



Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération toulousaine

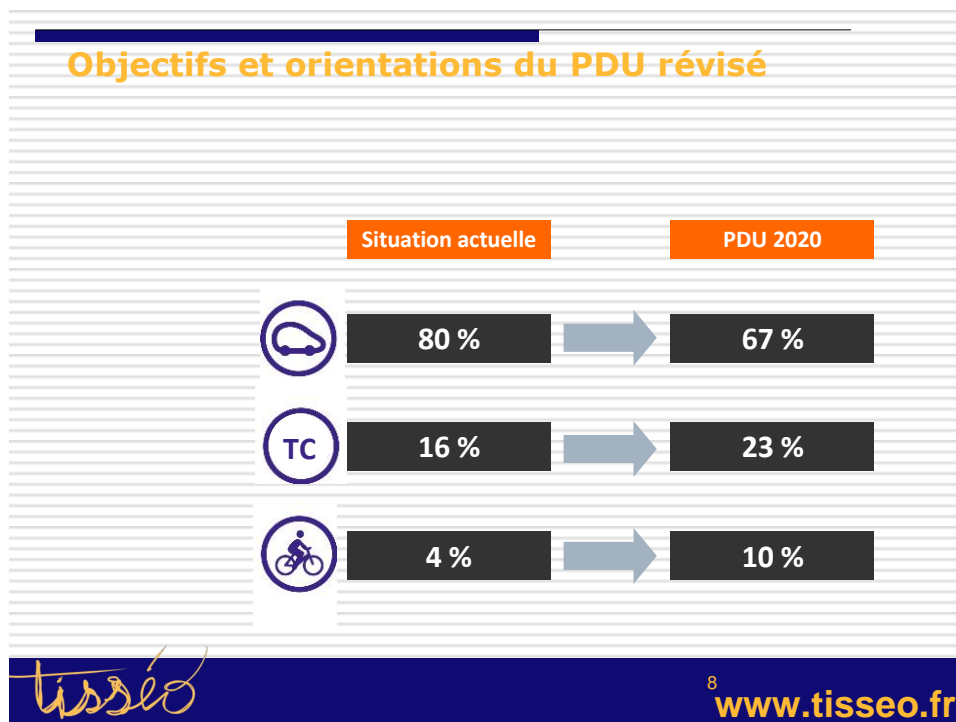
Qu'est qu'un PDU

- ✚ Le PDU est un document obligatoire pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants
- ✚ Il est élaboré par la collectivité ayant en charge la responsabilité de l'organisation et du financement des transports en commun urbain
- ✚ Il détermine les conditions dans lesquelles se fait le partage entre les différents modes de transports
- ✚ Les trois premiers points « porte d'entrée » de la loi sont : 1/ d'améliorer la sécurité des déplacements en définissant un partage équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers; 2/ de diminuer le trafic automobile; 3/ de développer les transports en commun et l'usage de la bicyclette et de la marche à pied

Les orientations d'un PDU

- ✚ **La maîtrise du trafic automobile**, dans un contexte de forte croissance urbaine de l'agglomération
- ✚ **Le développement de l'usage des transports collectifs**, dans une logique d'intermodalité.
- ✚ **Le développement** des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment l'usage **de la bicyclette et la marche à pied**.
- ✚ **L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie** d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport.
- ✚ **Le stationnement** : mettre en place, à l'échelle de l'agglomération, une politique globale de stationnement comme l'un des leviers d'un report modal de la voiture vers les transports en commun notamment.

Les orientations du PDU et l'organisation proposée



Les objectifs et orientations s'inscrivent dans une logique de report modal vers les transports en commun et les modes doux :

- Maîtrise des déplacements mécanisés dans une agglomération à forte croissance démographique
- Maîtrise du trafic automobile
- Développement des transports en commun
- Développement des modes doux
- Aménagement, exploitation et partage du réseau routier entre modes
- Politique globale de stationnement
- Réduire les accidents de circulation
- Soutien au développement de l'autopartage et du covoiturage
- Encourager l'élaboration des PDE
- Prise en compte des besoins de la logistique urbaine
- Tarifications intermodales et combinées
- Mise en œuvre des SDA et PAVE

Organisation multimodale proposée

- ✚ Des actions sur la maîtrise de la circulation :
extension du Plan local de stationnement, mise en œuvre de plan de circulation, zone 30 qui offrent des marges de manoeuvre au développement des transports collectifs, notamment développement des réseaux métro, tramway, tram-train, bus en site propre, création du réseau bus structurant sur

site propre et voiries partagées, traitement de l'accessibilité vers les réseaux, intermodalité et aux réseaux modes doux.

- ✚ Piétonisation zone 30, schéma Directeur vélo dans une agglomération ou l'étalement urbain est maîtrisé, ou la densité et la mixité urbaine sont renforcées.
- ✚ Réduction des vitesses de circulation, seuils minimaux et urbanisation le long des axes de TCSP ou autour des stations, mixité des zones économiques

Les actions

4/ LES FICHES ACTIONS

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

A – Limiter les nuisances et pollutions, améliorer la sécurité et le cadre de vie	
1	Résoudre les points noirs bruit
2	Résorber les zones d'insécurité routière
3	Etablir un plan de modération des vitesses sur les voiries
4	Moderniser le parc de bus avec énergies diversifiées et renouvelables
B – Mieux articuler transports et urbanisme	
5	S'assurer de la cohérence des projets urbains et de la desserte en transports en commun
6	Renforcer l'urbanisation sur les axes supports de TCSP et autour des pôles d'échanges
7	Décliner dans les contrats d'axe et PLU des seuils planchers de densité
8	Définir de nouvelles règles de conception pour les zones d'activités futures ou en renouvellement
C – Répondre aux enjeux de desserte TC des territoires	
9	TCSP phase 2015
10	TCSP phase 2020
11	Opérations majeures du réseau métro
12	Constituer un réseau de lignes de bus structurantes à haut niveau de service
13	Renforcer le réseau interurbain et son intermodalité
14	Renforcer la connexion entre réseau ferroviaire et réseau urbain
15	Identifier les axes prioritaires afin d'améliorer les conditions de circulation des bus
16	Autres modes de transports : mode téléporté
17	Produire un schéma d'organisation des centres de maintenance des matériels roulants

D – Accompagner les usagers des TC dans leurs déplacements	
18	Appliquer les principes des Schémas Directeurs d'Accessibilité
19	Développer les Systèmes d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs
20	Améliorer le réseau bus : offre de services et matériel roulant
21	Mettre en place une billettique et tarification combinées
E – Favoriser la pratique de la marche et l'usage du vélo	
22	Conforter et mettre en œuvre un schéma directeur cyclable d'agglomération
23	Poursuivre le développement des systèmes de location vélo humanisés ou automatisés
24	Produire et diffuser des chartes sur les Modes Doux
25	Développer la piétonisation
26	Créer une carte des itinéraires accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite
27	Définir les principes des Plans de mise en accessibilité (PAVE)
F – Maîtriser l'usage de la voiture	
28	Soutenir le développement de l'autopartage et du covoiturage
29	Développer une stratégie de stationnement à l'échelle de l'agglomération
30	Développer les zones de circulation apaisées
31	Etablir un schéma directeur d'usage des voiries
32	Poursuivre la constitution du réseau de maillage d'agglomération
33	Achever le réseau structurant d'agglomération
G – Prendre en compte la logistique urbaine	
34	Mettre en place un Atelier transport de marchandises
35	Etendre la Charte livraison sur le périmètre PDU
36	Créer des sites de redistribution de marchandises
37	Adapter des itinéraires dédiés aux marchandises
H – Répondre aux enjeux des déplacements liés au travail	
38	Aider au développement des Plans de Déplacement d'Entreprise
39	Labelliser les Plans de Déplacement d'Entreprise
40	Mener des études sectorielles de mobilité
I - Développer l'intermodalité	
41	Développer l'intermodalité et renforcer les pôles d'échanges
42	Mettre en place une Centrale d'Information Multimodale
43	Développer les services aux personnes

Commentaires :

L'artisanat de l'agglomération toulousaine est largement concerné par l'organisation des déplacements à l'intérieur du territoire.

S'il est générateur de déplacements, il est aussi amené à s'adapter aux flux de circulation et aux nouveaux modes de transport de la clientèle qui peuvent impacter ses activités.

✚ La représentation de l'artisanat dans le périmètre du PDU

Au 01/01/2010, on dénombrait sur le périmètre concerné 14 741 établissements artisanaux employant près de 30 000 salariés et répartis comme suit :

- 1511 dans l'Alimentaire
- 4432 dans les Services
- 6406 dans le Bâtiment
- 2392 dans la Production

Si l'alimentaire et une partie des services, relèvent d'une logique de proximité, les secteurs de la production et du bâtiment interviennent sur des zones d'attractivité plus éloignées avec des logiques d'implantation très différentes.

✚ Trajets domicile / travail des salariés

Ce sont les secteurs de la production et du bâtiment que l'on retrouve essentiellement dans les parcs d'activité de l'agglomération où sont implantées 2269 entreprises artisanales qui emploient 10 048 salariés soit 33 % des effectifs salariés de l'artisanat local.

Compte tenu de la taille de ces entreprises, un plan de déplacement à leur niveau n'est pas concevable.

Toutefois, une organisation globale à l'échelle des zones d'activité doit être envisagée en recherchant des réponses multimodales et en améliorant leur desserte par les transports en commun.

✚ Déplacement des entreprises chez leurs clients et leurs fournisseurs

Une majorité d'activités artisanales travaillent pour une clientèle de particuliers et leur implantation est directement liée à celle des populations et de leurs bassins de vie.

Leur présence permet d'assurer un service de proximité et contribue ainsi à fixer cette population et donc à limiter ses déplacements.

La question des transports et des déplacements se pose donc à double titre :

- d'une part, en terme d'accessibilité du local artisanal aux clients
- d'autre part, en ce qui concerne les livraisons : prestations et livraison des artisans chez les clients et approvisionnement auprès des fournisseurs

L'accessibilité des artisans

La limitation de la circulation automobile en ville doit être accompagnée pour limiter ses effets parfois préjudiciables à l'activité artisanale de vitrine (alimentaire, services à la personne) dont la clientèle peut être incitée à effectuer ses achats en périphérie.

La construction de parkings relais périphériques et la densification des lignes et des rythmes de transports en communs font partie des mesures à envisager.

L'organisation d'une forte rotation de stationnement apparaît aussi comme une des solutions pour préserver l'activité économique tout en limitant l'engorgement.

Les artisans doivent aussi être réactifs et innovants face aux changements de fonctionnement : ainsi, les livraisons à domicile peuvent être une solution proposée aux clients pour pallier les difficultés liées à la limitation de la circulation.

➤ **la question des livraisons**

▪ **Les approvisionnements**

Les artisans ont souvent des espaces réduits de stockage et dans l'alimentaire ils sont amenés à gérer des produits frais : aussi, doivent-ils se faire livrer très régulièrement (ou se fournir eux-mêmes) pour répondre à la demande de leur clientèle.

Il est donc important de doter le centre ville d'aires de livraison en nombre suffisant, bien réparties, avec un dimensionnement adéquat pour des véhicules utilitaires adaptés.

La proposition d'action liée à la création de sites de redistribution est une des réponses à cette problématique.

▪ **Les prestations de service à domicile et les dépannages chez les clients**

Les services à domicile (soin à la personne comme la coiffure) sont amenés à se développer notamment dans le cadre d'une politique de maintien des personnes âgées à leur domicile.

De même, les activités de dépannage qui interviennent dans l'urgence (plombiers, électriciens ...) permettent d'apporter un service aux résidents.

Pour ces activités qui ont besoin d'un accès temporaire de courte durée mais impossible à planifier à l'avance, la question du déplacement et du stationnement d'un véhicule nécessaire à l'acheminement du matériel doit être particulièrement prise en compte et des aménagements doivent être proposés comme par exemple :

- tarifications spécifiques sur les emplacements payants
- création d'aires de manutentions réservées aux professionnels et destinées au déchargement des matériels , marchandises et matériaux .

Ces aires pourraient venir en complément des aires de livraison qui ont un usage plus généraliste : professionnels du transport, fournisseurs, clients effectuant le retrait de leurs achats, artisans et commerçants.

Conclusion

Le PDU prend en compte l'approche globale des déplacements, la place faite au développement des transports collectifs et des modes doux de déplacements, la problématique de la logistique urbaine...mais il comporte des insuffisances.

A la lecture du projet en révision, des points d'amélioration pourraient être envisagés car :

- + Les besoins capacitaires (extension ligne B) sont programmés sur le long terme ;
- + L'inter modalité avec le mode ferroviaire et les défis de l'arrivée du TGV à Matabiau sont peu pris en compte notamment avec l'extension de la gare Matabiau pour augmenter le potentiel de circulation des trains et d'accueil et l'amélioration des accès urbains à la gare ;
- + La valorisation du TER comme outil de desserte urbaine pour faciliter les déplacements des flux migratoires domicile travail ;
- + Des manques sont constatés dans les connexions entre réseau de transport collectif urbain, réseau routier et réseau TER (mieux acheminé les voyageurs vers le métro) ;

Il faut donc avoir un regard attentif sur :

- + Les conséquences de l'application du PDU sur le futur plan de stationnement qui impactera les conditions de travail des artisans en centre ville, notamment les professionnels du dépannage, de l'urgence et ceux intervenant sur l'entretien amélioration des habitations ;
- + Les conséquences de l'application du PDU sur le déploiement du plan de circulation qui tend à réserver des voies en site propre pour les transports en commun, interdisant à ce jour l'utilisation des voies pour les artisans taxis.

Calendrier de mise en œuvre du PDU

- + Approbation du PDU : Automne 2012