

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

Observatoire du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine - 2016

Introduction

/ Les dispositions stratégiques et opérationnelles d'un Plan de Déplacements Urbains nécessite la mise en place d'un dispositif de suivi et d'évaluation.

Au-delà de la réalisation des actions programmées, il s'agit d'observer et d'analyser leurs effets afin de mesurer leur pertinence au regard des objectifs du plan, pour se donner les moyens de préparer les phases ultérieures du PDU et susciter si nécessaire des ajustements.

L'Observatoire du PDU est par conséquent un outil permanent au service du maître d'ouvrage garant de sa mise en oeuvre, en l'occurrence le SMTC, pour le suivi, l'évaluation et la communication du PDU.

/ Un outil de suivi :

Il permet de s'assurer de l'avancement des actions décidées. Le SMTC pourra alors répondre à ces premières questions :

- *Les actions inscrites dans le plan sont-elles lancées ?*
- *Les principes sont-ils appliqués ?*

/ Un outil d'évaluation comme aide à la décision :

L'Observatoire doit permettre de détecter les évolutions, de voir si elles vont dans le sens souhaité, d'alerter et de proposer des correctifs au besoin. Il doit être l'occasion de réaliser un véritable travail d'évaluation et d'analyse pour comprendre les dynamiques à l'oeuvre. Il peut conduire le SMTC et ses partenaires à engager des études complémentaires pour approfondir les analyses des évolutions détectées et répondre à certaines questions :

- *Les actions lancées sont-elles pertinentes par rapport aux objectifs du plan et dans quelles mesures ?*
- *Quels leviers ont été efficaces ?*
- *Quels ajustements sont nécessaires pour répondre aux objectifs du plan ?*

L'Observatoire constitue donc également un outil de gestion et d'aide à la décision. C'est une véritable structure de « veille » pour un suivi actif de l'évolution des déplacements et de l'impact des actions programmées. C'est l'outil de pilotage d'une planification en continu.

/ Un outil de communication :

L'Observatoire peut être le support d'une communication auprès des acteurs (que ce soit les élus, les institutions, les acteurs économiques, les associations ou les citoyens) sur l'avancement de la réalisation des projets. Il devient alors un outil pédagogique pour informer sur la mise en oeuvre des actions du PDU aussi bien que sur leurs résultats ou leurs effets.

Il permet de répondre à un souci de démocratisation, dans la mesure où il permet d'associer davantage les citoyens à la démarche du PDU, et de les sensibiliser à tous les enjeux liés à la nouvelle politique des déplacements.

/ Pour permettre de suivre la mise en oeuvre des actions du Projet Mobilités 2020-2025-2030 et d'évaluer leurs impacts sur les mobilités et l'organisation des territoires, l'Observatoire existant du PDU sera reconfiguré et adapté au nouveau plan d'actions organisé selon les trois leviers de la stratégie mobilité actualisée.

L'outil sera composé d'indicateurs qui permettront de vérifier que les actions engagées et que leurs impacts sont conformes aux effets souhaités. Le contenu de l'Observatoire fera par ailleurs référence, pour certains chapitres, à l'évaluation environnementale du PDU et au rapport d'accessibilité.

Afin de renseigner des indicateurs majeurs de déplacements (les parts modales et motifs de déplacements), des grandes enquêtes devront être actualisées, vers 2020/2022 :

- L'enquête ménages Déplacements.
- L'enquête Cordon Routière.
- Les enquêtes Origine - Destination sur les réseaux TC.

Les résultats en enseignements de l'évaluation seront partagés à l'échelle des territoires et contribueront à l'adaptation du plan d'actions en tant que de besoin.

Accuse de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

Observatoire du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine - 2016

Grille de lecture

/ Rappel synthétique de la description et des objectifs des fiches action du PDU

/ Evaluation de la mise en place et des modalités de l'action

/ Evaluation des effets de l'action sur la base des données les plus récentes disponibles en fonction :

- Des indicateurs définis dans l'évaluation environnementale du PDU
- Des indicateurs existants dans l'observatoire des déplacements du SGGD
- De données complémentaires fournies par les maîtres d'ouvrages

/ Synthèse de l'action :

- L'action a-t-elle été engagée en accord avec les modalités et le calendrier fixés dans le PDU ?
- Les effets observés sont-ils conformes aux objectifs du PDU ?

/ Suites à donner :

- L'action doit-elle être poursuivie ?
- Ses objectifs et ses modalités de mise en place doivent-ils être réinterrogés ?
- Quels nouveaux enjeux sont à intégrer ?

I42 – Mettre en place une Centrale d'Information Multimodale

Ce que dit le PDU

La Centrale d'Information Multimodale (CIMM) a pour but de rassembler dans une même base de données l'ensemble des informations produites par les opérateurs de transport de l'agglomération, afin de mettre à disposition un calculateur d'itinéraire multimodal (VP/TC/Vélo), et de regrouper l'ensemble des perturbations de circulation en temps réel.

Indicateur de l'Action

Suivi de la mise en place de la CIMM

/ CIMM opérationnelle depuis septembre 2013.



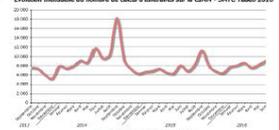
Indicateur des Effets

Suivi du nombre de requêtes de calcul d'itinéraires

/ Un nombre de calcul d'itinéraires stable entre 2013 et 2016

/ Un pic de requêtes à la rentrée de septembre, progression similaire enregistrée sur le site Tisséo (effet rentrée, évolution de l'offre, nouveaux arrivants...)

/ Une utilisation encore très faible du service peut être liée à un manque de visibilité



Synthèse

/ Action réalisée.

Suites à donner

/ Améliorer la communication autour de la CIMM pour poursuivre et renforcer son utilisation. / Renforcer la CIMM (version mobile, temps réel)

pour qu'elle remplace, à terme, les différents calculateurs d'itinéraires existants ? / Vers la mise en place d'un GPS intermodal ?

Observatoire du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine / Juin 2016



Non enclenchée



Enclenchée : Modalités pas totalement mises en place ou/et Objectifs partiellement atteints



Plinement enclenchée et résultats satisfaisants

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

A – Limiter les nuisances et pollutions, améliorer la sécurité et le cadre de vie

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

A1 – Résoudre les points noirs bruit

Ce que dit le PDU

Une politique nationale de résorption des « points noirs » dus au bruit des réseaux routiers et ferroviaires a été mise en place. Le PDU est l'occasion de contribuer à la lutte contre le bruit. Il appartient aux gestionnaires routiers et ferroviaires de recenser ces « points noirs »

grâce à des « cartes de bruit », puis à décliner un plan d'actions visant leur résorption. Les premières actions sur Toulouse Métropole ont été initiées en 2010, l'inventaire des « points noirs » de l'Etat en 2012.

Indicateurs de l'Action

Suivi du PPBE de la Haute-Garonne

/ PPBE des grandes infrastructures nationales de transport terrestre :

- plus de 16 400 véhicules/jour : **approuvé** par arrêté préfectoral le 24 novembre 2014
- plus de 3 millions de véhicules/an et inférieures à 6 millions/an et voies ferrées de 30 000 à 60 000 trains/an : soumis à **consultation du public** fin 2015

/ Cartes de bruit :

- routes au trafic supérieur à 6 millions de véhicules/an : **approuvées** par arrêté préfectoral le 16 juin 2011 pour les voies rapides urbaines, le 15 novembre 2011 pour le réseau routier hors voies rapides urbaines
- routes au trafic supérieur à 3 millions de véhicules/an et voies ferrées de plus de 30 000 passages de train/an : **approuvées** par arrêté préfectoral le 16 février 2015

Suivi du PPBE de la CUTM

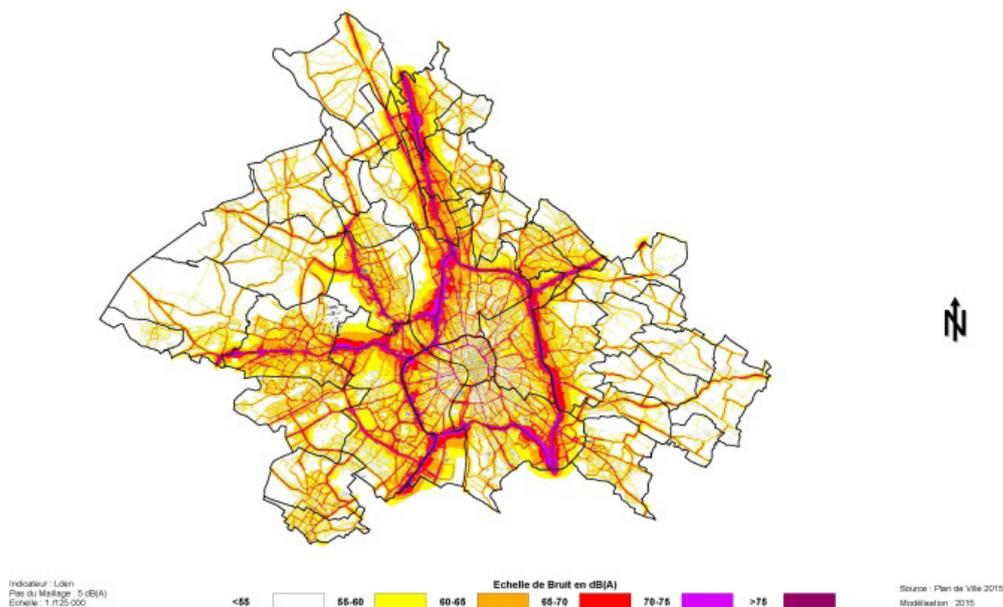
/ PPBE en cours, finalisation prévue pour **fin 2016**

/ Cartographie de bruit stratégique **mise à jour** en 2015 sur les 37 communes de Toulouse Métropole

Carte de bruit de Toulouse Métropole - 2015

Carte du bruit routier sur 24h

toulouse
métropole



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

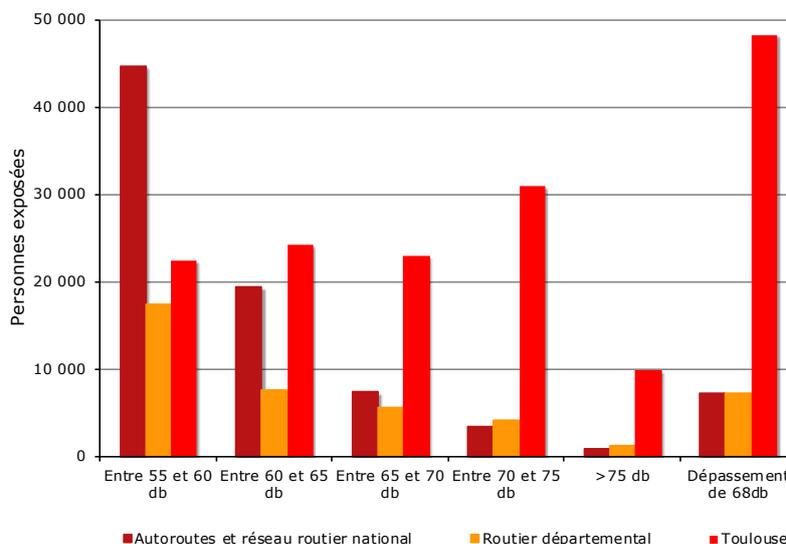
A1 – Résoudre les points noirs bruit

Indicateur des Effets

Suivi du bruit des infrastructures routières en Haute-Garonne

- / Etudes du CETE Sud-Ouest en **2011** autour des autoroutes, VRU et voies aux trafics supérieurs à 16 400 véhicules/jours
- / **110 000 personnes exposées** au bruit autour des voiries communautaires de Toulouse, **45%** au-delà du seuil de 68 db
- / **75 500 personnes exposées** au bruit autour des autoroutes et du réseau routier national, **10%** au-delà de 68 db
- / **36 000 personnes exposées** au bruit autour du réseau routier départemental, **20%** au-delà de 68 db

Personnes impactées par type de voies - CETE Sud-Ouest, 2011



Synthèse

- / PPBE approuvé sur le département de la Haute-Garonne pour le réseau routier national.
- / PPBE en cours sur Toulouse Métropole et étendu aux 37 communes.
- / Cartes de bruit stratégiques réalisées ou engagées et PPBE en cours pour les autres gestionnaires de voiries.

Suites à donner

- / L'action est à poursuivre. Nécessité d'avoir à disposition des indicateurs de suivi réguliers : points noirs résorbés, populations impactées, modélisation...
- / L'action est à poursuivre par les autres gestionnaires de voiries.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

A2 - Résorber les zones d'insécurité routière

Ce que dit le PDU

L'objectif est de renforcer ou d'étendre à l'échelle du PDU l'observatoire des accidents mis en place sur le territoire de Toulouse Métropole, afin d'identifier les enjeux, d'établir un plan d'action et d'évaluer l'efficacité des

aménagements dans la résorption des zones d'insécurité routière. Dans ce cadre, le dispositif intégrera l'accidentologie des T.C. et la suppression des passages à niveaux identifiés comme préoccupants.

Indicateurs des Actions

Suivi des observatoires de l'accidentologie corporelle

/ **Observatoire de la sécurité routière** de Toulouse Métropole, méthodologie en 4 étapes :

- **Connaître**, par la réalisation d'un bilan des accidents corporels, au travers de l'étude d'enjeux 2010-2014, permettant de hiérarchiser les enjeux. Ce bilan est réalisé à partir des données BAAC (Bulletin d'analyse des accidents corporels) des forces de l'ordre
- **Comprendre**, en réalisant un diagnostic permettant de reconnaître un dysfonctionnement
- **Agir**, par l'étude et la mise en oeuvre d'actions appropriées répondant aux objectifs de sécurité
- **Evaluer**, pour apprécier l'efficacité d'une action

/ Extension de l'observatoire au périmètre du PDU et aux thématiques T.C. et passages à niveau : **pas d'avancement**

/ **Observatoire des déplacements du SGGD** : analyse de l'accidentologie tous modes (évolution du nombre d'accidents, du nombre de victimes, du taux de gravité, et localisation des accidents) à partir des données Concerto à l'échelle de l'aire urbaine, mais sans approche opérationnelle

/ **Suivi de l'accidentologie en Haute-Garonne par la DDT 31**:

- **Baromètres** mensuels et **bilans** annuels de l'accidentologie en Haute-Garonne, définissant les grands enjeux de lutte contre l'insécurité routière
- **Document Général d'Orientation** de la Sécurité Routière 2013 - 2017, partagé par tous les acteurs locaux, définissant 3 orientations d'actions : les deux-roues motorisés, l'alcool et les stupéfiants, les jeunes

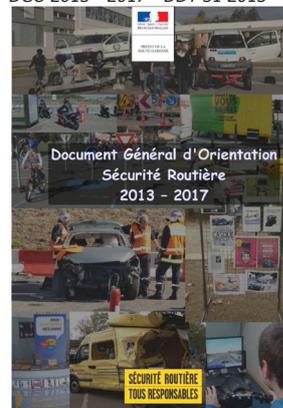
Action de sensibilisation vélo auprès d'élèves du primaire - CUTM 2013



Réalisation d'une piste d'éducation à la sécurité routière sur le site du Collège de Bellefontaine - CUTM 2013



DGO 2013 - 2017 - DDT 31 2013



Suivi du traitement des passages à niveau

/ Plan Rail Midi-Pyrénées 2007 - 2013 : **24** passages à niveaux accidentogènes supprimés

/ **12** passages de Midi-Pyrénées à niveau inscrits au programme de sécurisation national, dont **9** dans le périmètre PDU

/ **PN 189 et 19** : études de détails en cours pour une suppression prévue à horizon d'une demi-douzaine d'années

/ Des actions de prévention et de sensibilisation : campagne « Sur les rails le danger est plus rapide que vous. En gare, restez vigilant », sensibilisation de collégiens et lycéens, etc.

Passages à niveau inscrits au programme de sécurisation nationale

N°	Commune	Ligne	Voirie
196	Escalquens	Bordeaux - Sète	RD 79
201	Montgiscard	Bordeaux - Sète	RD 16
19	Muret	Toulouse - Bayonne	RD 3
1	Portet	Portet - La Tour de Carol	RD 120
2	Toulouse	Empalot - Auch	RD 15
3	Toulouse	Toulouse - Bayonne	Voie communale
7	Toulouse	Empalot - Auch	Voie communale
11	Toulouse	Empalot - Auch	Voie communale
189	Toulouse	Bordeaux - Sète	Voie communale

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

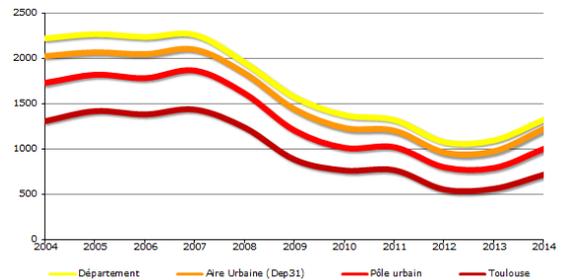
A2 - Résorber les zones d'insécurité routière

Indicateurs des Effets

Suivi de l'accidentologie

- / En 2013 et 2014, les chiffres de l'accidentalité corporelle sont repartis à la hausse (**+25%** d'accidents et de victimes sur l'aire urbaine en 2014). Cependant les premiers chiffres de 2015 montrent une tendance à la baisse
- / La hausse est généralisée à **tous les modes**, et les modes doux (piétons, cyclistes) ne sont pas épargnés
- / **1/3** des accidents de l'aire urbaine concerne des deux roues motorisés, pour seulement **2%** des déplacements

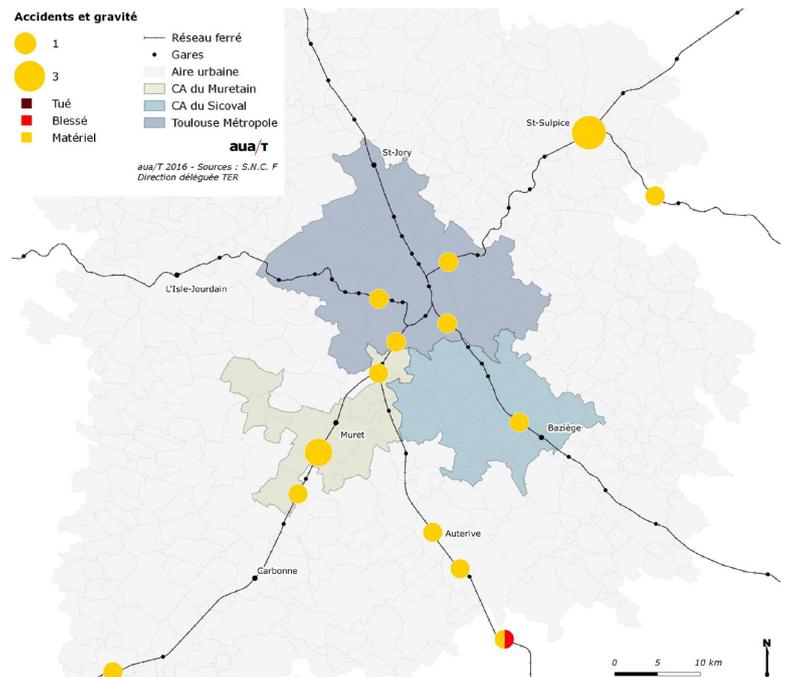
Evolution du nombre de victimes par périmètres INSEE - Observatoire SGGD / DDT31, 2014



Suivi de l'accidentologie aux passages à niveau

- / On compte **100** incidents et accidents aux passages à niveau entre 2010 et 2014, dont **15** en 2014, qui n'ont fait que des dégâts matériels

Nombre d'incidents et accidents et gravité aux passages à niveau - Observatoire SGGD / SNCF, 2014



Synthèse

- / L'observatoire de l'accidentologie à l'échelle du PDU et sur les thématiques T.C. et passages à niveau n'a pas été réalisé.
- / Le programme national de sécurisation des passages à niveau est en cours.

Suites à donner

- / Action à maintenir car objet d'un PDU, en identifiant un chef de file.
- / Possibilité de faire converger les observatoires de TM, du SGGD et de la DDT 31.
- / Les enjeux sont à partager avec le DGO de la DDT 31 pour participer à la forte baisse de l'accidentalité à travers une approche opérationnelle de l'observatoire.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

A3 - Etablir un plan de modération des vitesses sur voirie

Ce que dit le PDU

Suite aux limitations de vitesse mise en place en 2007 sur le périphérique toulousain et en 2009 sur 4 voies rapides urbaines, un plan de modération des vitesses peut être mis en place. Ce plan, réalisé en partenariat avec tous les gestionnaires de voirie, pourrait faire

l'objet d'études de faisabilité en 2012, puis être mis en place en 2013 sur les axes suivants : A61, A64, A62, A68 (entre les péages et la limite du périmètre PDU), RN 124, rocade Arc-en-Ciel, RD 120 sud et RD 817.

Indicateurs de l'Action

Suivi de la mise en place d'un plan de modération des vitesses

/ Pas d'avancement

/ Action retenue dans le deuxième Plan De Protection de l'Atmosphère (PPA) 2016 - 2020, approuvé par le préfet de région le 24 mars 2016.

B1 PPA N°2 AGGLOMÉRATION TOULOUSAINNE MESURES «B» - SOURCES MOBILES DE POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE



Réduire les vitesses maximales autorisées dans la zone PPA (A62, travaux complémentaires nécessaires pour d'autres axes).

ACTION → Mettre en œuvre un plan de réduction des vitesses maximales autorisées (A62, travaux complémentaires nécessaires pour d'autres axes).

OBJECTIF → Réduire les émissions issues du secteur des transports en abaissant la vitesse sur certaines voiries supérieures à 90km/h.

Pilote de la mesure : Préfecture, DREAL	Référence de la mesure : FR-12401-DIV-PM5-B1
Partenaires : Gestionnaires de voiries	Catégorie d'action : Sources mobiles - trafic routier
	Typologie d'action : Réglementaire
	Polluant(s) concerné(s) : NO _x - PM10 - PM2.5
	Publicité concerné(s) : Tout public

DE QUELLE MANIÈRE ?

Identifier les sections des réseaux routiers et autoroutiers sur lesquelles une réduction de la vitesse maximale autorisée permettrait de réduire les émissions et l'exposition des riverains sans effet de report sur le réseau secondaire.

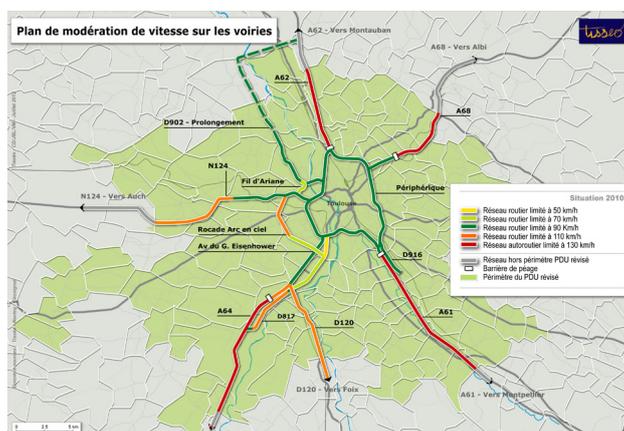
Pour les réseaux routiers « Rociade Arc-en-ciel » (D980), D817, D820, il est envisagé de réduire la vitesse maximale autorisée de 110 km/h à 90 km/h pour les véhicules légers et à 80 km/h pour les véhicules d'un poids total autorisé en charge (PTAC) de plus de 3,5 tonnes.

Pour les réseaux autoroutiers A61, A62, A64 et A68, il est envisagé de réduire la vitesse maximale autorisée de 130 km/h à 110 km/h pour les véhicules légers.

Au regard de premières simulations réalisées par l'Oramip, cette mesure est particulièrement pertinente sur l'A62 (cf. annexes X et XI). Des travaux complémentaires préalables restent nécessaires pour les autres axes.

L'identification des axes pourra être mise à jour en fonction de l'évolution réelle de l'exposition de la population sur la période 2015/2020.

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement



Synthèse

/ Action non réalisée.

Suites à donner

/ Action à maintenir car objet d'un PDU.

/ L'action est à lancer en compatibilité avec le PPA approuvé en 2016, et en réunissant les accusés de réception en préfecture des gestionnaires de voiries 031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016



A4 - Moderniser le parc de bus avec des énergies diversifiées et renouvelables

Ce que dit le PDU

L'objectif est de diversifier les énergies des bus Tisséo pour ne pas utiliser un seul type de motorisation et, à terme, avoir un parc bus fonctionnant avec des énergies renouvelables et peu polluantes.

A horizon 2011, le parc aura expérimenté un bus hybride, et comptera 278 bus GNV. Le parc sera renouvelé à hauteur de 30 à 35 bus par an sans extension du parc.

Indicateur de l'Action

Suivi de la composition du parc de bus Tisséo

/ En 2015, le parc compte **336** bus au gazole (norme Euro de 1 pour les plus anciens à 6 pour les 20 derniers arrivés), **247** au GNV, **aucun** hybrides et **10** électriques

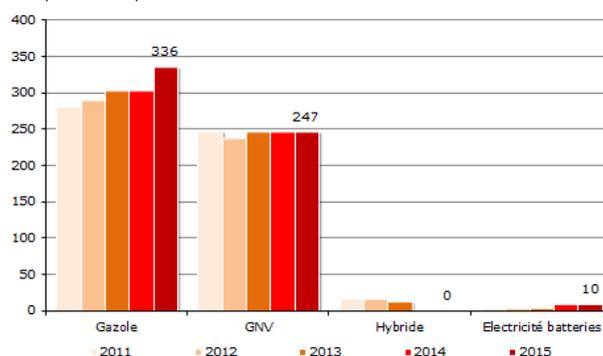
/ Evolution du parc :

- Entre 2009 et 2011, un renouvellement à hauteur des objectifs fixés par le PDU : **100** bus au gazole en moins, **120** au GNV supplémentaires
- Depuis 2012, une évolution non conforme aux objectifs du PDU : **45** bus au gazole supplémentaires entre 2012 et 2015, un nombre de bus GNV qui **stagne**
- L'ensemble du parc hybride a été **évacué** en 2014 pour des raisons d'atteinte de l'âge limite ou d'incapacité à rouler
- En 2014, **5** navettes électriques anciennes avaient été sorties du parc, **10** nouvelles sont venues renforcer le parc de véhicules électriques

/ Orientations prises par le SMTC :

- Objectif de dé-dieselisation du parc bus
- Expérimentation **Businova** (triple hybridation) prévue pour 2015, reportée à **2017**
- Etude de stratégie énergétique : acquisition de 25 bus articulés hybrides diesel - électrique (décision et commande en 2015, livraison en 2016) / augmentation du parc de bus **GNV** à partir de 2017 avec l'objectif d'utilisation du Biogaz

Composition du parc de bus Tisséo - SMTC Tisséo 2016



Synthèse

/ Action lancée et objectifs partiellement atteints.

/ Le parc a et va évoluer vers le GNV mais n'a pas encore atteint les 278 bus fixés au PDU.

/ L'énergie hybride a été expérimentée, et va l'être à nouveau à travers Businova, prévue pour 2015 et reportée à 2017.

/ A l'heure actuelle, l'objectif de renouvellement du parc à hauteur de 30 à 35 bus par an sans extension n'est pas atteint.

Suites à donner

/ L'action est à poursuivre en intégrant les nouvelles orientations.

/ L'objectif est la réduction des émissions de polluants ainsi que des coûts de consommation de carburant.



Accusé de réception en Préfecture
031-253100986-20161021-20161019_1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

B - Mieux articuler transports et urbanisme

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

B5 - S'assurer de la cohérence des projets urbains et de la desserte T.C.

Ce que dit le PDU

La cohérence entre les projets de développement urbain (en renouvellement ou en extension) et la desserte T.C. passe par la mise en œuvre des contrats d'axe, conditionnant l'ouverture à l'urbanisation à la planification de la desserte.

Au-delà de ces contrats d'axe, le SMTC devra être consulté par les communes ou EPCI en amont de la réalisation d'un projet urbain. Une interface est à trouver entre les densités et implantations d'équipements sur le territoire et les modes de T.C..

Indicateurs de l'Action

Cohérence urbanisme/transport entre 2007 et 2013

- / Le réseau Tisséo dessert en 2014 près de **620 000** habitants.
- / La couverture de la tâche urbaine par le réseau Tisséo a augmenté de **+2,5%** entre 2007 et 2010, puis s'est maintenue à **54,3%** entre 2010 et 2013, signifiant une évolution conjointe de l'urbanisation et du réseau.
- / La part de tâche urbaine desservie par le réseau lourd (métro, tramway et bus en site propre) n'a cessé d'augmenter entre 2007 et 2013 (**+2,2%**), en lien avec les mises en service du tramway T1 ou de la LMSE. Le réseau lourd couvre en 2013 **10,3%** de tâche urbaine.
- / La tâche urbaine est couverte à près de **20%** par les périmètres de contrat d'axe, une part qui a faiblement évolué entre 2007 et 2013.
- / Si l'évolution de la tâche urbaine a été légèrement plus élevée dans les territoires de contrat d'axe qu'au global, il s'avère que cette urbanisation a été plus intense entre 2007 et 2013 dans les 21 contrats non signés (**+8%**) que dans les 6 signés (**+6%**).
- / Des projets importants bien desservis par le réseau T.C. mais avec des niveaux de densité inégaux (110 logements à l'ha à Borderouge, 30 à Andromède).
- / Des projets importants restés à l'écart d'une desserte T.C. efficace (Garroussal à Colomiers, Croix du Sud à Comebarrieu...).

Part de tâche urbaine desservie par le réseau Tisséo entre 2007 et 2013 - aua/T 2014

	Part 2007	Part 2010	Part 2013
Desservie	51,8%	54,3%	54,3%
En réseau lourd	8,1%	9,8%	10,3%
En contrat d'axe	19,6%	19,7%	19,9%

Evolution de la tâche urbaine dans les territoires de contrat d'axe entre 2007 et 2013 - aua/T 2014

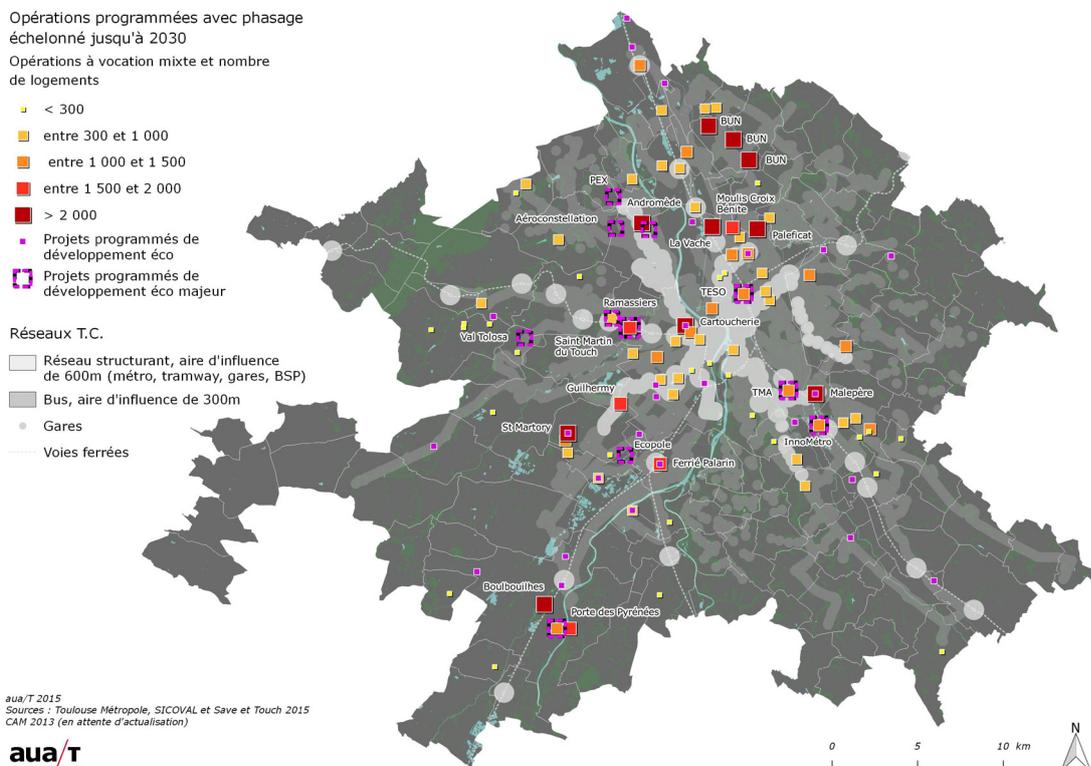
	Evolution 2007 - 2010	Evolution 2010 - 2013
En contrat d'axe	+ 4%	+ 3,4%
Signés	+ 2,8%	+ 3,1%
Non signés	+ 4,4%	+ 3,6%
Hors contrat d'axe	+ 3,4%	+ 2,1%
Total	+ 3,5%	+ 2,4%

B5 - S'assurer de la cohérence des projets urbains et de la desserte T.C.

Cohérence urbanisme/transport pour les futurs projets urbains

- / Actuellement, plus de **50%** des projets urbains programmés sont desservis, dont une grande majorité par le réseau structurant ou à plus de 120 courses par jour.
- / **24** projets urbains sont situés en territoire de contrat d'axe (signés ou non), dont **13** sont faiblement ou non desservis actuellement.
- / **40%** des projets auront une desserte structurante à horizon 2020, dont **5** faiblement ou non desservis aujourd'hui (représentant près de 4 000 logements à horizon 2020).
- / **23** projets non desservis actuellement n'ont pas de desserte programmée à horizon 2020 et ne sont pas en territoire de contrat d'axe (soit près de 6 000 logements à horizon 2020, 22% du total de logements prévus).

Cohérence projets urbains - desserte T.C. - aua/T 2016



Synthèse

- / Une cohérence urbanisme/transport pas totalement aboutie avec un manque de coordination sur certains projets importants.
- / Des densités à questionner au regard de la desserte T.C..
- / De nombreux projets restent à l'écart du réseau T.C. programmé.

Suites à donner

- / Action à maintenir.
- / Déterminer les projets urbains au regard de la structuration du réseau T.C..
- / Renforcer le dispositif de cohérence urbanisme / mobilités pour les futures dessertes.
- / Poser un principe de cohérence urbanisme / mobilités sur le réseau structurant existant et dans les territoires de renouvellement urbain.



Accusé de réception en préfecture
N° 2631008820161021-20161019-1-A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

B6 – Renforcer l'urbanisation sur les axes supports de TCSP et autour des pôles d'échanges

Ce que dit le PDU

Négociés entre l'autorité organisatrice des transports et le territoire pouvant accueillir un projet de T.C., les contrats d'axe et de gare doivent être élaborés systématiquement pour chaque projet de TCSP ou d'amélioration de la desserte ferrée, en application des

prescriptions du SCoT. Ce contrat traite des densités, d'une organisation urbaine favorable au projet T.C., des possibilités d'insertion du TCSP, de l'amélioration de son accessibilité et d'une amélioration de l'offre.

Indicateur de l'Action

Avancement des contrats d'axe

- / Un arrêt du tribunal administratif annule la contractualisation obligatoire par le SMEAT d'un contrat d'axe, tout en réaffirmant le bien fondé de l'obligation d'une cohérence urbanisme / transport
- / Le projet arrêté du SCoT de la grande Agglomération toulousaine du 29/01/2016 fait évoluer les contrats d'axes en territoire de cohérence urbanisme / transport

/ 6 contrats signés :

- 3 : BUN
- 8 : RD 2
- 9 : Prolongement ligne B
- 13 : RD 24
- 21 : Prolongement nord T1
- 24 : Muret

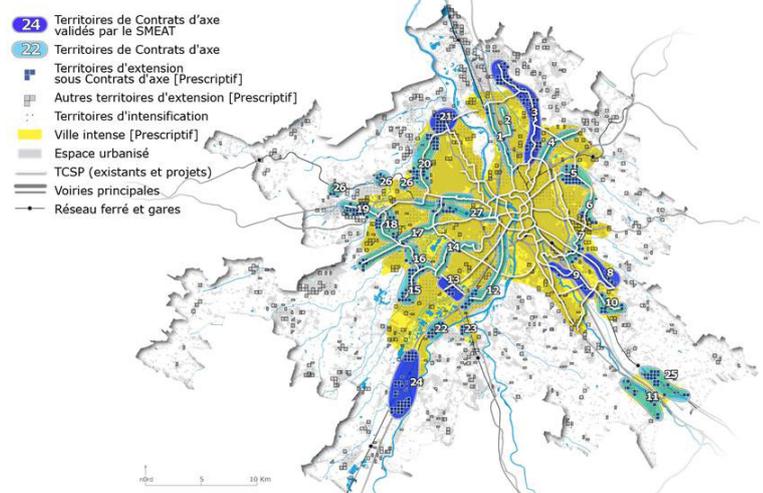
/ 2 contrats étudiés :

- 12 : RD 120
- 14 : VCSM

/ 19 contrats non lancés :

- 1 : TCSP RD 820
- 2 : TCSP branche Aucamville
- 4 : TCSP RD 888
- 5 : TCSP liaison Gramont - LUBE
- 6 : LUBE - tronçon sud
- 7 : Liaison LMSE - Secteur Est
- 10 : Liaison Labège-Escalquens
- 11 : Desserte 1/4 d'heure ligne express
- 15 : TCSP Boulevard St Martory
- 16 : TCSP RD 924 de la VCSM à la RD 632
- 17 : BHNS Ouest
- 18 : TCSP RD 924 de la RD 632 à Colomiers
- 19 : TCSP Léguevin - Colomiers
- 20 : RD 63
- 22 : Gare nouvelle Roques et desserte 1/4 d'heure
- 23 : Pinsaguel
- 25 : Cadencement ou ligne express
- 26 : Cadencement au 1/4 d'heure Lycée International, Pibrac et Brax
- 27 : Cadencement au 1/4 d'heure sur les gares et haltes entre Arènes et Colomiers

Avancement des contrats d'axe - SMTc Tisséo 2016



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

B6 – Renforcer l'urbanisation sur les axes supports de TCSP et autour des pôles d'échanges

Indicateur des Effets

Avancement du phasage des contrats d'axe signés

	2012	2015	2020	2025	2030
CA 3	Paleficat 1 - Saudrine Tuco1 1 et opérations connexes au PUR 2 tronçons du TCSP : Borderouge - Launaguet et Gratentour - Bruguères		Fin Paleficat - Launaguet Village - Marots 1 - Nauzemarelle - Charta - Fin Saudrine Tuco1 Poursuite TCSP Launaguet - Castelnest Aménagements à haut niveau de service Chemins modes doux		Fin Marots, Nauzemarelle, Charta Naucou - Camilong - Bartolle Rayssac Achèvement TCSP Castelnest - Gratentour Restructuration des lignes de bus
CA 8	ZAC de Tucard Tachou		Sect. «Nazon Collège» BHNS sur l'axe RD2		Sect. «Tardieu Pétégou»
CA 13	Ecopole		Potentiel foncier Ecopole Renforcement du Bois Vert		
CA 21	PEX phase 1 Laubis - Seilh		Enseigne - phase Beauzelle Enseigne - phase Aussonne		Chapello - Seilh Prolongement T1 - Stations 2 et 3
CA 24	Terrery III et IV - Porte des Pyrénées sud - Bellefontaine (nord) - Daulin		Terrery III et IV - Porte des Pyrénées nord Terrery II et V - Bellefontaine sud		
	Cadencement TER au 1/4 d'heure Adaptation du réseau T.C. (dont desserte vers Terrery et Muret sud en rabattement sur la gare) Aménagements favorisant l'accessibilité aux T.C. (modes doux, parkings...)				

Urbanisation
Offre de transport

	2013	2015	2020	2025	2030
CA 9	Labège Innopole				
	Zone ZA ouverte				
	Intensification urbaine Innopole				
	Zone ZA ouverte	Extension pôle commercial		Restructuration pôle commercial	
	Zone ZA ouverte	Aménagement secteur Innométo			
	Parc du Canal Ramonville				
	Zone UE ouverte				
	Intensification urbaine du parc du Canal				
	Zone UE ouverte - ZAC extension parc Canal Modif. dossier création-réalisation	Travaux et commercialisation		Livraisons	
	ZA Nord Ramonville				
	Zone UE ouverte				
	Intensification urbaine				
Ecoquartier du Midi Ramonville					
Secteur UAF ouvert					
Intensification urbaine					
Parc du Canal Toulouse					
Zone UE1 ouverte					
Zone UE1 ouverte - Extension urbaine équivalente à 1/2 pixel					
Desserte TC					
Desserte par le réseau existant					
Etudes liées au PLB	Déclaration de projet et DUP	Travaux et mise en service PLB Restructuration du réseau bus		Evolution du réseau structurant en connexion au métro avec les TCSP Labège - Castanet et Labège - St Orens, en fonction de l'évolution de l'urbanisation et de la fréquentation du réseau	
Etudes, travaux et mise en service TCSP RD 16 Restructuration					

Synthèse

- / Action en cours avec 6 contrats signés.
- / La moitié des contrats d'axe signés n'ont pas d'infrastructure programmée, dont le 24 où l'évolution de la desserte n'est pas phasée.
- / Le contrat d'axe lié à la VCSM est en cours de signature alors que l'infrastructure est déjà mise en service.

Suites à donner

- / Suite à la jurisprudence, mettre en place un nouvel outil assurant la cohérence urbanisme / mobilités.
- / Poser un principe de cohérence urbanisme / mobilités sur le réseau structurant existant et dans les territoires de renouvellement urbain.
- / Renforcer l'ambition et le contenu sur les objectifs d'intensification urbaine accompagnant l'offre T.C..
- / Mettre en place un dispositif de suivi de la mise en oeuvre.
- / Sortir de la notion de « TCSP » pour étendre les contrats d'axe aux offres efficaces.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

B7 – Décliner dans les contrats d'axe et PLU les seuils minimaux de densité pour les T.C.

Ce que dit le PDU

Des seuils minimaux de densité à atteindre doivent être définis sur chaque territoire devant être desservi par un T.C.. Ces seuils, déterminés au regard de la population, des emplois, des capacités d'accueil et des grands équipements existants, justifieront le mode de transport choisi.

Une étude globale sera menée pour définir un seuil à chaque type de T.C. et de territoire, en lien avec le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine.

Indicateur de l'Action

- / Aucune étude menée pour définir un seuil minimal de densité pour chaque mode dans les contrats d'axe et PLU.
- / Aujourd'hui sur l'ensemble des contrats d'axe, on compte **31,2 individus à l'hectare**.
- / Parmi les contrats d'axe aux densités les plus élevées : le 9 (Prolongement Ligne B) est signé, avec une densité de **68,2 individus à l'hectare**, les contrats 7, 17 ou 5 sont à l'étude ou non lancés pour des densités approchant les **50 individus à l'hectare**.
- / A l'inverse, les contrats 13 ou 21 sont signés avec des densités de **15 et 19 individus à l'hectare**, et donc de forts enjeux de densification.
- / Les recommandations du SCoT indiquent, dans la Ville Intense, 200 individus à l'hectare autour d'un mode métro ou tram et 140 autour d'une gare ou un BHNS, avec pour objectif une hausse de la densité moyenne des contrats d'axe.
- / Près de **30 000 logements** restent à produire en 2013 dans les territoires de contrats d'axe, dont près de 12 000 dans des contrats d'axe signés.

Données de densités par contrat d'axe - aua/T 2014, intercommunalités 2014

	Contrats d'axe	Habitants	Emplois privés	Densité individus (emplois privés + habitants) / ha	Nombre de logements construits (2011-2012)	Projets urbains et logements restant à réaliser en 2013
Signés	3	14 039	3 446	37,0	1 116	Borderouge 1250 Palericat 5600 Tucard 1800
	8	6 892	2 939	34,7	206	
	9	866	15 650	68,2	0	
	13	668	2 105	15,1	4	
	21	1 267	765	19,2	46	Laubis 600
A signer	24	15 287	2 998	38,4	228	Boulbouillhes 2700 Porte des Pyrénées
	12	7 804	12 001	38,3	20	Ferrié Palarin 2000
	14	5 979	5 138	36,7	134	
A l'étude	7	1 302	3 821	47,0	201	Hers M. Marcaissonne 5800
	10	3 088	786	25,7	266	
	17	19 475	23 183	51,4	317	Zac de la Geyre 750
	20	5 091	1 517	24,1	408	Maconnais Espinglière 300 Garroussal 850
	23	299	99	26,5	8	
Non lancés	1	6 847	8 078	38,9	196	Lalande Nord 700 La Salade 300
	2	7 058	908	35,7	96	
	4	10 133	2 506	34,9	330	
	5	908	4 358	52,7	376	Balme Gramont 1800
	6	913	30	19,6	10	
	11	3 322	330	20,4	61	
	15	4 691	216	24,8	219	Pé d'Estèbe 1500
	16	2 191	93	14,4	110	
	18	2 323	1 460	20,9	130	
	19	2 179	898	29,2		Lengel 150
	22	656	187	17,5	112	
	25	2 616	271	22,7	50	
	26	5 154	212	27,5	61	
	27	7 002	16 259	50,6	955	Saint Martin du Touch 1800 Ramassiers 450 Lombez 550

Synthèse

- / Action non commencée, aucune étude menée pour la définition de seuils minimaux de densité.
- / Des objectifs et ambitions de densification peu chiffrés dans les contrats d'axe.
- / De forts enjeux de densification dans des contrats d'axe signés et aux faibles densités actuelles.
- / 30 000 logements en projet sur les territoires de contrat d'axe.

Suites à donner

- / Lancer des études de définition des seuils minimaux de densité pour chaque type de T.C.,

et les décliner dans les différents documents de planification communale.

Accusé de réception en préfecture
03426940098620161021-20161019-1-143-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016



B8 – Réaliser une charte pour la conception des nouvelles zones d'activités

Ce que dit le PDU

Dans l'objectif de renforcer la cohérence urbanisme/transports, de limiter les déplacements motorisés internes et de favoriser la mixité urbaine, la conception ou le renouvellement des zones d'activités doit favoriser l'accessibilité aux modes alternatifs à la voiture individuelle.

Ainsi, il s'agit de réaliser une Charte déclinant les principes fondamentaux à suivre pour la conception ou le renouvellement des zones d'activités de l'agglomération, en lien avec les entreprises et les concepteurs. Cette Charte intégrera les questions de densité, mixité, services, espace public, desserte, modes doux...

Indicateurs de l'Action

Etat d'avancement de la Charte

- / **Aucune charte** engagée à ce jour
- / Des réflexions engagées par l'aua/T dans le cadre d'un **atelier fin 2013** sur le renouvellement des zones commerciales, dégagant les grands enjeux et mettant en avant la nécessité de :
 - Volonté politique affirmée
 - Concertation public/privé rapprochée
 - Intégration dès le diagnostic des volets foncier, socio-économique, fonctionnel, architectural, paysager et environnemental
 - Mixité fonctionnelle comme outil du changement d'usage
 - Déplacements internes repensés en faveur des modes doux
 - Accessibilité T.C. affirmée, intégrant par exemple des démarches PDE
 - Démarches de qualité environnementale

Zone Gramont, Toulouse - aua/T 2013



Suivi des études en cours

- / Aucune réflexion globale mais des réflexions en cours au coup par coup sur **certains secteurs**
 - Etudes en cours pour la réalisation d'un **Plan Guide** de requalification de la zone commerciale autour de la **RD120**
 - Etude à venir sur la réalisation d'un **Plan Guide** sur la **zone de Purpan**
 - Le prolongement du métro B à Labège s'accompagne du programme **Innométro**, réflexion plus large de revalorisation de la zone d'activités : Intégration du T.C. en repensant la place de l'automobile / Nouvelle offre de déplacements doux avec un maillage continu autour du T.C / Valorisation des potentiels fonciers existants (potentiel paysager, potentiel économique)

Zone Alma, Rennes - aua/T 2013



Synthèse

/ L'action n'a pas démarré. Des réflexions ponctuelles sont en cours mais aucune démarche globale n'est

lancée et aucun pilote de projet n'est identifié.

Suites à donner

/ Possibilité de prolonger les travaux lancés par l'aua/T autour des enjeux de renouvellement des zones commerciales.

/ Les réflexions menées au **coup par coup** interrogent sur l'intérêt de la réalisation d'une démarche globale avec un porteur

Accusé de réception en préfecture
081253400986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

C – Répondre aux enjeux de desserte T.C. des territoires

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

C9 – Programmation TCSP 2015

Ce que dit le PDU

L'objectif est d'organiser les infrastructures en intermodalité avec le réseau structurant (métro/tramway), et un maillage de TCSP bus utilisé par plusieurs lignes urbaines structurantes et par des lignes express et du réseau interurbain.

Les aménagements seront accompagnés par des mesures en faveur de la multimodalité, et par une cohérence urbanisme / transport assurant la densification

du nombre d'individus/ha et d'équipements dans leurs zones d'influence.

12 infrastructures sont ciblées : BUN, prolongement T1, ligne Envol, BHNS ouest, Ramassiers, VCSM, liaison Portet - Oncopole, Aérotram, Ligne Garonne, avenue Tolosane, PLB et LMSE.

Indicateur de l'Action

Etat d'avancement des projets programmation 2015

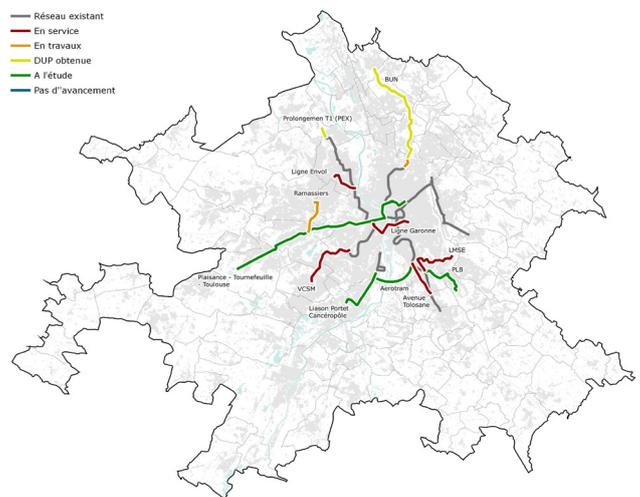
/ **5 projets** en service :

- Ligne Garonne
- VCSM
- LMSE
- Avenue Tolosane
- Ligne Envol

/ **2 projets** entrés en travaux :

- BUN (première tranche)
- Voie des Ramassiers

Etat d'avancement des projets programmation 2015 - au/T 2015

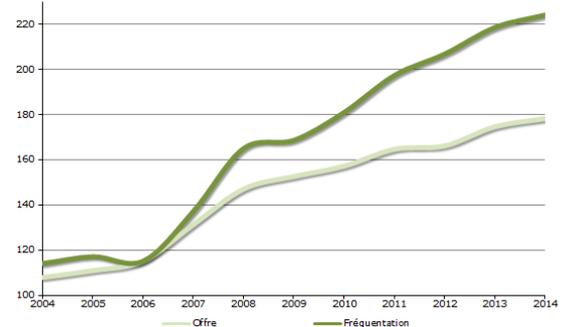


Indicateurs des Effets

Suivi des effets sur le réseau

- / L'offre du réseau est en hausse de **+3,5%** en 2014
- / Une fréquentation toujours en hausse en 2014 : **+5,7%**
- / L'offre et la fréquentation dopées par le réseau bus : **+4,7%** de km parcourus, **+9,3%** de fréquentation
- / Le tramway T1 a contribué à ces hausses avec **+3 millions** de km parcourus et **+7 millions** de voyageurs en 2014, alors que son prolongement à Palais de Justice a été mis en service en décembre 2014 et la ligne envol en avril 2015

Graphique base 100 évolution de l'offre et de la fréquentation du réseau Tisséo - SMTC Tisséo 2014



	Offre (en nombre de kilomètres parcourus)			Fréquentation (en nombre de voyageurs)		
	2014	Evol. 13/14	Evol. 10/14	2014	Evol. 13/14	Evol. 10/14
Métro	8 332 836	0,4%	5,0%	109 590 792	-1,0%	14,3%
Métro Ligne A	3 976 244	-0,3%	3,4%	57 333 994	-2,5%	11,0%
Métro Ligne B	4 356 592	1,1%	6,6%	52 256 798	0,6%	18,1%
Réseau Surface	21 889 589	4,7%	19,2%	62 501 158	9,3%	44,6%
Bus	20 335 071	3,6%	13,5%	53 752 392	4,6%	26,7%
Tramway	1 138 809	31,8%	2318,5%	8 205 562	56,7%	4628,0%
Navette Aéroport	415 709	-0,2%	4,6%	543 204	0,3%	29,7%
Total	30 222 425	3,5%	14,9%	172 091 950	5,7%	29,7%

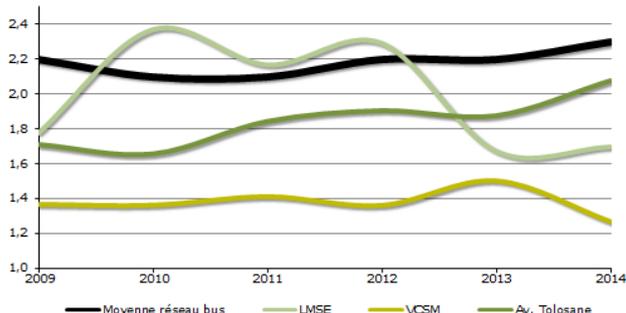
Accusé de réception en préfecture
03/253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

C9 – Programmation TCSP 2015

Suivi des effets sur l'efficacité économique des lignes

- / L'efficacité économique du réseau bus est en légère **hausse** en 2014
- / Après une baisse marquée en 2013 (due à une reconfiguration des itinéraires), les lignes empruntant la **LMSE** (totalement ou en partie) voient leur efficacité économique augmenter à nouveau
- / Mise en service en 2014, les lignes empruntant la **VCSM** ont un V/K en légère baisse, quand celles empruntant **l'avenue Tolosane** sont en hausse, marquée notamment pour la ligne 81
- / L'année 2015 permettra de confirmer ou de nuancer avec davantage de recul la tendance 2014, année marquée par la mise en service de la VCSM et de l'avenue Tolosane

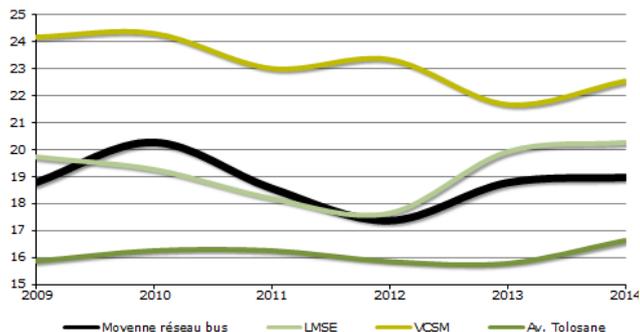
Evolution du nombre de validations par kilomètre - SMTC Tisséo 2014



Suivi des effets sur la vitesse commerciale des lignes

- / Après une hausse de **+1,4 km/h** en 2013, la vitesse commerciale du réseau bus augmente très légèrement en 2014 de **+0,2 km/h**
- / La vitesse commerciale des lignes empruntant (totalement ou en partie) la LMSE, mise en service en 2013, est plus élevée que la moyenne du réseau (**20,3 km/h**) et connaît également une légère hausse en 2014
- / Les lignes empruntant la **VCSM** ont une vitesse commerciale particulièrement élevée (**22,6 km/h**), et est en hausse en 2014, année de mise en service de l'infrastructure (**+0,9 km/h**)
- / **L'avenue Tolosane** a une vitesse commerciale moyenne plus faible que la moyenne (**16,6 km/h**), mais la mise en service de l'infrastructure en 2014 a permis une hausse de **+0,8 km/h**

Evolution de la vitesse commerciale - SMTC Tisséo 2014



Synthèse

- / La moitié des infrastructures programmées pour 2015 seront en service conformément à la programmation, et 2 projets ont obtenu leur DUP.
- / L'objectif de maillage du territoire par des infrastructures structurantes n'est pas atteint, notamment à l'ouest de l'agglomération qui compte de fortes densités de populations et d'emplois.
- / 3 projets sont toujours en phase d'études.

Suites à donner

- / Action à poursuivre au regard des nouveaux projets et des nouvelles échéances inscrites au projet Mobilités 2020/2025/2030, en lien avec les territoires.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1_A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

C10 – Orientation TCSP 2020

Ce que dit le PDU

Afin d'accompagner la croissance de l'agglomération toulousaine et les perspectives affichées par le SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine à horizon

2030, il importe de se projeter à horizon 2020, avec des projets qui poursuivent la constitution d'un réseau maillé.

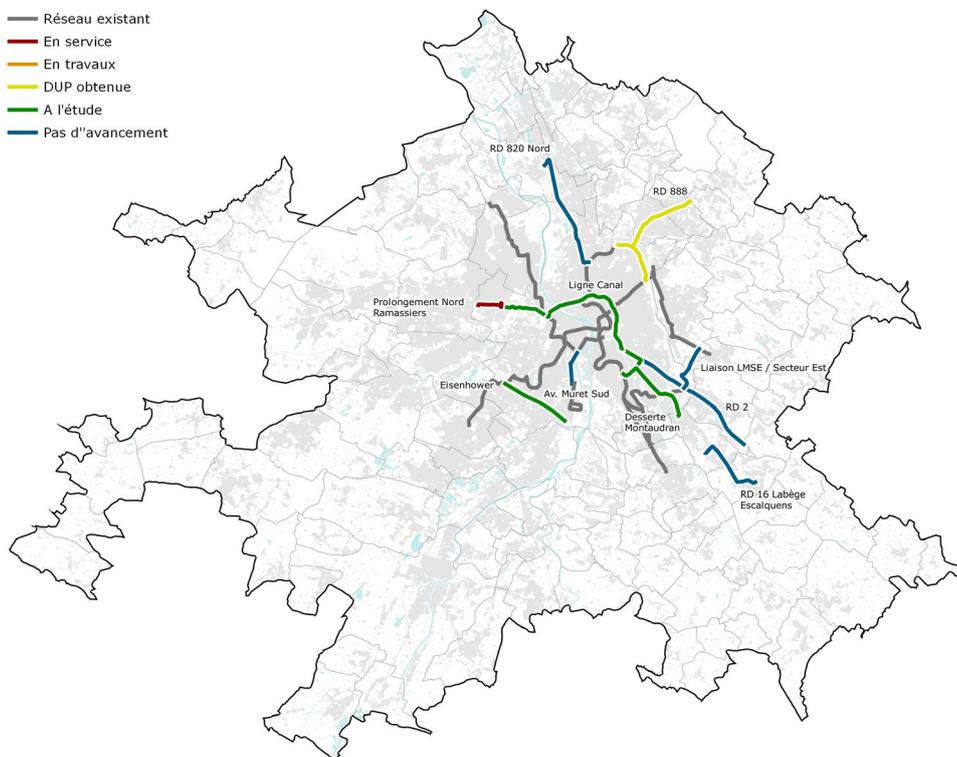
Indicateur de l'Action

Etat d'avancement des projets orientation 2020

- / Parmi les infrastructures à orientation 2020, une partie du prolongement nord Ramassiers est déjà **en service**
- / Par la **délibération du 4 février 2015**, le Comité Syndical du SMTC a délibéré sur l'engagement de la révision du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine, nommée **Projet Mobilités 2020 - 2025 - 2030**, introduisant à horizon 2020 10 projets Linéo, et un projet de Ceinture Sud intégrant le Téléphérique Urbain Sud

Etat d'avancement des projets à orientation 2020 - aua/T 2014

- Réseau existant
- En service
- En travaux
- DUP obtenue
- A l'étude
- Pas d'avancement



Suites à donner

- / Action à poursuivre car objet d'un PDU, en réinterrogeant les infrastructures programmées au regard des nouveaux projets et des nouvelles

échéances inscrits au **Projet Mobilités 2020 - 2025 - 2030**.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

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

Ce que dit le PDU

Pour répondre aux nouveaux enjeux de desserte du centre-ville, et de la zone d'activités de Labège-Innopôle, pôle d'emplois majeur du territoire, le renforcement du réseau métro porte sur :

- Une poursuite des études de maîtrise d'œuvre du PLB (mise en service pour 2019) et de ses connexions au réseau TER ou au TCSP Ramonville-Labège,

ainsi que de la mise en œuvre d'un contrat d'axe pour assurer la cohérence entre une desserte lourde et les densités urbaines.

- La préparation des travaux nécessaires pour l'amélioration de l'offre de la ligne A avec une exploitation des rames de 52 mètres (nouvelle phase de programmation pour 2014-2015).

Indicateur de l'Action

Etat d'avancement du prolongement ligne B

- / Desserte faisant l'objet d'une nouvelle réflexion en lien avec le projet Toulouse Aérospace Express

Etat d'avancement de l'exploitation des rames ligne A à 52 m

- / Mise en service prévue pour fin **2019**
- / **4** opérations déjà menées :
 - Amélioration de la sécurité des tunnels
 - Amélioration des stations Marengo et J. Jaurès et de la détection incendie
 - Création d'une issue de secours station Capitole
 - Extension des ateliers Basso Cambo et Borderouge
- / Le **Comité Syndicale** du 30 mars 2016 a permis :
 - de valider l'enveloppe du projet (180 M€ HT), le planning de travaux et de mise en service
 - d'approuver les études d'avant-projet pour les travaux à réaliser stations Esquirol, Mirail Basso Cambo et les 12 stations dites pré-adaptées
- / Les **études d'avant-projets** concernant les travaux à mener sur les 3 stations courtes (Mermoz, Fontaine Lestang, Patte d'Oie) ainsi que ceux sur la station Jean Jaurès seront finalisés à l'automne 2016
- / Le dossier d'Enquête Publique et le dossier d'enquête parcellaire ont été validés au Comité Syndical du 25 mai 2016, **l'enquête publique** sera réalisée à l'automne 2016

Synthèse

- / Action en cours.
- / Des études en cours, des opérations déjà réalisées et une enquête publique à l'automne 2016 pour l'augmentation capacitaire de la ligne A, reprogrammée pour fin 2019.
- / La desserte de Labège en métro fait l'objet d'une nouvelle réflexion en lien avec la nouvelle ligne de métro.

Suites à donner

- / Poursuivre le projet de desserte des territoires économiques de Labège par le réseau métro.
- / Poursuivre l'action d'**augmentation capacitaire** de la ligne A pour accompagner les hausses de fréquentation du réseau.

Accusé de réception en préfecture
031250100986-20161021-20161019_1_A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016



C12 – Constituer un réseau de lignes de bus structurantes à haut niveau de service

Ce que dit le PDU

Un réseau de lignes de bus à haut niveau de service (offre élevée et cadencée) vient compléter les modes lourds du réseau Tisséo et améliorer leur efficacité du fait de leur maillage.

Ces lignes circuleront prioritairement sur les principales pénétrantes et les TCSP projetés à horizon 2015 et 2020.

Indicateur de l'Action

Etat d'avancement des projets

- / Linéo est la première étape de la constitution du réseau structurant, composé de lignes par amélioration et renforcement de liaisons existantes
- / Par la **délibération du 4 février 2015**, le Comité Syndical du SMTC a délibéré sur l'engagement de la révision du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine, nommée **Projet Mobilités 2020 - 2025 - 2030**, introduisant à horizon 2020 10 projets Linéo :
 - L1 - Sept-Deniers / Gymnase de l'Hers, prolongée à Salvador Dali et à l'aérodrome de Balma-Lasbordes
 - L2 - Arènes / Saint-Martin du Touch / Colomiers
 - L3 - Plaisance du Touch / Tournefeuille / Arènes
 - L4 - Cours Dillon / Basso Cambo
 - L5 - Empalot / Langlade Oncopole / Portet-sur-Garonne
 - L6 - Ramonville / Castanet-Tolosan
 - L7 - Cours Dillon / Saint-Orens – Centre commercial
 - L8 - Marengo-SNCF / Gonin
 - L9 - Empalot / Faubourg Bonnefoy / L'Union
 - L10 - Toulouse / Nord Agglomération
- / La ligne 16 a été la première ligne labélisée « **Linéo 1** » en septembre 2013, avec des bus nouvelle génération
- / En septembre 2016, la ligne 64 sera également labélisée « **Linéo 2** »

Schéma Directeur Linéo 2020 - SMTC Tisséo 2016



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

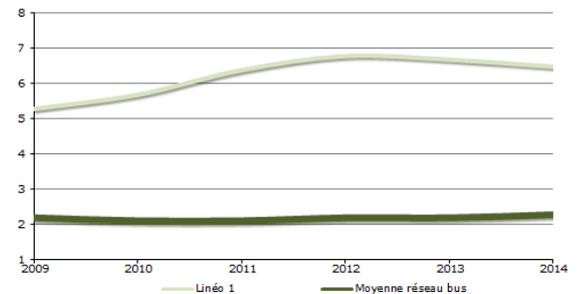
C12 – Constituer un réseau de lignes de bus structurantes à haut niveau de service

Indicateurs des Effets

Suivi des effets sur l'efficacité économique des lignes

- / Des validations par kilomètre **stables** en 2014 sur la Linéo 1 après une année pleine d'exploitation, qui possède toujours le **meilleur ratio** économique de l'ensemble des lignes, bien supérieur à la moyenne du réseau bus (6,5 V/K contre 2,3 V/K)

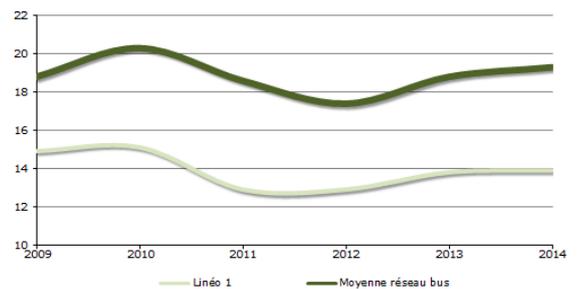
Evolution du nombre de validations par kilomètre - SMTC Tisséo 2014



Suivi des effets sur la vitesse commerciale des lignes

- / Tout comme celle de la moyenne du réseau bus, la vitesse commerciale de la Linéo 1 connaît une **légère hausse** en 2014
- / **Enjeu d'amélioration** de la vitesse commerciale sur la Linéo 1 sur un parcours caractérisé par le passage en centre-ville

Evolution de la vitesse commerciale - SMTC Tisséo 2014



Synthèse

- / Action débutée avec la labélisation Linéo de la ligne 16, qui a contribué fortement aux hausses d'offre et de fréquentation sur l'ensemble du réseau bus.
- / 10 Linéo à horizon 2020 intégrées au Projet Mobilités 2020-2025-2030.
- / Labélisation de la ligne 64 en Linéo 2 programmée pour 2016.

Suites à donner

- / Poursuivre l'action.
- / Prêter attention à l'amélioration des conditions de circulation des Linéo

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

C13 – Renforcer le réseau interurbain et son intermodalité

Ce que dit le PDU

Le réseau de transports en commun interurbain dessert des territoires du département ne bénéficiant pas d'une desserte par le réseau urbain. Dans le cadre du Schéma Départemental des Transports Collectifs à horizon 2020, le département envisage la mise en place de plusieurs actions améliorant le service et sa connexion aux réseaux urbain et ferré :

- Amélioration de l'offre (création de lignes express « HOP ! », mises en places de lignes régulières de maillage...).
- Simplification tarifaire et renouvellement du système billettique.
- Amélioration de l'intermodalité (par la billettique et la mise en place de pôles de correspondance).

Indicateurs de l'Action

Amélioration de l'offre

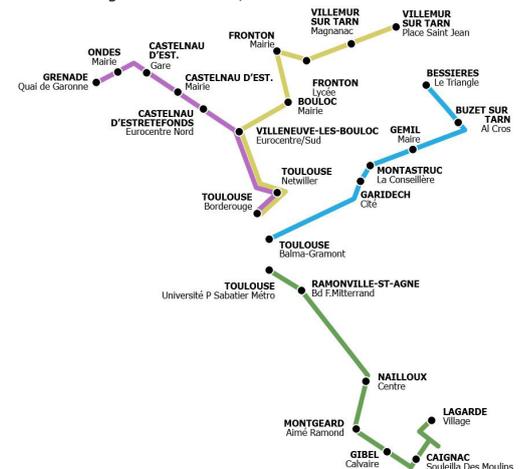
- / Ligne express **HOP ! 1** mise en place en 2009, **HOP ! 2** et **HOP ! 3** en 2010, **HOP ! 4** en 2013 et **HOP ! 5** en 2014
- / L'organisation cible du réseau prévoit à horizon 2020 la mise en service de **2 lignes express** supplémentaires, et la **hiérarchisation** du réseau (lignes structurantes, régulières de maillage et navettes)

Billettique et tarification intermodale

- / Généralisation billettique et matériel sans contact (carte Pastel)
- / **Combi 31J** : crée en 2010, titre combiné valable sur les réseaux Arc-en-Ciel et Tisséo
- / Ce titre représente **12,6%** des déplacements sur le réseau interurbain, et connaît une forte hausse de voyages depuis sa mise en place

Nombre de voyages	2010	2011	2012	2013	2014	Evol. 13/14
Combi 31 J	14 735	46 651	65 296	93 383	105 109	12,6%
% du total de voyages	2,7%	6,3%	8,2%	9,6%	12,6%	

Tracés des lignes HOP ! - aua/T 2016



Amélioration de l'intermodalité

- / **66 pôles** d'échanges inscrits au PDU, dont **19** offrent une intermodalité réseaux urbain – interurbain (9 avec le réseau lourd, 10 avec le réseau bus)
- / L'organisation cible prévoit un renforcement de l'intermodalité sur les pôles d'échanges des **Arènes**, de **Basso-Cambo**, **Balma-Gramont** et **St Agne**

Pôle d'échange	Type	Arc-en-Ciel	Tisséo		
			Métro	Tramway	Bus
Borderouge	Principal	X	X		X
UPS	Principal	X	X		X
Gare de Colomiers	Principal	X			X
Purpan	Principal	X		X	X
Muret	Principal	X			X
Balma-Gramont	Interconnexion	X	X		X
Matabiau	Interconnexion	X	X		X
Arènes	Interconnexion	X	X	X	X
Basso-Cambo	Interconnexion	X	X		X
Gare Labège Innopôle	Interconnexion	X			X
Gare de Pins Justaret	Autre	X			X
Gare d'Escalquens	Autre	X			X
Lycée St-Orens	Autre	X			X
Fer à Cheval	Autre	X			X
Saint-Cyprien	Autre	X	X		X
Lacourtenourt	Autre	X			X
Halte de Fenouillet	Autre	X			X
François Verdier	Autre	X			X
Baziège	Autre	X			X

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

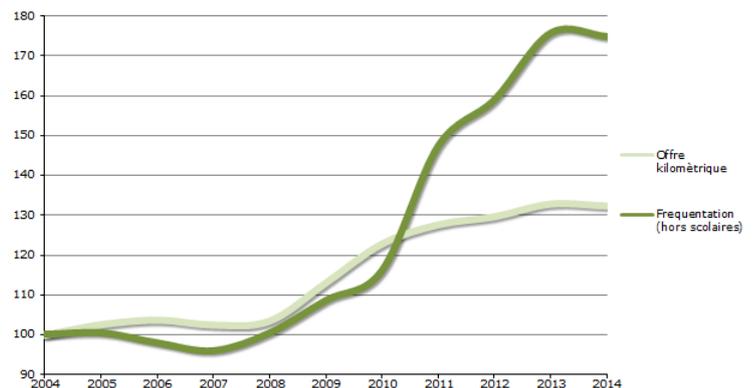
C13 – Renforcer le réseau interurbain et son intermodalité

Indicateur des Effets

Suivi des effets sur le réseau

- / Après de fortes hausses, notamment grâce à la mise en place des lignes « HOP ! », l'offre et la fréquentation restent stables en 2014, en raison d'une réorganisation du réseau
- / La mise en place mi-2014 de la ligne « HOP ! 5 » devrait à nouveau doper le réseau en 2015

Graphique base 100 évolution de l'offre et de la fréquentation du réseau Arc-en-Ciel - CD 31 2014



Synthèse

- / Action en cours.
- / Offre améliorée notamment avec la mise en service des lignes express « HOP ! », qui améliorent fortement l'efficacité, la visibilité et l'intermodalité du réseau.
- / Tarification combinée et billettique interoperable avec le réseau Tisséo grâce au titre Combi J31 sur la carte Pastel, dont l'usage est en hausse constante.

Suites à donner

- / Poursuite du SDTC pour accompagner et renforcer les hausses de fréquentation du réseau.
- / Mise en place de nouvelles lignes « Hop ! ».
- / Hiérarchisation du réseau au-delà des lignes express (structurantes, rabattement, TAD).
- / Généralisation des tarifications combinées et mise en place d'arrêts mixtes Tisséo - Arc-en-Ciel.
- / Meilleure lisibilité du réseau Arc-en-Ciel par une information voyageur renforcée.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

C14 – Renforcer la connexion entre les réseaux ferroviaire et urbain

Ce que dit le PDU

Dans le but de développer l'intermodalité entre les réseaux urbain et TER, le PDU porte plusieurs actions :

- Connecter plusieurs projets de TCSP au réseau ferroviaire, en créant des pôles d'échanges dimensionnés et fonctionnels.
- Cadencer au ¼ d'heure les différents axes ferroviaires du périmètre PDU, tout en créant de nouvelles

haltes et en développant les territoires urbains alentours.

- Conforter les accès et stationnements autour des gares, en augmentant les capacités de stationnement et en favorisant l'intermodalité bus et modes doux.
- Etudier l'opportunité du tram-train pour compléter la desserte de Matabiau et renforcer le rôle du TER pour une desserte d'agglomération.

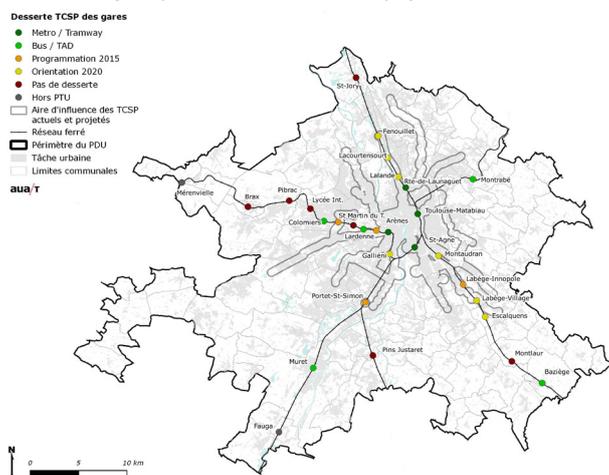
Indicateurs de l'Action

Desserte du réseau ferré par le réseau urbain

/ 29 gares et haltes du PDU :

- 13 gares desservies par le réseau urbain (dont Matabiau, Arènes et St Agne)
- 4 gares ont une desserte TCSP programmée en 2015 (Portet, Labège, St Martin du Touch, le Toëc)
- 7 gares ont une desserte TCSP programmée pour 2020, sur l'axe nord en direction de Montauban et l'axe sud-est

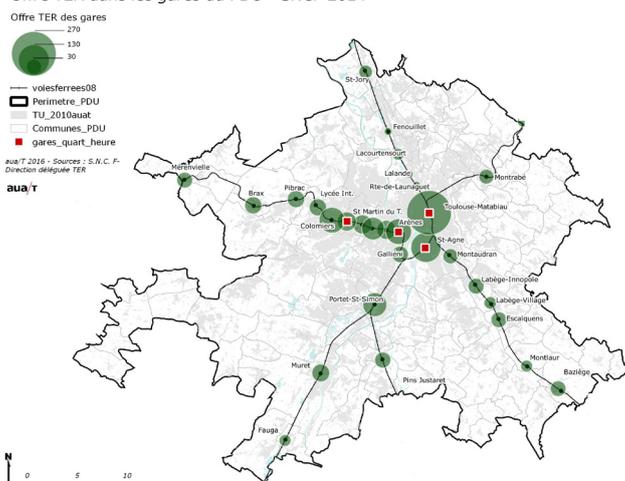
Desserte des gares par le réseau TCSP actuel et projeté - aua/T 2015



Offre et cadencement sur le réseau ferré

- / L'offre TER des gares du PDU en **hausse globale** entre 2010 et 2014
- / Mais seulement 4 gares cadencées à plus de 90 courses / jour : Arènes, Colomiers, Matabiau, St Agne

Offre TER dans les gares du PDU - SNCF 2014



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

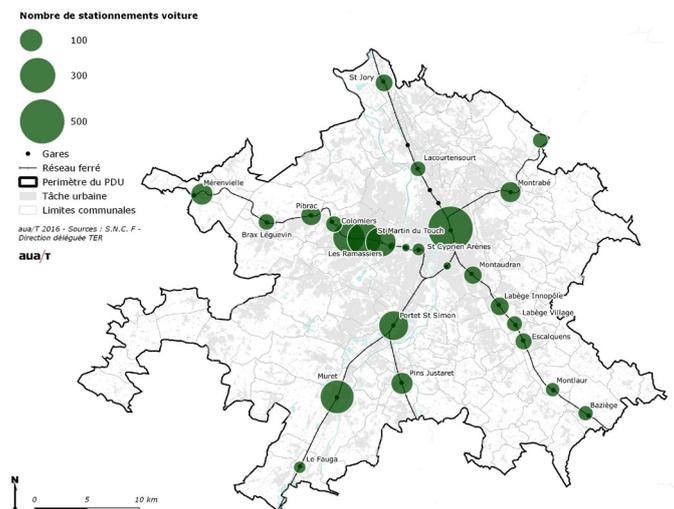
C14 – Renforcer la connexion entre les réseaux ferroviaire et urbain

Suivi du stationnement VP en gare

- / Globalement **en hausse** depuis 2009 sur l'ensemble des gares du PDU
- / Des hausses notamment liées au **programme d'aménagement** des parkings des gares de Midi-Pyrénées mis en place par la région pour accompagner les collectivités au réaménagement de ces parkings ou de pôles d'échanges multimodaux (une trentaine de projets déjà conduits)
- / Mais des parkings qui arrivent à saturation (Colomiers, Portet-sur-Garonne,...)

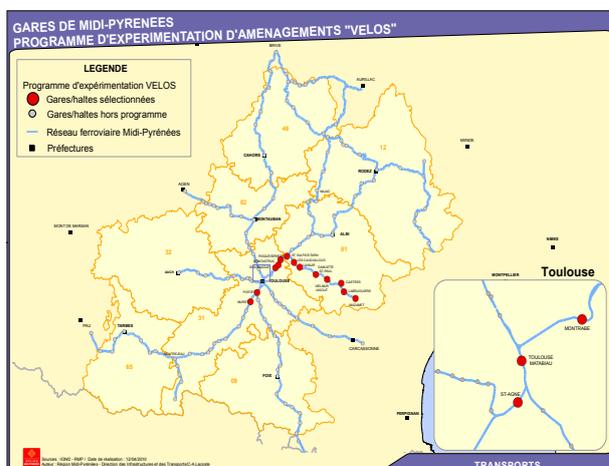


Nombre de stationnement VP dans les gares du PDU - SNCF 2014

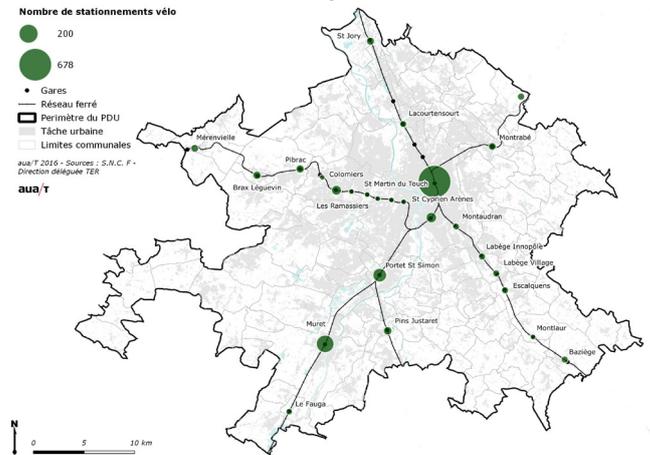


Suivi du stationnement vélo en gare

- / Offre globalement **en hausse** en 2014
- / Des hausses liées :
 - Au programme d'expérimentation lancé en 2007 par la Région sur l'intermodalité vélo - train sur l'axe Toulouse-Mazamet, suivi de 37 autres projets adoptés sur les autres axes
 - Au programme de réaménagements des parkings des gares, avec l'équipement systématique en arceaux, consignes individuelles voir collectives
 - A la vélostation de **678** places à Matabiau mise en service en juillet 2013
 - A l'ouverture en 2014 du parc à vélo réglementé de Labège-Innopole, d'une capacité de **50** places
- / Au total, **492** places créées depuis 2010, en plus des **678** à Matabiau



Nombre de stationnement vélo dans les gares du PDU - SNCF 2014



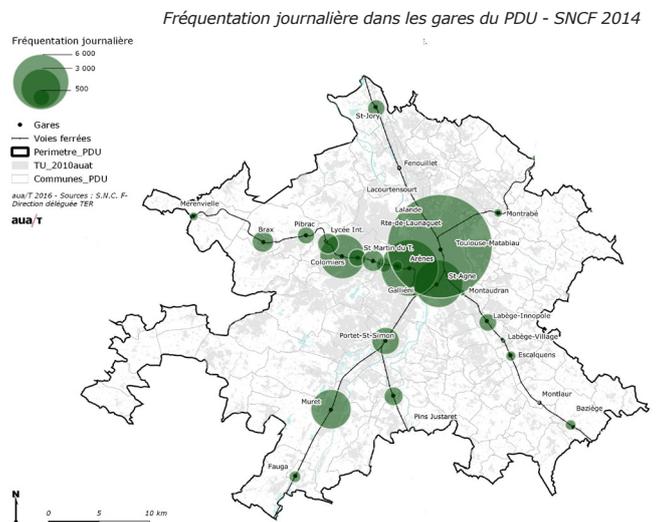
Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

C14 – Renforcer la connexion entre les réseaux ferroviaire et urbain

Indicateurs des Effets

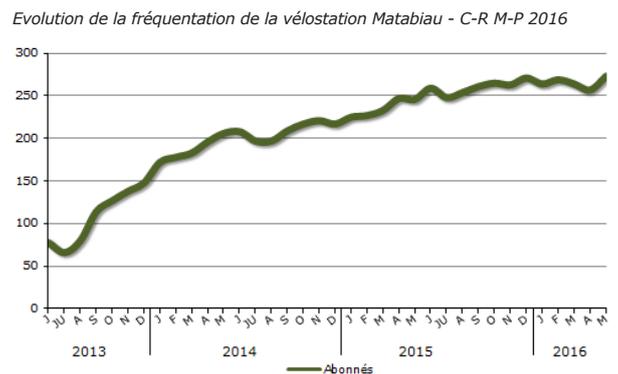
Suivi des effets sur la fréquentation des gares

- / Après le ralentissement entrevu en 2013, le trafic dans les gares de l'aire urbaine est **en baisse** en 2014
- / Les 4 gares les plus fréquentées du PDU connaissent des diminutions importantes, qui se poursuivent depuis 2 ans pour **St Cyprien et Colomiers**



Suivi de la fréquentation de la vélostation à Matabiau

- / Mise en service à l'été 2013, le nombre d'abonnés à la vélostation Matabiau est en hausse constante, à une moyenne de **6** abonnés supplémentaires par mois
- / En mai 2016, on compte **273** abonnés



Synthèse

- / Une connexion ferrée - réseau urbain encore faible, avec 13 gares desservies aujourd'hui.
- / Mais des problèmes de saturation des parkings en gare.
- / Une offre ferroviaire en hausse, mais uniquement 4 gares cadencées à plus de 90 courses/jour.
- / Des programmes en cours menés par la région pour renforcer l'intermodalité VP - gare et vélo - gare, suivis par des hausses d'offre en stationnement.

Suites à donner

- / Améliorer la desserte des gares par le réseau urbain et aménager des pôles d'échanges dimensionnés et fonctionnels.
- / Renforcer l'intermodalité en améliorant le stationnement voiture et vélo et en développant des services de mobilité (location de vélo, autopartage, covoiturage).
- / Redéfinir en collaboration avec le Conseil Régional les objectifs d'amélioration de l'offre (cadencement, tram-train, création de haltes...).



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019_1_1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

C15 – Identifier les axes prioritaires afin d'améliorer les conditions de circulation

Ce que dit le PDU

Cette action vise à aménager plusieurs voiries afin d'améliorer la performance de lignes de bus structurantes. Ces voiries accueilleront à minima des couloirs d'approche et une gestion prioritaire des feux aux carrefours, et pourront préfigurer une évolution vers un aménagement de type bus à haut niveau de service.

Ces aménagements seront complétés par une mise aux normes des arrêts de bus et de leur accessibilité piétonne, conformément aux actions du SDA. En 2012, une programmation sera mise en place pour définir les aménagements futurs.

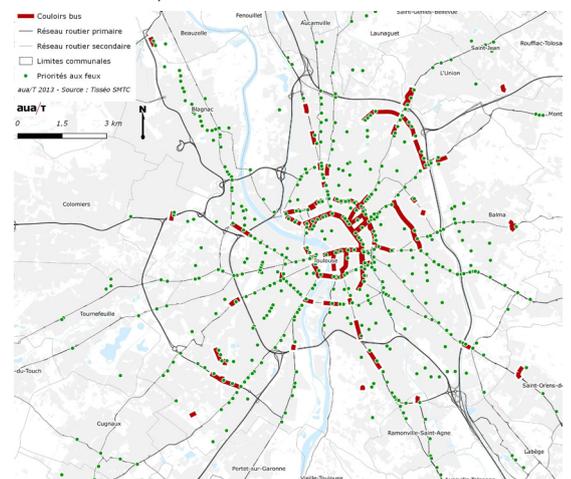
Indicateur de l'Action

Etat d'avancement des aménagements en faveur des bus

- / Pas d'état des lieux disponible depuis 2012
- / Des aménagements concentrés sur les **boulevards** et sur les **pénétrantes** vers le centre-ville de Toulouse
- / **Deux couloirs** de bus de maillage, sur l'avenue Atlanta et le boulevard Netwiller
- / Le nombre de kilomètres de couloirs bus et de priorités aux feux ont connu de **fortes hausses** ces dernières années

	2007	2012
Couloirs bus (km)	26,3	34,6
Priorités aux feux	46	586

Couloirs de bus et priorités aux feux - Tisséo SMTCC 2013



Indicateurs des Effets

Suivi des effets sur l'efficacité économique des lignes

- / **50%** des lignes concernées par un couloir de bus connaissent une hausse de leurs validations par kilomètre en 2014
- / **45%** des lignes concernées par un couloir de bus ont un V/K supérieur à la moyenne du réseau en 2014

Suivi des effets sur la vitesse commerciale des lignes

- / **83%** des lignes concernées par un couloir de bus ont une vitesse commerciale en hausse en 2014
- / **50%** des lignes concernées par un couloir de bus ont une vitesse commerciale supérieure à la moyenne du réseau en 2014

Synthèse

- / Pas de nouveaux aménagements.
- / Des aménagements aujourd'hui concentrés en grande partie sur Toulouse.

Suites à donner

- / Action à poursuivre et à préciser dans l'objectif d'améliorer les vitesses commerciales

Accusé de réception en préfecture
031-26340986-20161021-20161019-1-143-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

C16 – Autres modes de transports : mode téléporté

Ce que dit le PDU

Le mode téléporté est étudié pour mieux mail-ler le réseau au sud tout en s'affranchissant des contraintes naturelles (Garonne, colline de Pech David),

et pour relier et desservir l'Oncopole, le groupe hospitalier Rangueil-Larrey et le complexe Universitaire Paul Sabatier.

Indicateurs de l'Action

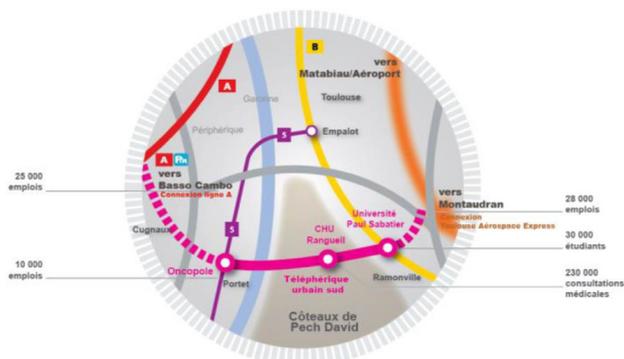
Etat d'avancement du projet

- / Par la **délibération du 4 février 2015**, le Comité Syndical du SMTC a délibéré sur l'engagement de la révision du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine, nommée **Projet Mobilités 2020 - 2025 - 2030**, introduisant à horizon 2020 un projet de Ceinture Sud qui intègre le Téléphérique Urbain Sud (TUS)
- / **L'enveloppe financière** est située entre 44 et 63 M€ HT
- / La **concertation** a été réalisée en novembre et décembre 2015 pour ce projet
- / Marché de Conception, Réalisation et de Maintenance pour une durée de 20 ans :
 - Consultation lancée en janvier 2016
 - Analyse des offres à partir de juin 2016
 - Objectif d'attribution du marché en décembre 2016

Principaux objectifs du projet

- / Des enjeux de desserte dans un territoire contraint (côteaux de Pech David) comptant : 10 000 emplois sur l'Oncopole, 230 000 consultations par an au CHU Rangueil, 30 000 étudiants sur le campus de Rangueil
- / Un projet qui propose :
 - L'amplitude horaire du réseau Linéo (5h30 - 0h30) et la fréquence du métro (1 minute 30 en heure de pointe)
 - Des gains de temps de parcours
 - Un système évolutif : extensions possible vers Montaudran à l'Est, vers Basso Cambo à l'Ouest

Projet TUS - SMTC Tisséo 2016



Synthèse

- / Action lancée et marché lancé.

Suites à donner

- / Poursuivre le projet en l'intégrant dans la réflexion globale de Ceinture Sud et de connexion avec la ligne Toulouse Aerospace Express.
- / Objectifs de maillage du territoire et de mise en relation d'équipements aux vocations complémentaires.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019_1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

C17 – Produire un schéma d'organisation des centres de maintenance des matériels roulants

Ce que dit le PDU

En vue de répondre aux évolutions du réseau TCSP de l'agglomération toulousaine, il convient d'élaborer un schéma d'organisation des centres de maintenance pour :

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

Indicateur de l'Action

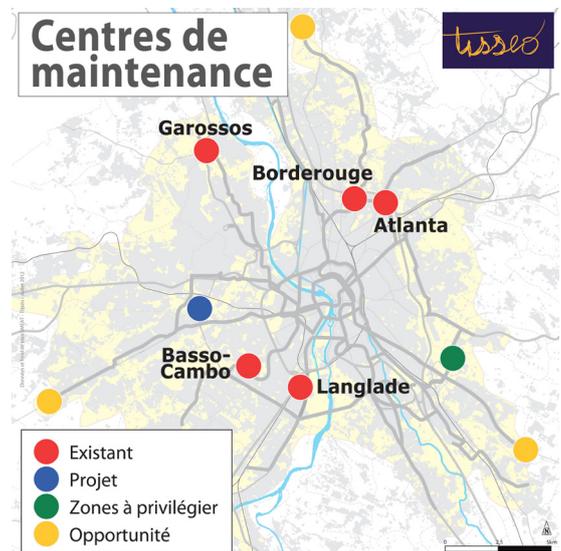
Etat d'avancement du projet

/ Action non commencée

/ 3 dépôts bus :

- Atlanta : **211** places, dont **32** pour des articulés et 7 pour l'interurbain
- Langlade : **320** places dont **100** pour des articulés
- Colomiers : livré en février 2015, capacité de **200** places (50% articulés, 50% standards) et possibilité d'accueillir des bus GNV (le dépôt provisoire d'En Jacca a été parallèlement fermé)

/ 2 dépôts métro (Borderouge et Basso-Cambo) dimensionnés pour 105 rames à terme et 1 dépôt tramway (Garossos) dimensionné pour 24 rames



Synthèse

/ Action non commencée.

/ 3ème dépôt bus à Colomiers livré en février 2015.

Suites à donner

/ Action à poursuivre en produisant le schéma directeur, en lien avec l'évolution de la programmation du réseau.

/ Suivre les km « haut le pied » économisés avec l'ouverture du 3ème dépôt.

/ Adapter les dépôts au stationnement de bus GNV.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

D – Accompagner les usagers des T.C. dans leurs déplacements

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

D18 – Appliquer les principes des Schémas Directeurs d'Accessibilité

Ce que dit le PDU

Adopté en juillet 2009 et à horizon 2015, le Schéma Directeur d'Accessibilité du SMTC se décline en 8 volets d'actions qui répondent aux dysfonctionnements

constatés durant le diagnostic, ainsi qu'aux nouveaux besoins exprimés par les associations représentant les personnes handicapées et à mobilité réduite.

Indicateurs de l'Action

Etat d'avancement du projet

- / L'ensemble des volets ont été traités, 100 actions réalisées, 33 M€ engagés sur la période 2009 - 2014
- / Concertation avec les associations :
 - 2 **commissions** accessibilité par an
 - Des **ateliers thématiques** (70 depuis 2009)
- / Bilan du SDA 2009 - 2015 adopté par le Comité Syndical du 25 mars 2015

Palette rétractable - SMTC Tisséo



Suivi des actions sur les arrêts

- / Fin 2014, **60%** des arrêts de bus du réseau accessibles
- / Une co-programmation à développer avec les collectivités pour la mise en accessibilité coordonnée de la voirie et des arrêts
- / Système d'Aide à l'Exploitation et l'Information Voyageurs : **229** arrêts du réseau équipés de Bornes d'Informations Voyageurs dotées d'un dispositif d'information vocale pour les malvoyants en 2012, dont **175** pour les bus et le tramway.
- / **250** bornes supplémentaires prévues en priorité sur les TCSP, lignes structurantes et arrêts enregistrant le plus de montées

Suivi des actions sur le matériel roulant

- / Accessibilité réseau lourd : métro, tramway et TCSP axe bus **100%** accessibles, résultante d'une démarche inclusive de l'accessibilité en amont des projets
- / Accessibilité bus :
 - **98%** des bus équipés de palette rétractable en 2014
 - **100%** des bus équipés d'information voyageurs visuelle et sonore embarquée
 - Ligne **Linéo 1** : 100% accessible (matériel roulant équipé et arrêts de bus accessibles)

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

D18 – Appliquer les principes des Schémas Directeurs d'Accessibilité

Suivi des autres actions

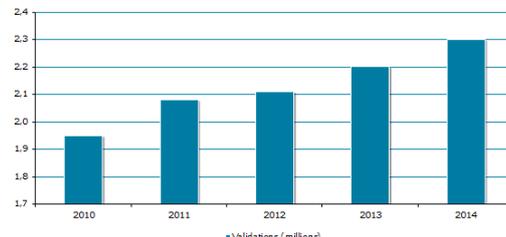
- / Service de substitution « **Le Lien** » mis en place début 2014 pour palier à la non accessibilité de certains arrêts, service à la demande gratuit de l'adresse (sans accompagnement au domicile contrairement à Mobibus) à un point d'arrêt du réseau
- / **Information voyageur** (depuis novembre 2014) :
 - Indicateurs de l'accessibilité des arrêts sur les fiches horaires
 - Calcul d'itinéraires accessibles aux usagers en fauteuil roulant
- / **Formation du personnel** : module de formation débuté en 2009, 100% des personnels conducteurs et agents commerciaux formés en 2015
- / **Accessibilité des agences** : l'agence Jean Jaurès a servi de pilote pour une mise en accessibilité en concertation avec les associations, l'ensemble des agences ont ensuite été rénovées
- / **Communication** : différentes campagnes mises en place (campagne courtoisie, campagne « Tous différents, tous voyageurs » de 2014)

Indicateurs des Effets

Suivi des effets

- / Fréquentation PMR du réseau : le nombre de validations de tickets réservés aux « personnes invalides » sur le réseau a augmenté de **+18%** entre 2010 et 2014
- / **Classement APF** (Association des Paralysés de France) : évaluation des niveaux d'accessibilité des 96 chefs-lieux départementaux de France (cadre de vie, équipements municipaux, politique locale)

Nombre de validations de tickets réservés aux « personnes invalides » - SMTC Tisséo 2014



	2009	2010	2011	2012	2013
Note	12,3	12,7	14,2	15	15,5
Rang	33	31	15	16	28

- / Satisfaction :
 - Un nombre de réclamations sur l'accessibilité qui se stabilise à une **quarantaine** par an
 - Satisfaction globale, note sur 10

Synthèse

- / Action réalisée sur l'ensemble des volets du SDA, et à poursuivre sur la mise en accessibilité des

arrêts, la formation du personnel ou l'information voyageur.

Suites à donner

- / Poursuite de la politique d'accessibilité du SDA avec le SDAP et l'Ad'AP : 28 millions d'euros prévus (2016-2024) avec un important volet consacré à l'aménagement des arrêts de bus (19 millions),

une pérennisation de la formation accessibilité du personnel en contact avec le public, et l'amélioration de l'information voyageurs pour tous les usagers, quelque soit le mode de transport.



Accusé de réception en préfecture
03425340086-20161021-20161019_1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

D19 – Développer les Systèmes d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs

Ce que dit le PDU

Le projet SAEIV vise à utiliser les technologies de navigation par satellite et de radiocommunication dans l'ensemble de la flotte de bus / tramway du réseau Tisséo. La finalité est de renforcer l'attractivité du réseau en :

- Améliorant la performance du réseau bus (régulation de chaque ligne en temps réel, respect des fréquences et horaires).

- Informant en temps réel les usagers sur les temps de passage, les départs du prochain bus et les éventuelles perturbations.

L'objectif est un déploiement du SAEIV sur la ligne T1, l'ensemble du parc bus et l'installation de BIV sur 80 arrêts de bus.

Indicateur de l'Action Etat d'avancement du projet

- / Mise en oeuvre du SAEIV en **2010** avec le système **Inéo**, suivi GPS de l'ensemble de la flotte bus et tramway (renvoie une position toutes les 10 secondes)
- / Objectifs d'optimisation de la **régulation** du réseau (régulateurs en contact radio avec les chauffeurs via un réseau sécurisé Tetra), **d'information voyageur** en temps réel via l'open data (grâce au numéro d'arrêt, estimation du temps de passage des prochains bus) et via les Bornes d'Information Voyageurs
- / Première phase d'installation de bornes d'information dans les pôles d'échanges métro, puis acquisition et installation entre 2010 et 2012 de **Bornes d'Information Voyageurs** de type LED pour les quais de la ligne T1 et une soixantaine d'arrêts bus
- / En septembre 2012, **229** BIV sont répartis entre les réseaux bus, tramway et métro
- / En complément, prévision à horizon 2015 de l'installation de **250** BIV supplémentaires
- / Critères de choix des arrêts à équiper :
 - TCSP, lignes structurantes et arrêts bus en connexion avec les lignes Garonne / Envol : environ 130 arrêts
 - Arrêt à la fréquentation supérieure à 40 voyageurs/jour dans les communes du PTU, limité à 2 bornes par commune : 27 communes non équipées concernées représentant 44 BIV à installer
 - Complément pour les arrêts aux plus forts trafics sur Toulouse : environ 55 arrêts
- / L'adoption d'une nouvelle génération de BIV bus pourrait permettre une optimisation des coûts (plus grande autonomie énergétique, gamme déclinable sur poteaux et abribus existants) et donc un déploiement plus large du système

Indicateur des Effets Suivi des BIV mises en place

- / L'ensemble des arrêts de la ligne T1 et **61** arrêts de bus équipés
- / **8** BIV installées sur la ligne Linéo 16
- / **4** sur l'axe bus UPS-Ramonville
- / **11** sur la VCSM et l'avenue Tolosane
- / Déploiement des BIV nouvelles génération à horizon 2014-2015



BIV sur réseaux BHNS, bus et tramway - Tisséo SMTC 2014



Synthèse

/ Action réalisée.

/ Une deuxième étape de déploiement prévue pour 2014 - 2015 avec des BIV aux coûts moins élevés.

Suites à donner

/ Poursuite de l'action avec des équipements déployés sur l'ensemble du réseau, et une priorité

fixée sur les TCSP et les lignes structurantes.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016



D20 – Améliorer le réseau bus, offre de service et matériel roulant

Ce que dit le PDU

L'amélioration du réseau de surface passe par :

- Une hiérarchisation des lignes de bus selon leur fonction dans le maillage du réseau.
- Une amélioration des temps de parcours et de la régularité des lignes.
- Une standardisation des amplitudes de fonctionnement des lignes régulières.
- Un développement du réseau de soirée.
- Une structuration du TAD zonal pour desservir les secteurs peu denses.
- Une poursuite de la réduction de la saisonnalité des lignes, pour maintenir un niveau de service plus attractif en période de congés scolaires.

Indicateurs de l'Action

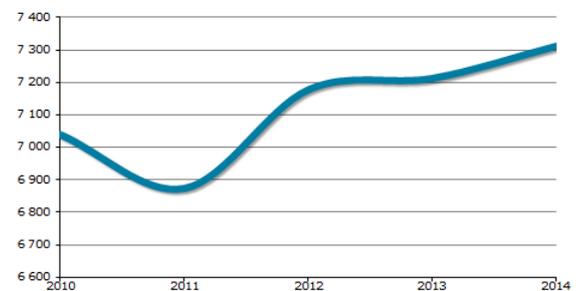
Suivi du renforcement de l'offre

- / Nombre de courses en hausse de **4%** depuis 2010, **1,4%** entre 2013 et 2014
- / Offre en hausse sur **20%** des lignes en 2014 et stable sur **72%**
- / En 2014, **2** lignes créées (lignes 87 et 48, liées à la VCSM), et renforcement de l'offre sur **5** lignes (47 et 57 liées à la VCSM, 81, 82 et 56 liées à l'avenue Tolosane)
- / Nombre de kilomètres commerciaux en hausse de **13,5%** depuis 5 ans, augmentation marquée en 2014 (+4%)
- / Une offre en hausse de **+17%** sur les TAD virtuels et stable sur les TAD zonaux

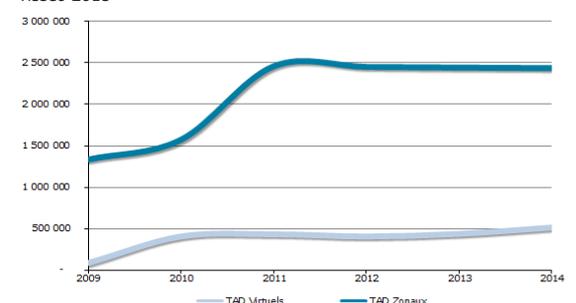
Suivi de l'offre de soirée et nuit

- / Le réseau de soirée est composé, en plus des métros A et B, des tramways T1 et T2 et de la Linéo 1, des lignes **2, 10, 12, 22, 38, 78, 79, 81 et 88**, ainsi que des **TAD 106, 119 et 120**
- / Le réseau de nuit **Noctambus** a été mis en service en avril 2012 pour desservir les jeudis, vendredis et samedis les principales citées universitaires
- / Avec l'élargissement des horaires du métro jusqu'à 3h les vendredis et samedis, le service Noctambus fonctionne désormais uniquement le jeudi de 1h à 5h avec un départ toutes les heures depuis Marengo SNCF

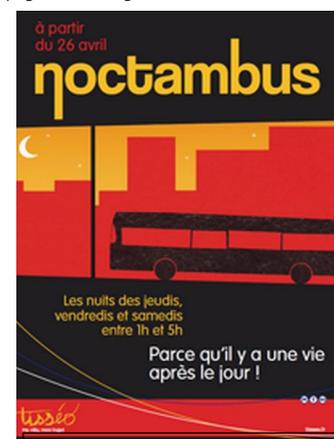
Evolution du nombre de courses par jour sur le réseau bus - SMTC Tisséo 2014



Evolution du nombre de km commerciaux sur le réseau TAD - SMTC Tisséo 2015



Campagne d'affichage Noctambus - SMTC Tisséo 2012



Accuse de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

D20 – Améliorer le réseau bus, offre de service et matériel roulant

Suivi de l'évolution des saisonnalités

/ En moyenne, **58%** d'offre le samedi (stable entre 2013 et 2014), **75%** en période de vacances (en baisse), **63%** l'été (en hausse), **20%** le dimanche (en hausse)

	SAMEDI		VACANCES		ÉTÉ		DIMANCHE	
	% de l'offre en semaine	Evol 2011/2014	% de l'offre en semaine	Evol 2011/2014	% de l'offre en semaine	Evol 2011/2014	% de l'offre en semaine	Evol 2011/2014
L 1		>		>		>		-
L 2		>		>		>		>
L 3		-		-		-		-
L 8		-		>		-		-
L 10		>		>		>		>
L 11		-		>		-		-
L 12		>		>		>		>
L 14		>		-		>		>
L 15		-		-		-		-
L16 (aéro)		>		>		>		>
L 17		-		-		-		-
L 19		>		>		>		-
L 20		>		>		>		-
L 21		>		>		>		-
L 22		>		>		>		>
L 23		-		>		-		>
L 25		>		>		>		-
L 26		>		>		>		-
L 27		>		>		>		>
L 29		>		>		>		>
L 30		-		-		-		-
L 33		>		>		>		-
L 34		>		>		>		>
L 35		-		-		-		-
L 36		-		-		-		-
L 37		>		>		>		>
L 38		-		-		-		-
L 39		-		>		>		-
L 40		>		>		>		>
L 41		>		>		>		>
L 42		>		>		>		-
L 43		-		-		-		-
L 44		>		>		>		-
L 45		>		>		>		-
L 46		-		-		-		-
L 47		>		>		>		-
L 49		-		-		-		-

	SAMEDI		VACANCES		ÉTÉ		DIMANCHE	
	% de l'offre en semaine	Evol 2011/2014	% de l'offre en semaine	Evol 2011/2014	% de l'offre en semaine	Evol 2011/2014	% de l'offre en semaine	Evol 2011/2014
L 50		-		-		-		-
L 51		-		>		-		-
L 52		-		-		-		-
L 53		>		>		>		>
L 54		>		>		>		>
L 55		>		-		>		-
L 56		>		>		>		>
L 57		>		>		>		>
L 58		-		-		-		-
L 59		-		-		-		-
L 60		-		-		-		-
L 61		-		-		-		-
L 62		>		>		>		>
L 63		-		>		>		>
L 64		-		-		-		-
L 65		-		-		-		>
L 66		>		>		>		>
L 67		-		-		-		-
L 68		>		>		>		-
L 69		-		-		-		-
L 70		>		>		>		>
L 71		-		-		-		-
L 72		-		-		-		-
L 73		>		>		>		>
L 74		-		-		-		-
L 75		-		-		-		-
L 76		-		-		-		-
L 77		-		-		-		-
L 78		>		>		>		>
L 79		>		>		>		-
L 80		>		>		>		>
L 81		-		-		-		>
L 82		-		-		-		-
L 83		>		>		>		-
L 84		>		>		>		-
L 87		>		>		>		-
L 88		-		-		-		-

Suivi de l'évolution du matériel roulant

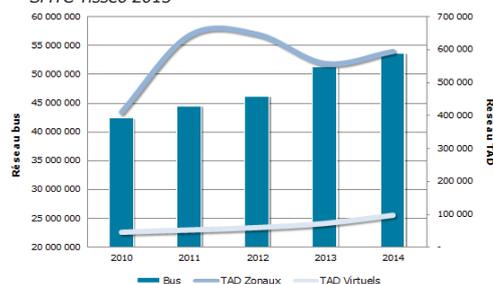
/ En 2015, **14** lignes de bus sont certifiées « NF Service »

Indicateur des Effets

Suivi de la fréquentation bus et TAD

- / En hausse continue depuis 5 ans (**+27%**), la fréquentation du réseau bus connaît en 2014 une augmentation importante : **+5%**
- / La fréquentation des TAD virtuels (**+34%**) est en forte **hausse** en 2014, tout comme celle des TAD zonaux (**+7%**)
- / Pour sa première année pleine d'exploitation, le service Noctambus recense près de **36 000** validations

Evolution de la fréquentation sur les réseaux bus et TAD - SMTC Tisséo 2015



Synthèse

/ Action en cours, respect du calendrier de mise en oeuvre avec la hiérarchisation du réseau bus, des améliorations sur le confort du matériel roulant, le développement des réseaux de soirée

et nuit, et une réduction des saisonnalités.

/ L'objectif de +2% d'offre bus supplémentaire par an est atteint.

Suites à donner

- / Poursuivre l'amélioration de l'offre bus pour répondre aux objectifs de maillage du réseau et maintenir les hausses de fréquentation des réseaux bus et TAD.
- / Poursuivre l'effort d'amélioration du matériel roulant en continuant la certification des lignes.

- / Permettre le suivi annuel des temps de parcours.
- / Offrir une meilleure interface entre entreprise et collectivité lors des PDE pour des demandes ponctuelles de renforcement du réseau.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

D21 – Mettre en place une billettique et une tarification combinées

Ce que dit le PDU

Entre 2007 et 2009, un système billettique interopérable a été développé à travers la carte Pastel, support unique pour les réseaux Tisséo, Arc-en-Ciel, TER, Tarn'bus, mais également Vélô'Toulouse ou Citiz (autopartage). En 2009 apparaissent également les premiers titres de transports combinés Tisséo – Région et Tisséo – Arc-en-

Ciel. Pour améliorer l'accès tarifaire et l'information aux usagers multimodaux, il convient de développer encore les gammes tarifaires multimodales et les solutions billettiques correspondantes, pouvant converger vers une gamme tarifaire unique à l'ensemble des réseaux à horizon 2015.

Indicateur de l'Action

Suivi de l'évolution de la gamme tarifaire multimodale

- / En 2009, mise en place des tarifications combinées Tisséo – Région et Tisséo – Arc-en-Ciel, aucune évolution de la gamme tarifaire interopérable
- / En 2015, mise en place de la carte Pastel+, titre multimodal combiné TER - Tisséo - Arc-en-Ciel



Indicateurs des Effets

Suivi de l'usage des titres intermodaux

- / Réseau Tisséo :
 - Le nombre de cartes Pastel actives chez les usagers Tisséo est passé de **300 000** en 2011 à **400 000** fin 2015, soit une évolution de **+33%**
 - En 2015, 290 000 déplacements sont effectués avec des titres combinés, dont 46% sur les titres combinés Tisséo - Arc-en-Ciel, 53% Tisséo - Région et 2% sur le nouveau titre Pastel+
- / Réseau Arc-en-Ciel : le nombre de déplacements avec le titre Combi J31 a évolué de **+12%** entre 2013 et 2014 sur le réseau Arc-en-Ciel, et représente près de **11%** de l'usage du réseau

Suivi de l'intermodalité

- / Enquête Ménages Déplacement 2004-2013
 - Des chiffres qui montrent une **progression intéressante** de l'intermodalité TCU – TER et TCU – Arc-en-Ciel
 - Mais des volumes qui restent faibles

Synthèse

- / Action réalisée avec la mise en place d'une gamme tarifaire multimodale intégrant Tisséo – TER – Arc-en-Ciel, via la carte Pastel+.

Suites à donner

- / Pérenniser et renforcer l'usage des titres combinés et de l'intermodalité.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

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

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

E22 – Conforter et mettre en œuvre un Schéma Directeur cyclable d'agglomération

Ce que dit le PDU

Un Schéma Directeur cyclable doit être conforté et étendu à l'échelle de l'agglomération, selon une programmation annuelle et déclinant 4 volets :

- Volet infrastructure : finaliser le réseau structurant, résorber les « points noirs », mettre en place une politique de jalonnement
- Volet stationnement : développer les aires de stationnement sécurisées et couvertes ainsi que sur le domaine public

• Volet services : développer les services vélos (entretien, dépannage, vente d'accessoires, transports de personnes ou marchandises...)

• Volet communication : développer un panel d'information, organiser des manifestations et sensibiliser à la sécurité routière et au partage de l'espace public

Indicateur de l'Action

Suivi de l'élaboration d'un Schéma Directeur cyclable

/ Action non démarrée

/ **Toulouse Métropole** : Schéma Directeur réalisé en 2004, régulièrement actualisé

/ **Muretain** : Schéma Directeur réalisé en 2010, en cours de révision

/ **Sicoval** :

- Schéma Directeur réalisé en 2003, horizon 2015
- Schéma révisé à horizon 2017, approuvé en juillet 2015

Schéma directeur cyclable de Toulouse Métropole

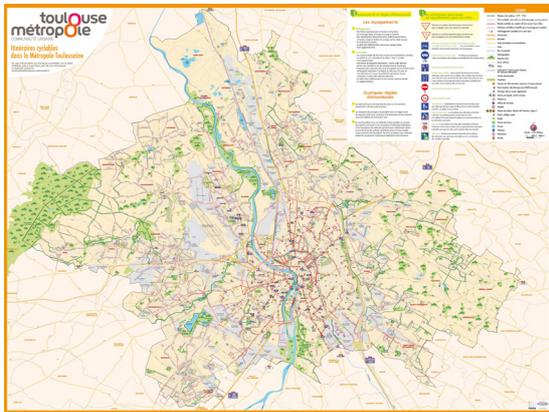


Schéma directeur cyclable du Sicoval

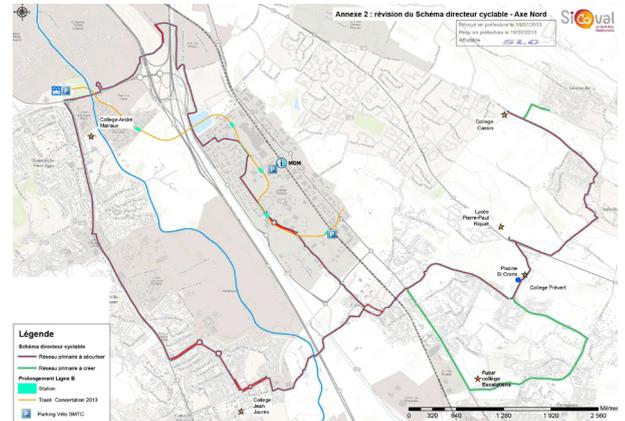
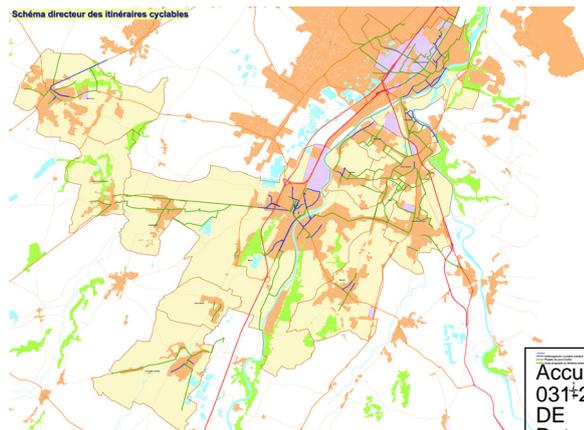


Schéma directeur cyclable du Muretain



Accusé de réception en préfecture
031*253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

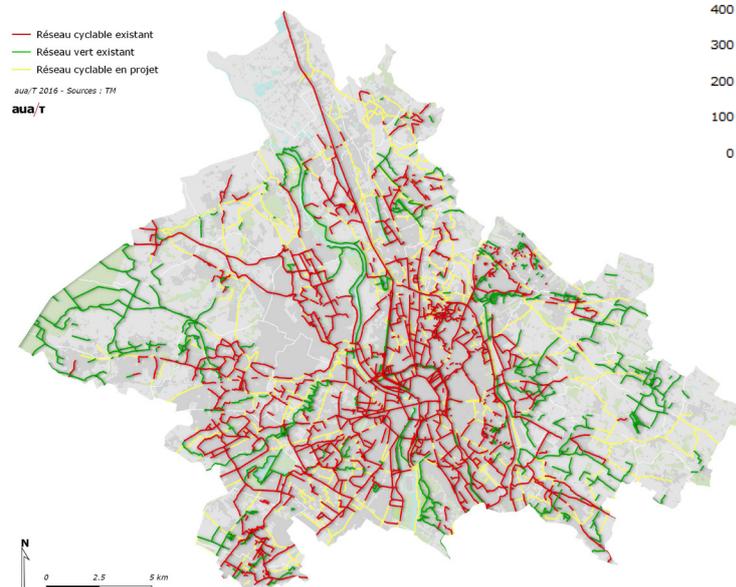
E22 – Conforter et mettre en œuvre un Schéma Directeur cyclable d'agglomération

Indicateurs des Effets

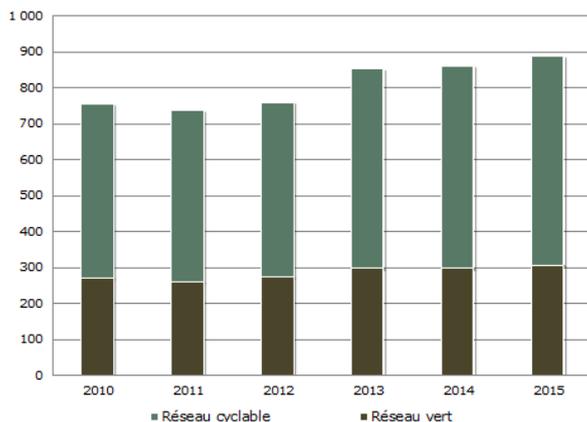
Suivi de l'évolution du réseau cyclable

- / **Toulouse Métropole** : 564 km de réseau cyclable en 2015, 310 km de réseau vert, pour un total de 874 km (+18% entre 2010 et 2015)
- / **Muretain** : pas de suivi disponible
- / **Sicoval** : pas de suivi disponible

Réseau cyclable de Toulouse Métropole - Toulouse Métropole 2016



Evolution du réseau cyclable de Toulouse Métropole en km - Toulouse Métropole 2016



Suivi du développement de services vélo

- / **Vélo'Toulouse** : service de vélos en libre service inauguré en 2007
- / **Maison du vélo** : créée en 2009, propose un service de location moyenne ou longue durée ouvert à tous, met à disposition un atelier de réparation et d'entretien, propose des formations à la pratique du vélo en milieu urbain, un service de marquage, des événements comme « Allons-y à vélo » et des interventions dans les écoles primaires avec la «Vélo - Ecole »
- / **Maison de la Mobilité** : intégrée à Tisséo en 2008, propose un service de location (particulier ou entreprises), d'entretien et de gardiennage, et conseil sur les itinéraires cyclables
- / **V'Loc** : location de vélo moyenne et courte durée, service lancé en 2011 à Blagnac
- / **Bus cyclistes**, association née en 2005
- / **Stationnements** :
 - 2 975 supports sur voirie sur Toulouse Métropole pour 5 861 places en 2015
 - Parcs Tisséo : Balma Gramont, Argoulets, Arènes, Basso Cambo, Ramonville : 225 places gratuites
 - Parc du Capitole : 470 places gratuites
 - Parc de la gare Matabiau : 678 places



Accusé de réception en préfecture
 031.253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
 Date de télétransmission : 21/10/2016
 Date de réception préfecture : 21/10/2016

E22 – Conforter et mettre en œuvre un Schéma Directeur cyclable d'agglomération

Suivi des actions de communication / sensibilisation

/ Toulouse Métropole :

- Formation de 4 500 élèves de CM1 / CM2 en 3 ans par la vélo école de la Maison du Vélo
- Expositions sur la sécurité routière
- Opération annuelle « Cyclistes brillez » (sensibilisation au port de kits éclairages)
- Plaquettes d'information sur les nouveautés du code de la route
- Carte des itinéraires cyclables
- Randos vélos mensuelles
- Semaine de la mobilité (16 au 22 septembre)
- « Guide vélo » (édition 2015)
- Dépliants : « Cédez le passage cycliste », « Double sens cyclable »
- Articles, randos nocturnes et plateforme des dysfonctionnements du réseau cyclable (« Vélobs ») de l'association « 2 pieds 2 roues »
- Plaquette Pédibus

Plaquette « Tourne à droite cycliste » - Toulouse Métropole 2014



Tourner à droite
au feu rouge à vélo

Autorisations et limites

toulouse
métropole

Guide vélo - Toulouse Métropole 2015



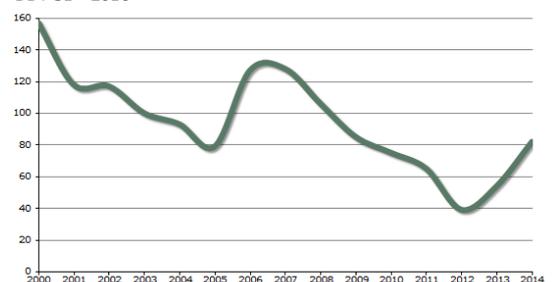
Carte des itinéraires cyclables - Toulouse Métropole 2015/2016



Suivi de l'accidentologie vélo

- / Une accidentologie qui connaît une baisse sensible depuis 2000 : **-48%** de victimes cyclistes
- / Mais une accidentologie en hausse en 2014 qui n'épargne pas les cyclistes : **82** victimes cyclistes sur l'aire urbaine

Evolution du nombre de victimes cyclistes dans l'aire urbaine DDT 31 - 2016



Synthèse

/ Action en cours sur les 3 intercommunalités (schémas en constante révision sur Toulouse

Métropole et le Muretain, approuvé sur le Sicoval) mais non étendue à l'échelle de l'agglomération.

Suites à donner

/ Poursuite de l'action par les intercommunalités (maillage, jalonnement, stationnements vélo).

/ Extension du schéma directeur cyclable à l'échelle de l'agglomération en désignant un chef de file.

/ Mise en place d'un meilleur suivi de l'action et de ses effets sur le Sicoval et le Muretain.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

E23 – Poursuivre le développement des systèmes de location de vélos humanisés ou automatisés

Ce que dit le PDU

Le système de location de vélo « automatisé » développé en 2007 a connu un important succès. Outre l'amélioration continue de ce système, il conviendra d'en proposer d'autres, « humanisés », complémentaires et adaptés à des besoins plus spécifiques. Un plan d'action doit définir les critères d'installation de

chacun de ces services (type de service, périmètre, tarifs...), et un schéma de déploiement sera élaboré à l'échelle du périmètre de révision du PDU, tout en examinant l'interopérabilité et l'intermodalité avec les T.C. de ces systèmes.

Indicateurs de l'Action

Suivi du développement du service VÉLÔ Toulouse

- / Inauguré en 2007, le service compte en 2015 **282** stations (221 à l'ouverture), **2 600** vélos, et **32 000** abonnés
- / En mai 2011, les locations ont été rendues possibles **24h/24**, et en octobre 2011, une convention de partenariat entre la Ville de Toulouse et le SMTC a été signée pour coupler la **carte pastel** avec la carte VÉLÔ Toulouse, avec une tarification incitative

VéloToulouse - aua/T 2014



Suivi du développement de services « humanisés »

- / Plan d'action et schéma de déploiement des services « humanisés » : **pas d'avancement**
- / **Maison du vélo** : créée en 2009, location moyenne ou longue durée ouvert à tous, environ 200 vélos disponibles
- / **Maison de la Mobilité** : intégrée à Tisséo en 2008, propose un service de location (particuliers ou entreprises) : **45** vélos disponibles en 2015
- / **V'Loc** : location de vélo moyenne et courte durée, service lancé en 2011, **97** vélos mis à disposition pour les habitants ou salariés de Blagnac en PDM

Maison de la mobilité - aua/T 2014

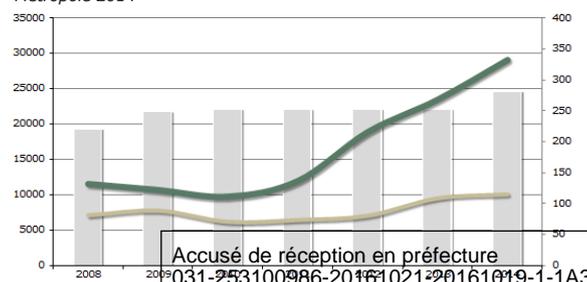


Indicateurs des Effets

Suivi de l'usage du service VÉLÔ Toulouse

- / **29 000** abonnés en 2014 et près de **10 000** locations journalières en moyenne
- / Le nombre d'abonnés a augmenté de **+173%** depuis 2009, le nombre de locations moyennes de **+30%**

Evolution de l'offre et de l'usage du service VÉLÔ Toulouse - Toulouse Métropole 2014



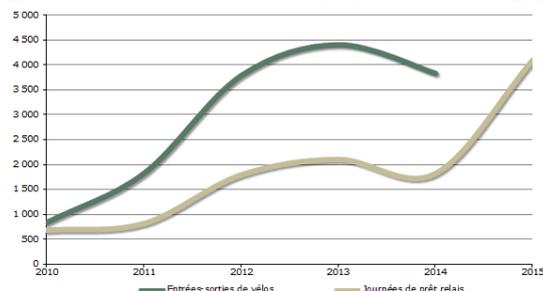
Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

E23 – Poursuivre le développement des systèmes de location de vélos humanisés ou automatisés

Suivi de l'usage du service de location de la Maison de la Mobilité

- / Le nombre de journées de location/prêt de vélo a augmenté de **+80%** depuis l'ouverture du service
- / Le nombre de jours d'utilisation en prêt relais en correspondance avec les T.C. a été multiplié par **6** depuis 2010
- / Le nombre d'utilisateurs reste faible, mais est en hausse en 2015 pour les prêts relais :
 - **82** utilisateurs location ou prêt
 - **54** utilisateurs prêt relais

Evolution des locations de la Maison de la Mobilité - SMTC Tisséo 2015



Suivi de l'usage du service de location de la Maison du vélo

- / Depuis l'ouverture du service en 2009, **4 711** départs de locations ont été effectués (ces chiffres ne prennent pas en compte les renouvellements de locations) :
 - **34%** en location hebdomadaire
 - **63%** en location mensuelle
 - **3%** en location annuelle
- / En 2013, on comptabilise **938** nouvelles locations
- / La Maison du vélo a, au total depuis 2009, réalisé des interventions dans **65** structures ou classes (soit **2 157** enfants et **142** adultes)

Intervention auprès d'enfants - Maison du vélo 2014



Synthèse

- / En accompagnement du succès et des évolutions du système Vélo Toulouse, 3 services « humanisés » cohabitent.
- / L'offre, la fréquentation et les actions de communication / sensibilisation de ces services se sont améliorées.
- / Aucun plan d'action ou schéma de déploiement mis en oeuvre pour le développement de nouveaux services.

Suites à donner

- / Définir les besoins et secteurs clés d'implantation (stations de métro/tram, gares, zones d'activités...) de nouveaux services et de développement des services existants à l'échelle du PTU.
- / Accroître la visibilité et la communication autour des services existants.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

E24 – Produire et diffuser des chartes sur les modes doux

Ce que dit le PDU

Réalisée en 2003, une première charte sur les « modes doux » destinée aux collectivités de l'agglomération fixait les objectifs à poursuivre pour une meilleure prise en compte de ces modes en matière de déplacements

et d'urbanisme. Pour poursuivre ce travail à l'échelle du périmètre du PDU, il est proposé la mise en place d'un groupe de travail entre les collectivités compétentes pour actualiser cette charte à horizon 2015.

Indicateur de l'Action

Suivi de l'élaboration et de la signature de la charte

- / Pas d'avancement
- / Possibilité de se référer au cahier de recommandations techniques réalisé en 2013 par Toulouse Métropole :
 - Cadres réglementaires
 - Logiques de choix d'aménagements
 - Éléments techniques

Extrait 1 du cahier de recommandations techniques Toulouse Métropole - Toulouse Métropole 2013

1.3. CHOISIR UN AMENAGEMENT : définir l'aménagement à réaliser en section courante

		Bande cyclable CVCB ¹		Piste cyclable				Couloir vélo bus vélo	Voie Verte
		Linéaire ²	Sur chaussée	Intercale ³	surlevée ⁴	sur trottoir			
Flux PL	Faible								
	Fort								
Stationnement automobile	Peu de risque								
	Risque								
Vitesse des véhicules	modérée								
	élevée								
Fréquence des déplacements	quotidiens ou cyclotouristiques								
	Judicieux/familiaux								
Longueur aménagement limitée									
Flux piétons	Faible								
	Important								
Pôles générateurs côté piste									
Intersections / entrées charretières	Peu								
	Nombreuses								
Nombreux arrêts de bus									
Trottoir	large								
	peu large								
Présence d'un espace suffisant sur la voirie									
Mobilité urbain	Faible								
	Fort								
Peu d'urgences de réseaux									
Présence importante d'activités									

■ Adapté
■ Indifférent
■ Peu adapté

¹ Chaussée à voie centrale banalisée : réduction de la largeur de la chaussée pour les VL
² Il s'agit d'une piste cyclable située sur un Linéaire, c'est-à-dire à hauteur intermédiaire entre trottoir et chaussée. Elle est légèrement surélevée par rapport à la chaussée (8 cm), et légèrement en-dessous du trottoir (3 cm). On la retrouve traditionnellement dans la ville de Copenhague
³ Entre le trottoir et le stationnement
⁴ Sur chaussée avec une hauteur surélevée

Extrait 2 du cahier de recommandations techniques Toulouse Métropole - Toulouse Métropole 2013

5. LES DOUBLE SENS CYCLABLES

Voie à double sens dont l'un est réservé aux cycles à deux ou trois roues. Il doit être signalé dans le sens de la circulation des cyclistes par un panneau sens interdit complété du pictogramme « sauf vélo ». Dans les intersections, entrées et sorties où il n'y a pas de bande, il est préconisé d'ajouter une flèche au pictogramme pour indiquer le sens de circulation du cycliste.

Grenoble

Grenoble (signal vert facultatif)

Cas d'un double sens cyclable du côté du stationnement, meilleure visibilité, choc moins violent lors d'une queue de porcin (d'ailleurs plus rare).
Voie pour la circulation des VL entre 2,80 m et 3,20 m.

Double sens sans sur largeur

Double sens sans sur largeur

Dans la mesure du possible, le stationnement unilatéral sera implanté côté opposé à la bande cyclable. Le code de la route prévoit que le stationnement se fait dans le sens de circulation des véhicules, donc il ne devrait pas y avoir théoriquement de stationnement automobile du côté du sens réservé aux cycles. Mais le code prévoit aussi que des dispositions différentes peuvent être prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Il est donc possible de créer un double sens cyclable en autorisant le stationnement à gauche de la circulation générale, en le précisant dans l'arrêté.

ENTREE des CYCLISTES Panneaux obligatoires	ENTREE des MOTORISÉS Panneaux informatifs Répété à toutes les intersections

Synthèse

- / Action non commencée et calendrier non tenu.

Suites à donner

- / Lancer l'action en réunissant les partenaires techniques.
- / S'appuyer sur le cahier de recommandations techniques réalisé par Toulouse Métropole en 2013.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

E25 – Développer la piétonisation

Ce que dit le PDU

Une réflexion doit être menée par les intercommunalités et leurs communes sur le développement des aires piétonnes, des zones de rencontre ou des cheminements piétons de qualité. L'objectif est de favoriser

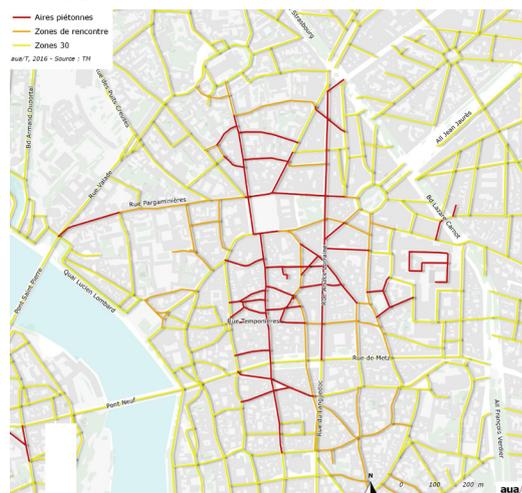
la piétonisation tant dans le centre-ville de Toulouse que dans les autres centres urbains ou lieux pertinents (pôles générateurs de déplacements, pôles d'échanges, axes de T.C...).

Indicateurs de l'Action

Suivi du développement de la piétonisation au centre-ville de Toulouse

- / En 2015, on compte **7,2 km** d'aires piétonnes dans le centre-ville de Toulouse (+2,6 km depuis 2012) et **6,3 km** de zones de rencontre (+4,1 km depuis 2012)
- / Ces évolutions renvoient essentiellement à la réalisation du schéma directeur du centre-ville,
- / Cette piétonisation a été accompagnée par la mise en place en juillet 2013 d'un nouveau **plan de circulation** (8 nouvelles bornes d'accès, inversion du sens de circulation dans 13 rues)

Evolution du plateau piéton au centre-ville de Toulouse - CUTM 2016



Rue Rominguères - aua/T 2014



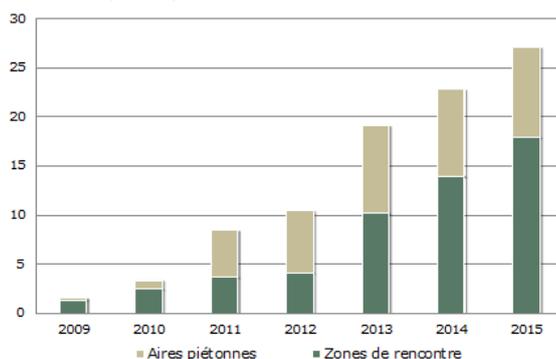
Place du Capitole - aua/T 2014



Suivi du développement de la piétonisation sur les autres secteurs

- / Toulouse Métropole comptabilise **9,2 km** d'aires piétonnes en 2015 et **18 km** de zones de rencontre (exhaustif sur Toulouse, Beauzelle et Blagnac)
- / Pas de suivi à jour sur les autres territoires

Evolution de plateau piétonnier à Toulouse - TM 2016



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

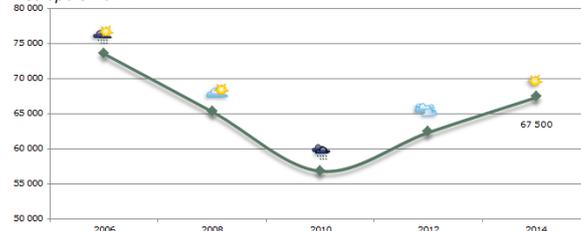
E25 – Développer la piétonisation

Indicateurs des Effets

Suivi de la fréquentation piétonne du centre-ville de Toulouse

- / Après une baisse entre 2006 et 2010, le nombre de piétons dans le centre-ville est en hausse continue depuis 2010 : **+19%**
- / On comptabilise près de **67 000** piétons le jour d'enquête
- / Cette hausse est à mettre au profit des différents réaménagements en faveur des modes doux, de l'attractivité du réseau T.C. et d'une météo favorable le jour d'enquête

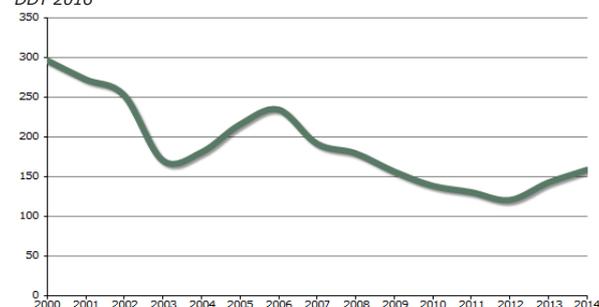
Evolution des comptages dans le centre-ville de Toulouse - Toulouse Métropole 2014



Suivi de l'accidentalité piétonne

- / Le nombre de victimes piétonnes a fortement baissé depuis 2000 : **-47%** de victimes sur l'aire urbaine
- / L'accidentalité est cependant en hausse en 2014, notamment chez les piétons, avec **158** victimes (+11% par rapport à 2013)

Evolution du nombre de victimes piétonnes dans l'aire urbaine - DDT 2016



Synthèse

- / Développement de la piétonisation sur Toulouse et en grande partie dans le centre-ville avec la réalisation du Schéma Directeur.
- / Pas de suivi disponible sur les autres territoires.

Suites à donner

- / Identifier les lieux à privilégier pour l'amélioration du confort des piétons (pôles d'échanges, équipements...).
- / Mettre en place un suivi des évolutions piétonnes sur les territoires périphériques.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

E26 – Créer des cartes des itinéraires accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite

Ce que dit le PDU

Des cartes d'accessibilité seront produites et mises à jour régulièrement par les collectivités compétentes, dans le but d'informer les citoyens, et en particulier les PMR, des cheminements et établissements accessibles.

Indicateur de l'Action

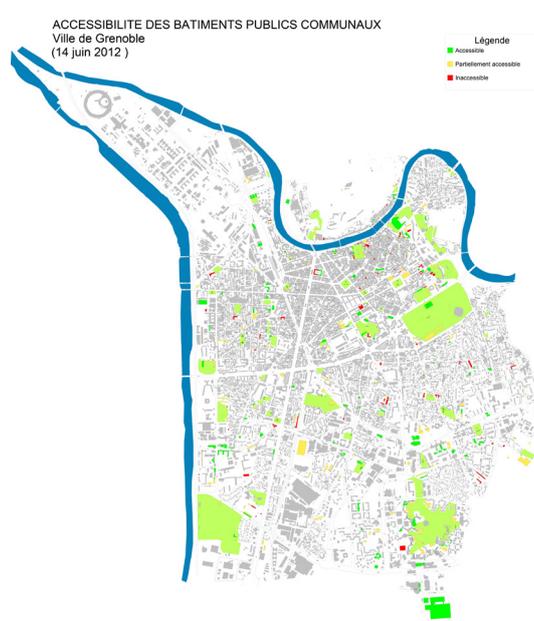
Suivi des cartes d'accessibilité créées

/ Pas d'avancement

Exemple 1 de carte d'accessibilité de la ville de Grenoble - 2012



Exemple 2 de carte d'accessibilité de la ville de Grenoble - 2012



Synthèse

/ Action non débutée.

Suites à donner

/ Lancer l'action dans chaque intercommunalité en s'appuyant sur les PAVE mis en place et sur

les cartes d'accessibilité réalisées dans d'autres territoires (exemple de Grenoble)

Accuse de réception en préfecture
09-23100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

E27 – Elaborer des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)

Ce que dit le PDU

Conformément à la loi sur « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » du 11 février 2005, les collectivités concernées devront élaborer des PAVE visant à permettre l'accessibilité à un maximum de services

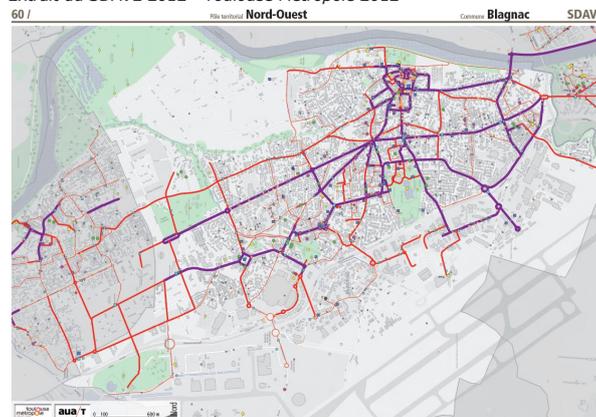
et d'espaces publics. Elaborés en concertation avec les acteurs locaux, ces PAVE seront déclinés en plan d'actions, hiérarchisant les propositions d'aménagement, à horizon 2012.

Indicateurs de l'Action

Suivi de la réalisation du SDAVE

- / Sur le territoire de Toulouse Métropole, accompagnement des 37 communes à l'élaboration de leur PAVE par la réalisation préalable d'un **Schéma Directeur d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics** (approuvé en décembre 2012)
- / Le SDAVE identifie et hiérarchise, en concertation avec les associations du territoire, les itinéraires les plus fréquentés dans une vision globale et cohérente à l'échelle de la communauté urbaine

Extrait du SDAVE 2012 - Toulouse Métropole 2012



Suivi des PAVE des différentes collectivités

- / Toulouse Métropole (37 communes) : la réalisation des PAVE est devenue compétence métropolitaine au 1er janvier 2016, et le PAVE est en cours de finalisation
- / Muretain (16 communes) : **2** PAVE approuvés : Roquette, Pinsaguel
- / Sicoval (36 communes) : toutes les communes ont adopté leur périmètre de PAVE

Synthèse

- / Toulouse Métropole finalise un PAVE intercommunal, sur les 52 communes du Muretain et du Sicoval, seules 2 ont approuvé leur PAVE.

Suites à donner

- / Accélérer la mise en oeuvre de l'action.
- / Mettre en place des outils de suivi des actions

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

F – Maîtriser l'usage de la voiture

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

F28 – Soutenir le développement de l'autopartage et du covoiturage

Ce que dit le PDU

Le développement des services d'autopartage et de covoiturage a pour but de limiter l'usage de la voiture individuelle dans l'agglomération, en complémentarité avec les T.C.. Lancé en 2009, le service d'autopartage « Mobilib » doit être soutenu dans son développement à travers divers actions (promotion, réduction des droits d'entrée et d'abonnement, stationnements proche

des stations métro ou dans les P+R, inscription dans les actions des PDE...). Par ailleurs, Tisséo propose et organise un service de covoiturage pour les trajets domicile-travail, qu'il s'agit de promouvoir et de développer. Pour renforcer ces actions, des aires de covoiturage peuvent être développées, tout comme des voies spécifiques « covoiturage – T.C. » sur le réseau routier structurant.

Indicateurs de l'Action

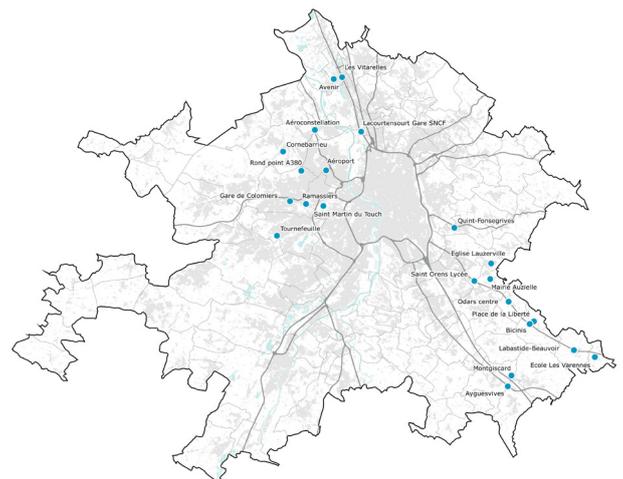
Suivi des actions en faveur de l'autopartage

- / « Mobilib » devenu « **CITIZ** » en 2013, le nom de la nouvelle marque nationale du réseau France-Autopartage
- / Mise à disposition de **2** places de stationnement dans **3** des P+R Tisséo : Jolimont en 2010, Arènes en 2011, Ramonville en 2013
- / Inscription du dispositif dans les actions **PDM**
- / Interopérabilité avec la **carte Pastel** en 2012
- / Convention de participation financière avec Tisséo sur 2 ans : **60 000 €** en 2012, **40 000 €** en 2013
- / **Plan d'actions 2015** : nouvelles communications sur le service, création d'un Pass Ecomobilité incluant Citiz, signalétique renforcée aux stations, acquisitions par Tisséo de 30 nouvelles parts sociales

Suivi des actions en faveur du covoiturage

- / Tisséo :
 - Mise en place en 2014 de **4 places** de stationnement identifiées et réservées aux covoitureurs au P+R de Basso Cambo
 - Mise en place en 2014 de **16 points** de rendez-vous covoiturage par Tisséo, sur la demande de l'association « **Covoiturons sur le Pouce** »
 - Partenariat avec « **Rezo Pouce** » en 2013 pour la mise en place de points de rendez-vous de covoiturage spontané (ou autostop organisé) : **85 points** sur la Haute-Garonne
- / Aires de covoiturage dans 5 communes :
 - **Quint-Fonsegrives** : **12 places** proposées
 - **Cornebarrieu** : **3 places** proposées
 - **Tournefeuille** : **15 places** proposées
 - **Ayguesvives** : **42 places** proposées
 - **Labastidette** : **12 places** proposées
- / COOVIA : créée en 2012, **calculateur d'itinéraires** mêlant les T.C., le covoiturage et le vélo

Emplacements des points de covoiturage - SMTC Tisséo 2014



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

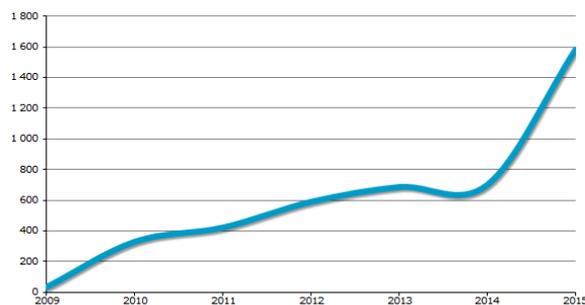
F28 – Soutenir le développement de l'autopartage et du covoiturage

Indicateurs des Effets

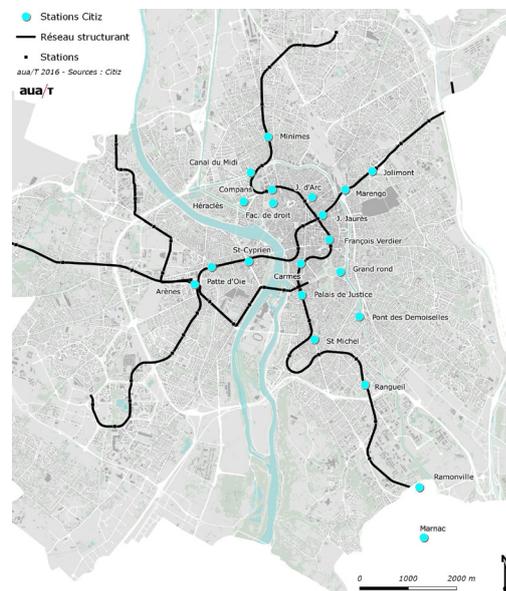
Suivi du développement du service « Citiz »

- / De **6** stations et **11** véhicules en 2009, le service compte en 2015 **22** stations et **41** véhicules (dont 6 hybrides)
- / Le nombre d'abonnés a doublé en 2015 et atteint les **1 580** abonnés

Evolution du nombre d'abonnés Citiz - Citiz 2015



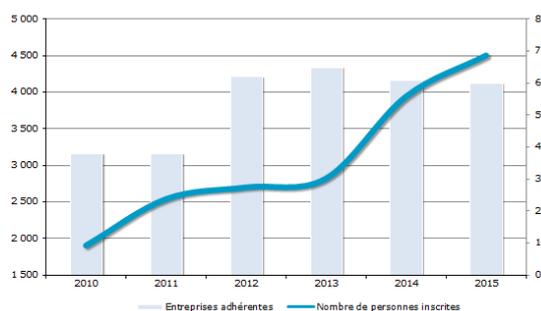
Emplacements des stations Citiz - Citiz 2015



Suivi du développement du covoiturage

- / Covoiturage Tisséo :
 - **95** conventions signées depuis 2008
 - **4 500** inscrits (+137% depuis 2010), et **850** équipages réguliers
 - COOVIA : **1 600** inscrits en 2014 sur l'agglomération

Evolution du nombre d'inscrits et d'entreprises adhérentes au service de covoiturage Tisséo - SMTc Tisséo 2016



Synthèse

/ Action en cours et bien avancée, avec le renforcement continu ces dernières années du service « Citiz », subventionné par les collectivités et avec de multiples actions en faveur du covoiturage.

/ Une pratique en hausse constante mais encore marginale.

Suites à donner

/ Poursuivre l'action notamment sur le stationnement autopartage et covoiturage aux pôles d'échanges, les voies de circulation spécifiques T.C. - covoiturage, ou encore la mise en place de bornes de recharge pour les véhicules électriques.

/ Renforcer la communication et la visibilité de ces services pour accroître un usage encore faible.

/ Développer un dispositif d'autopartage équilibré financièrement.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

F29 – Développer une stratégie de stationnement à l'échelle de l'agglomération

Ce que dit le PDU

Les communes de plus de 10 000 habitants ou accueillant des équipements générateurs de trafic devront réaliser à horizon 2015 une démarche d'identification des enjeux en terme de stationnement, puis mettre en place un plan d'actions intégrant :

- L'organisation du stationnement sur domaine ou parc public

- La localisation du stationnement payant
- La mise en place de stationnement spécifique (PMR, taxi, livraison...)
- La politique tarifaire
- La localisation des P+R
- Les périmètres de possible réduction des normes de stationnement au regard de la desserte T.C.

Indicateurs de l'Action

Suivi des réglementations sur voirie en vigueur

/ Toulouse : réglementations sur voirie :

- Stationnement payant de 9h à 20h et ouvert aux usagers résidents de 18h à 9h le lendemain
- Stationnement payant : de 9h à 20h et ouvert aux usagers résidents 24h/24
- Stationnement payant : de 9h à 19h + deux ½ heures gratuites
- Stationnement payant : moyenne durée
- Le stationnement payant avec une réglementation en faveur des **résidents**, est mis en place depuis 2005 et compte en 2015 **28** quartiers dans le centre-ville (20) et les faubourgs (8)
- Stationnement gratuit
- Stationnement en zone bleue (gratuit à durée limitée), 10 zones bleues (739 places)

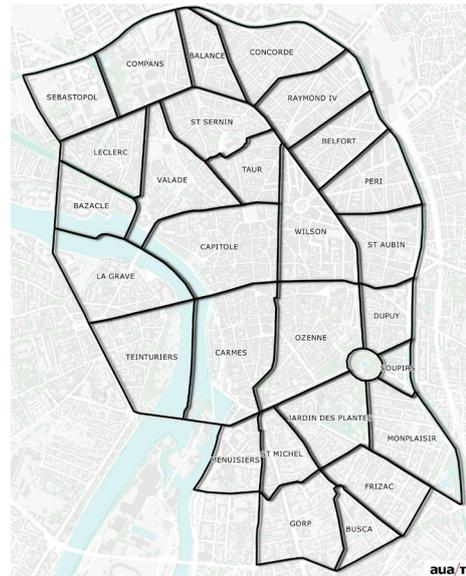
/ Autres communes de plus de 10 000 habitants :

Commune	Offre réglementée "zone bleue"	Année de mise en place
Muret	431	1997
Blagnac	297	2006
Tournefeuille	280	2010
Cugnaux	256	1998
Balma	219	2009
Colomiers	61	2014
L'Union	7	2015

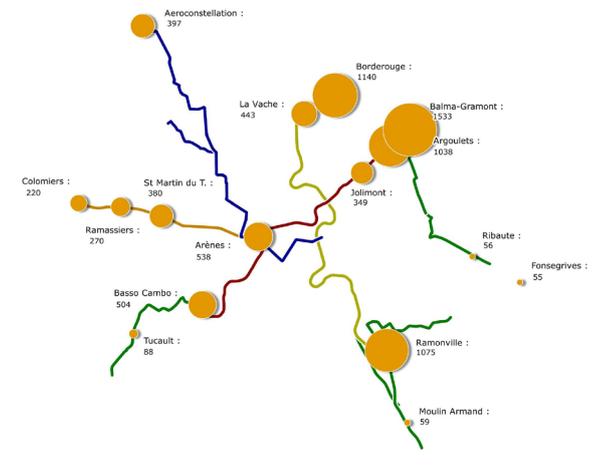
Suivi des P+R

/ **17** parcs en P+R (**8 247** places) sur le réseau structurant contre **8** en 2008 (**6 196** places)

Quartiers « résidents » de Toulouse - Toulouse Métropole 2015



Stationnement en P+R - SMTC Tisséo 2015



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

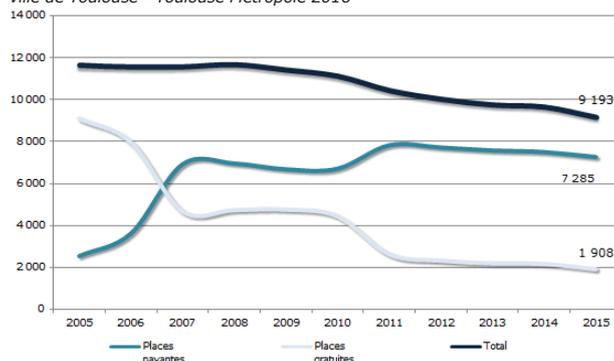
F29 – Développer une stratégie de stationnement à l'échelle de l'agglomération

Indicateur des Effets

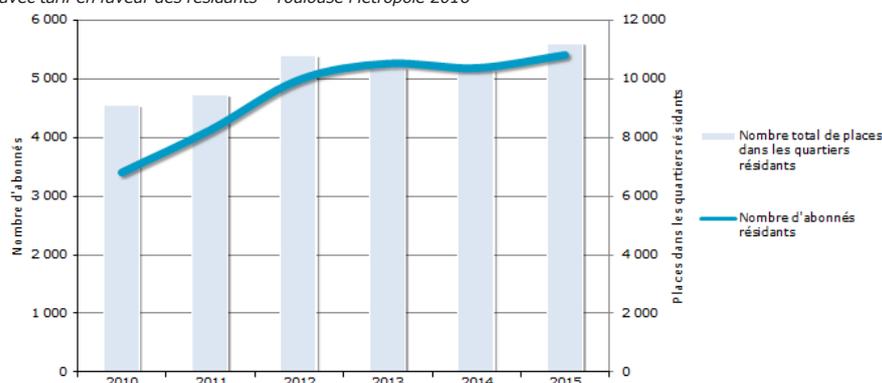
Suivi du PLS de Toulouse

- / Sur le centre-ville de Toulouse :
 - L'offre gratuite sur voirie est en baisse continue depuis 5 ans, avec une diminution de **-27%** de places entre 2011 et 2015
 - L'offre payante a globalement baissé de **-7%** sur les 5 dernières années
 - L'offre payante représente en 2015 près de **80%** de l'offre totale du périmètre PLS
 - En 2012 5 quartiers de faubourgs ont été intégrés au périmètre (Jardin des Plantes, Menuisiers, Saint Michel, Soupirs et Montplaisir), puis 3 autres en 2015 (Gorp, Frizac et Busca)
 - Le nombre d'abonnés « résidents » a de son côté augmenté plus vite que l'offre, avec **+31%** d'abonnés entre 2011 et 2015

Evolution du nombre de places payantes et gratuites dans le centre-ville de Toulouse - Toulouse Métropole 2016



Evolution de l'offre et du nombre d'abonnés sur l'ensemble du périmètre réglementé avec tarif en faveur des résidents - Toulouse Métropole 2016



Synthèse

- / Des actions d'organisation du stationnement dans 8 communes dont Toulouse.
- / Pas de politique globale de stationnement à l'échelle de l'agglomération.

Suites à donner

- / Renforcer l'identification des enjeux et la mise en place d'actions d'organisation du stationnement dans les communes de plus de 10 000 habitants.
- / Tendre vers une politique globale à l'échelle de l'agglomération et en cohérence avec le réseau T.C. structurant.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

F30 – Développer les zones de circulation apaisée

Ce que dit le PDU

Les communes devront mener une réflexion globale pour déterminer les secteurs ou voies pouvant accueillir des zones de circulation apaisée, et mettront en place ces aménagements progressivement, en intégrant les dispositifs du Décret de juillet 2008. Ces aménagements visent à obliger les véhicules motorisés à limiter leur

vitesse, à sécuriser et à favoriser le partage modal de la voirie et à améliorer la vie locale. De plus, conformément à la loi, les zones 30 existantes doivent être mises en conformité d'ici juillet 2010 (double sens cyclable, mise en cohérence des aménagements).

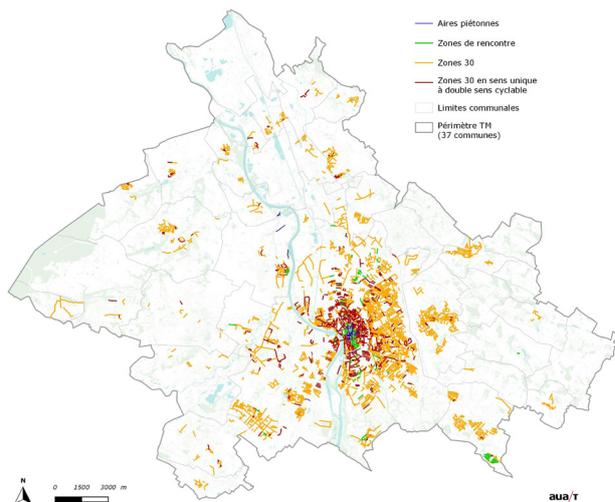
Indicateur de l'Action

Suivi du développement des zones 30 et des zones de rencontre

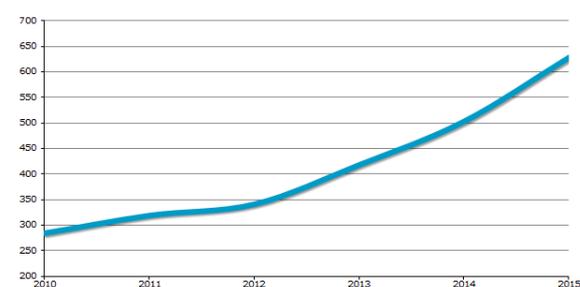
/ Toulouse Métropole :

- **630 km** de linéaire de zones 30 dont plus de **70%** sur Toulouse
- Il a augmenté de **+25%** en 2015, et a plus que **doublé** depuis 2010
- **19 km** de zones de rencontre dont près de **80%** sur Toulouse
- Il a augmenté de **+36%** en 2015, et a été multiplié par 5 depuis 2010
- **85%** des voies en sens unique en zones 30 sont équipées d'un contre sens cyclable, soit **136 km**

Linéaire de zones 30 sur Toulouse Métropole - Toulouse Métropole 2015



Evolution du linéaire de zones 30 - Toulouse Métropole 2015



/ Autres communes : pas de données disponibles

Synthèse

- / Un linéaire de zones 30 en constante augmentation sur Toulouse Métropole, mais fortement concentré sur Toulouse.
- / Une grande majorité des voies en zones 30 sont à double sens cyclable.
- / Pas de suivi disponible sur les autres intercommunalités.

Suites à donner

- / Poursuivre l'extension du linéaire zones 30 et de la mise à double sens cyclable, notamment sur les communes périphériques.
- (action E25), pour développer des secteurs de proximité.
- / Identifier les secteurs à aménager en priorité, en lien avec le développement de la piétonnisation
- / Permettre le suivi de l'action sur les autres intercommunalités.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019_1_1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

F31 – Etablir un Schéma Directeur d'usage des voiries

Ce que dit le PDU

Il s'agit de mettre en cohérence les hiérarchisations de fonction des voiries à l'échelle de l'agglomération, dans le but de réaliser un Schéma Directeur d'usage de

la voirie et d'y décliner des principes d'aménagement propres aux divers types de voies.

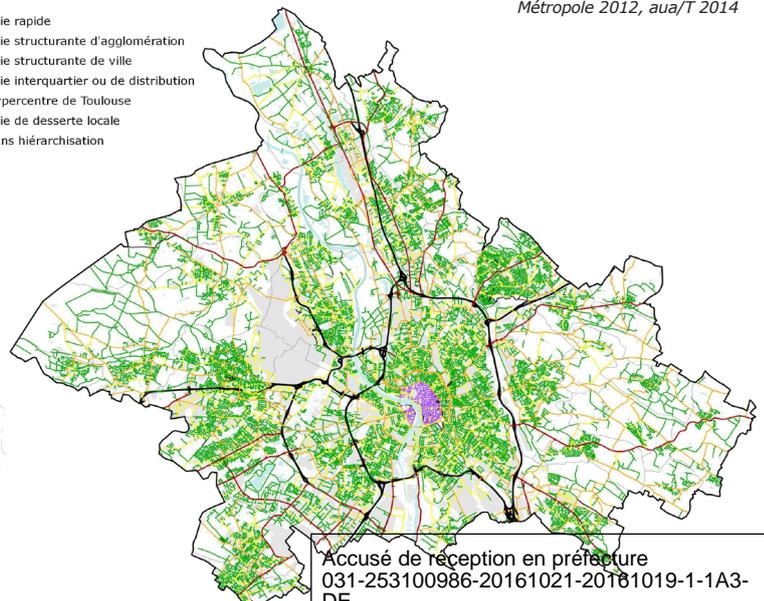
Indicateur de l'Action

Suivi de la réalisation du Schéma Directeur de Toulouse Métropole

- / Action réalisée en **2012** par Toulouse Métropole, avec la définition de 5 catégories de voirie :
 - Voie **rapide** : grand transit
 - Voie **structurante d'agglomération** : transit d'agglomération
 - Voie **structurante de ville** : transit intra-communale ou intra-sectorielle
 - Voie **interquartier ou de distribution** : transit intra-quartier ou entre deux quartiers limitrophes
 - Voie **de desserte locale** : rue résidentielle
- / Méthode : approche multicritère mêlant la fonction circulatoire de la voie, la structure et la configuration de la chaussée, le trafic routier, la nature du tissu urbain riverain, la vie locale et l'usage de l'espace public
- / Etude menée sur 2 situations, **actuelle** (2012) et **future** (2020, travail mené en collaboration avec Tisséo SMTC pour l'intégration du réseau TCSP)
- / Depuis, la situation actuelle fait l'objet d'actualisations au fur et à mesure de la livraison des projets
- / Un outil important pour :
 - L'amélioration de la **lisibilité** du réseau (sécurité routière, orientation des usagers, continuité des itinéraires)
 - **L'accessibilité routière** et l'organisation des circulations en cohérence avec le territoire dans le cadre d'un projet urbain
 - L'anticipation des **évolutions du réseau** et une organisation des circulations en accord avec les orientations du PDU (insertion des TCSP, maillage du réseau routier, réduction des circulations routières en approche du centre de Toulouse)
 - Les **réaménagements de voies**, pour prévoir un aménagement, un calibrage et une réglementation adaptés aux fonctions de la voie et cohérents à l'échelle de l'organisation

Hiérarchisation des voiries sur Toulouse Métropole en 2012 - Toulouse Métropole 2012, aua/T 2014

- Voie rapide
- Voie structurante d'agglomération
- Voie structurante de ville
- Voie interquartier ou de distribution
- Hypercentre de Toulouse
- Voie de desserte locale
- Sans hiérarchisation



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

F31 – Etablir un Schéma Directeur d'usage des voiries

Suivi de la réalisation du Schéma Directeur du Conseil Départemental

- / Action réalisée en **2014** par le Conseil Départemental, avec la réactualisation du Schéma Directeur de 1990, qui définit les grands principes de la politique routière départementale, précise les orientations stratégiques, et hiérarchise le réseau routier
- / Cette hiérarchisation s'appuie sur les fonctions du réseau routier et les usages et pratiques de déplacement pour différencier :
 - Le réseau **structurant** de 1ère catégorie : maillage du réseau routier et autoroutier principal
 - Le réseau de **maillage** de 2nd catégorie : maillage du territoire entre les pôles importants
 - Le réseau de **desserte locale** de 3ème catégorie : irrigue l'ensemble du territoire à partir des réseaux 1 et 2
- / La hiérarchisation a été adaptée au périmètre de Toulouse Métropole en définissant :
 - Les voies **structurantes urbaines** : accès aux principales polarités en complément du réseau national
 - **Boulevard multimodal** : partage modal et trafic d'échange en complément du réseau structurant
 - Réseau de **desserte locale** : en complément du maillage du réseau viaire de l'agglomération

Synthèse

- / Action réalisée sur Toulouse Métropole et le département avec la réalisation de Schémas Directeurs de voiries.
- / Une hiérarchisation adaptée des voiries départementales sur le territoire de Toulouse Métropole.
- / Pas de mise en cohérence globale des Schémas Directeurs à l'échelle du PDU.

Suites à donner

- / Mettre à jour la situation 2020 du Schéma Directeur de Toulouse Métropole en cohérence avec le Projet Mobilité 2020-2025-2030.
- / Mettre en cohérence les Schémas Directeurs à l'échelle du PDU en désignant un chef de file, dans l'objectif d'avoir **une hiérarchisation et des principes d'aménagements des voiries globaux** à l'échelle de l'agglomération.



Accusé de réception en préfecture
 n°253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
 Date de télétransmission : 21/10/2016
 Date de réception préfecture : 21/10/2016

F32 – Poursuivre la constitution du réseau de maillage de l'agglomération

Ce que dit le PDU

Pour assurer la circulation du trafic local et répondre, avec le développement des T.C., à la désaturation du périphérique, le réseau secondaire doit évoluer vers une conception multimodale à horizon 2020. Ces boulevards urbains multimodaux doivent être programmés en même temps que les T.C. et les projets urbains, et

contribuent à maîtriser l'étalement urbain, à répondre à l'amélioration du réseau T.C. et à mieux partager l'espace avec les modes doux. En complément, d'autres voies secondaires doivent être réalisées pour compléter le maillage de voiries, tout en intégrant des facilités de circulation des T.C..

Indicateur de l'Action

Suivi de la constitution du réseau de maillage d'agglomération

/ A partir du 1er janvier 2017, les projets de voiries présentés par le CD 31 sur le territoire de Toulouse Métropole passeront sous la compétence de la Métropole, qui choisira les projets qu'elle financera

/ **2 projets** en service :

- RD 37 partie nord
- Liaison Multimodale Sud-Est (LMSE)

/ **2 projets** en travaux :

- Voie des Ramassiers
- BUN partie sud

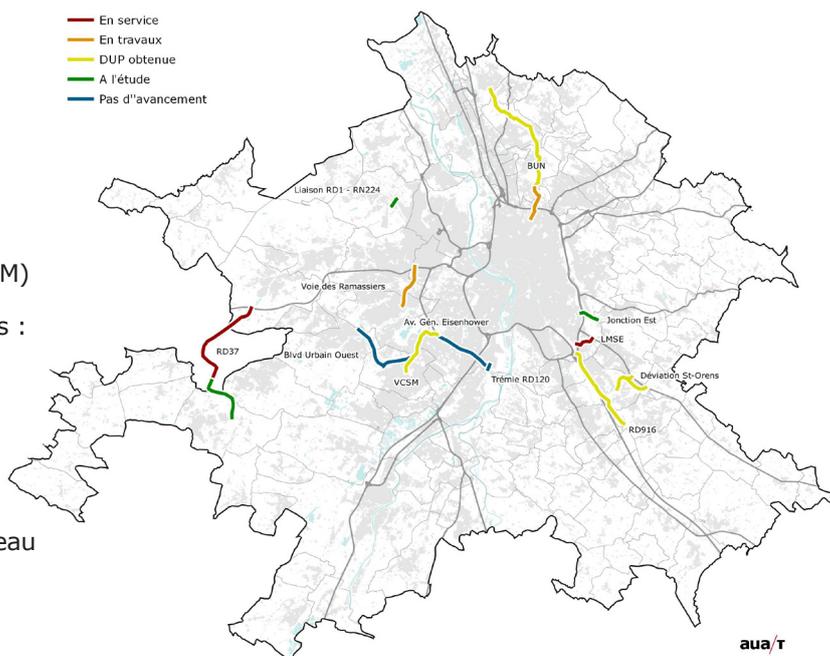
/ **4 DUP** obtenue :

- BUN
- Déviation de St Orens
- RD 916
- Voie du Canal St Martory (VCSM)

/ **8 projets** à l'étude ou non avancés :

- Liaison RD 1 – RN 224
- RD 37 partie sud
- Voie du Canal de St Martory
- RD 916
- Jonction Est
- Trémie RD 120 : abandon au profit de la création d'un nouveau giratoire
- Avenue Eisenhower
- Boulevard Urbain Ouest

Avancement du réseau de maillage de voiries - aua/T 2015



Synthèse

/ Action en cours avec la moitié des projets en service, en travaux ou ayant obtenu une DUP.

Suites à donner

/ Poursuivre la constitution du réseau de maillage en réinterrogeant les projets au regard de l'évolution

de la programmation urbains.

des TCSP et des projets
Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016



F33 – Achever le réseau structurant d'agglomération

Ce que dit le PDU

L'objectif est de conforter le fonctionnement du réseau de voiries primaires, pour garantir l'accès aux grands pôles et équipements métropolitains, ainsi qu'améliorer

le trafic de transit régional ou national. Cette action comporte la création ou l'amélioration de voiries et d'échangeurs, à horizon 2020.

Indicateur de l'Action

Suivi de l'achèvement du réseau structurant d'agglomération

/ Le Contrat de Plan Etat - Région 2015 - 2020 signé entre l'Etat et la Région le 14 avril 2015 s'engage sur plusieurs opérations dont : la mise à 2x3 voies du périphérique Rangueil - Lespinet, les échangeurs Ritouret et Fontaine Lumineuse

/ **3 projets** en service :

- Création de l'échangeur Montgiscard
- Réaménagement de l'échangeur La Crabe
- Mise à 2x3 voies du périphérique section Palays - Lespinet

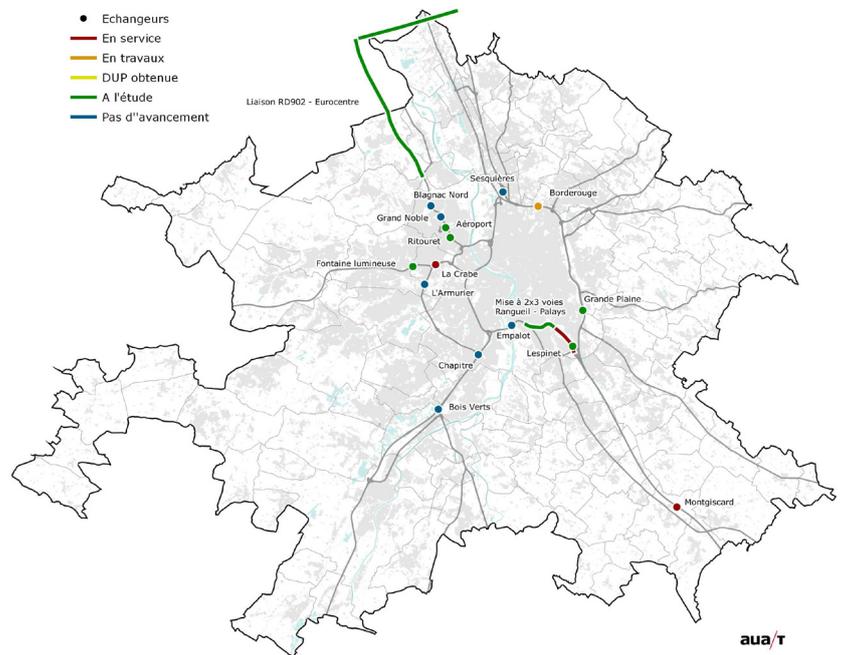
/ **1 projet** en travaux :

- Création de l'échangeur Borderouge

/ **14 projets** à l'étude ou non avancés

- Echangeurs : Blagnac Nord, Grand Noble, Aéroport, Ritouret, Fontaine Lumineuse, L'Armurier, Chapitre, Bois Verts, Lespinet, Grande Plaine, Sesquières
- Mise à 2x3 voies du périphérique Rangueil - Palays
- Liaison RD 902 - Eurocentre

Avancement du réseau structurant d'agglomération - aua/T 2015



Synthèse

/ Action en cours, mais seuls 4 projets sur 18 sont en service ou en travaux.

Suites à donner

/ Poursuivre la constitution du réseau structurant d'agglomération, notamment sur les échangeurs

du nord-ouest, sur des axes qui arrivent à saturation.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

G – Prendre en compte la logistique urbaine

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

G34 – Mettre en place un Atelier Transport de Marchandises

Ce que dit le PDU

Il est proposé la création d'un Atelier Transport de Marchandises, avec notamment pour objectif la mise en œuvre, avec l'adhésion de l'ensemble de la chaîne logistique et non pas seulement par la volonté des collectivités, des actions inscrites au PDU en termes de charte livraison, de plateformes de redistribution de marchandises, et d'adaptation des itinéraires

dédiés. Cet atelier réunira les collectivités locales, les chambres consulaires, les syndicats professionnels, les gestionnaires de voiries, l'Etat, la Région, RFF, la SNCF... et visera à initier les actions du PDU ou à soutenir des initiatives privées dans un cadre partenarial. Cet atelier sera mis en place en 2010.

Indicateur de l'Action

Suivi de la mise en place de l'Atelier

/ Action réalisée, **2** ateliers en moyenne par an

/ **Participants réguliers** : Toulouse Métropole, Tisséo, ADEME, SNCF, Syndicats de transporteurs, transporteurs et logisticiens, commerçants, constructeurs de véhicules, distributeurs d'énergie...

/ **60** participants en moyenne

/ Emergence d'un groupe de travail spécifiquement dédié à la logistique de la filière alimentaire et frais

Indicateurs des Effets

Suivi des principaux thèmes et travaux

/ Travaux universitaires participant à l'élaboration d'un **schéma directeur** et à terme d'un **Plan de Déplacements Marchandises**

/ Partage d'expérience de **Centre de Distribution Urbain** en fonctionnement dans d'autres villes, dont le cas de St Etienne

/ **Extension de la Charte Livraison** jusqu'au Canal du Midi, et à terme sur les voiries structurantes des faubourgs

/ Echanges et promotion autour des **motorisations « propres »** (électrique, GNV)

Suivi des déplacements de marchandises

/ Résultats du modèle **FRETURB**, base SIRENE 2012

/ Toulouse Métropole : **85 000** mouvements / jour, dont **55 000** dans Toulouse (+5% depuis 2012)

/ Entre 2010 et 2012, sur les **8** communes de Toulouse Métropole les plus génératrices de livraison, une progression de **+5%** par an (+3 000 mouvements/jour à Toulouse, +200 à Colomiers, +900 à Blagnac)

/ **360 000** trajets hebdomadaires générés par l'activité marchandises sur Toulouse Métropole (hors achats des particuliers), qui représentent environ **619 000** km équivalent voiture particulière

Centre de distribution urbain à St Etienne - SimplyCité 2013



Synthèse

/ Action réalisée.

Suites à donner

/ Poursuivre la tenue des ateliers et des travaux engagés.

/ Intégrer les intercommunalités manquantes.

/ Un enjeu lié aux fortes hausses de mouvements générés par les flux de marchandises.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

G35 – Etendre la charte livraison sur le périmètre du PDU

Ce que dit le PDU

Signée en septembre 2012 entre la commune de Toulouse et les représentants des entreprises logistiques, la charte livraison du centre-ville détermine les conditions de livraisons (horaires, stationnement...) et vise à réduire les nuisances atmosphériques et sonores et d'adapter le système de livraisons aux évolutions techniques et sociétales. L'objectif majeur est d'assurer

les livraisons nécessaires tout en conservant le dynamisme, la qualité de vie et le partage de l'espace public du centre-ville. Pour harmoniser les réglementations à l'ensemble des communes, il apparaît nécessaire d'étendre la charte livraison à l'échelle du PDU. Des études seront engagées en ce sens en 2012/2013.

Indicateur de l'Action

Suivi de l'extension de la charte

/ Action **en cours** : projet concerté depuis fin 2015 et délibération envisagée à l'automne 2016, pour une entrée en vigueur au 1er janvier 2017

- Extension du périmètre des boulevards au Canal : plus 60% de surface concernée
- Avantages horaires pour les véhicules électriques et désormais pour les véhicules GNV

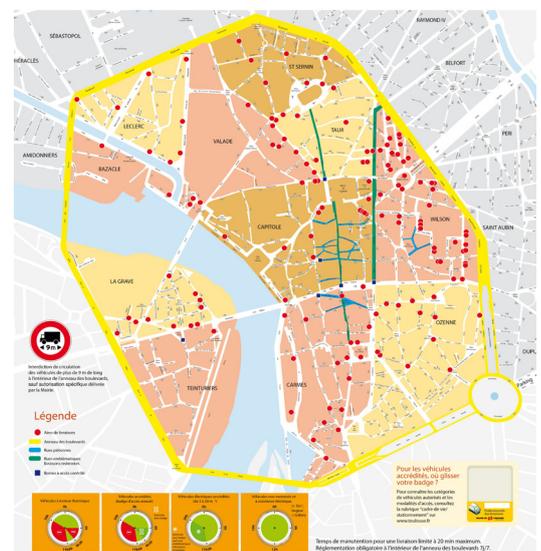
/ **Blagnac**, études en cours pour la réalisation d'une charte de son centre-ville

Indicateurs des Effets

/ **143** aires de livraisons sur le périmètre de l'octogone

/ Fin 2014, **54** accréditations soit environ **200** véhicules

Périmètre de la charte livraison / Toulouse Métropole 2014



Synthèse

/ Action en cours à l'échelle de Toulouse Métropole.

Suites à donner

/ Poursuivre l'action à l'échelle du PDU.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

G36 – Créer des sites de redistribution de marchandises

Ce que dit le PDU

Des réflexions doivent être menées sur la mise en place de plusieurs sites pouvant servir de points de regroupement / éclatement des marchandises, pour permettre un acheminement final avec des véhicules appropriés (moins polluants et plus petits) à du transport en ville. Dans un milieu urbain dense, la création de ces sites devra trouver des solutions plus

adaptées : emplacements logistiques contrôlés, micro plateformes, « boutiques-relais », pôle de récupération pour le e-commerce dans les pôles d'échanges T.C.... Plusieurs sites devront faire l'objet d'une attention plus particulière : Fondeyre, Raynal, Route de Launaguet, Brouardel-Béarnais, Francazal ou encore l'axe RD 820.

Indicateur de l'Action

Suivi de la création de sites de redistribution

/ Action **en cours**, identification des sites et études d'opportunité

- Etude en cours de faisabilité économique d'un centre de distribution urbain sur la ZAC de la Cartoucherie
- Diagnostic des mouvements de marchandises générés sur la métropole dans la filière alimentaire et frais réalisé en 2016
- Etude du fonctionnement des plateformes logistiques de la métropole réalisée en 2015
- Répartition des Points Relais sur les plus grandes communes de la Métropole
- Rédaction d'un cahier des charges pour le futur du site du MIN – Centre Routier de Fondeyre

/ Avancées dans les documents de **planification** :

- Intégration de la logistique urbaine dans le cadre du diagnostic du futur PLUiH de Toulouse Métropole
- Intégration de la logistique urbaine dans le Schéma de Développement Economique Métropolitain

/ En concret par les **acteurs privés** :

- Emergence d'acteurs dédiés au dernier kilomètre (transporteurs, conciergerie de quartier)
- Développement des consignes automatiques de colis

Synthèse

/ Action en cours mais pas de réalisation concrète.

Suites à donner

/ Poursuivre les études d'opportunité et d'identification des sites.

/ Améliorer la cohérence urbanisme / logistique à travers les documents réglementaires (PLU, SCoT, PDU, PDM) pour mieux anticiper le foncier nécessaire aux espaces logistiques dans les projets urbains.

/ Mettre en place des outils de suivi de la mise en place des sites (analyse de l'activité, des flux, des km et énergies économisés).



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

G37 – Concevoir ou adapter des itinéraires dédiés aux marchandises

Ce que dit le PDU

Aucun plan d'itinéraires spécifiques n'existe pour organiser et gérer les flux de transports de marchandises, qu'ils soient routiers ou ferroviaires. Des problèmes liés à ces flux tendent à apparaître : circulation de poids lourds ou trains en zones denses, conflit d'usage pour l'usage des places de stationnement, détérioration de la chaussée, saturation de certains axes... Un schéma

de circulation « route et fer » doit ainsi être élaboré, intégrant les transports de matières dangereuses, granulats, matériaux de fer ainsi que les besoins d'information associés. Ce plan devra par ailleurs considérer le Schéma Directeur d'usage des voiries (action F31) et le développement des TCSP (actions C9 et C10).

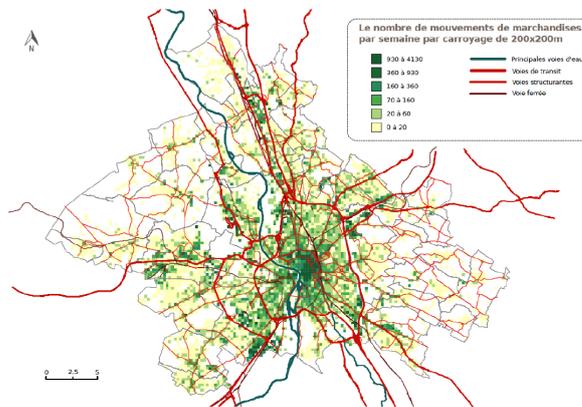
Indicateur de l'Action

Suivi de la mise en place d'itinéraires dédiés

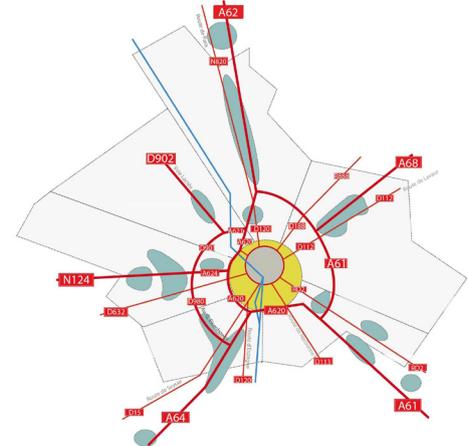
/ Action en cours :

- Etude universitaire d'identification **d'itinéraires logistiques**, diagnostic par simulation des flux de marchandises sur le périmètre de Toulouse Métropole (utilisation du modèle Freturb)

Nombre de mouvements logistiques par semaine par carroyage et identification des grands bassins logistique - Toulouse Métropole 2016

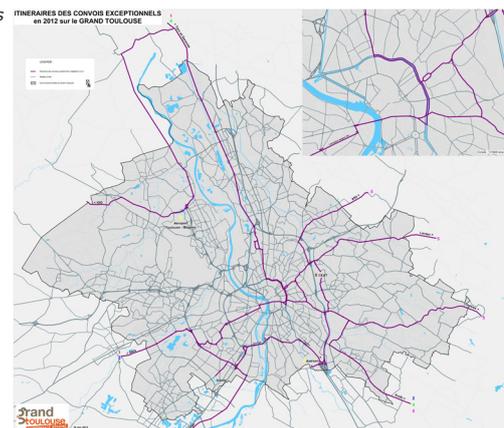


Itinéraires logistiques majeurs - Toulouse Métropole 2014



- Itinéraires pour les **convois exceptionnels** définis à l'échelle de Toulouse Métropole en 2012

Itinéraires de convois exceptionnels Toulouse Métropole 2012



Synthèse

/ Action d'identification des itinéraires logistiques routiers à l'échelle de Toulouse Métropole en cours.

/ Action réalisée pour les itinéraires de convois exceptionnels.

Suites à donner

/ Poursuivre les études engagées à l'échelle du PDU et du fret ferroviaire pour aller vers l'élaboration du schéma de circulation « route et fer ».

/ Considérer la question des itinéraires logistiques dans l'élaboration des documents d'urbanisme (SCoT, PDU, PLU) pour une cohérence avec le

Accusé de réception en préfecture
N° 25300986-20161021-20161019-1-1A3-DE

Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

H – Répondre aux enjeux des déplacements liés au travail

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

H38 – Aider au développement des Plans de Mobilité d'Entreprise

Ce que dit le PDU

Dès 2001, les entreprises et collectivités publiques ont été encouragées à lancer des PDME, PDMA ou PDMIE à travers un soutien méthodologique et une subvention accordée pour l'élaboration et le suivi de la démarche. Au delà de cette aide, il importe de poursuivre le développement des PDME en professionnalisant les services

de Conseil en Mobilité, en ciblant les démarches vers les entreprises de plus de 300 salariés, celles de petites tailles mais regroupées autour d'un projet commun, et les grandes zones d'activités, et enfin en renforçant les actions de communication et de concertation.

Indicateurs de l'Action

Suivi des démarches engagées

/ **152** démarches suivies en 2014

/ **73** démarches conventionnées

/ Parmi les 152 démarches, on compte **100 PDME** (pour un total de 87 000 salariés), **41 PDMA** (50 000 salariés) et **11 PDMIE** (47 000 salariés)

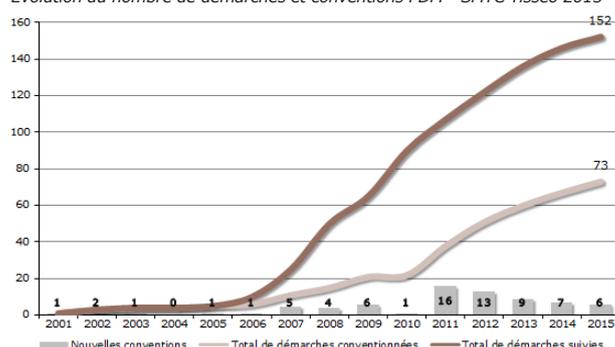
/ Au total, **152** démarches :

- **15%** de moins de 100 salariés
- **66%** de 100 à 1 000 salariés
- **19%** de plus de 1 000 salariés

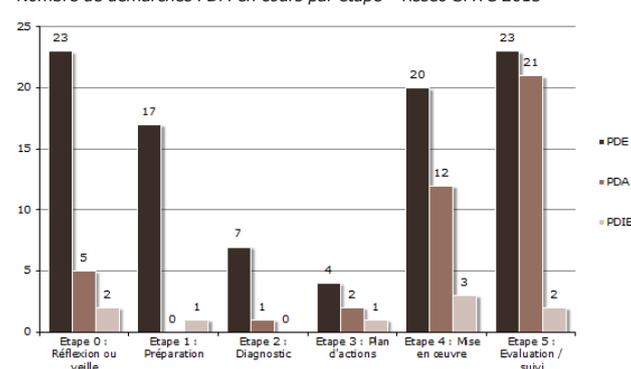
/ **33** PDM à venir (en réflexion ou en veille) en 2015

/ Loi sur la Transition Energétique pour la Croissance Verte : dans le périmètre d'un Plan de Déplacements Urbains, toutes les entreprises regroupant plus de 100 salariés sur un même site, doivent élaborer un plan de mobilité d'ici le 1er janvier 2018

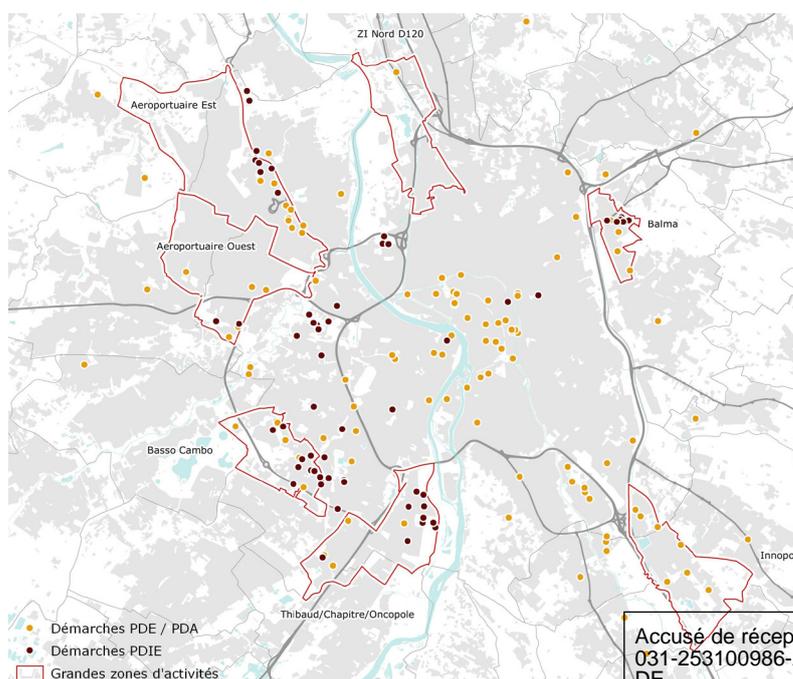
Evolution du nombre de démarches et conventions PDM - SMTc Tisséo 2015



Nombre de démarches PDM en cours par étape - Tisséo SMTc 2015



Démarches PDME et PDMIE - SMTc Tisséo 2014



Accusé de réception en préfecture
 031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
 Date de télétransmission : 21/10/2016
 Date de réception préfecture : 21/10/2016

H38 – Aider au développement des Plans de Mobilité d'Entreprise

Suivi des actions de communication et concertation

/ Mallette pédagogique PDM :

- Dans le cadre du projet européen CIVITAS, en 2008 : pratiques de déplacements, exemples de PDE, méthodologie
- Mise à jour en 2010 dans le cadre du projet européen SUMOBIS : étude secteur, exemples PDE, méthodologie, services
- Mise à jour en 2014 avec ajouts : des conditions générales de mobilité de la zone d'activités, de la synthèse de tous les projets de déplacements et des évolution à venir, des témoignages de structures, de la « marche à suivre »

Mallette pédagogique PDE - SMTC Tisséo 2014



/ Plateforme collaborative PDME :

- Mise en place en 2010 à destination des chefs de projet PDE : informations méthodologiques, échanges avec les autres chefs de projet, études mobilité ou statistiques du service de covoiturage, nouveautés du réseau Tisséo,...

/ Stands d'animation et conseils en mobilité : à destination des salariés et entreprises, promotion des solutions d'écomobilité adaptées aux salariés

/ Outils de communication :

- Lettre d'information semestrielle Entreprises et Mobilités, mise en place en 2011
- Campagnes de covoiturage, 6 lancées depuis 2009

Indicateurs des Effets

Suivi des actions mises en place

/ 4 **grands axes** d'actions mises en place, T.C., modes doux, covoiturage et sensibilisation : des actions accompagnées par la collectivité

/ Les actions de réorganisation interne à l'entreprise moins représentées

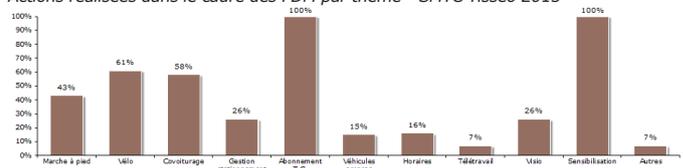
Suivi de la démarche SMTC Tisséo

/ Primée en 2010 : 1er prix **Paneuropéen**,

/ Primée en 2014 : 2ème prix **Asdhen**

/ Primée en 2015 : 3ème prix **Energy globe Award**

Actions réalisées dans le cadre des PDM par thème - SMTC Tisséo 2015



Synthèse

/ Action en cours et hausse continue du nombre de démarches engagées.

/ Démarche d'accompagnement mises en place par le SMTC Tisséo primée au niveau Européen.

Suites à donner

/ Poursuivre l'accompagnement aux entreprises en lien avec la loi de transition énergétique.

/ Améliorer le suivi de la mise en oeuvre des plans d'actions, notamment au travers d'enquêtes de suivi.

/ Encourager au lancement de davantage de PDMIE.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

H39 – Labelliser les Plans de Mobilité d'Entreprise

Ce que dit le PDU

Dans le but de renforcer l'intérêt des démarches PDE et PDIE, et d'associer collectivités et entreprise à l'objectif de report modal vers les modes alternatifs à la voiture individuelle, un Label PDE a été mis en place

en 2012 dans le cadre des Trophées de l'Ecomobilité. Ce Label valorise les démarches en tant que projet à part entière de l'entreprise, et devra permettre à Tisséo d'homogénéiser les évaluations des PDE.

Indicateur de l'Action

Suivi du nombre de PDM labélisés

/ 8 démarches labélisées en 2012

- Trophée Or : Thales Alenia Space

/ 11 démarches labélisées en 2013

- Trophée Or : PDIE Toulouse Ouest Partenaires (TOP)

/ 7 démarches labélisées en 2014

- Trophée Or : INRA

/ 5 démarches labélisées en 2014

- Trophée Or : Airbus Defence And Space

/ Jury composé de membres de l'ADEME, de l'ARPE, de la CARSAT et de la CCIT, évaluation sur plusieurs critères : management du projet et pérennisation, développement des actions, évaluation, profil et implantation de l'entreprise

Catégorie	Palmarès 2012	Palmarès 2013	Palmarès 2014	Palmarès 2015
	THALES ALENIA SPACE	PDIE TOP	INRA	AIRBUS DEFENCE AND SPACE
	ASTRIUM MOTOROLA	ATR MAIRIE DE BLA- GNAC ONERA PDIE HELIPOLE	PDIE CEM	AKKA AEROCONSEIL
	PDIE BALUFFET INDIGGO ROCKWELL COLLINS ERDF	CAF CIRSO GRDF MAIRIE DE RAMONVILLE	CLINIQUE SARRUS INDIGGO LIEBHERR	ALTRAN
	SOGETII	DGA TECHNIQUES AÉRONAUTIQUES	ROCKWELL COLLINS AEROLIA	CNFPF
				ATB

Synthèse

/ Action réalisée.

Suites à donner

/ Poursuivre la labellisation en renforçant l'évaluation des démarches.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de téléransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

H40 – Mener des études sectorielles de mobilité

Ce que dit le PDU

L'objectif est de conduire une étude globale sur les déplacements des salariés, clients ou usagers d'entreprises et d'équipements d'un même territoire. Ces études doivent conduire à un panel de solutions permettant le développement de l'usage des T.C., des modes doux ou du covoiturage. Cinq territoires sont identifiés :

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

Indicateur de l'Action

Suivi des études sectorielles enclenchées

/ **Axe RD 820** : étude réalisée, plan d'actions présenté mi-2014

/ **Labège Innopole** : lancement de la réactualisation de l'étude de 2004, au titre de PDIE

/ **Territoires économiques de l'Ouest toulousain** : étude réalisée, plan d'actions présenté en mai 2016

Indicateur de l'Effet

Suivi des plans d'actions

/ **Axe RD 820**, 5 grands axes :

- Modes doux : aménagements (autour et dans les entreprises), jalonement, communication
- T.C. : redéfinition et valorisation de la desserte
- Covoiturage : communication, aménagements, actions de sensibilisation
- Requalification de la zone
- Lancement d'un PDIE
- Utilisation rationnelle de la voiture

/ **Territoires économiques de l'Ouest toulousain**, 3 leviers :

- Report modal
- Urbanisme - Mobilités
- Organisation des réseaux et stationnement

Synthèse

/ Action engagée sur deux territoires identifiés.

Suites à donner

/ Poursuivre les études sectorielles de mobilité sur les 3 secteurs identifiés restants.

/ Suivre la réalisation des actions sur les études réalisées et l'évolution

Accusé de réception en préfecture
 des 12534 00000 20161021-20161019-1-1A3-
 DE
 Date de télétransmission : 21/10/2016
 Date de réception préfecture : 21/10/2016



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

I – Développer la multimodalité

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

141 – Développer l'intermodalité et renforcer les pôles d'échanges

Ce que dit le PDU

Le renforcement de l'attractivité et de l'efficacité des pôles d'échanges passe par : le cadencement et la mise en cohérence des horaires des T.C. pour minimiser les temps de correspondance, un accueil des usagers amélioré (signalétique, supports d'information en temps réel, salles d'attente et agences commerciales), et l'aména-

gement des arrêts et des cheminements piétons au sein du pôle d'échanges. Le niveau d'accessibilité variera en fonction de la nature des pôles, qu'ils soient définis comme « pôles d'interconnexion », « pôles d'échanges principaux » ou « autres pôles de rabattement ».

Indicateur de l'Action

Suivi des aménagements réalisés aux pôles d'échanges

/ 2010 :

- Tramway T1 : Création du pôle d'échanges **d'Aéroconstellation** et modification des **Arènes**
- Implantation de places Citiz à **Jolimont**
- Réaménagement du parking de la gare de **Muret** et installation de box vélo

/ 2011 :

- Réaménagement de l'agence commerciale de **Jean Jaurès**
- Implantation de places Citiz dans le P+R des **Arènes**
- Réaménagement du parking de la gare de **Pins Justaret**

/ 2012 :

- Réaménagement partiel du pôle **Arènes** : accessibilité, signalétique, agence commerciale, parc à vélo
- Réaménagement partiel du pôle **Basso-Cambo** : quais bus, cheminements vélos, agence commerciale, locaux d'exploitation, parc à vélos

/ 2013 :

- Ouverture de l'agence commerciale de **Balma Gramont**
- Réaménagement global du pôle de la gare de **Portet-sur-Garonne**
- Lancement tramway Garonne : Création du pôle de **Palais de Justice**
- Création du P+R **Malepère**
- Implantation de places Citiz à **Ramonville**
- Ouverture de la vélo station de **Matabiau** (678 places)

/ 2014 :

- Création du P+R **Tucaut**
- Extension du P+R **Borderouge** (+140 places)
- Aménagement d'un parc vélos fermé à **Ramonville**
- Aménagement d'un parc vélos fermé à **Labège**
- Début de l'expérimentation de places covoiturage dans le P+R **Basso Cambo**
- Réaménagement des quais de la ligne A de la station **Jean Jaurès**
- Création de points d'arrêt covoiturage à la **gare de Colomiers**, à la halte des **Ramassiers**, à **l'aéroport**, et à la station **Aéroconstellation**

/ 2015 :

- Tramway T2 : aménagement du pôle **Aéroport**, bâtiment d'exploitation, agence commerciale, quais bus
- Réaménagement du pôle d'échanges de **Portet** : 200 places de stationnement, pistes cyclables, gare routière, dépose-minute, vélo station (60 places en consigne et 12 box)

/ Programmé en 2016 :

- Nouveau mode de transport : Linéo 1 à **Compans Caffarelli**, **Jeanne d'Arc** et **F. Verdier**, Linéo 2 à **Colomiers SNCF** et **Arènes**
- Implantations de parcs à vélos sécurisés : **Borderouge**, **Université Paul Sabatier**
- Fermeture des places de stationnement couvertes au P+R de **Jolimont** (-253 places)

Accusé de réception en préfecture
031(25310006)20161021-20161019-1-1A3-
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

141 – Développer l'intermodalité et renforcer les pôles d'échanges

Suivi de l'intermodalité aux pôles d'échanges

NOM	TYPE	Réseau structurant	Bus	Gare	Arc-en-Ciel	Vélo Toulouze	P+R	Places vélo arceaux couverts	Places vélo P+V accès contrôlé	Service vélo	Citiz et nombre de véhicules	Aires de covoiturage (et stationnement)	Commerces, services et équipements
Aéroport	I						56						8
Balma-Gramont	I					1462		54					2
Matabiau	I						678				2		37
Arènes	I					526	8	20		2			9
Basso-Cambo	I					530		50				8	
Gare Labège Innopôle	I												6
Borderouge	P					1008		100					1
La Vache	P					428							7
Jean Jaurès	P									2			190
Malepère	P												1
UPS	P							60					3
Ramonville	P					1062		60		2			3
Gare de Portet	P							76					
Gare de Colomiers	P					220							2
Purpan	P												
Saint-Agne	P												17
Aéroconstellation	P					397	84						1
Muret	P							72					2
Gare de Brax	A												
Gare de Pibrac	A												
Lycée International	A												
Ramassiers	A					270							
St-Martin-du-Touch	A					380							1
Lardenne	A												1
Tucaut	A						6						2
Gallieni	A												130
Oncopôle	A												16
Bachecame	A												8
Gare Pins Justaret	A												
Castanet	A					100							
Moulin Armand	A					57							1
Gare d'Escalquens	A												
Mairie d'Escalquens	A												
Gare de Labège V.	A												1
Lycée St-Orens	A												
Ribaute	A					53							6
Collège Quint-F.	A					55							
Jolimont	A					310				2			8
Palais de Justice	A									2			35
Fer à Cheval	A												4
Croix de Pierre	A												25
Grand Rond	A									2			
Saouzelong	A												11
Minimes	A									2			5
Compans-Caffarelli	A									4			117
Saint-Cyprien	A									2			57
Gare de Montrabé	A												2
Grive L'Union	A												4
Lalande Eglise	A												4
Lacourtenours	A												8
Lycée Saint-Exupéry	A												1
Halte de Fenouillet	A												
Camilong-Castelginest	A												
La Gravette-Bruguières	A												
Montaudran	A												
Saint-Orens	A												1
Pyrénées	A												5
La Geyre	A												
Halte du TOEC	A												1
Argoulets	A					1013		50					2
Lespinasse	A												
Jeanne d'Arc	A									2			73
François Verdier	A									2			12
Saint-Jory	A												
Baziège	A												3
Montlaur	A												
Plaisance Monestié	A												3
Pechbonnieu Mairie	A												16

I : Interconnexion

P : Principal

A : Autre

/ 63 pôles d'échanges desservis par le réseau Tisséo, 35 par les réseaux TER ou Arc-en-Ciel.

/ 16 pôles ont un P+R, pour un total de près de 7 900 places.

/ Des services ou stationnements vélos dans 30 pôles.

/ Des services autopartage ou covoiturage dans 9 pôles.

/ 46 pôles ont au moins un commerce, ou équipement ou service dans un rayon de 100 mètres.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

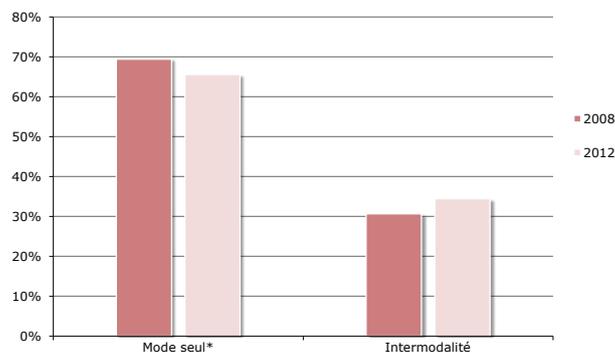
141 – Développer l'intermodalité et renforcer les pôles d'échanges

Indicateur des Effets

Suivi de l'intermodalité sur le réseau Tisséo

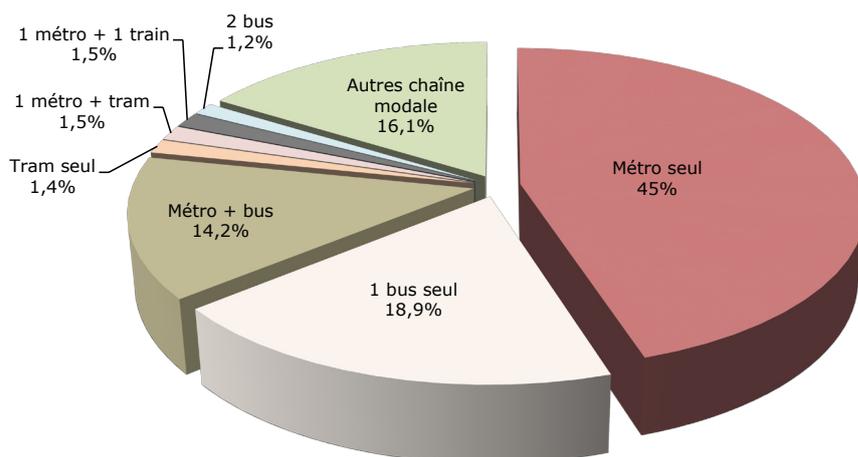
- / Entre 2008 et 2012, la part d'usage d'un mode seul sur le réseau Tisséo (correspondance métro – métro comprise) est passée de **69% à 66%**.
- / L'intermodalité métro – bus a baissé de **2 points** entre 2008 et 2012.
- / La hausse de l'intermodalité est liée en grande partie à la mise en service du tramway.
- / Plus d'un déplacement sur 10 du réseau Tisséo combine la voiture et les T.C. (EMD 2013).
- / 4 000 déplacements sur le réseau Tisséo combinent les T.C. et le vélo (EMD 2012).

Evolution de l'intermodalité du réseau Tisséo - Tisséo SMTC, enquête OD 2008 et 2012



* Dont métro + métro

Usage du réseau Tisséo en 2012 - Tisséo SMTC, enquête OD 2012



Synthèse

- / Action en cours avec de multiples renforcements ou créations de pôles d'échanges sur les 5 dernières années.
- / Une intermodalité renforcée avec les mises en place de P+R, de parcs à vélos fermés, de services Citiz, d'arrêts et places de covoiturage.

Suites à donner

- / Poursuivre l'action notamment sur la question des rabattements modes doux aux pôles d'échanges (cheminements, jalonnements...).
- / Développer la tarification et l'information intermodale aux pôles d'échanges.
- / Poursuivre les expérimentations liées au covoiturage, à l'autopartage, aux services vélos...
- / Nouvelle hiérarchisation des pôles d'échanges au vu de la nouvelle programmation des T.C.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

142 – Mettre en place une Centrale d'Information Multimodale

Ce que dit le PDU

La Centrale d'Information Multimodale (CIMM) a pour but de rassembler dans une même base de données l'ensemble des informations produites par les opérateurs de transport de l'agglomération, afin

de mettre à disposition un calculateur d'itinéraire multimodal (VP/TC/Vélo), et de regrouper l'ensemble des perturbations de circulation en temps réel.

Indicateur de l'Action

Suivi de la mise en place de la CIMM

/ CIMM opérationnelle depuis **septembre 2013**.

Interface de la CIMM - CIMM 2014

tisséo

Se déplacer autrement



Le calculateur d'itinéraires de la Centrale d'Information Multimodale (CIMM) vous propose des solutions de transport multimodales sur les 450 communes de l'aire urbaine de Toulouse ainsi que le département de la Haute-Garonne. Il calcule les trajets optimaux en fonction de vos choix d'horaires et de mode de transport, en combinant les transports en commun (réseau Tisséo et bus communicaux, réseau départemental Avo-en-Ciel, réseau régional routier et ferroviaire, le vélo (personnel ou Vélô Toulouse), et la voiture en complément des transports en commun. Si vous souhaitez limiter votre recherche à certains modes de transport, utilisez les onglets pour faire votre sélection.

Votre trajet

1 **Départ :** adresse, arrêt ou commune

2 **Arrivée :** adresse, arrêt ou commune

3 **Date et heure :** jeudi 6 nov. 2014 17 h 30

Rechercher

Options: Vélo Vélo + vélo Vélo + TC TC

Qu'est-ce que la CIMM ?

Indicateur des Effets

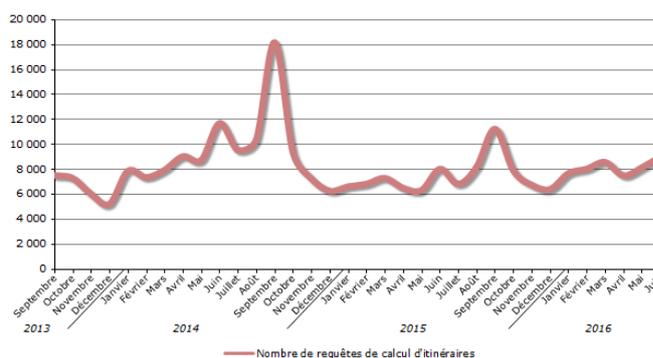
Suivi du nombre de requêtes de calcul d'itinéraires

/ Un nombre de calcul d'itinéraires **stable** entre 2013 et 2016

/ Un pic de requêtes à la rentrée de **septembre**, progression similaire enregistrée sur le site Tisséo (effet rentrée, évolution de l'offre, nouveaux arrivants...)

/ Une utilisation encore très faible du service peut être liée à un manque de visibilité

Evolution mensuelle du nombre de calcul d'itinéraires sur la CIMM - SMTCC Tisséo 2016



Synthèse

/ Action réalisée.

Suites à donner

/ Améliorer la communication autour de la CIMM pour poursuivre et renforcer son utilisation.

pour qu'elle remplace, à terme, les différents calculateurs d'itinéraires existants ?

/ Renforcer la CIMM (version mobile, temps réel)

/ Vers la mise en place d'un calculateur multimodal

Accusé de réception en préfecture
031-25510088-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

143 – Développer les services aux personnes

Ce que dit le PDU

En complémentarité avec l'offre de transport public, les services aux personnes permettent d'améliorer l'attractivité du réseau et de ses possibilités d'échanges intermodaux. Ces services sont de diverses natures : information voyageur, distribution de titres, gardiennage / stationnement vélo, location vélo, covoiturage, autopartage, plateforme téléphonique dédiée à l'éco-mobilité...

L'objectif est d'améliorer ces services avec, d'ici 2011, l'évolution de l'agence téléphonique Tisséo, la création d'agences de mobilité (Aéroport, Basso Cambo), et le développement de l'information en temps réel. Entre 2011 et 2015, une programmation sera définie pour le développement des services à la personne.

Indicateur de l'Action

Suivi des actions d'amélioration des services aux personnes

/ **6 agences commerciales**, qui réalisent près de 95% des recettes de ventes de titres, dont 3 ouvertes depuis 2010 :

- Aéroport (réalisée en 2015)
- Arènes
- Balma Gramont (réalisée en 2013)
- Basso Cambo (réalisée en 2012)
- Jean Jaurès
- Marengo SNCF

/ **Renforcement des services** (cf. fiche F28) :

- 832 places vélos couvertes et 542 places en parc fermé
- 22 stations Citiz
- 4 places de covoiturage à Basso Cambo
- 16 points de rendez-vous covoiturage

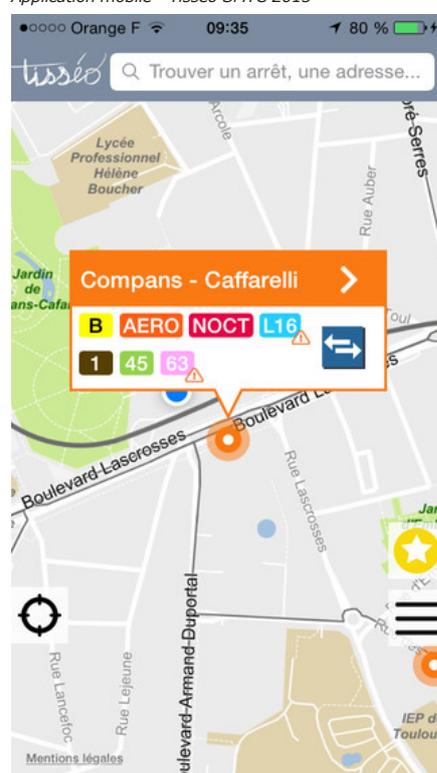
/ **Agence téléphonique** : Elargissement de l'amplitude horaire d'Allô Tisséo (6h00 à 20h00 du lundi au vendredi, 8h30 à 18h30 le samedi), mais pas d'évolution du service vers l'éco-mobilité.

/ **Information en temps réel** (cf. D19) : en septembre 2012, **229** BIV sont réparties entre les réseaux bus, tramway et métro, et prévision à horizon 2015 de l'installation de **250** BIV supplémentaires.

/ **Services en ligne** :

- Mobi Tisséo en 2011 (calculs d'itinéraires, prochains passages, informations et alertes, géolocalisation)
- Plan interactif sur le site Tisséo en 2013 (calculs d'itinéraires, prochains passages, Google view, points d'intérêt, disponibilité des Vélô Toulouse en temps réel)
- CIMM mise en place en 2013
- Application mobile Tisséo en 2014 (plan, calculs d'itinéraires, prochains passages, informations et alertes, géolocalisation)

Application mobile - Tisséo SMTC 2015



Synthèse

/ Action bien avancée avec une amélioration des services aux personnes : créations d'agences commerciales, renforcement de l'intermodalité,

agence téléphonique, information voyageurs en temps réel et services mobiles.

Suites à donner

/ Poursuivre l'action en renforçant notamment les services intermodaux (vélo, autopartage, covoiturage...) et l'information voyageur

multimodale (évolution du service Allô Tisséo, de la CIMM...)

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A3-DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016

Observatoire du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine - 2016

Du PDU 2012 au Projet Mobilités 2020-2025-2030

/ Avertissements :

Certaines sous actions du Plan de Déplacements Urbains 2012 ont été réalisées.
Certaines fiches actions du PDU 2012 peuvent correspondre à plusieurs actions du Projet Mobilités 2020 - 2025 - 2030, en raison de la nouvelle structure du Projet.

- C9** / Faire la 3ème ligne de métro Toulouse Aerospace Express
- C11** / Doubler la capacité de la ligne A du métro
- C11** / Interconnecter la ligne B à TAE
- C9** / Développer le réseau tramway
- C11 - C16** / Faire la ceinture sud, dont le téléphérique urbain sud
- C13 - C14 - I41 - I42** / Organiser l'intermodalité
- C9 - C12 - C15** / Développer le réseau LINEO
- C17 - C15 - D20** / Adapter le réseau bus aux territoires
- C9 - C10 - C12 - C15** / Hierarchiser le réseau bus
- C9 - C12** / Renforcer l'accessibilité entre les territoires N-O et N-E
- D21** / Mettre en place une tarification adaptée aux usages
- A4 - D18 - D19 - D20 - I42 - I43** / Renforcer les services à l'utilisateur
- D21 - I42 - I43** / Préparer l'avenir dans l'organisation de la chaîne des mobilités

- E22 - E23 - E24** / Mettre en oeuvre un schéma directeur cyclable d'agglomération
- F30 - D18 - E24 - E25 - E26 - E27** / Mettre en oeuvre un schéma directeur piétons d'agglomération
- E25** / Elargir le centre-ville de Toulouse
- A3 - E25 - F30 - F31** / Apaiser les circulations dans les faubourgs et les communes de périphérie
- I41** / Améliorer la multimodalité dans les pôles d'échanges
- H38 - H39 - H40** / Dynamiser le développement et renforcer l'efficacité des plans de mobilités
- E23** / Préparer l'avenir en innovant en faveur des modes actifs

- B5 - B6** / S'engager sur la cohérence urbanisme / mobilités
- B5 - B6** / Mettre en oeuvre des pactes urbains sur les territoires déjà desservis ou pour lesquels des projets de desserte T.C. sont programmés
- B5 - B6 - B7** / Traduire les pactes urbains dans les documents d'urbanisme
- B8** / Améliorer l'accessibilité et la desserte des zones économiques
- / Desservir les quartiers prioritaires de la politique de la ville
- G35** / Mettre en oeuvre une charte livraison sur l'agglomération
- G36** / Définir un schéma de localisation des espaces logistiques urbains
- / Préparer l'avenir en se projetant dans la ville de demain

- F28** / Dynamiser l'usage de la voiture partagée
- / Accompagner et favoriser l'électromobilité
- F30 - F31** / Mettre en oeuvre un schéma directeur des voiries
- F31 - F32 - F33** / Améliorer les liaisons routières transversales
- F29** / Développer une stratégie globale de stationnement
- I41** / Accentuer le report modal en amont des zones de congestion
- A1 - A3** / Réduire les nuisances en limitant les vitesses sur les grandes voiries
- A2** / Diminuer les accidents de la route
- G34 - G35 - G37** / Structurer les réseaux dédiés aux transports de marchandises
- F30** / Anticiper l'instauration de mesures complémentaires sur la circulation
- / Préparer l'avenir en innovant dans l'accessibilité

T.C. et intermodalité

Modes actifs et partage de l'espace public

Cohérence urbanisme - mobilités

Organisation des réseaux routiers et stationnements

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161021-20161019-1-1A
DE
Date de télétransmission : 21/10/2016
Date de réception préfecture : 21/10/2016