet aux usagers de préparer leurs déplacements dans la région Midi-Pyrénées en utilisant le réseau ferroviaire, les cars interurbains ou le métro.

La CIMM

La Centrale d'Information MultiModale est un projet élaboré dans le cadre de la convention du SGGD (Système de Gestion Globale des Déplacements) dont l'objectif est de mieux informer les usagers sur les modes de déplacements disponibles. Sa mise en service pour les collectivités est prévue fin 2009.

L'intermodalité entre le vélo et les transports en commun est également favorisée : de nombreux points de stationnement vélos sont proposés autour des gares et des stations de métro :

- 9 des 27 gares du périmètre du PDU sont équipées, offrant au total 114 places,
- 182 places de stationnement vélo sont recensées début 2008 dans les parcs-relais des stations de la ligne A, et 450 places autour des stations de la ligne B.

En revanche, la desserte Tisséo des gares est parfois insuffisante.

Le transport des vélos est autorisé dans certains trains régionaux équipés à cet effet. En revanche, cela est interdit dans les bus et métro du réseau urbain.



Vélo dans les TER

La billettique interopérable se met progressivement en place, ainsi que la tarification intermodale.

La carte pastel est mise en œuvre en juin 2007 sur le réseau urbain. Il s'agit d'une carte à puce dite « sans contact » qui est le nouveau support pour les abonnements et les titres spécifiques (titres scolaires, seniors, titres gratuits). Elle facilite l'accès au réseau Tisséo.

D'ici fin 2009, la carte Pastel permettra également d'utiliser les transports régionaux et interurbains départementaux. Elle sera le support unique pour tous les abonnements de transport.



Carte Pastel

En 2008, les titres intermodaux entre le réseau ferroviaire et le réseau urbain restent identiques aux années précédentes :

- possibilité d'utiliser un titre urbain (titre Tisséo) sur la liaison ferroviaire Saint-Cyprien/Arènes - Colomiers (ligne C) et de continuer sur le réseau urbain ;
- existence d'un titre combiné sur la liaison ferroviaire Toulouse-Portet-Muret.

L'augmentation et le cadencement des trains sur l'axe ferroviaire Toulouse-Auch en septembre 2003 a permis d'accroître la fréquentation et donc l'usage du titre urbain sur la ligne C.

En revanche, les ventes du titre combiné sur l'axe Toulouse-Muret sont très faibles.

Courant 2009, suite à la mise en place de la carte pastel sur les réseaux urbain, interurbain et ferroviaire, des abonnements multimodaux devraient être proposés.

LA MAÎTRISE DES FLUX AUTOMOBILES ET LE DÉVELOPPEMENT DES BOULEVARDS URBAINS MULTIMODAUX

Objectifs/actions inscrits au PDU 2001

Objectifs	Actions	Toulouse	Périphérie
- Réduire la part modale de la voiture dans l'agglomération de 5 points - Ne pas accroître l'offre VP dans différents centres urbains constitués	Constituer un réseau de voirie hiérarchisé et gérer les voies urbaines à grande circulation		
	Adapter les plans de circulation pour répondre aux objectifs du PDU (sécurité, bruit, articulation entre modes...)		
	Etablir des plans de régulation avec des moyens dynamiques favorables à la fluidité des TC		
	Créer de nouveaux parc-relais pour réduire la circulation dans le cœur d'agglomération		
	Décliner l'objectif national de réduction du nombre de victimes d'accidents de la route		
Améliorer la qualité du cadre de vie	Réduire le nombre de voies classées pour le bruit dans la catégorie "axe bruyant"		
	Sécuriser les déplacements		
	Réduire les émissions de monoxyde de carbone (CO), des oxydes d'azote (NOx) et des particules.		

réalisé
engagé
non engagé
pas d'observation

Évaluation

Les collectivités publiques et la population ont réellement pris conscience de la nécessité de maîtriser les flux automobiles.

Des actions ont été engagées pour réduire la part modale de la voiture et les nuisances liées à la circulation, mais le bilan est mitigé :

- du retard dans la programmation des projets de boulevards urbains multimodaux induisant une surcharge du périphérique et des voies d'accès ainsi que des nuisances sonores et atmosphériques ;
- des actions et un savoir-faire efficaces pour fluidifier les transports collectifs et favoriser le report modal mais restant insuffisamment développés à l'échelle de l'agglomération ;
- des résultats encourageants concernant l'accidentologie sur Toulouse, mais moins prononcés sur la périphérie.

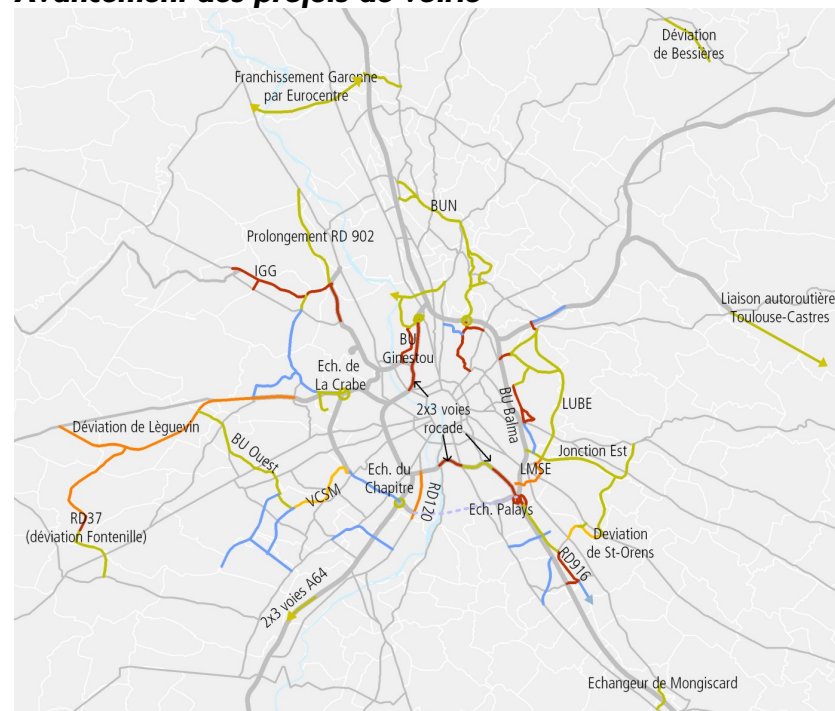
La programmation des projets de boulevards urbains multimodaux est longue à mettre en œuvre.

Alors que les nouvelles infrastructures de voirie inscrites au PDU pour l'horizon 2004 sont toutes réalisées (à l'exception de la mise à 2x3 voie du périphérique sud entre Rangueil et Lespinet), plusieurs projets prévus pour l'horizon 2008 ont pris du retard (BUN, boulevard urbain ouest, jonction Est, Liaison Multimodale Sud-Est, ...).

Ce retard a pour conséquence :

- un maillage incomplet des voiries autour du périphérique, obligeant les usagers à emprunter le périphérique, déjà très chargé, pour faire un déplacement inter-quartier,
- la pénalisation du développement des transports en commun sur les boulevards urbains multimodaux.

Avancement des projets de voirie



Avancement des projets de voirie
(situation avril 2009)

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

Source : DDE 31, Conseil Général, Grand Toulouse, Ville de Toulouse, auat

Des actions et un savoir-faire ont été engagés pour organiser et réguler l'usage de la voiture :

- gestion coordonnée des réseaux de voirie entre les différents gestionnaires de voirie et Tisséo-Réseau Urbain (partenariat SGGD),
- mise en place de plans de circulation hiérarchisant les voiries sur la commune de Toulouse, et notamment mise en zones 30,
- développement des couloirs bus et des carrefours donnant la priorité aux bus sur Toulouse et les communes desservies par les Bus en Site Propre Est et RD 813,
- mise en place du Plan Local de Stationnement sur la commune de Toulouse (cf. chapitre suivant : « organisation du stationnement »),
- diminution de la vitesse de circulation sur le périphérique.

Mais, ces efforts restent focalisés sur Toulouse et sont donc insuffisants à l'échelle de l'agglomération.

Des résultats positifs, mais surtout localisés dans le cœur de Toulouse

Entre 1996 et 2004, la part modale de la voiture diminue d'un point à l'échelle de l'agglomération, alors qu'elle était en hausse ou stable depuis 1978. Avec la mise en service de la ligne B, le report modal de la voiture vers d'autres modes se confirme.

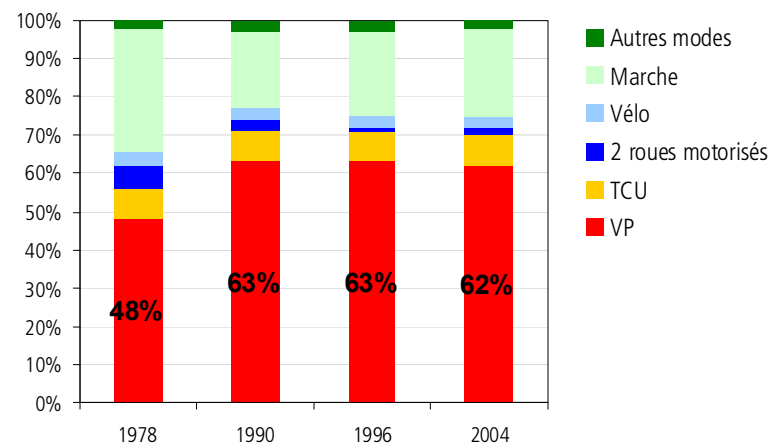
Néanmoins, des disparités s'observent entre les territoires. Plus le lieu de résidence s'éloigne du centre de Toulouse, plus l'usage de la voiture est fort, même pour des déplacements de courte distance. Cela s'explique par le

tissu urbain de plus faible densité et l'éloignement des fonctions urbaines, la desserte en transport collectif de moins bonne qualité, les cheminements modes doux moins confortables, etc.

Ainsi, dans le centre-ville de Toulouse, les actions engagées pour organiser et réguler l'usage de la voiture, cumulées au développement des modes alternatifs à la voiture (desserte métro, aménagement de l'espace public au profit des modes doux, Vélo-Toulouse, doubles sens cyclables, ...) ont abouti à une baisse du trafic voiture.

En périphérie et dans les quartiers périphériques toulousains, la voiture reste prédominante. Le périphérique et les autres voiries rapides urbaines enregistrent des hausses de trafics et sont de plus en plus engorgés.

Évolution des parts modales sur l'ensemble de l'agglomération



Source : Tisséo-SMTC – EMD2004

Une baisse de l'accidentologie liée aux bons résultats enregistrés sur Toulouse

Entre 2001 et 2003, le nombre d'accidents sur le périmètre du PDU diminue fortement (-25%). Sur la période 2004-2007, le nombre d'accidents augmente de nouveau sans toutefois atteindre les niveaux de 2001. Ces résultats concordent avec les évolutions observées au niveau du département. Par contre, ils ne suivent pas exactement les tendances nationales : en France, sur la période 2001-2007, le nombre d'accidents diminue chaque année.

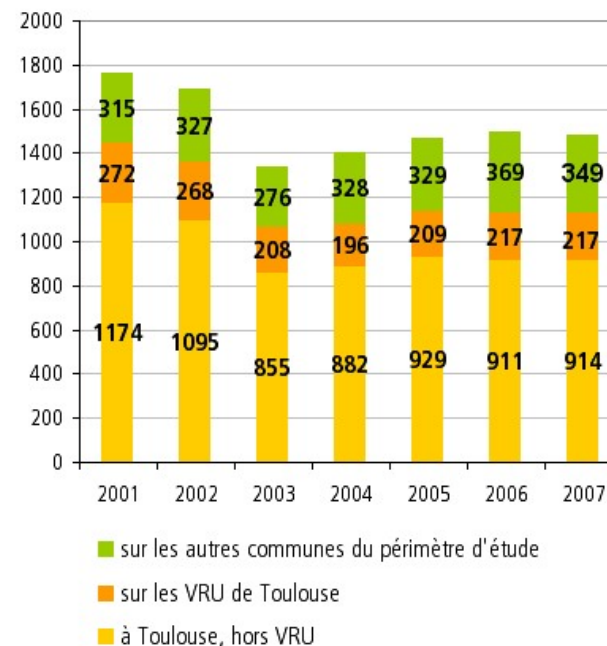
Cette baisse globale de l'accidentologie est liée aux bons résultats enregistrés sur Toulouse qui concentre près de 80% des accidents.

Les résultats du premier semestre de 2008 à Toulouse sont équivalents à ceux du premier semestre 2004, ce qui laisse présager un retour aux niveaux de 2004 pour l'année 2008.

Si les accidents sur la périphérie sont relativement peu nombreux, ils sont en augmentation sur la période 2001-2007 et sont globalement plus graves.

La répartition des modes impliqués dans les accidents sur le périmètre du PDU varie peu sur la période 2001-2007. La majorité des accidents impliquent au moins une voiture. Néanmoins, la part des accidents impliquant au moins un deux-roues motorisé affiche une tendance à la hausse. Cette tendance reflète les résultats nationaux.

Accidents par année sur le périmètre du PDU (104 communes)



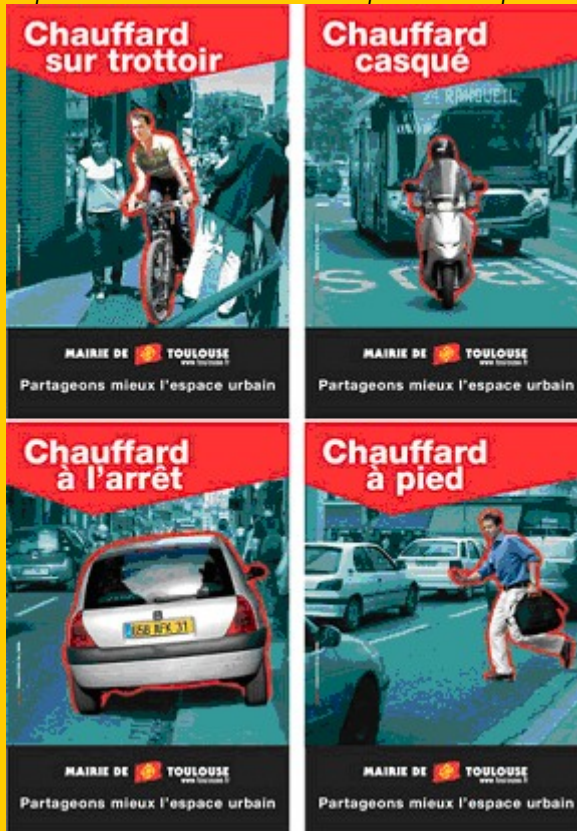
Sources : Ville de Toulouse, DDE 31

•Information et communication vers le grand public

Comment rendre l'espace public plus sûr ?

Une campagne pour faire évoluer les mentalités

La mairie de Toulouse a lancé en septembre 2006 une campagne de communication sur le partage de la voie publique. L'objectif est de faire évoluer les mentalités des utilisateurs de l'espace public, quel que soit leur mode de déplacement et de rendre les rues plus sûres et plus accessibles.



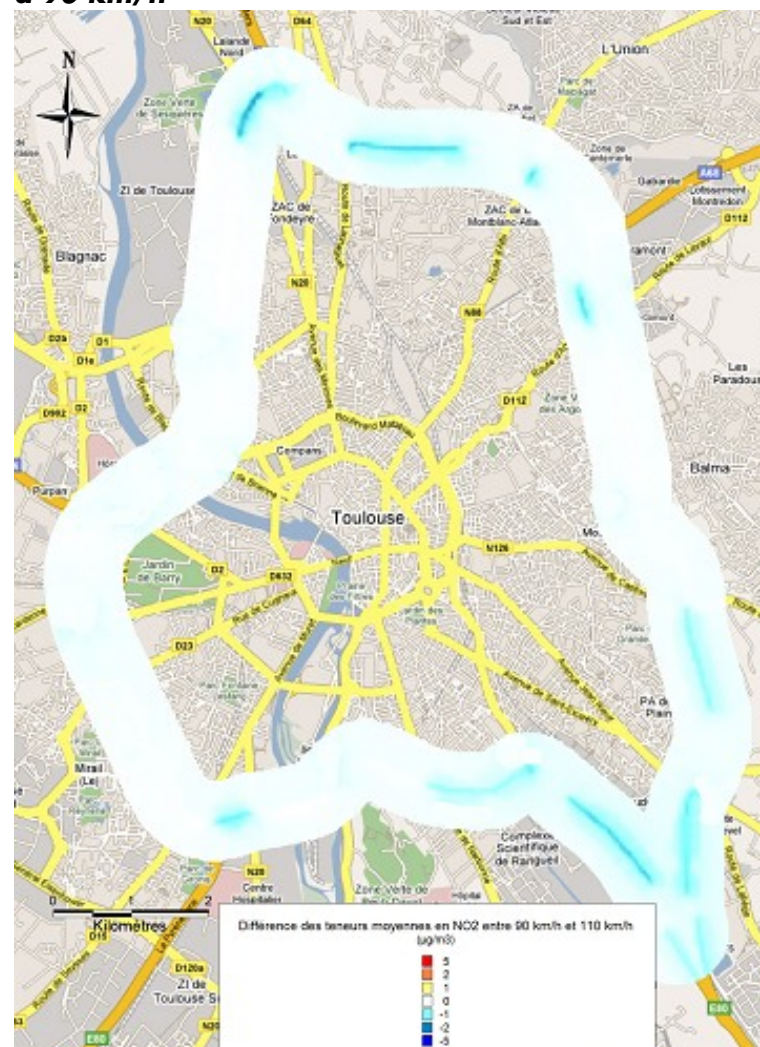
Les concentrations en NO₂ sur le périphérique baissent suite au passage à 90 km/h.

Du 1^{er} juin au 4 septembre 2006, la vitesse de circulation sur le périphérique a été diminuée à 90km/h à titre expérimental. Cette expérimentation a été reconduite en 2007, du 2 juillet au 4 octobre, avec une limitation à 80 km/h pour les poids lourds. Suite aux bilans positifs de cette expérimentation, la limitation de la vitesse de circulation est permanente depuis octobre 2007.

La réduction de vitesse sur le périphérique a un impact sur les émissions de polluants, difficilement quantifiables de façon précise, en raison entre autres des conditions météorologiques qui influent beaucoup sur les concentrations des polluants. Néanmoins, les résultats issus de la modélisation réalisée par l'ORAMIP (Observatoire Régional de la qualité de l'Air en Midi-Pyrénées) indiquent que cela représente une économie de carburant et un « non rejet » de pollution correspondant à l'équivalent du déplacement en automobile de 38 000 personnes par jour (selon les critères de déplacement de l'agglomération toulousaine).

Les concentrations de dioxyde d'azote (NO₂) autour du périphérique ont en particulier été modélisées. Les baisses maximales observées sont de l'ordre de 2 µg/m³. Elles sont essentiellement localisées autour de l'échangeur du Palays et de l'échangeur Nord.

Évolution de la qualité de l'air sur le périphérique toulousain en 2007 suite au passage de 110 km/h à 90 km/h



Source : ORAMIP

Sur la carte, plus le bleu est foncé, plus la baisse est importante

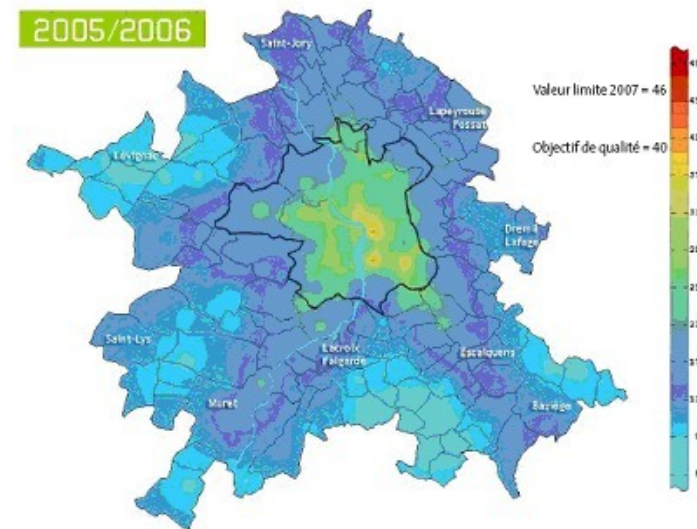
Mais à l'échelle de l'agglomération, une légère tendance à la hausse des concentrations de NO₂ est observée.

En 2005, des mesures de NO₂ ont été réalisées par l'ORAMIP sur l'ensemble des communes du PPA. La principale source de dioxyde d'azote à l'échelle de la zone d'étude est le trafic routier.

Cette étude met en évidence que les niveaux de concentration en situation de fond respectent tous en moyenne annuelle les valeurs réglementaires. Le comparatif avec les études précédentes montre une diminution au sud de Toulouse et une augmentation des niveaux de fond sur plusieurs secteurs dont une partie du centre-ville (Carmes, Saint-Etienne) mais surtout au niveau de certains secteurs d'habitation et des zones à fort trafic routier (Empalot, Montaudran). Rappelons cependant que la ligne B du métro était, pendant ce temps, en cours de finalisation (ouverture en juin 2007).

Les mesures permanentes de l'ORAMIP viennent compléter ces conclusions. Alors qu'elles montrent une baisse globale des concentrations de NO₂ depuis 1992, une légère tendance à la hausse est observée depuis 2005. En 2006 et 2007, la concentration moyenne annuelle en site de proximité de trafic automobile atteint la valeur limite.

Distribution du NO₂ dans les 109 communes du PPA



(Les villes mentionnées servent de points de repère)

Source : ORAMIP

La longueur des voies classées pour le bruit augmente entre 2000 et 2005 sur le périmètre du PDU.

Néanmoins, il est difficile de dresser un bilan en terme de nuisances sonores (absence de données).

Limites d'observation

- Recueil de données concernant les actions engagées (plans de circulation, actions sur la sécurité routière, ..) difficile à effectuer en périphérie (plus de 100 communes, l'information n'est pas toujours disponible),
- Peu de comptages routiers en périphérie.

L'ORGANISATION DU STATIONNEMENT

Objectifs/actions inscrits au PDU 2001

Objectifs	Actions	Toulouse	Périphérie
Favoriser le report modal vers les autres modes que la voiture	Poursuivre le rééquilibrage entre stationnement sur voirie et stationnement en ouvrage : combattre stationnement illicite, limiter le temps de stationnement et faciliter la rotation, différencier le tarif sur voirie et en ouvrage.		
	Compléter une signalétique sur voirie et en parking		
	Rechercher des solutions alternatives à la voirie pour le stationnement des résidents		
	Encourager les personnes à se reporter sur un autre mode pour les déplacements domicile-travail : Plan Mobilité, parcs-relais, modulation des normes de stationnement dans les PLU		

réalisé
engagé
non engagé
pas d'observation

Évaluation

Une politique de stationnement a été mise en place dans le centre de Toulouse. Elle est réussie et contribue au report modal effectif vers les modes alternatifs à la voiture.

En 2005, la Ville de Toulouse adopte un plan Local de Stationnement (PLS) volontariste pour son centre-ville,...

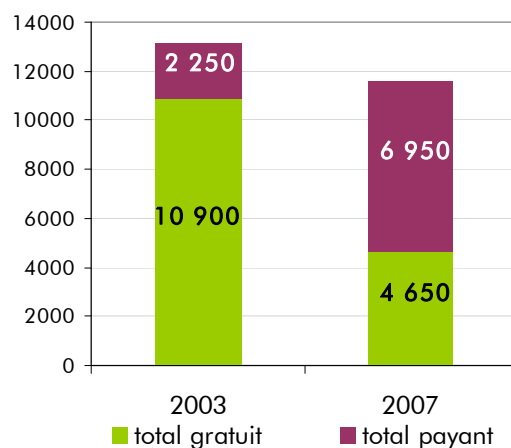
Le stationnement étant un des leviers principaux pour influencer le choix modal, en mars 2005, la Ville de Toulouse a mis en place son Plan Local de Stationnement sur le centre-ville.

Les objectifs de ce plan sont :

- réduire l'offre de stationnement sur voirie et favoriser le « payant » pour dissuader le stationnement des pendulaires,
- favoriser le stationnement des résidents à proximité de leur domicile pour les inciter à prendre les transports collectifs ou les modes doux pour leurs déplacements quotidiens.

Suite à sa mise en œuvre, le nombre d'emplacements de stationnement gratuits en centre-ville de Toulouse a diminué fortement au profit des places payantes. Au total, cela représente 2 000 places en moins par rapport à 2003 : l'objectif fixé au PDU est atteint sur le centre-ville de Toulouse.

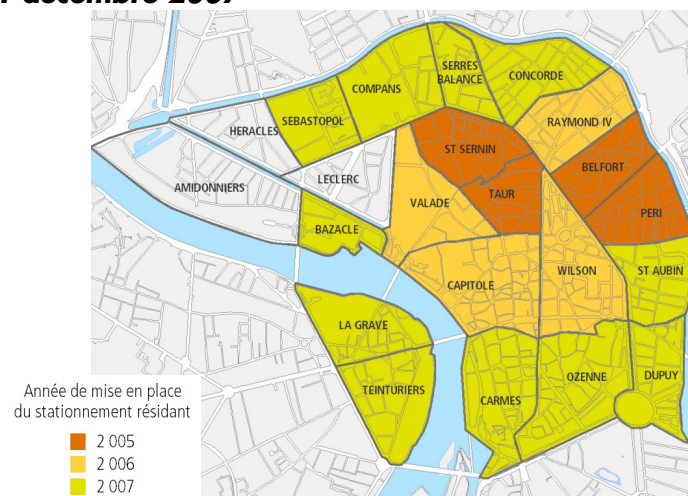
Évolution du nombre de places gratuites et payantes sur voirie au centre-ville de Toulouse entre 2003 et 2007



Source : Ville de Toulouse

D'autre part, le stationnement résidant se met en place progressivement jusqu'à s'étendre sur quasiment tout le centre-ville en 2007. Cette mesure est plébiscitée par les habitants des quartiers concernés. Fin 2007, plus de 4 000 abonnés sont inscrits.

Quartiers bénéficiant du stationnement résidant au 31 décembre 2007

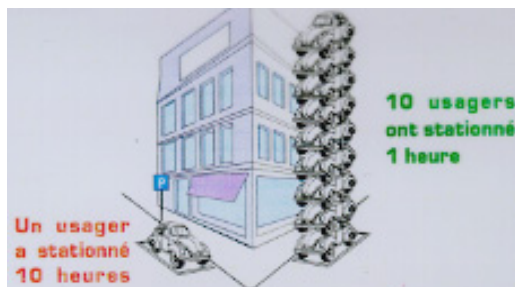


Source : Ville de Toulouse

... dont les premiers effets sont positifs

Les résultats de cette politique de stationnement sont très satisfaisants :

- l'occupation et la congestion des places de stationnement diminuent, la rotation augmente, ce qui induit une réduction de l'espace public dédié à la voiture, au profit des autres modes ;



- hausse du taux de respect de la réglementation qui s'accompagne d'une baisse du stationnement illicite, ce qui se traduit par une réduction sensible des entraves aux accès, du stationnement illicite sur trottoirs, sur itinéraire cyclable, sur emplacement livraison, handicapé ... qui pénalisent quotidiennement tous les usagers de l'espace public ;
- temps de recherche d'une place divisé par 4, ce qui contribue à la diminution de la circulation et de la pollution.

Le PLU de Toulouse impose pour les constructions neuves une décote du nombre de places dans la zone d'influence d'un TCSP

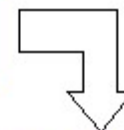
Pour agir sur le stationnement privé, un outil possible est la réglementation dans les Plans Locaux d'Urbanisme (article n°12 des PLU). Ainsi, **le PLU de Toulouse impose une décote du nombre de places dans les zones d'influence d'un TCSP**. La règle s'est durcie entre 2001 et 2008.

Pour certaines zones, le nombre de places imposé a été revu à la baisse pour les voitures en 2008 et à la hausse pour les vélos.

Évolution de la réglementation du stationnement automobile dans le PLU de Toulouse

Nombre de place minimum dans les constructions neuves

2001 : baisse de 20% dans les 300 m autour d'une station de métro.



2008 : baisse de 25% dans les 500 m autour des lignes A, B, C.

Source : PLU ville de Toulouse

Les zones bleues se multiplient

Dans les communes de périphérie, les actions mises en places sont moins faciles à recenser. Néanmoins les zones bleues se multiplient dans de nombreuses communes de l'agglomération, comme Muret, Tournefeuille, Castanet, Blagnac, Launaguet, Bruguères ... ainsi que dans certains quartiers toulousains hors centre-ville. Cette liste est loin d'être exhaustive.

Les zones bleues permettent de limiter le temps de stationnement gratuit en surface, favorisant ainsi la rotation des véhicules sur les places de stationnement.

Zone bleue : exemple de Blagnac

La zone bleue se limite à un périmètre réduit couvrant l'hyper centre et ses rues commerçantes.

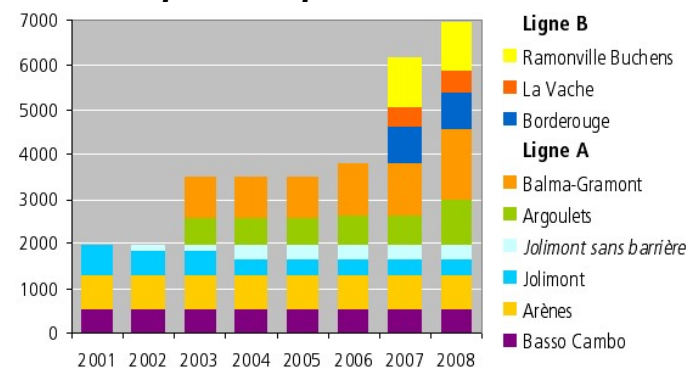


Source : ville de Blagnac

L'offre de stationnement aux abords des gares et en parcs-relais se développe.

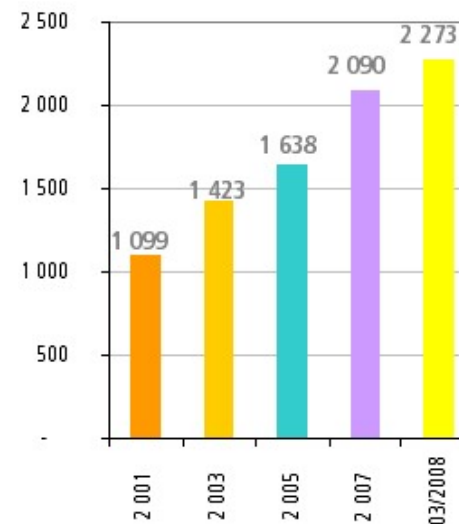
Afin de favoriser l'intermodalité voiture/transports collectifs, l'offre en stationnement en liaison avec les gares et le métro a fortement augmenté. Dans les parcs-relais du métro, près de 7 000 places sont proposées en 2008, contre 2 000 en 2001. Dans les gares, l'offre a été multipliée par 2 sur la même période pour atteindre 2 200 places en 2008.

Nombre de places en parc-relais



Source : Tisséo-SMTC

Nombre de place sur les parkings des gares régionales



Source : Région Midi-Pyrénées

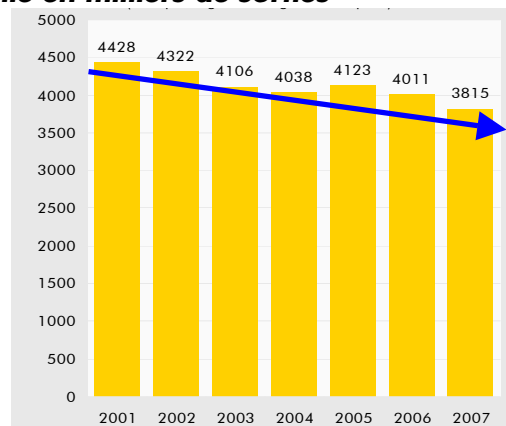
La fréquentation des parkings du centre-ville baisse.

L'offre de stationnement en ouvrage à Toulouse est assez stable depuis 2001 : elle varie autour de 10 000 places. Par contre, la fréquentation des parcs en ouvrage baisse entre 2000 et 2007. Cette baisse concerne surtout les parkings de l'hyper-centre.

La baisse générale de la fréquentation peut s'expliquer en partie par :

- la mise en place du Plan Local de Stationnement, qui dégage des possibilités de stationnement en surface pour les courtes et moyennes durées,
- les aménagements d'espace public en faveur des piétons,
- la mise en service de la ligne B et la restructuration du réseau bus.

Fréquentation annuelle des parkings en ouvrage du centre-ville en milliers de sorties



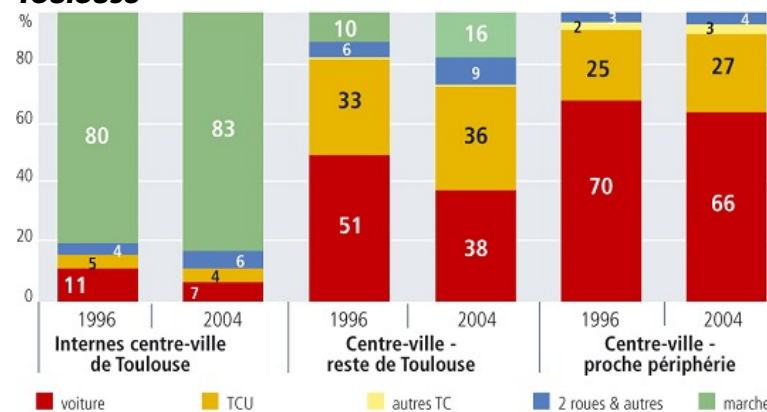
Source : Ville de Toulouse, Service Contrôle Gestion Déléguée

Le report modal de la voiture vers les autres modes est sensible pour les déplacements vers le centre-ville de Toulouse.

Alors que les déplacements tous modes à destination du centre-ville de Toulouse sont en augmentation entre 1996 et 2004, l'usage de la voiture diminue au profit des modes alternatifs. Ce report modal s'explique en partie par les différentes politiques publiques mises en œuvre et décrites précédemment :

- Plan Local de Stationnement,
- desserte Tisséo,
- développement du vélo,
- etc.

Répartition par mode des déplacements en lien avec le centre-ville de Toulouse



Source : EMD 2004 – Tisséo-SMTC

LES PLANS DE MOBILITÉ

Objectifs/actions inscrits au PDU 2001

Objectifs	Actions	Toulouse	Périphérie
Encourager les entreprises et collectivités publiques à établir un Plan de mobilité qui vise à diminuer l'usage de la voiture dans les déplacements domicile/travail de leur personnel	Faire comprendre les avantages des plans de mobilité		
	Evaluer les moyens humains et méthodologiques à mettre en œuvre		
	Engager une étude exploratoire sur les avantages à consentir aux entreprises et administrations qui s'engagent dans les plans de mobilité		
	Expérimenter la mise en place de plans de mobilité		

réalisé
engagé
non engagé
pas d'observation

Évaluation

La dynamique Plan de Mobilité est bien engagée.

Le partenariat ARPE/ADEME/Tisséo est efficace pour aider les entreprises à mettre en place un plan de mobilité.

Dans un contexte de crise de l'énergie à l'échelle internationale, et de congestion routière à l'échelle de l'agglomération, il semble que de plus en plus d'entreprises se sentent concernées par les déplacements de leurs employés et se dirigent vers des démarches de PDE. Ce phénomène touche les grandes entreprises ou établissements ou collectivités qui ont les moyens techniques et humains pour porter la démarche, mais également des entreprises de taille plus modeste, qui s'adaptent et adoptent des actions à leur échelle.

Les collectivités publiques impliquées dans l'aide technique et financière aux entreprises de l'agglomération sont l'ARPE, l'ADEME et Tisséo-SMTC. Ces collectivités interviennent en amont du PDE, pour préparer et communiquer auprès des entreprises et de la population. Elles proposent également un soutien méthodologique et humain pour la mise en œuvre et le suivi du PDE. Elles sont à l'initiative de la conception d'une mallette pédagogique PDE.

D'autre part, une expérimentation d'un nouveau titre de transport Tisséo a été lancée en février 2008, destiné aux salariés et favorisant l'abonnement annuel dans le cadre des PDE. Ce titre ACTIVEO a été pérennisé en avril 2009.

Sur l'agglomération toulousaine, **2 PDE en 2001, 17 PDE opérationnels en 2008** sont recensés par Tisséo-SMTC, soit près de 50 000 salariés concernés. D'autre part, **4 approches sectorielles** sont en cours afin de mieux connaître la mobilité dans les zones d'activités économiques, soit un potentiel de 72 000 salariés.

Enfin, il faut ajouter :

- 25 PDE en projet, soit un potentiel de 50 000 employés et 8 entreprises démarrant une réflexion,
- 25 PDE obligatoires (administrations sous tutelle de l'État), soit près de 5 000 agents,
- 15 PDE « potentiels », à l'état de la réflexion.

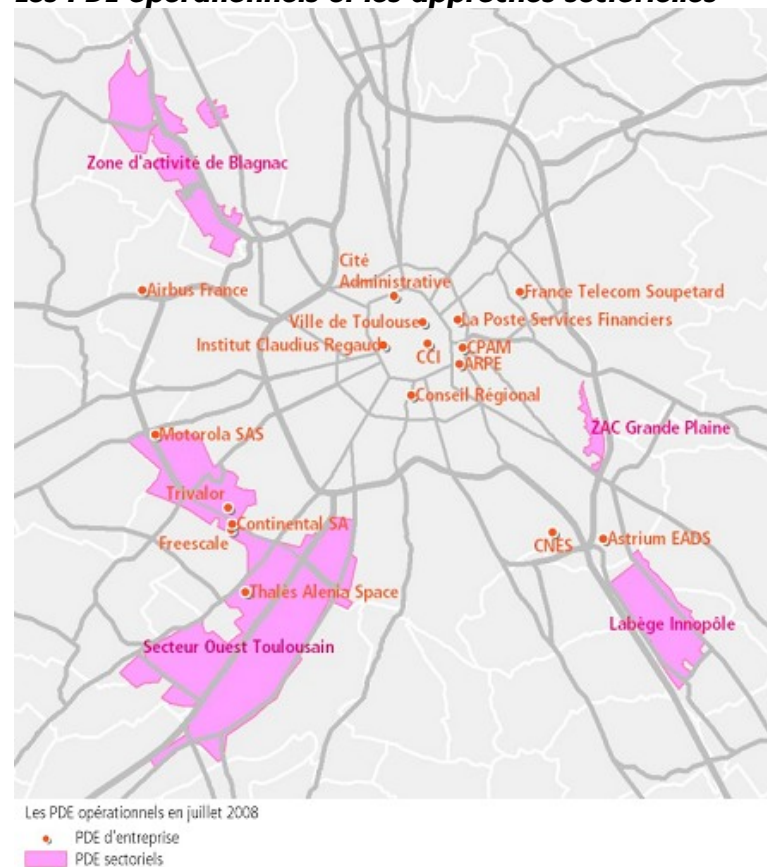
Cette liste n'est pas exhaustive. En effet, de petites ou moyennes entreprises peuvent entreprendre des démarches type PDE à leur échelle sans aide extérieure. Il n'est pas possible de connaître l'ensemble des entreprises ayant entamé ce type de processus.

Les actions les plus couramment mises en oeuvre sont celles concernant la gestion du stationnement, l'incitation à l'usage des deux-roues et de la marche, le développement de l'usage des transports en commun, les campagnes de communication et d'information des salariés sur les actions des Plans de Mobilité, la mise en oeuvre d'un système de covoiturage.

En juillet 2008, sur les 17 PDE de l'agglomération toulousaine :

- 2 dispositifs PDE n'ont pas été pérennisés,
- 8 n'ont pas donné lieu à un bilan,
- pour les 7 autres entreprises, les bilans sont plus ou moins approfondis.

Les PDE opérationnels et les approches sectorielles



Sources : Tisséo-SMTC, ARPE, ADEME

Les bilans réalisés montrent des effets positifs : un report de la voiture vers des modes alternatifs, TCU et vélo, et le développement du co-voiturage.

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES EN VILLE

Objectifs/actions inscrits au PDU 2001

Objectifs	Actions	Toulouse	Périphérie
Une volonté de ré-organiser le système en place	Maintenir et conforter les plate-formes logistiques en zone urbaine dense		
	Définir les ratios de dimensionnement des stationnements		
	Mener une gestion efficace des emplacements de livraison		
	Elaborer un schéma de circulation des marchandises dans l'agglomération sous forme d'une charte qualité		
	Harmoniser les horaires de livraison		
	Utiliser le rail, les TC, les parcs-relais		
	Favoriser l'acquisition de véhicules propres		
	Soutenir le développement de commerce électronique et de la livraison à domicile		

réalisé
engagé
non engagé
pas d'observation

Évaluation

Des actions ont été mises en œuvre dans l'hyper-centre toulousain.

En janvier 2007, une charte des bonnes pratiques concernant les livraisons en centre-ville de Toulouse est signée entre la municipalité, les commerçants et les livreurs. Cette charte est l'aboutissement de plusieurs mois de concertation entre les différents partenaires. Ses objectifs sont :

- établir une règle unique pour tout le centre ville
- améliorer les livraisons et de limiter leur impact sur la circulation.

Les horaires de livraison sont harmonisées et les règles dans le centre-ville reposent dorénavant sur la longueur des véhicules et non plus sur le tonnage.

La Ville de Toulouse a réalisé un travail de réorganisation des aires de livraison et met en place un suivi. **Des espaces logistiques contrôlés ont également été créés** en 2006 et 2007. Ces espaces sont fermés par des bornes escamotables, ouvertes la matinée à partir de 5h00 et fermées à 11h30. En dehors de ces horaires, ces espaces sont réservés aux piétons.



Les lieux concernés sont :

- la place du Capitole devant les arcades (2006),
- les allées Roosevelt (2007),
- et la rue Alsace-Lorraine (2007).

Espace logistique contrôlé place du Capitole



Des expérimentations ont été mises en place dans le cadre du PREDIT, mais elles n'ont pas abouti.

La première expérimentation concernait les livraisons de petits colis de produits pharmaceutiques en hyper centre-ville par l'utilisation de la ligne de métro A (Projet LILA). Le manque de motivation des répartiteurs de produits pharmaceutiques pour reconsidérer les chaînes de distribution ont mené à l'abandon du projet.

La deuxième expérimentation était la création d'un centre de logistique urbaine (Toulouse-Raynal), dont l'objectif est de regrouper à partir d'un site central la distribution de produits de consommation afin de diminuer les « derniers kilomètres ». Le projet a été stoppé en raison du cumul de difficultés d'ordre institutionnel, logistique technique et économique.

Ces expériences ont mis en évidence la difficulté pour les collectivités d'intervenir sur le transport des marchandises.

Limite d'observation

- Difficulté du recueil de données sur le transport des marchandises en périphérie

EN CONCLUSION, SUR LA PÉRIODE 2001 – 2007 (2008)

Des actions ont été mises en œuvre ...

- **Plusieurs TCSP sont en service** (prolongement de la ligne A, ligne B, BSP Est, BSP RD 813), **d'autres sont en travaux** (Ligne E, BSP LMSE).
- **Tous les pôles d'échanges inscrits au PDU sont en service.**
- **Les conditions de transports collectifs se sont nettement améliorées** (augmentation de l'offre sur le réseau Tisséo, amélioration de la desserte ferroviaire sur plusieurs axes, développement des couloirs bus, ...).
- **Les aménagements en faveur de la marche et du vélo se sont développés**, particulièrement dans le cœur de Toulouse.
- **La circulation automobile a été réduite au centre-ville de Toulouse** grâce à la mise en œuvre du Plan Local de Stationnement, à la valorisation des modes doux, aux développements des pôles d'échanges, de la desserte urbaine et des parcs-relais,...
- **La mise en place des Plans de Déplacements d'entreprise a dépassé la phase expérimentale** escomptée au moment de l'approbation du PDU. 17 Plans de Déplacements d'Entreprises sont opérationnels en 2008.
- **Une Charte Qualité des livraisons de marchandises en centre-ville de Toulouse a été signée** par la Mairie, la CCI et les syndicats des transporteurs.

... et ont des premiers effets positifs

- **La fréquentation des transports en commun connaît une hausse remarquable.** La part modale escomptée pour les transports collectifs dans le PDU (16% des modes mécanisés) serait, d'après les estimations, atteinte en 2008.
- **Un report modal** de la voiture vers les modes plus respectueux de l'environnement **est observé pour les déplacements vers le centre-ville de Toulouse.**
- **Les déplacements en vélos et à pied sont en croissance.**
- **Les mentalités évoluent.** La population a pris conscience de la nécessité de modifier la façon de se déplacer, pour des raisons économiques (coût du carburant) et écologiques. A chaque amélioration de l'offre en transports collectifs ou en modes doux, la réponse en terme de fréquentation est immédiate et importante.

Malgré des progrès indéniables, certains objectifs du PDU ne sont pas encore atteints

■ **La cohérence entre l'urbanisme et les transports est à renforcer.**

- La desserte en transports collectifs est inégale. Certains équipements, pôles d'activités ou autres secteurs générateurs de déplacements souffrent d'une desserte insuffisante.
- L'urbanisation en périphérie se fait encore trop souvent à l'écart des projets de transports collectifs.

■ **Certains projets de TCSP et de boulevards urbains multimodaux prévus pour l'horizon 2008 ont du retard.**

■ **La maîtrise des flux automobiles est insuffisante sur les quartiers périphériques toulousains et en périphérie.** Le périphérique et ses voies d'accès sont notamment de plus en plus souvent engorgés...

■ **... induisant des nuisances sonores et atmosphériques.** La longueur des voies classées pour le bruit est en augmentation. Une légère hausse des concentrations de NO₂ est observée à l'échelle de l'agglomération.

■ **Le développement de l'intermodalité est à conforter.** La desserte en transports collectifs urbains de certaines gares reste à améliorer. La billettique interopérable et la tarification intermodale ont pris du retard et seront opérationnelles courant 2009.

■ **Le territoire de l'agglomération est à « plusieurs vitesses » face au développement des modes de déplacements plus respectueux de l'environnement.**

Une différence est observée entre le centre de Toulouse, les quartiers périphériques toulousains et la périphérie tant en terme d'améliorations apportées aux transports collectifs et aux modes doux que d'usage. Seulement un tiers des habitants de l'agglomération sont desservis par des transports collectifs à bonne fréquence. Ces habitants étant essentiellement des toulousains, cela induit une part de marché des transports collectifs variant fortement entre un habitant de Toulouse et un habitant de la périphérie. De même, la mobilité en mode doux des habitants de la périphérie évolue très lentement au regard de celle des toulousains.

GLOSSAIRE/DÉFINITIONS

- DUP Déclaration d'Utilité Publique
- LAURE Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie
- LOTI Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs
- PDU Plan de Déplacements Urbains
- PLU Plan Local d'Urbanisme
- PMR Personne à Mobilité Réduite
- POS Plan d'Occupation des Sols
- PPA Plan de Protection de l'Atmosphère
- PTU Périmètre des Transports Urbains
- SDAT Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine
- SGGD Système de Gestion Globale des Déplacements
- SCoT Schéma de Cohérence Territoriale
- SRU Loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain
- TC Transports Collectifs
- TCSP Transport en Commun en Site Propre

- **Déplacement** sur le réseau Tisséo : un déplacement est un mouvement effectué entre deux lieux pour un motif en empruntant une ou plusieurs lignes de bus ou le métro. Un déplacement est constitué d'une ou plusieurs validations, sachant qu'à chaque ligne de bus ou de métro empruntée correspond une validation.
- **Une validation** ou **un voyage** : trajet effectué avec un seul mode de transports collectifs (métro, bus, navette, car...)

Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire - Toulouse Aire Urbaine
Le Belvédère - 11 boulevard des Récollets - 31078 TOULOUSE Cedex 4
Téléphone 05 62 26 86 26 - Fax 05 61 52 71 36
www.auat-toulouse.org

