

Tisséo-SMTC - Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération toulousaine

Comité Syndical du 4 février 2015

► **Stratégie Mobilités 2020·2025·2030**

- Éléments d'actualisation
- Engagement de l'adaptation du Plan de Déplacements urbain

► **Réseau structurant 2020·2025 et du projet « Toulouse Aerospace Express »**

- Enjeux territoriaux
- Engagement des études

Ce document constitue une synthèse des éléments d'actualisation de la stratégie Mobilités du Plan de Déplacement Urbains et de définition des enjeux du réseau structurant de transport urbain, présentés aux instances du SMTC (groupe de travail PDU du 22 janvier et Bureau du 28 janvier 2015).

Le Bureau du 28 janvier a fait par ailleurs le point sur toutes les dimensions du travail déjà engagé par le SMTC sur :

- *La politique tarifaire*
- *L'optimisation du réseau (offre, exploitation)*
- *La programmation pluriannuelle des investissements*
- *La compétence mobilité*
- *La prospective financière*

1

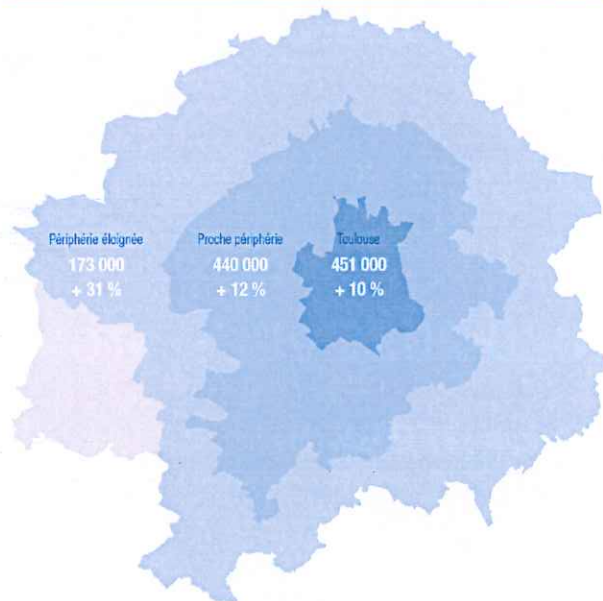
Éléments pour la définition d'une stratégie globale de Mobilités aux horizons 2020-2025-2030

Ces éléments sont issus des données observées depuis 2010 (enquête-ménages déplacements 2013, données INSEE, données de trafic, ...) dans le cadre des travaux partenariaux du PDU, de la préparation de la « grenellisation » du SCoT et des éléments de contexte économique.

Les éléments d'actualisation de la mobilité toulousaine

► Une agglomération diffuse en forte croissance

Nombre d'habitants par territoire et évolution 2004 - 2013



+130 000 habitants dans le périmètre de la grande agglomération toulousaine (périmètre EMD 2013),

soit **+12 000 habitants par an**, dont 70% en périphérie

= « l'équivalent » d'une commune comme l'Union ou Ramonville supplémentaire chaque année

Chiffre-clé :

Chaque année, 40 à **50 000 déplacements quotidiens supplémentaires** dans la grande agglomération toulousaine

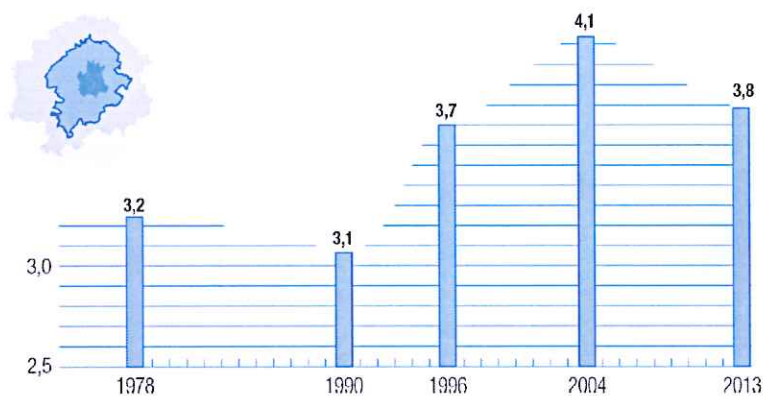
► Des grandes infrastructures de déplacements qui fonctionnent à pleine capacité

- peu de réserve de capacité sur le métro, tout particulièrement la ligne A (environ 16 000 voyages en période de pointe du soir sur le tronçon le plus chargé, égale à la capacité théorique de transport)
- une saturation du périphérique, des boulevards du centre de Toulouse et de l'axe du Canal du Midi, et une congestion automobile qui s'étend de plus en plus loin
- mais des réserves de capacités sur le bus et les modes actifs.

Chiffre-clé :

Chaque jour, **500 000 déplacements** empruntent le périphérique toulousain

► Une mobilité individuelle qui s'adapte à la situation



- Le nombre de déplacements par habitant sur un jour de semaine est passé de 4,1 déplacements en 2004 à 3,8 en 2013.
- Les déplacements courts augmentent mais les déplacements longs (supérieurs à 5 km) réalisés en voiture augmentent également.
- Aussi, si la part de la voiture baisse, le volume de km réalisés en voiture reste stable.

nombre de déplacements supplémentaires entre 2004 et 2013 dans la grande agglomération toulousaine

=

croissance de la fréquentation des transports publics entre 2004 et 2013

Tout se passe comme si **les transports publics** avaient **absorbé la totalité de la croissance de la mobilité** dans la grande agglomération toulousaine.

► Derrière la saturation de réseaux, l'enjeu de l'attractivité, du cadre de vie et de la compétitivité économique de la grande agglomération toulousaine

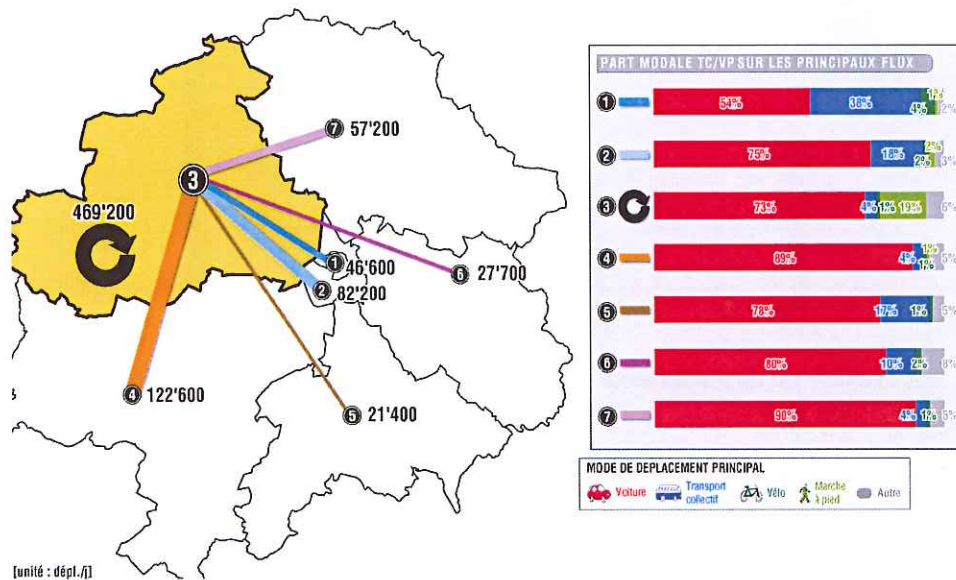
- Sur les trente dernières années, la grande agglomération toulousaine a été l'un des principaux leaders de la croissance des emplois et des emplois de fonction métropolitaine supérieure.
- Les dynamiques économiques territoriales sont désormais étroitement corrélées à la qualité du cadre de vie et à l'accessibilité des territoires.
- Un sondage réalisé en 2014 par Opinionway pour la Foncière des Régions montre que, sur les dix dernières années, la situation de grande agglomération toulousaine a évolué moins favorablement dans la perception des grandes entreprises et de leurs salariés que les autres métropoles françaises, en particulier du fait du critère « accessibilité et réseau de transport ».

Chiffre-clé :

66 000 emplois salariés privés non desservis par les modes lourds de transport public dans une grande diagonale nord-ouest – sud – est, la plupart dans les sites du pôle mondial de compétitivité Aerospace Valley

► Les flux dans l'agglomération : une approche par « cadran »

La géographie des flux a été approchée par découpage de la grande agglomération en 5 cadrans autour de Toulouse.



- Pour chacun des cadrans, la moitié des flux sont internes à la zone.
- Les flux d'échanges les plus importants sont entre chaque cadran et Toulouse et entre cadrans adjacents.

Chiffres-clé :

Pour chacun des cadrans :

- La part des transports publics dans les flux d'échanges avec les faubourgs toulousains est **2 fois** moins forte que dans les échanges entre chaque cadran et le centre de Toulouse,
- La part des transports publics dans les échanges avec les cadrans adjacents est **4 à 10 fois** moins élevée.

► Une politique de stationnement à optimiser

- Seul l'hypercentre toulousain est réglementé, avec un volume de places gérées faible par rapport aux autres grandes agglomérations de référence
- Pas de politique d'usage des parcs relais
- Un fort levier sur le fonctionnement de la mobilité, notamment l'accès aux commerces et la mobilité des riverains

Chiffre-clé :

9 500 places réglementées à Toulouse, soit moins qu'à Nantes, Strasbourg, Montpellier et 3 fois moins qu'à Lyon.

En conclusion, une stratégie actualisée :

Au cœur de tous les enjeux de mobilité (environnement, cadre de vie, sécurité, enjeux sociétaux...), pour relever le défi de l'attractivité du territoire, la nécessité de donner la capacité d'accueillir 500 000 nouveaux déplacements par jour d'ici 2025, soit l'équivalent de l'usage du périphérique ou du réseau Tisséo actuel.

Les 3 leviers complémentaires pour la stratégie de mobilité et l'esquisse d'un plan d'actions associé

1

Le levier REPORT MODAL

- Une voie de transport public en mode lourd (métro, tram) offre une capacité de transport 2 à 8 fois plus élevée qu'une voie de circulation automobile
- Une voie pour une ligne structurante de bus de type Linéo offre une capacité de transport plus élevée qu'une voie de circulation automobile
- Les modes actifs (vélos, piétons) ont un fort potentiel de report modal par rapport à l'espace public qu'ils occupent.

Chiffre-clé :

La fréquentation du tronçon le plus chargé de la ligne B est égale à l'équivalent de 5 ou 6 voies de circulation.

Actions proposées :

- ▶ **Améliorer les performances du réseau bus**, qui dispose de capacités résiduelles valorisables rapidement
- ▶ **Créer des capacités de transports supplémentaires**
- ▶ Développer la **couverture et le maillage du réseau structurant** pour donner de la capacité et améliorer son attractivité sur un large périmètre, permettre un meilleur accès aux zones d'emploi et améliorer l'attractivité économique de la grande agglomération toulousaine
- ▶ Développer **l'articulation du réseau ferroviaire** et valoriser ce mode en cohérence avec le développement périurbain

*N.B. : Les principes ci-dessus sont développés dans la **partie 2**.*

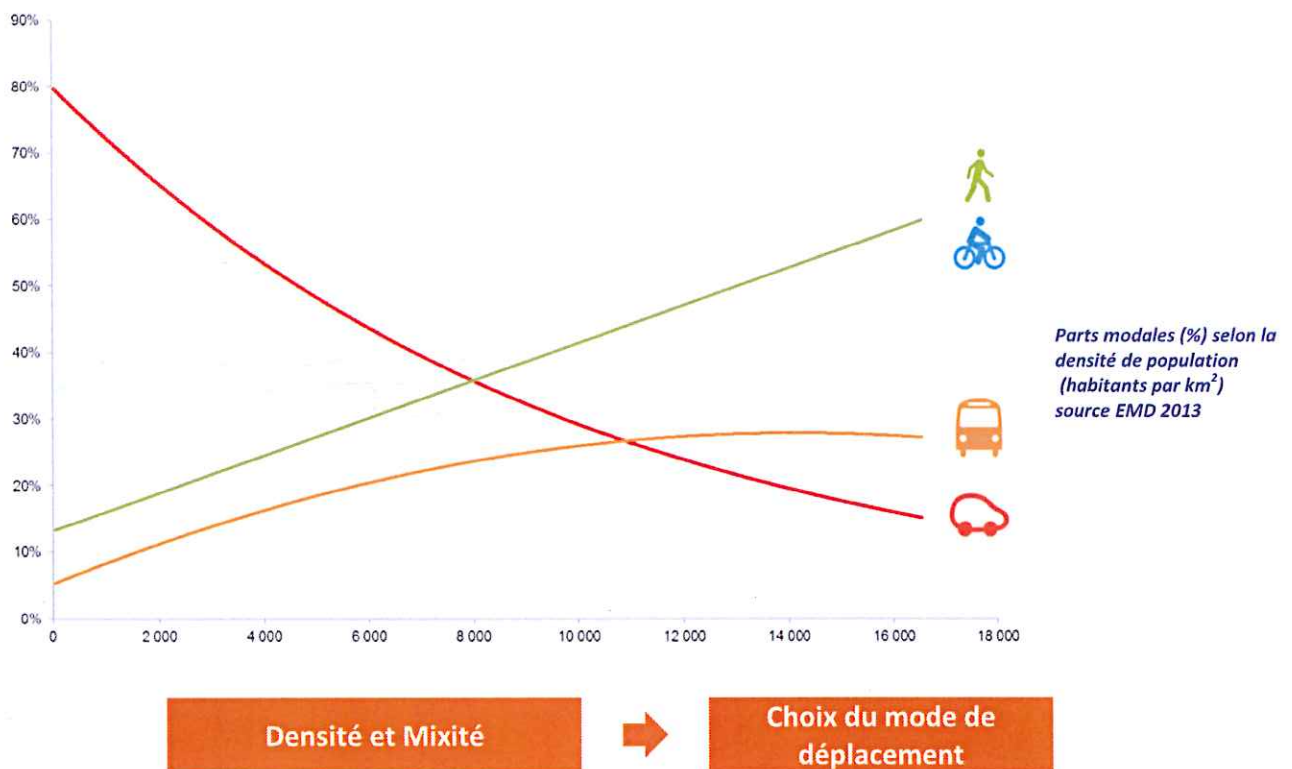
- ▶ **Développer l'intermodalité** à l'échelle du territoire permettant de répondre efficacement aux déplacements de périphérie à la ville dense et aux déplacements entre cadrans adjacents.
- ▶ **Poursuivre le développement des modes actifs (vélos et marche-à-pied)**, notamment en assurant les « coutures » entre les aménagements cyclables et en développant des Plans Piétons.
- ▶ **Développer et optimiser les « services » en complément des réseaux** : mettre en œuvre une politique de stationnement plus volontariste dans les centralités et une redéfinition de l'offre et de l'usage des parcs relais, développer le covoiturage et le télétravail, faire connaître et convaincre les alternatives à l'usage de la voiture en solo.

N.B. : L'objectif consiste à proposer un volet « Mobilités » à la « Ville Intelligente »

2

Le levier URBANISME·TRANSPORT

- La cohérence entre urbanisme et transport est indispensable à la maîtrise de l'augmentation des flux et des distances parcourues en voiture et au développement des modes alternatifs à l'usage de la voiture en solo.
- Dans les zones peu denses, 4 déplacements sur 5 sont effectués en voiture



Actions proposées :

- ▶ **Maîtriser le développement de l'habitat peu dense**, par la contractualisation d'objectifs de densité selon le niveau de desserte par le réseau de transport public
- ▶ **Polariser le périurbain autour des centralités urbaines et des pôles multimodaux de transport**, à travers notamment des contrats d'axes ambitieux
- ▶ **Renforcer la mixité emplois/habitat/services dans les différents types de territoires** (périurbain, périphérie proche, Toulouse)

= Cohérence SCoT / PDU / PLUi - PLU

(Pour mémoire : SCoT et PDU : mêmes périmètres et mêmes horizons)

3

Le levier **OPTIMISATION DES RESEAUX**

- Elle concerne les réseaux de transports publics et les réseaux cyclables, pour développer les capacités de déplacements face à l'accroissement des mobilités.
- Une démarche de **définition d'un réseau bus optimisé** a été engagée par le SMTC, avec une phase de diagnostic réalisé (adéquation offre-demande et analyse socio-économique des lignes par typologie) et une phase en cours de consultation des territoires.
- Elle concerne également le réseau routier, en optimisant son fonctionnement à travers **un plan de circulation** optimisant les capacités résiduelles en cohérence avec les deux leviers précédents.

Actions proposées pour la voirie :

- ▶ **Définir un rôle et une capacité pour le canal du Midi**, en lien avec le projet Toulouse Euro Sud Ouest,
- ▶ **Organiser le stationnement**, pour accompagner le développement des capacités de transport tous modes,
- ▶ **Hiérarchiser le réseau routier** pour minimiser les nuisances en zones denses et en zone d'habitat,
- ▶ **Gérer les flux de périphérie à périphérie** qui contribuent à maintenir la congestion de la rocade au détriment de ses autres fonctions.

Plusieurs scénarios sont envisageables pour un **schéma global de voirie structurante d'agglomération** en cohérence avec l'ensemble de la stratégie de mobilités proposées, y compris le développement des liaisons routières entre cadrans.

La proposition : engager la révision du PDU pour adapter la stratégie de mobilité et composer un projet global mobilités 2020-2025-2030

Ces éléments d'actualisation aboutissent à l'**opportunité d'adapter et de renforcer les enjeux de mobilités** de la grande agglomération toulousaine et donc le plan d'actions du PDU, en particulier sur les axes suivants :

- **Assurer et renforcer l'accessibilité de la grande agglomération toulousaine par des solutions de transport capacitaire et en optimisant les réseaux de déplacements,**
- **Conforter la desserte des zones d'emplois aéronautiques et spatiales ou à haute valeur ajoutée,** non desservis à ce jour par le réseau structurant, permettant de répondre à la demande de déplacements de ces territoires économiques et de maintenir leur attractivité ainsi que le rayonnement métropolitain de Toulouse et de son agglomération.
- **Remettre en perspective les enjeux de cohérence urbanisme / transport** dans une agglomération étalée, les enjeux de renouvellement urbain mais également de nouvelles urbanisations devant être davantage portés autour du réseau de transport public existant et du réseau structurant à fort rendement et des pôles d'échanges.
- **Développer l'usage des modes actifs** en raison de leur bienfait sur la santé, dans un fonctionnement métropolitain qui doit intégrer les aménagements de proximité.

Il s'agit de bâtir une stratégie globale de mobilités aux horizons 2020, 2025 et 2030, en adaptant le PDU existant. L'une des composantes majeures, parmi d'autres, est la définition du **réseau structurant de transports public, capacitaire et maillé, y compris son articulation avec le réseau ferroviaire**. Simultanément, le projet de PDU confortera un axe « **Mobilités** » de la « **Ville Intelligente** ».

La procédure d'**adaptation** du PDU existant aux enjeux actualisés de mobilité retenue est de type « **révision** » en application des dispositions du Code des Transports, selon le calendrier prévisionnel suivant.

2015/2016 :

- ▶ Une phase de consultation et participation citoyenne, permettant de partager et d'échanger sur une vision 2020/2025/2030 de l'organisation des mobilités dans la métropole toulousaine.
- ▶ Une phase de travail plus technique, mais partenariale et transversale, avec pour objectif de concevoir le projet « Mobilités 2020-2025-2030 ».

2016 :

- ▶ Une phase de travail partenariale et technique avec les acteurs concernés
- ▶ Une phase de consultation des personnes publiques associées donnant lieu à un bilan et à une prise en compte des avis dans le projet de « Projet Mobilités 2020-2025-2030 ».

2017 :

- ▶ Une phase d'enquête publique donnant lieu à un bilan et à une prise en compte des avis dans la finalisation du projet de « Projet Mobilités 2020-2025-2030 ».
- ▶ Une dernière phase de mise en œuvre du programme d'actions à partir de l'approbation du « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » valant PDU.

2

Vers la définition d'un réseau structurant 2020-2025

Le réseau structurant est à adapter au vu de l'actualisation des enjeux territoriaux :

- ▶ la nécessité de répondre aux enjeux de croissance et de structuration du territoire, à travers une stratégie de mobilités intégrant un réseau structurant offrant des **solutions capacitaires**, une meilleure **articulation avec le réseau ferroviaire**, les potentialités du **réseau bus** et le besoin de **liaisons inter-cadran**
- ▶ la nécessité de prendre en compte le **contexte économique national** et l'enjeu de **desserte des zones d'emploi**
- ▶ de meilleures approches et déclinaisons par **territoire** (ou cadran), afin de réunir **maillage du territoire, maillage du réseau et capacité**.

Le réseau structurant esquissé

► 5 COMPOSANTES TRANSPORTS PUBLICS :

Linéo

Le réseau de ligne de bus structurantes

Métros A et B

« Toulouse Aerospace Express »

Les lignes de transports capacitaires et en site propre intégral

Tramway

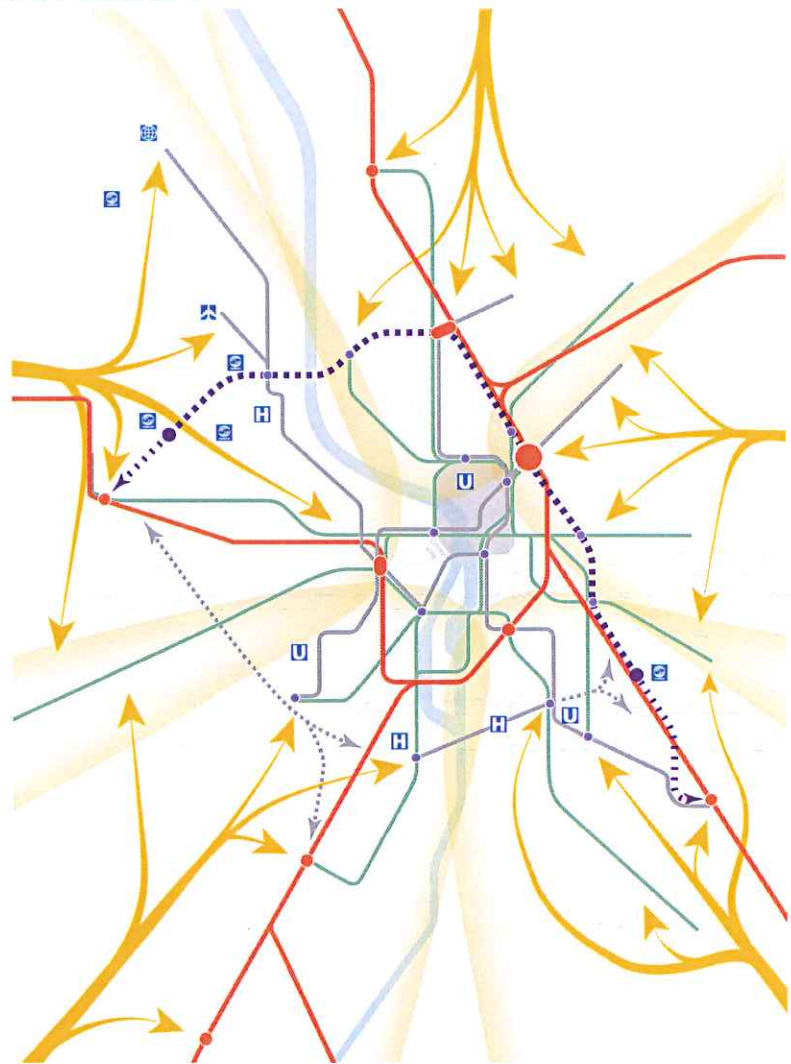
Les lignes T1 et T2

La « Ceinture sud »

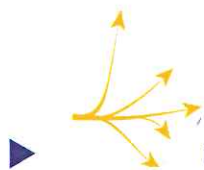
dont l'aérotram pourrait constituer l'un des maillons

Le réseau ferroviaire

en particulier son articulation avec le réseau urbain



Document de travail- 28 janvier 2015

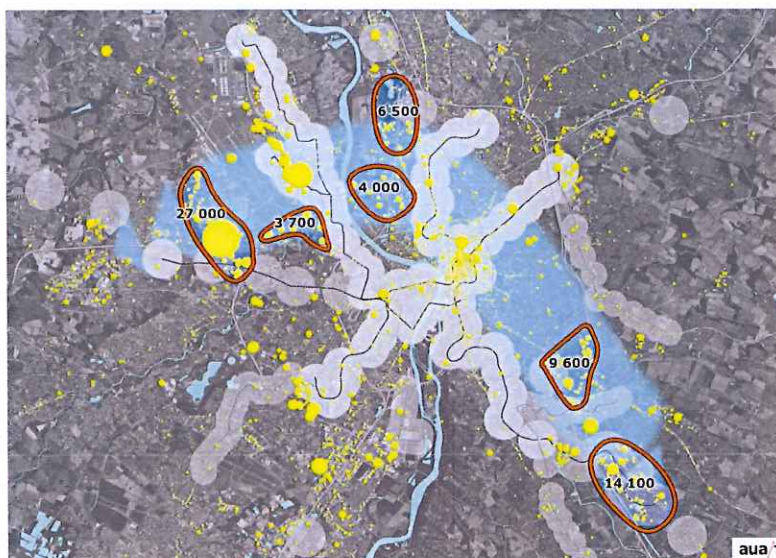


► UNE APPROCHE PAR TERRITOIRE A CONFORTER

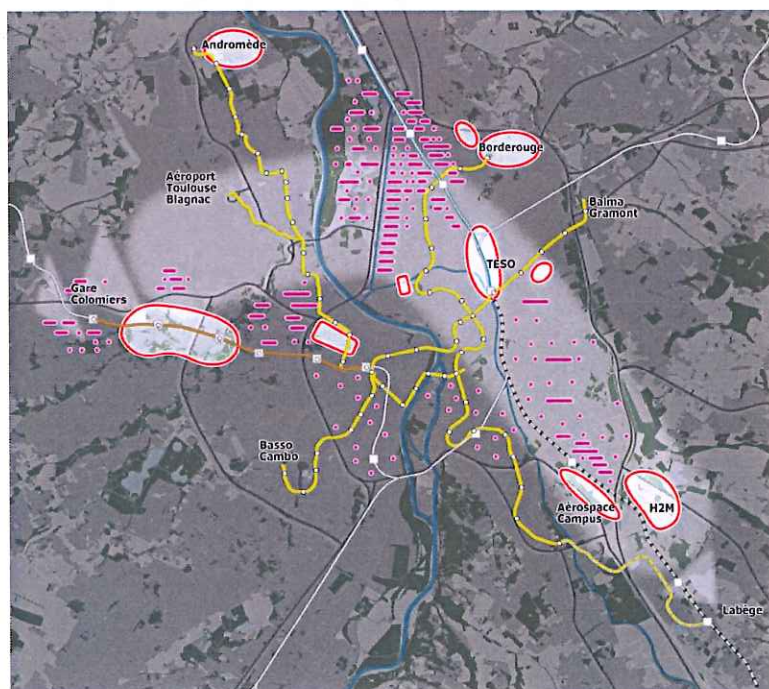
► DES PROJETS EN COHERENCE AVEC LE PLAN PLURIANNUEL D'INVESTISSEMENT (version janvier 2015)

Les enjeux territoriaux d'une nouvelle ligne capacitaire et en site propre intégral : le projet « TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS »

- ▶ la desserte des secteurs de territoire à l'écart du réseau structurant et la desserte des pôles économiques, avec près de 66 000 emplois salariés privés non desservis par des modes lourds dans le corridor d'étude.



- ▶ la desserte d'un territoire à fort potentiel d'évolution, incluant des grands projets urbains portés par les Collectivités : Toulouse Euro Sud Ouest, Ramassiers – St Martin, Hers Malepère Marcaissonne, Montaudran Aerospace Campus et potentiellement Innométo.

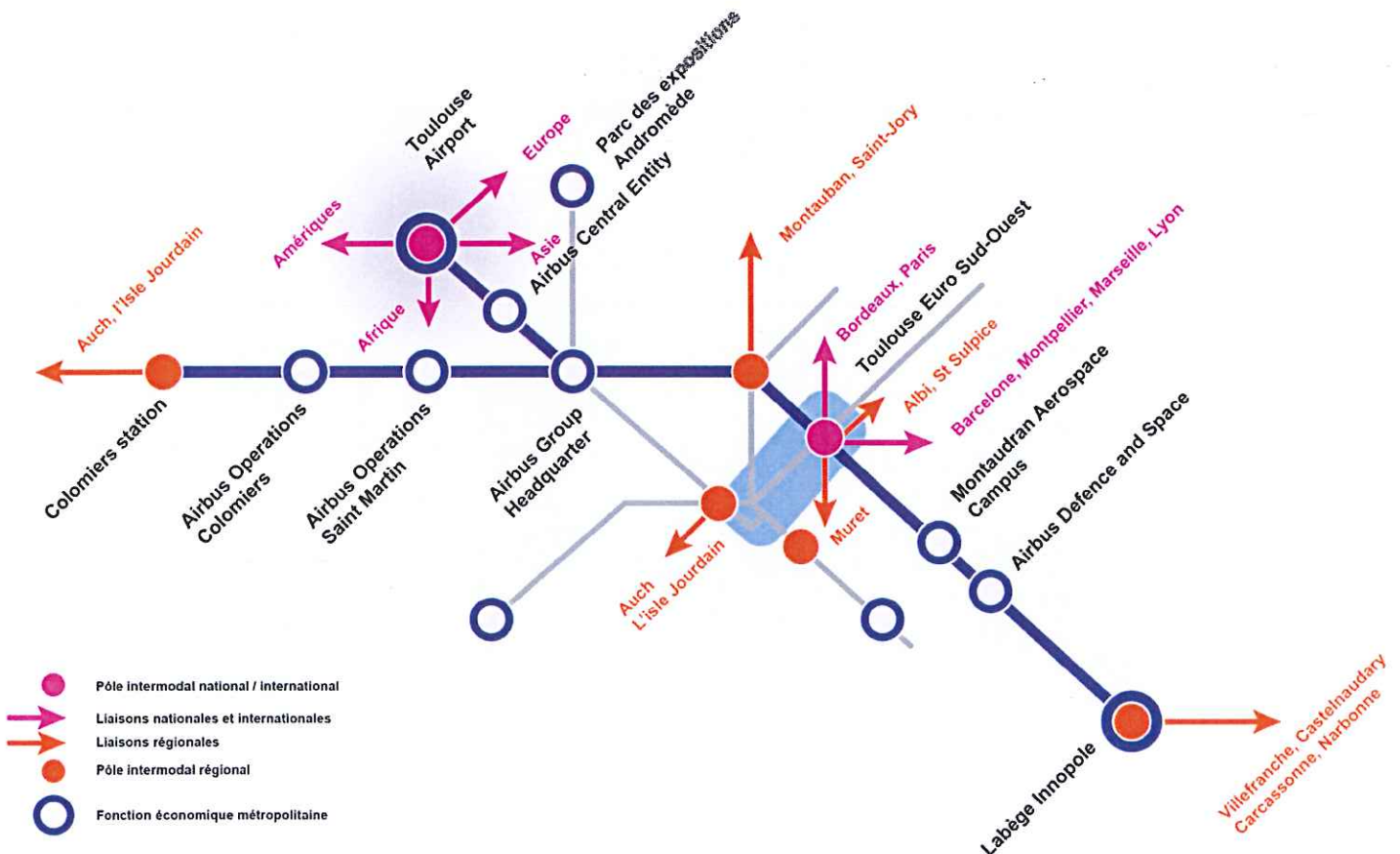


- ▶ un potentiel de fréquentation de 120 000 à 170 000 voyages jour selon les hypothèses urbaines 2025 « fil de l'eau », à conforter par un **projet de territoire ambitieux** et équilibrant habitat/emploi et services.

- ▶ une ligne de transport pouvant s'articuler avec le réseau ferroviaire à travers de **nouveaux pôles d'échanges ferroviaire / mode lourd** en complément de Matabiau, Arènes et St Agne



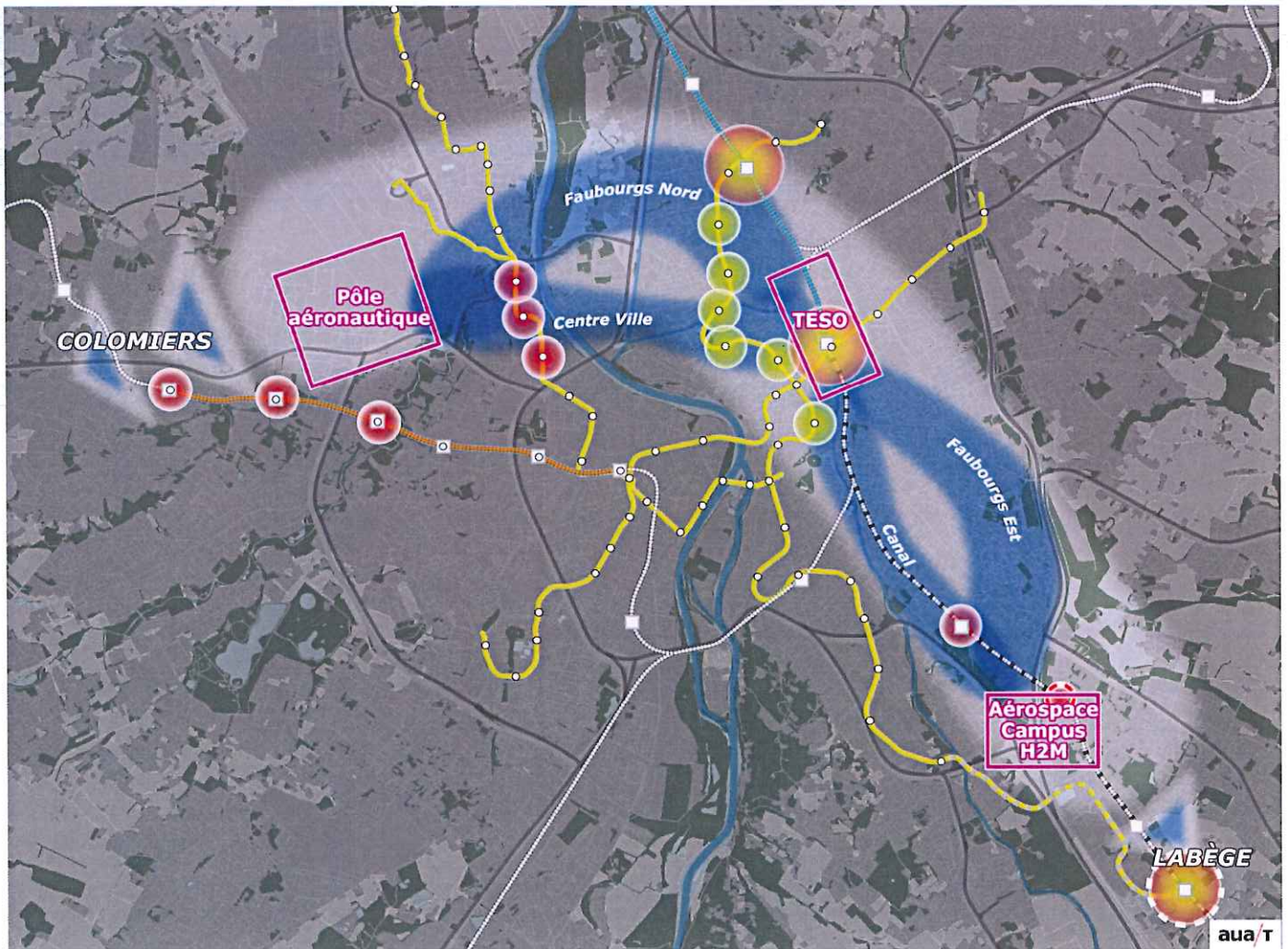
- ▶ une liaison rapide entre les **fonctions économiques métropolitaines**, le **territoire régional** et les **métropoles** nationales et internationales



En synthèse :

- ▶ un projet pour l'**accessibilité**, l'**attractivité** et la **compétitivité économique** des territoires
- ▶ une **composante du réseau structurant**
- ▶ un **projet d'aménagement** le long de l'itinéraire autour des enjeux urbanisme/transport

Le corridor d'étude proposé :



Les objectifs de l'étude du réseau structurant 2020-2025

► Définir un réseau structurant à 2 horizons-cible

Etape 1 - Horizon 2020

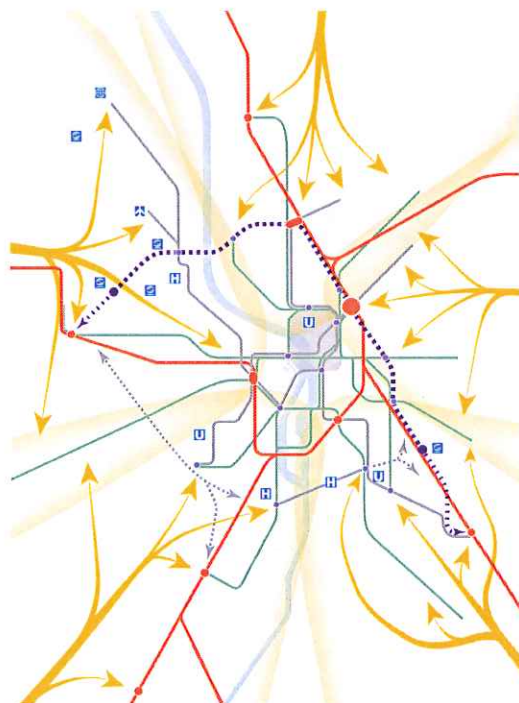
Pour répondre à l'urgence de l'augmentation des capacités de déplacements et apporter des réponses aux besoins de déplacements des territoires

- Développement du réseau **Linéo** (environ 10 lignes)
- Plan **Métro** (A et B)
- Ceinture sud (maillon aérotram ?) et réseau associé
- Articulation ferroviaire

Etape 2 - Horizon 2025

Pour développer le réseau structurant articulé au réseau ferroviaire

- Toulouse Aerospace Express
- Ceinture sud (maillage)
- Articulation ferroviaire



Tisséo SMTC - Document de travail- 28 janvier 2015

► Définir et mettre en œuvre un **réseau-cible Bus**, en complément du réseau structurant:

- **optimisé** par rapport aux besoins de **performance globale** et aux **besoins de déplacement**,
- à travers une **approche territorialisée** (cadrans),
- et assurant l'**accessibilité des territoires au réseau structurant** aux horizons 2020 et 2025.

► Présenter une analyse multicritères du projet **Toulouse Aerospace Express**

- en prenant en compte l'ensemble des solutions techniques possibles ;
- en examinant les potentialités de construction d'un projet de territoire associé, y compris en terme de développement économique et de valorisation foncière ;
- en examinant les solutions de montage, y compris innovants, et de partenariats du projet ;
- en étudiant les grandes options de fuseau d'itinéraire.

Afin de statuer à **la fin de l'année 2015** sur les principaux éléments de définition du projet :

- les objectifs prioritaires du projet conduisant à un **fuseau préférentiel de l'itinéraire**, correspondant à la définition globale du réseau structurant et en prenant en compte l'actualisation de la stratégie de mobilités et des conclusions de la concertation publique dans le cadre de la révision du PDU ;
- les perspectives d'un **projet de territoire** ;
- l'enveloppe financière du projet et le montage opérationnel.

La proposition : mettre en place un dispositif d'étude partenarial selon les objectifs fixés

avec :

- ▶ une **équipe intégrée d'étude** SMTC – AUAT - SMAT – bureaux d'études sur la partie « transports et approches territoriales » ;
- ▶ une **mission** commune SMTC - intercommunalités, en liaison avec les principaux acteurs économiques, afin de définir les modalités de **constitution d'un projet de territoire** et d'accessibilité des territoires (cadrans) vers le réseau structurant ;
- ▶ la **recherche de partenariats** avec les collectivités Etat, Région et Département, notamment au vu des opportunités du projet pour le développement économique et son articulation avec les réseaux de transport, en particulier ferroviaire.
- ▶ La mise en place d'une **démarche spécifique participative** notamment avec les acteurs économiques en lien avec le projet