

3 / LE PROJET

□ Les orientations du PDU révisé

▶ Les objectifs généraux

Les objectifs de la révision du PDU s'inscrivent dans le cadre général de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie, ainsi que des amendements successifs apportés par les lois « Solidarité et Renouvellement Urbain » et « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », ainsi que dans les perspectives de la loi d'orientation Grenelle de l'Environnement.

Ils intègrent également des liens de compatibilité avec les orientations du SDAT opposables et du futur SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, ainsi qu'avec les programmes d'actions du PRQA et du PPA.

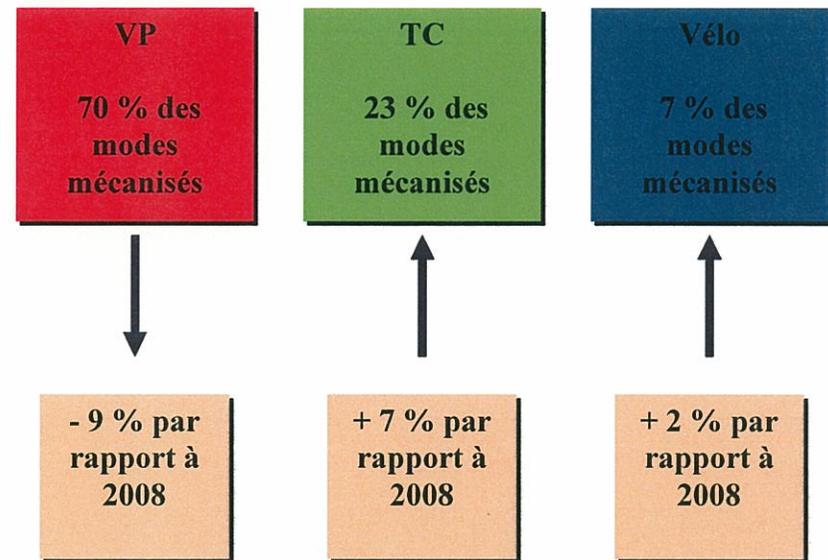
Ces objectifs généraux, partagés dans le cadre des différentes Commissions, et à décliner sur les 118 communes du périmètre de révision du PDU, sont :

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

- **La maîtrise du trafic automobile**, dans un contexte de forte croissance urbaine de l'agglomération.

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

Pour les modes mécanisés, les objectifs visés en termes de part modales, à l'horizon 2020, sont les suivants :



Estimation 2008 réalisée à partir de l'outil de modélisation multimodale

Ces chiffres masquent des disparités au sein du périmètre de révision du PDU. Une approche territorialisée sera réalisée ultérieurement. A titre d'exemple, la Ville de Toulouse s'est engagée à atteindre une part modale de 15% pour le vélo à l'horizon 2015.

- **Le développement de l'usage des transports collectifs**, dans une logique d'intermodalité. A l'échelle du périmètre de révision du PDU, l'objectif visé en termes de part modale TC / modes mécanisés est de 23% à l'horizon 2020, contre 16% en 2008.
- **Le développement des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied.** A l'échelle du périmètre de révision du PDU, les objectifs visés en termes de parts modales sont pour le vélo de 7% des modes mécanisés à l'horizon 2020, contre 5% en 2008, et pour la marche à pied à 24% tous modes confondus, contre 23% en 2008.
- **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.
- **La sécurité des déplacements** : contribuer à la réduction du nombre de tués et de blessés graves dans les accidents de circulation, notamment les modes doux.
- **Le soutien au développement de l'autopartage et du covoiturage.**
- **L'encouragement** pour les entreprises et les collectivités publiques à **élaborer des PDE.**
- **La livraison et transports de marchandises** : prise en compte de la logistique urbaine, avec notamment la création d'espaces de redistribution des marchandises, une organisation concertée entre institutions et professionnels
- **La tarification** : évolution des tarifications intermodales et combinées, ou spécifiques à certaines catégories d'usagers, notamment les jeunes.
- **La mise en œuvre de Schémas d'accessibilité des réseaux de transports** (qui doivent indiquer les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre ainsi qu'un calendrier de réalisation) **et de la voirie et des aménagements des espaces publics.**

□ Vers une politique globale de déplacements

▶ Une approche multimodale

La stratégie d'organisation des déplacements proposée :

L'atteinte de ces objectifs généraux nécessite la définition claire d'une stratégie à long terme. Aussi, la politique de déplacement proposée a-t-elle été décrite au travers d'un concept multimodal.

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

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

- à l'intérieur du périphérique, où la forte densité et la nature des déplacements offre le meilleur levier d'action. Des contraintes sur la circulation automobile (stationnement réglementé, zone 30, plan de circulation) doivent produire principalement un report modal vers les modes doux (marche à pied, vélo) et vers les transports collectifs, ainsi que des reports d'itinéraires vers les infrastructures les mieux adaptées pour accueillir les flux de véhicules individuels.

- dans les centres urbains de la périphérie, où il s'agit également d'inciter au report modal vers des transports collectifs attractifs et vers les modes doux, mais aussi à l'utilisation d'itinéraires plus respectueux des secteurs sensibles : voiries du réseau principal, voies locales de contournement.

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

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

Au-delà des zones à forts potentiels de report modal, l'offre de transport collectif doit également offrir, sur l'ensemble du territoire, une alternative modale à l'usage de la voiture.

Ce réseau de transports collectifs doit être pensé en développant l'intermodalité pour favoriser les synergies entre les différents modes.

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

Les outils de mise en œuvre du concept multimodal

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

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

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

- la gestion du stationnement ;
- la hiérarchisation du réseau routier et l'adaptation des plans de circulation ;
- la réduction de la capacité routière aux carrefours et en section ;
- la limitation des vitesses de circulation et l'introduction de zones à vitesse modérée

- un développement du réseau de voirie qui se limite, d'une part, à l'homogénéisation de la capacité du périphérique et, d'autre part, à la desserte par des boulevards urbains multimodaux des zones de développement urbain et économique.

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

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

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

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

Le **réseau ferroviaire** est, quant à lui, un mode pertinent pour les liaisons à moyenne et longue distance : développement de la grande vitesse pour les liaisons interrégionales, développement des services TER sur le réseau régional. Au contact de l'urbain, des projets de tram-train peuvent bénéficier d'une infrastructure existante en dehors des centres urbains et passer sur voirie en ville pour desservir au plus près les activités et libérer des sillons sur l'infrastructure ferroviaire.

D'autres systèmes de transport trouvent leur pertinence sur des cas particuliers, tels que les modes téléportés pour franchir les obstacles naturels ou artificiels (franchissement de collines, de fleuves ou d'autoroutes).

Si l'objectif de maîtrise des flux automobiles nécessite le développement d'alternatives en transports collectifs efficaces, il ne peut être atteint sans **actions complémentaires sur les modes doux**, modes à part entière sur les déplacements courts (plus de la moitié des déplacements font moins de trois kilomètres !) ou modes de rabattement / diffusion sur les transports collectifs.

Les transports actifs (marche, vélo) doivent également trouver leur place dans l'espace public : en développant **un urbanisme à l'échelle du piéton** dans les nouveaux projets urbains ; en requalifiant de l'espace dédié aux circulations et au stationnement dans les centres denses.

Il est également nécessaire de développer des axes lisibles et de constituer progressivement un maillage de réseaux piétons-cycles.

L'aménagement de **pôles d'échanges** et la mise en place d'une offre multimodale qui assure **des continuités spatiales et temporelles attractives** permettent le développement de l'intermodalité.

Bien qu'agissant à un niveau différent, la **communication, l'information, et le marketing individualisé** jouent des rôles importants dans la prise de conscience des différents usagers et la modification de leurs comportements.

► La traduction du concept multimodal

A moyen long terme, le concept multimodal se traduit, conformément aux orientations et principes retenus, par l'application de plusieurs outils de maîtrise volontariste de la circulation, complémentaires entre eux et corrélés aux mesures de développement des modes alternatifs à l'automobile :

Des actions sur la maîtrise de la circulation ...

Etendre et conforter la politique de stationnement

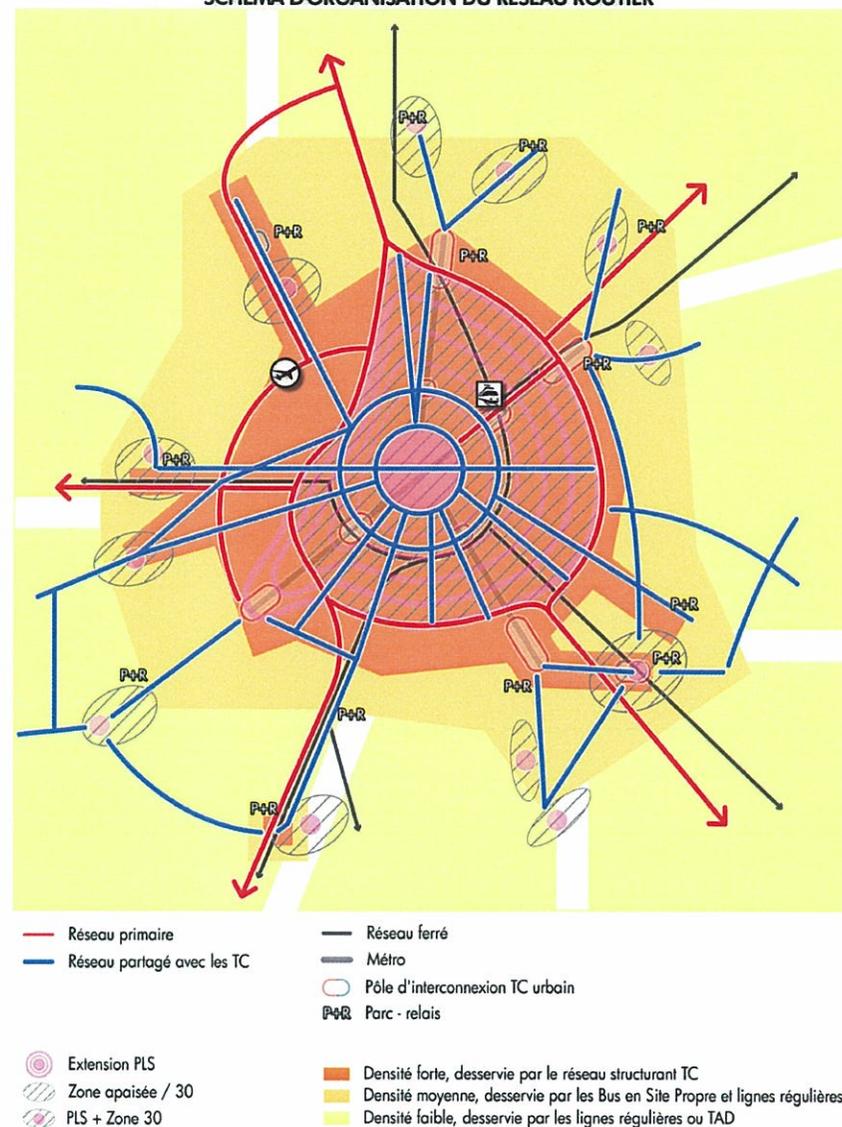
Le Plan Local de Stationnement (PLS) existant doit être étendu et renforcé (stationnement réglementé, limité dans le temps, avec un contrôle efficace), afin de limiter la présence des usagers pendulaires (stationnement de longue durée) et améliorer les conditions de stationnement pour les visiteurs et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

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

Réaliser des plans de circulation et hiérarchiser la voirie

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

SCHÉMA D'ORGANISATION DU RÉSEAU ROUTIER



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

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

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

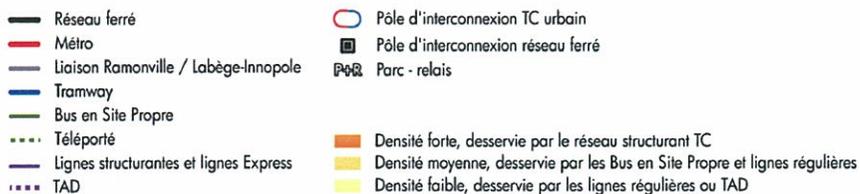
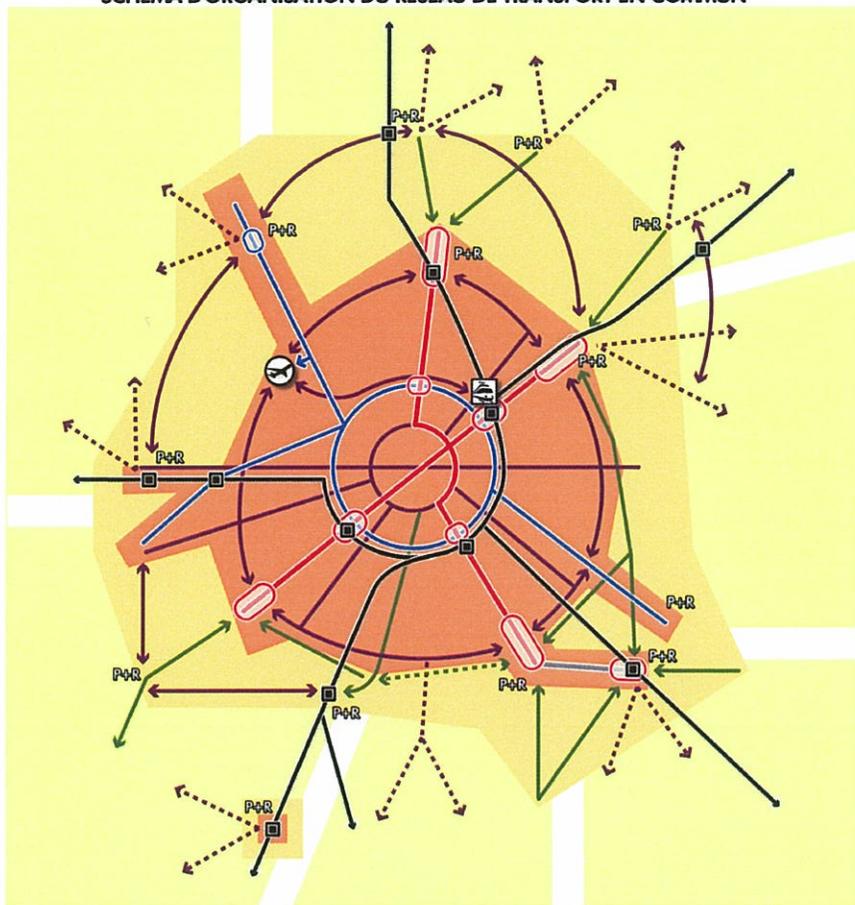
Dans les bassins de mobilité, la hiérarchisation des voiries doit protéger les zones sensibles.

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

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

- **une étoile ferroviaire** à six branches dont l'offre devrait être renforcée et cadencée, à l'exemple des trois axes Ligne C Colomiers / Arènes, Ligne Toulouse / Saint-Sulpice, Ligne Toulouse-Muret;
- **des projets de tram-train**, notamment la création d'une liaison Colomiers – Garonne – Escalquens pouvant dans la traversée de Toulouse utiliser les infrastructures de la ligne de tramway Garonne.
- **des transports départementaux** qui assurent notamment les déplacements domicile-étude (transports scolaires) et les liaisons interurbaines départementales (notamment des centres bourgs du périurbain et des bassins de mobilité vers Toulouse). Le renforcement de certaines lignes est actuellement à l'étude par le Département de la Haute-Garonne : développement envisagé de lignes express en rabattement sur le réseau métro (sur l'exemple de celle mise en place entre Villemur et Toulouse rabattue au pôle d'échanges de Borderouge).

SCHÉMA D'ORGANISATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN



- la confortation d'un réseau de TC urbain structurant sur une étoile à sept branches et une rocade au niveau des faubourgs :

- la croix du métro (à terme ligne A confortée en passant à une exploitation à 52 m),
- la liaison Ramonville / Labège-Innopole,
- une croix de tramway (Ligne E, Ligne Garonne, desserte Plaisance – Tournefeuille – Canal - Gare, desserte Pont des Demoiselles / Saint-Orens) dessinant trois nouvelles pénétrantes (Nord, Ouest, Sud-Est) et formant une rocade inter-quartiers de Toulouse,

- la poursuite des **sites propres bus** (RD 813, Secteur Est, VCSM, BUN, LMSE, RD 820, RD 888) et **l'amélioration des performances du réseau de bus** sur les autres liaisons (autres pénétrantes, tangentiels et liaisons de pôle à pôle) ;
- des services de **transport à la demande** pour assurer une mobilité dans les zones à faible densité et organiser des rabattements sur les axes structurants ;

... **que complète le déploiement d'alternatives complémentaires à l'utilisation de la voiture solo :**

- le développement d'un **maillage piétons-cycles** pour les déplacements de loisirs et les déplacements à courte distance ;

- et le déploiement d'un **mobilier urbain destiné aux piétons** (bancs, éclairage, espace public de qualité, trottoirs larges) **et aux cyclistes** (arceaux de stationnement vélo, stationnement vélo sécurisé au niveau des pôles d'échanges et des stations de TC, incitation à la prise en compte du stationnement vélo dans les espaces privés – modification de l'article 12 du PLU...);
- la promotion et l'incitation du **covoiturage** en identifiant des parkings de regroupement et en favorisant les initiatives des entreprises et des pôles d'emplois ;
- le développement de l'**autopartage** dans le centre ville de Toulouse et éventuellement sur d'autres polarités de l'agglomération ;

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

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

□ La déclinaison thématique des orientations

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

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

Ainsi, l'amélioration de la qualité de l'air, la réduction des gaz à effet de serre, la réduction du bruit, la sécurité, la qualité du cadre de vie en milieu urbain, doivent être considérés comme des enjeux majeurs pour promouvoir une ville durable.

L'ensemble des mesures portées par le PDU dans le cadre de la Loi sur l'Air doivent bien évidemment contribuer à répondre à ces préoccupations, en visant notamment une maîtrise de l'usage de la voiture et le développement des transports collectifs et des modes doux.

Pour autant, une attention particulière doit être portée sur les questions de santé, de sécurité, et de cadre de vie.

Préserver la santé des habitants

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

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

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

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

- la promotion de modes mécanisés moins polluants : concernant les transports en commun, le parc de bus urbains est progressivement modernisé en intégrant des véhicules fonctionnant avec des énergies diversifiées et renouvelables ;
- la promotion d'une réelle « éco-conduite », style de conduite qui peut permettre de réduire de façon conséquente la consommation de carburant et les émissions de CO₂.

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

Limiter les nuisances sonores et conserver des zones « calmes »

Les nuisances sonores liées au transport sont de plus en plus prégnantes dans l'agglomération.

Il s'agit d'identifier les principaux points noirs en matière de bruit lié au transport terrestre et de mettre en place les

mesures nécessaires pour les résorber ou limiter leur impact sur les habitants (limitation de vitesse, revêtement anti-bruit, réaménagement de la voie, mesures de protection, ...)

En parallèle, il est important d'identifier à l'échelle du PDU, les « zones calmes », c'est à dire préservées aujourd'hui de l'ensemble des nuisances sonores (aériennes, transports terrestres, activités) et de s'assurer qu'elles soient conservées.

Améliorer la sécurité des déplacements

Traiter les lieux les plus accidentogènes

Un observatoire des accidents devra être mis en place à l'échelle du PDU, et permettre de localiser les points noirs en matière d'accidentologie. Il mettra tout particulièrement en évidence la localisation des accidents impliquant piétons et cyclistes.

Au-delà de cet observatoire, un plan des actions prioritaires devra être élaboré, ayant pour objectif de réduire le nombre des accidents et leur gravité sur les axes et carrefours les plus accidentogènes.

Limiter la vitesse

La première cause des accidents de la route est la vitesse excessive de la circulation générale. Diminuer la vitesse doit permettre de réduire le nombre d'accidents, tout en contribuant également à la réduction du bruit et de la pollution. Dans ce but, un plan de modération des vitesses de circulation sera établi en fonction des réseaux.

Sécuriser les déplacements à pied

Il est important de multiplier les aménagements modérateurs de la circulation et la réduction des largeurs de traversées à certains carrefours pour contribuer à sécuriser les déplacements des piétons.

Sensibiliser sur les dangers de la vitesse en ville

Sensibiliser, communiquer et former, doit contribuer à faire évoluer les comportements vers une conduite plus apaisée, plus sûre, et plus respectueuse des piétons et des cycles, en ciblant tout particulièrement les jeunes.

Améliorer la qualité du cadre de vie

Améliorer la qualité des espaces publics en faveur des modes doux

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

- la priorité doit être donnée autant que possible au piéton lors de la conception ou la rénovation de l'espace public,
- les espaces publics doivent être aménagés avec un souci de qualité paysagère.

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

Une réflexion est aujourd'hui en cours dans le cadre du SCOT sur la constitution d'un maillage vert et bleu. Ce maillage doit permettre à plusieurs fonctions de se côtoyer (écologique,

paysagère, agricole, loisirs, ...) et a vocation à irriguer l'ensemble du territoire urbain et non urbain.

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

B - Mieux articuler transports et urbanisme

L'agglomération toulousaine connaît depuis les années 80 une forte attractivité, qui s'est traduite sur la dernière période par une croissance démographique élevée sur la ville centre, un développement important des territoires Ouest et Nord, mais aussi un fort étalement urbain au delà de la première couronne.

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

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

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

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

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

Coordonner urbanisation et programmation des transports en commun

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

bénéficient de transports en commun efficaces dès leur installation.

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

- élaborer des contrats d'axe autour de chaque projet de TCSP,
- définir des seuils planchers de densité adaptés à chaque mode de transports en commun,
- faire évoluer la conception des zones d'activités de façon à limiter la dépendance à l'automobile.

Conforter le fonctionnement « en quadrant » de l'agglomération

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

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

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

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

Des voiries apaisées, multimodales, charpentes de l'urbanisation

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

Intégrer pleinement les modes doux dans les projets urbains

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

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

C - Répondre aux enjeux de desserte TC des territoires

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

Si les premières accueillent des zones d'emplois, des équipements publics parfois de niveau d'agglomération voir métropolitain, un habitat diversifié, les seconds sont moins structurés et moins favorable à un usage intensif des transports en commun ou modes doux.

Le réseau TC doit donc évoluer dans sa structure, **avec la création d'un réseau tramway d'agglomération complétant le réseau métro, la définition de lignes structurantes, de lignes express, de lignes transversales, de TAD zonaux**, organisées non plus seulement en étoile à partir du centre ville mais constituant, avec le réseau lourd métro/tram/train/TCSP bus, une maille fine permettant un quadrillage de l'agglomération, une adaptation aux besoins de déplacements dans les bassins de mobilité, une intermodalité renforcée autour des pôles d'échange.

Plusieurs objectifs sont clairement identifiés :

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

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

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

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

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

Une organisation en bassin de mobilité est déjà perceptible sur l'agglomération toulousaine. Elle traduit une relative autonomie des territoires qui permet de limiter les distances de déplacements. Le développement des réseaux

de transports collectifs et le maillage de ces réseaux doivent s'appuyer sur ces logiques de bassins de vie. L'enjeu est, d'une part, de satisfaire les lignes de désir émergeant à l'intérieur des bassins de mobilité et, d'autre part, de relier entre eux les différents pôles (emplois ou services) autour desquels ces bassins se sont constitués.

Adapter le choix des modes aux densités et typologies urbaines

Un réseau métro pour les territoires les plus denses

Le métro a vocation à desservir les zones les plus densément urbanisées, les secteurs où l'on retrouve la plupart des principaux équipements de l'agglomération, les trois universités toulousaines et la majorité des cités d'habitat social.

A l'intersection de ces deux axes, le centre-ville est le lieu privilégié d'une forte densité résidentielle et d'une animation urbaine très attractive : environ 200 000 personnes et plus de 100 000 emplois ainsi que les principaux équipements sont directement desservis avec un haut niveau de service et une forte capacité.

A ce jour, il n'est pas envisagé de compléter les lignes A et B du réseau métro par de nouvelles créations de lignes.

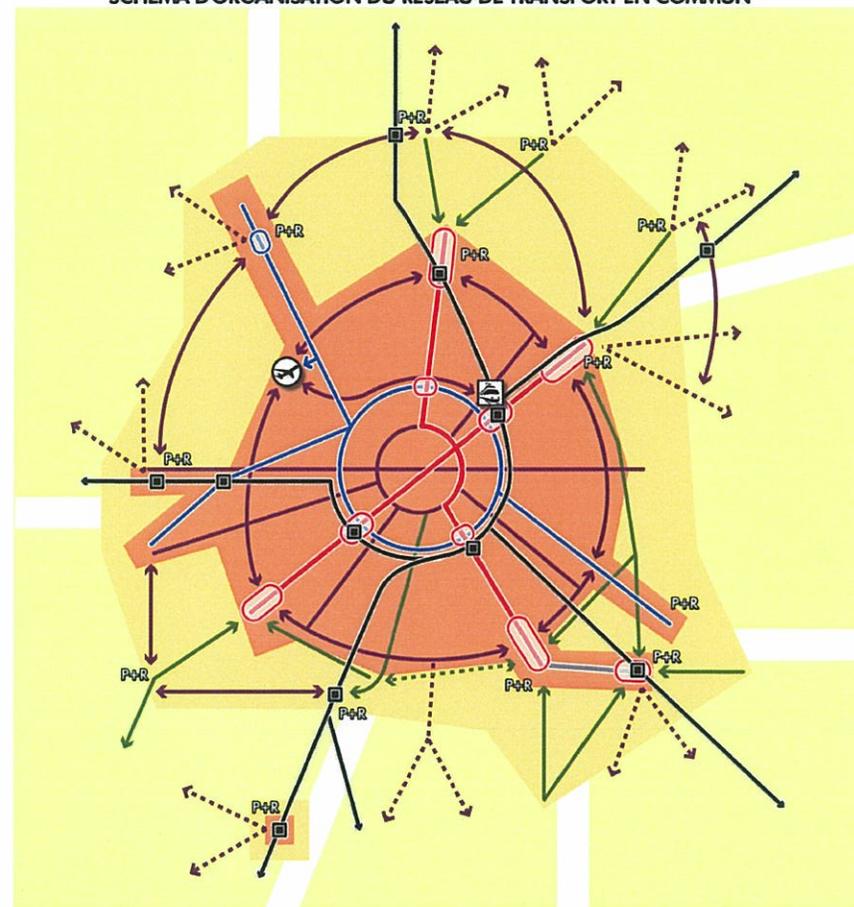
Un réseau tramway pour les territoires denses d'habitat et d'emplois

Les territoires aux densités urbaines fortes, associées à des potentiels importants de développement et renouvellement urbain, seront desservis par un réseau de tramway, en cohérence avec le potentiel de développement urbain des territoires desservis et des centres urbains identifiés en périphéries de Toulouse.

Ce réseau de tramway :

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

SCHÉMA D'ORGANISATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN



- | | |
|--|--|
| — Réseau ferré | ○ Pôle d'interconnexion TC urbain |
| — Métro | ■ Pôle d'interconnexion réseau ferré |
| — Liaison Ramonville / Labège-Innopole | P+R Parc - relais |
| — Tramway | |
| — Bus en Site Propre | |
| ... Téléporté | |
| — Lignes structurantes et lignes Express | ■ Densité forte, desservie par le réseau structurant TC |
| ... TAD | ■ Densité moyenne, desservie par les Bus en Site Propre et lignes régulières |
| | ■ Densité faible, desservie par les lignes régulières ou TAD |

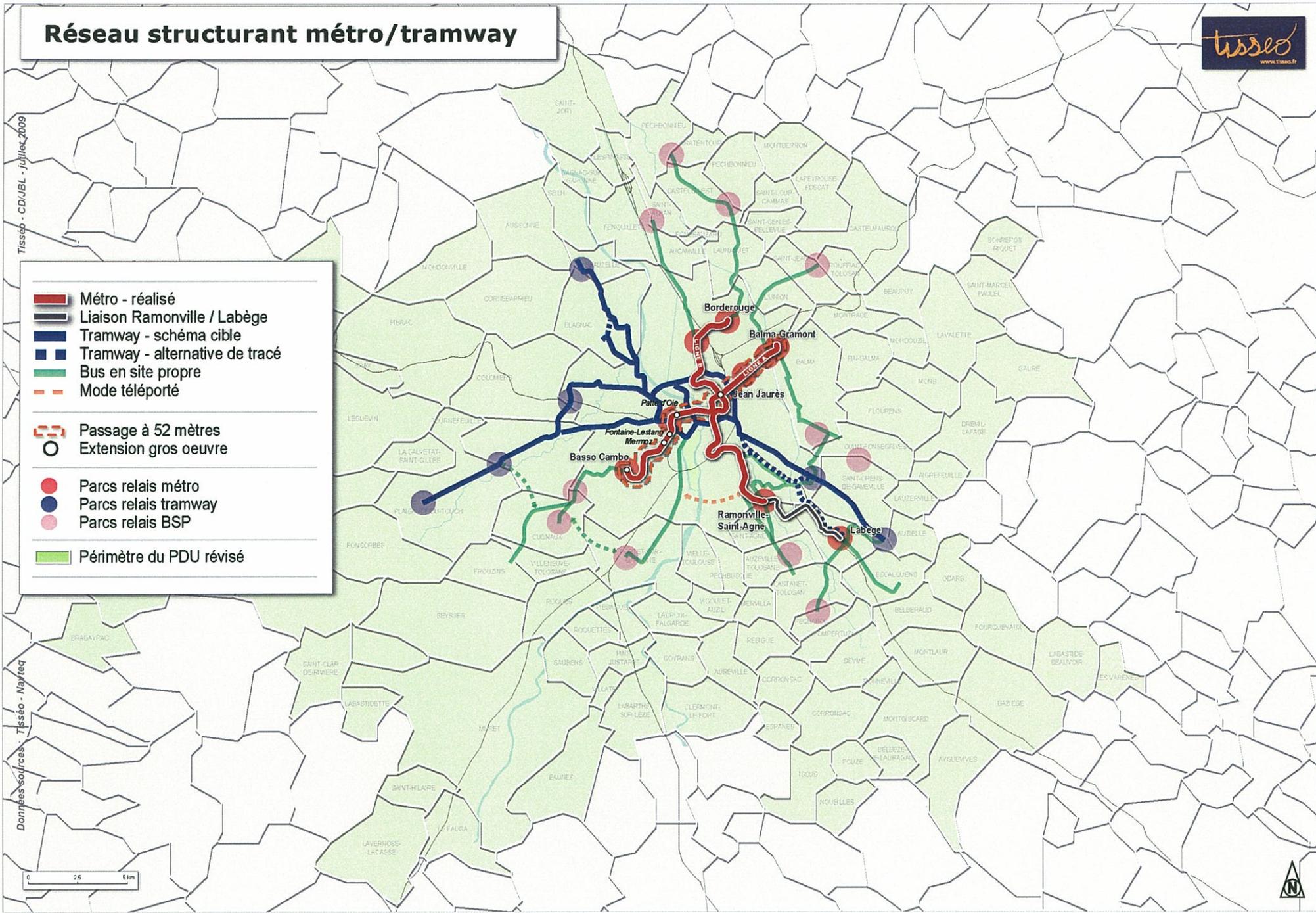
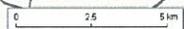
Réseau structurant métro/tramway



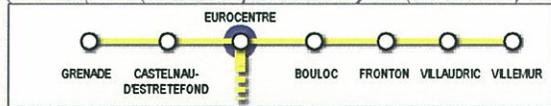
Tisséo - CDJ/BL - juillet 2009

	Métro - réalisé
	Liaison Ramonville / Labège
	Tramway - schéma cible
	Tramway - alternative de tracé
	Bus en site propre
	Mode téléporté
<hr/>	
	Passage à 52 mètres
	Extension gros oeuvre
<hr/>	
	Parcs relais métro
	Parcs relais tramway
	Parcs relais BSP
<hr/>	
	Périmètre du PDU révisé

Données sources : Tisséo - Navteq



Le réseau de bus structurant et les lignes express



- Réseau structurant bus
- Réseau lignes "Express"

- Bus en site propre - réalisé
- Bus en site propre - en travaux
- Bus en site propre - en projet
- - - Mode téléporté

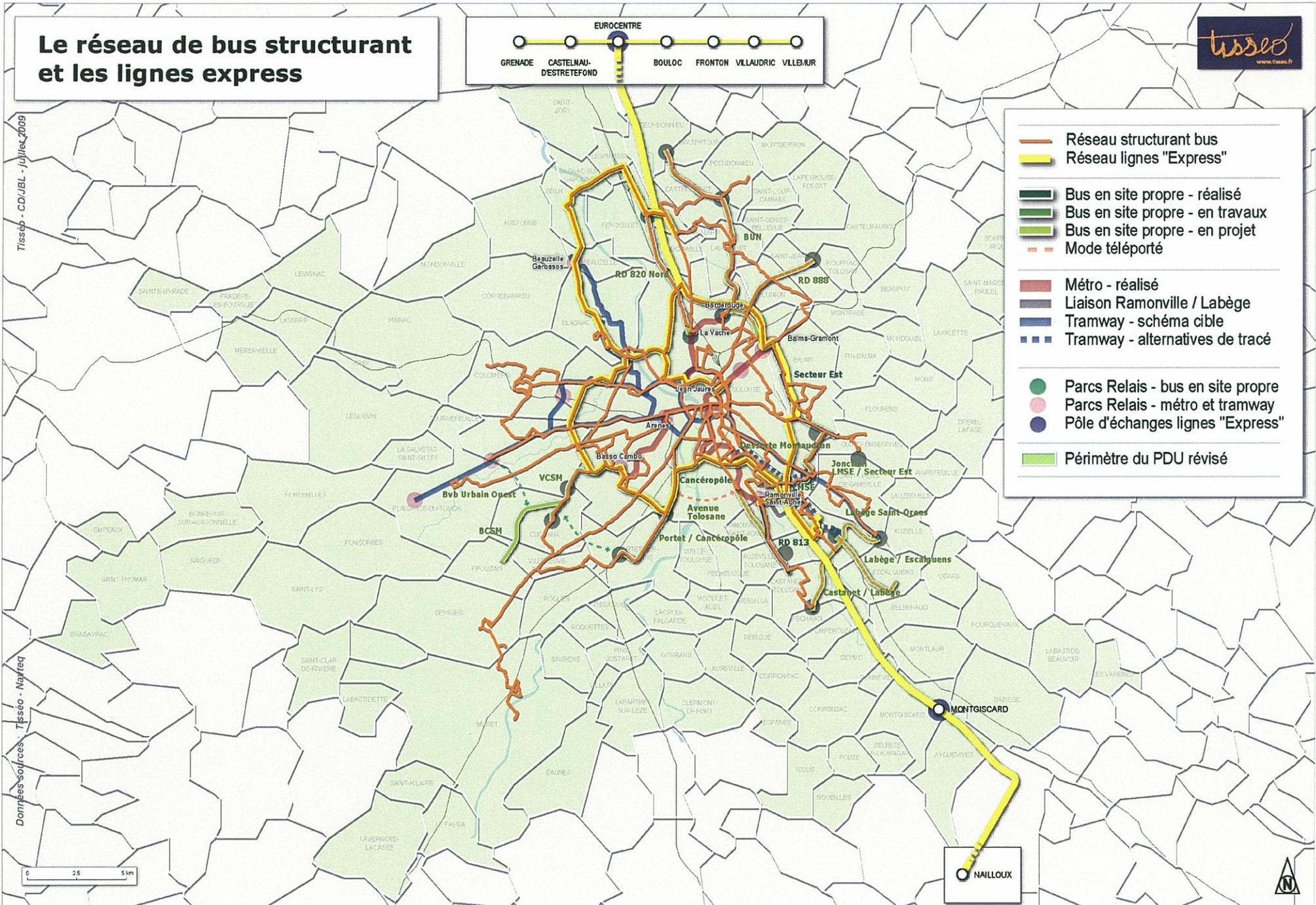
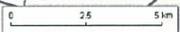
- Métro - réalisé
- Liaison Ramonville / Labège
- Tramway - schéma cible
- - - Tramway - alternatives de tracé

- Parcs Relais - bus en site propre
- Parcs Relais - métro et tramway
- Pôle d'échanges lignes "Express"

- Périmètre du PDU révisé

Tisséo - CD/JBL - juillet 2009

Données sources : Tisséo - Navteq



Des requalifications d'axes favorisant les bus pour les territoires aux densités moyennes et en développement

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

Ces aménagements en site propre (BUN, LMSE, VCSM, RD 888, RD 820, RD 120, ...) permettront de renforcer l'attractivité des lignes structurantes du réseau bus, le long desquelles l'urbanisation pourra se renforcer, et de mettre en place des lignes à haut niveau de service.

Des lignes de bus pour les territoires aux densités moyennes à faibles

Les lignes de bus permettent d'irriguer les secteurs plus diffus tout en tirant profit du niveau de service du métro et des TCSP de surface, puisqu'elles y sont quasiment toutes connectées.

La réalisation du réseau de surface en site propre permettra de réorganiser et de rationaliser l'offre sur l'ensemble du réseau des lignes de bus.

En outre, la création de lignes Bus Express, ces dernières circulant principalement sur le réseau routier primaire car desservant les grands pôles d'emplois localisés aux abords de ce réseau, ou la réalisation de dispositifs favorisant la circulation des bus tendent vers une amélioration significative

du réseau de bus, participant au maillage du cœur d'agglomération.

Du transport à la demande pour les territoires aux densités faibles ou très faibles

La desserte des territoires les moins denses et les plus éloignés se fera par un système de transport à la demande.

Comme cela a déjà été mis en place dans plusieurs communes, un système de transport à la demande du type taxi collectif ou navettes, doit permettre de répondre aux besoins de déplacement dans les territoires aux densités faibles ou très faibles, là où les solutions de transports en commun traditionnelles s'avèrent peu adaptées.

Concevoir les projets de TCSP en intégrant une mutation à terme vers un mode plus lourd, en cas de besoin lié à une évolution des fonctions urbaines traversées

Compte tenu du dynamisme de l'agglomération, les projets de transports en commun mis en œuvre doivent prévoir l'évolutivité nécessaire pour accompagner les territoires qu'ils desservent. Toute opération de surface devra ainsi être pensée et conçue en préservant les possibilités d'une mutation vers un système plus capacitaire, en conservant le même mode ou en passant à un mode plus lourd.

Cette évolutivité des systèmes de transport doit se prévoir également dans la contractualisation entre l'AOTU et les territoires desservis, notamment dans le cadre des « contrats d'axe » ou de « pôle » : l'urbanisation se développe et se greffe prioritairement sur un axe support de TCSP, ce dernier

évoluant en offre de service ou en capacité au fur et à mesure du « dynamisme urbain » des territoires desservis.

D - Accompagner les usagers des TC dans leurs déplacements

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

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

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

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

Développer et améliorer l'information des voyageurs

L'usager des transports publics doit pouvoir disposer d'une information accessible et fiable, d'une part pour préparer son

déplacement, d'autre part tout au long de la réalisation effective de son déplacement.

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

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

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

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

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

Adapter les bus aux besoins de déplacements

Autrefois centrés sur les besoins de déplacement domicile-travail et domicile-école, les transports publics doivent répondre de plus en plus à de nouveaux besoins de mobilité des ménages pour devenir une alternative à la voiture ou à la seconde voiture, et de ce fait proposer des solutions à des besoins de déplacement où la massification des flux est moindre.

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

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

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

La mise en accessibilité des points d'arrêts, la mise en priorité des principales lignes régulières vis-à-vis de la circulation générale, la formation et la sensibilisation aux personnes à

mobilité réduite participeront à l'amélioration de ce confort à bord des véhicules.

Les conditions d'attente et de correspondance seront améliorées par l'autorité organisatrice, par l'aménagement des pôles d'échanges mais aussi par l'amélioration du confort des points d'arrêts (développement des abribus notamment).

Améliorer l'accès tarifaire

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

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

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

Au vu de la nécessité de positionner les transports publics et les services vélo comme alternative à la voiture pour les déplacements non liés au travail ou aux études (loisirs, tourisme, achat) et comme facteur de la diversification des

échanges entre les territoires, les autorités organisatrices rechercheront ensemble les produits tarifaires et supports billettique communs adaptés à ces mobilités.

La mise en place d'un dispositif partenarial entre autorités organisatrices de transports, à l'instar d'une Conférence Permanente de l'Exécutif, ou associatif (syndicat mixte dit « loi SRU »), facilitera la coordination des autorités organisatrices et la maîtrise d'ouvrage de projets communs.

Rendre les réseaux de transports publics accessibles

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

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

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

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

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

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

- d'une part, l'accessibilité à tous à l'espace public est devenue une préoccupation fondamentale ;
- d'autre part, suite au succès des « VelôToulouse », il est aujourd'hui nécessaire de répondre à une demande de mobilité à vélo en forte croissance.

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

Il s'agit également de prioriser l'intégration des modes doux dans toute opération de création ou de requalification de voirie.

Favoriser la pratique de la marche

- un « **réseau piéton** » **adapté** : afin de faciliter les déplacements à pied dans la ville, il est nécessaire de créer des raccourcis pour les piétons et d'assurer des transparences (notamment dans la conception des projets urbains), de réaliser des liaisons piétonnes systématiques vers les équipements scolaires, de loisirs, et culturels, et de multiplier le franchissement des coupures urbaines et naturelles.
- un « **réseau piéton** » **accessible à tous, sûr, praticable, et confortable** : le réseau piéton doit permettre à tout le monde de se déplacer en tout lieu. Suite à la loi sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, des « Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics » seront réalisés. Au delà de ces plans, les collectivités doivent améliorer progressivement la qualité des cheminements et garantir la sécurité des piétons. Pour cela, il s'agit d'identifier et traiter les points dangereux, de multiplier les zones de circulation apaisées et réduire la vitesse des véhicules motorisés, de sécuriser les traversées piétonnes, d'améliorer l'éclairage, etc....
- un **jalonement spécifique pour aider le piéton à se déplacer** : le jalonement doit accompagner le piéton vers les principaux pôles d'attraction « piéton » et les points d'accès au réseau de transports en commun.
- une **pratique de la marche à encourager**, par des actions de promotion pour les courtes distances, par une

sensibilisation au partage de l'espace public, en ciblant les jeunes en particulier...

Répondre à une demande de mobilité à vélo en forte croissance

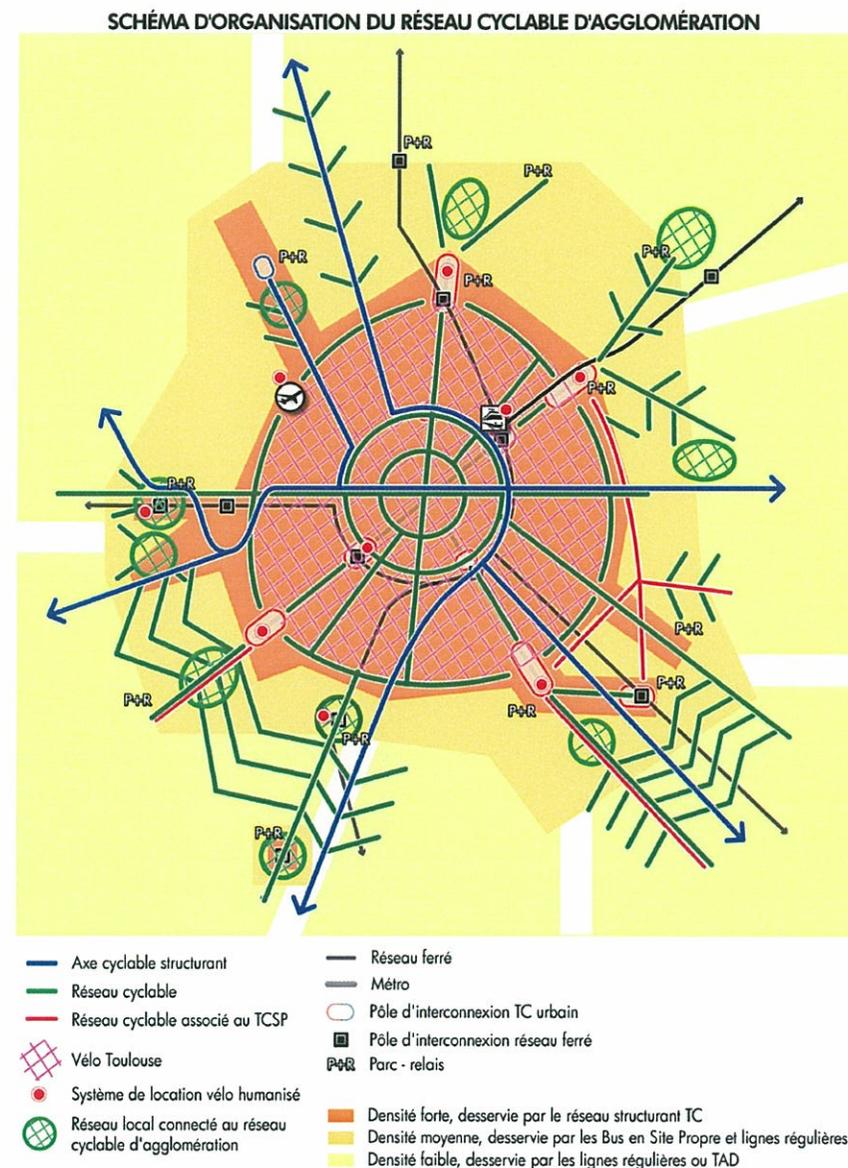
- un **réseau cyclable sûr, continu et lisible à l'échelle de la grande agglomération** : Il est essentiel d'affirmer un réseau d'axes structurants, autour desquels viendraient se greffer un maillage complémentaire d'itinéraires communaux. Un « Schéma Directeur cyclable » devra être élaboré, avec comme préoccupations premières de résoudre les discontinuités majeures, d'améliorer le maillage des itinéraires cyclables, et de permettre le franchissement des coupures urbaines ou naturelles. Il s'agit également de mettre en œuvre une politique de jalonement des itinéraires cyclables et d'homogénéiser le traitement des itinéraires entre territoires. D'autre part, la sécurité et le confort des cyclistes doivent être améliorés par des mesures d'éclairages, d'entretien, et la qualité du revêtement.
- un **stationnement facilité et sécurisé** : le stationnement vélo est un élément-clé pour permettre aux cyclistes de se déplacer. Il s'agit en particulier de développer les « parkings vélo » à proximité des pôles générateurs de déplacements, d'engager une réflexion sur le stationnement vélo dans les parcs en ouvrage, et de favoriser le stationnement vélo via les règlements d'urbanisme (article 12 du PLU).
- une **complémentarité avec les autres modes** : une attention particulière doit être apportée à l'accès vers les

gares, les stations de métro, et les axes structurants de transports en commun (itinéraires de rabattement et jalonnement), ainsi qu'au développement du stationnement sécurisé dans les grands pôles d'échanges.

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

La carte ci contre indique les grands axes d'un réseau d'agglomération ainsi que les liaisons complémentaires à mettre en œuvre. (source : étude multimodale – Setec 2008)

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



F - Maîtriser l'usage de la voiture

Dans une agglomération toulousaine toujours très attractive, où la mobilité quotidienne est importante, on constate encore une croissance des flux de déplacements en voiture, notamment en banlieue.

Réduire la part modale de la voiture, la congestion et les nuisances liées à un usage important de la voiture est aujourd'hui un véritable défi : il s'agit avant tout de limiter son usage trop systématique, tout en améliorant le fonctionnement du réseau de voiries pour tous les modes de déplacements.

Promouvoir un usage « raisonnable » de la voiture

Développer covoiturage et autopartage

Encourager d'autres manières d'utiliser la voiture particulière doit permettre de réduire le nombre de déplacements réalisés en voiture. Les services d'autopartage et de covoiturage, déjà lancés dans l'agglomération toulousaine, doivent être consolidés et développés.

Une politique de stationnement en faveur des reports modaux

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

- elle doit intégrer l'ensemble des types de stationnement : voirie, parcs en ouvrage, parcs relais, stationnement privé, aires de livraison, emplacements logistiques contrôlés ;

- elle doit s'appuyer sur l'ensemble des outils à disposition de la collectivité : la politique tarifaire, contrôle et réglementation du stationnement, les normes inscrites dans les PLU, les services à l'usager, la communication

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

Un partage de la voirie moins favorable à la voiture

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

Des voiries devront faire l'objet d'aménagements routiers de sécurité, intégrant ces objectifs : RD 112, RD 63 Cornebarrieu/Colomiers, RD 916, RD 16 Labège/Belberaud, axe Marcaissonne/Ribaute, RD 37 Léguevin/Saint-Lys.

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

Réaliser des plans de circulation

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

Réseau routier d'agglomération



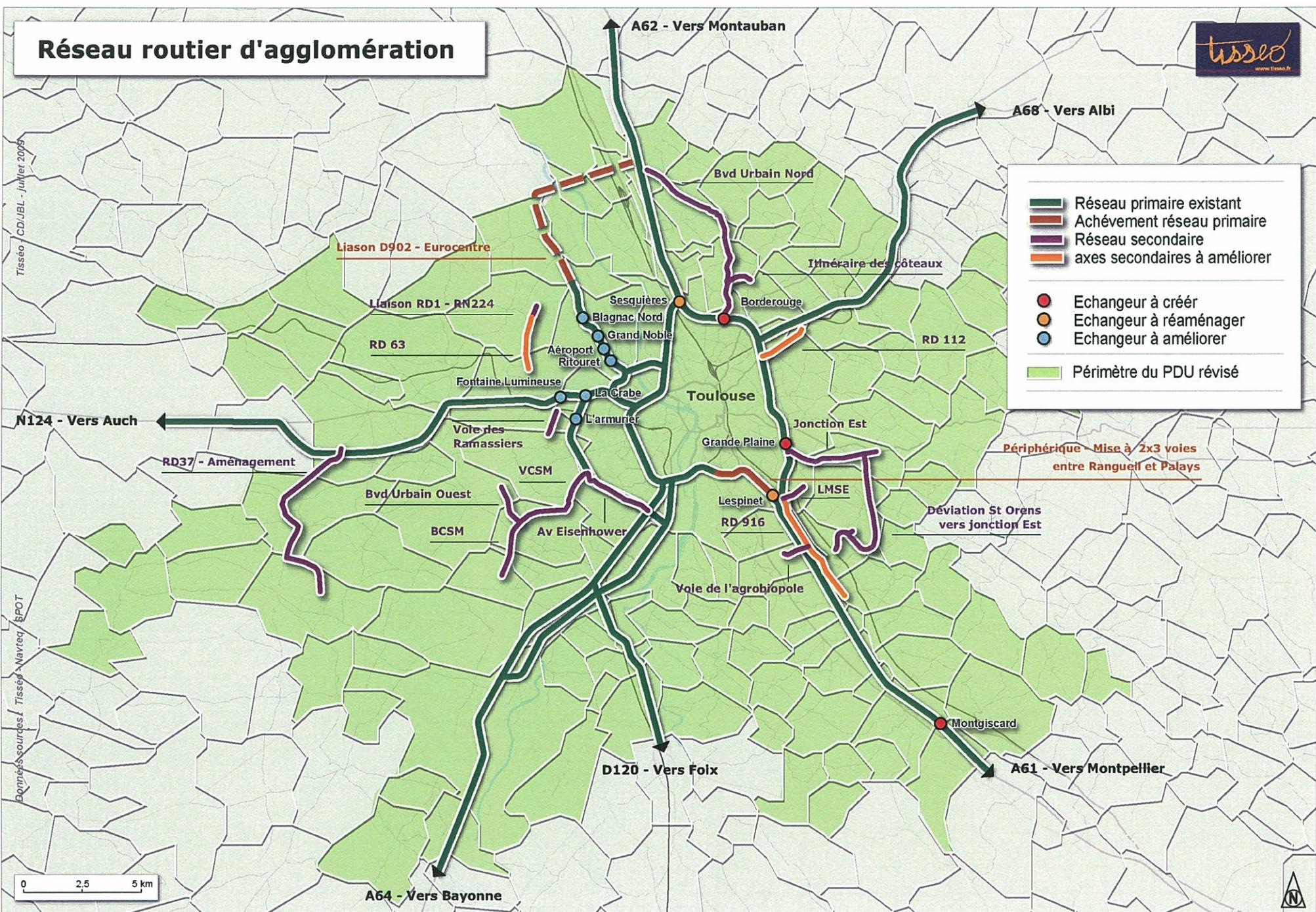
Tusseco - CD/UBL - juillet 2006

Données sources : Tusséo - Navteq - SPOT

- Réseau primaire existant
- Achèvement réseau primaire
- Réseau secondaire
- axes secondaires à améliorer

- Echangeur à créer
- Echangeur à réaménager
- Echangeur à améliorer

- Périmètre du PDU révisé



Améliorer le fonctionnement du réseau de voiries

Hiérarchiser et améliorer la lisibilité du réseau de voiries

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

Limiter le développement du réseau de voirie

- *réseau primaire*

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

- *réseau secondaire*

Il convient de structurer les nouveaux quartiers avec des boulevards urbains multimodaux pour accompagner la croissance de l'agglomération et conforter le maillage TC (LMSE, BUN, Boulevard du Canal de Saint-Martory, Voie des Ramassiers, axe Eisenhower, RD 924, Jonction Est)

Tout autre projet de voirie, non multimodal, non associé à une structuration urbaine d'un territoire, ne contribuant pas à la maîtrise de l'étalement urbain, impacterait l'attractivité du réseau de transport en commun et ne correspondrait pas aux

objectifs proposés dans le projet de révision du PDU à l'horizon 2020.

Par contre, au vu des flux de transit conséquent entre l'A64 et l'A 61 et des échanges entre bassins de mobilité Sud-Ouest / Sud-Est, avec un passage obligé par le périphérique toulousain Sud, la question de la création d'une liaison ou de l'amélioration du réseau départemental existant entre ces deux axes est posée.

Développer la gestion dynamique des déplacements, notamment l'information multimodale des usagers

Le développement de la gestion dynamique des déplacements (information aux habitants sur les conditions de circulation, remplissage des parkings, ...) et plus globalement de l'information multimodale des usagers, doit participer à la régulation des flux automobiles.

G - Prendre en compte la logistique urbaine

Cette activité s'inscrit dans un contexte de très forte concurrence et suit par conséquent des logiques économiques difficilement contournables. Aussi, la mise en place d'actions ne repose pas uniquement sur la volonté des collectivités locales, mais sur l'adhésion de toute la chaîne logistique concernée, depuis l'expéditeur, le chargeur jusqu'au destinataire.

Dans le cadre de la révision du PDU, des orientations stratégiques et des propositions d'actions ont donc été élaborées.

Toutefois, ces dernières ne pourront être mises en oeuvre qu'à travers une forte action de concertation entre tous les acteurs et surtout par l'identification d'un maître d'ouvrage qui puisse fédérer cette concertation.

La mise en place d'un groupe de travail associant Collectivités et Professionnels représente par conséquent une priorité permettant d'initier cette organisation, en identifiant les moyens juridiques, opérationnels et financiers, en structurant une Charte Livraison, outil de mise en cohérence de l'ensemble de ces initiatives au niveau de l'agglomération.

Utiliser les outils d'urbanisme

Inscrire dans les documents d'urbanisme des orientations en matière de gestion des activités de transport et de livraisons de marchandises : normes de stationnement PL avec aire de stationnement d'attente sur la parcelle et non sur le domaine public, condition d'accès aux aires de livraisons des entreprises, plan de circulation « marchandises » dans le cadre de la conception de nouvelles zones d'activités.

Préserver, dans le cadre de ces documents d'urbanisme (SCOT et PLU notamment), la possibilité de création de sites de stockage et de redistribution des marchandises, plus particulièrement sur des sites desservis par le réseau ferroviaire, afin de constituer un réseau cohérent d'acheminement et de distribution des marchandises en recherchant une rationalisation des mouvements qui y sont liés.

Maîtriser les flux de déplacements

Organiser les pratiques logistiques urbaines et valoriser des chaînes multimodales par :

- L'encouragement au développement « d'espaces logistiques urbains », jouant le rôle de « relais urbains » pour la livraison finale des marchandises, notamment dans les espaces urbanisés les plus denses.
- La limitation du transit des poids lourds dans les centres urbains de l'agglomération en réalisant des plans de jalonnement et en hiérarchisant le réseau viaire d'agglomération.
- L'encouragement à l'utilisation de véhicules moins polluants (gaz naturel, électriques), à l'utilisation de vélo-livraison ou à des logiciels d'optimisation des tournées et de gestion des flottes.

Optimiser le stationnement des véhicules de transport de marchandises en :

- Renforçant la gestion des zones de livraisons dans le cadre des opérations d'aménagements, mais aussi dans la conception même des bâtiments.
- Améliorant quantitativement et qualitativement les zones de livraisons par la mise en place d'une offre de stationnement spécifique de « courte durée » afin de libérer les aires de livraisons pour des stationnements de plus longue durée.
- Renforçant le contrôle des zones de stationnement afin de limiter les conflits d'usage et organiser la bonne gestion des aires.

Mettre en cohérence la réglementation sur l'agglomération, afin de faciliter la compréhension de la réglementation par les usagers et le contrôle par les forces de l'ordre.

H - Répondre aux enjeux des déplacements liés au travail

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

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

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

Il est donc nécessaire de s'inscrire dans un dispositif opérationnel permettant de répondre aux enjeux des

déplacements liés au travail, en poursuivant et accentuant la politique de soutien et contribution aux démarches de plan de déplacements d'entreprise PDE.

Soutenir les projets de PDE

L'AOTU a un rôle majeur à jouer auprès des entreprises et administrations dans ce type de démarche, en pérennisant, pour la réalisation des études préalables débouchant sur des actions opérationnelles et sur le processus d'évaluation, une aide financière d'un montant de 25% du coût des études plafonnée à 4 500 € HT.

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

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

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

- cibler prioritairement les entreprises de plus de 300 salariés ou celles de plus petite taille mais déjà regroupées autour d'un projet commun de plan de mobilité,
- cibler les zones d'activités les plus importantes: Labège Innopole, Basso Cambo, ZI Thibaud, ZI La Plaine... ou celles situées à l'écart des réseaux de transports en commun, avec

un approfondissement de la connaissance de la mobilité sur ces territoires.

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

Actions de communication et de concertation :

- Faire connaître les démarches de plans de mobilité en cours (Airbus France, Orange, Motorola, Thalès, Cité Administrative, Région, EDF, ...) par des réunions d'informations menées à l'échelle des zones d'activités,
- Mettre à disposition tous les éléments d'information sur les transports en commun : plan des réseaux de transports en commun, fiches horaires, tarifs d'abonnements, calculateur d'itinéraires,...

Autres actions

. Faire intégrer dans les PDE **les besoins spécifiques des salariés PMR** et de la clientèle (notamment pour les administrations recevant du public)

. Définir une politique « Déplacements » dans le cadre des réponses opérationnelles à apporter aux plans d'action des PDE : offre de desserte dans les zones d'emplois, normes de stationnement, offre vélos (location, stationnement, itinéraires)

. Prise en compte dans les outils de planification, notamment PLU : **normes de stationnement, condition de desserte et d'accessibilité**

I - Développer l'intermodalité

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

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

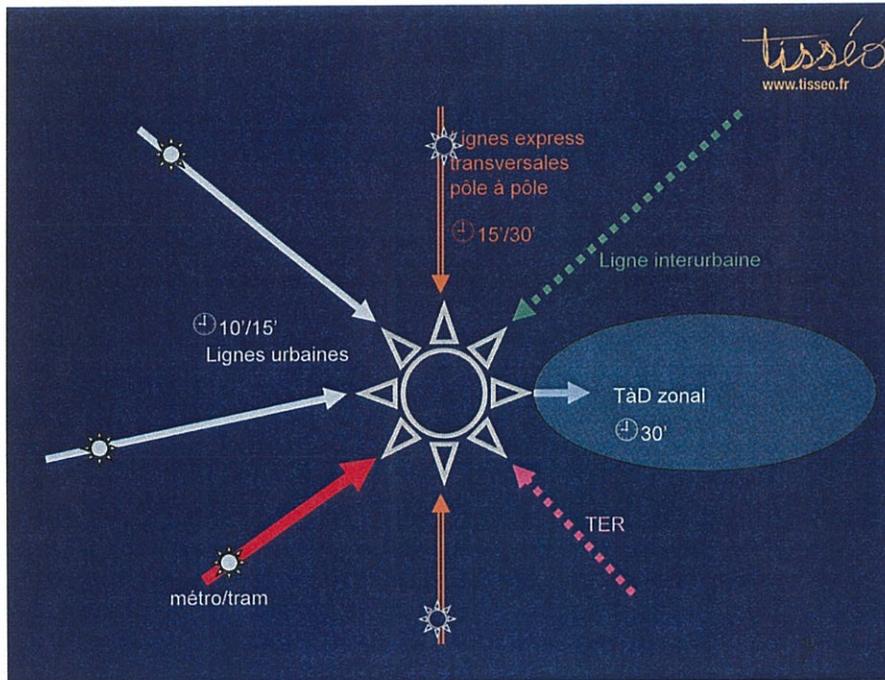
La multimodalité suppose donc la coordination de ces services entre les acteurs concernés, et au premier rang desquels les autorités organisatrices et les collectivités, et ce dans toutes ses dimensions.

Faciliter l'intermodalité dans les territoires

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

Les pôles d'échanges actuels et futurs, y compris les nouvelles haltes ferroviaires seront donc confortés et aménagés pour faciliter les conditions de correspondance entre modes, y compris sur le plan de l'accessibilité.

La facilité de passer d'un mode à l'autre assurera l'attractivité des transports publics depuis les territoires de périphérie.



Ils ont ainsi vocation à se développer en périphérie de la ville centre et de son centre-ville :

- Au centre : Jaurès, Matabiau/Marengo, Arènes, St Agne.

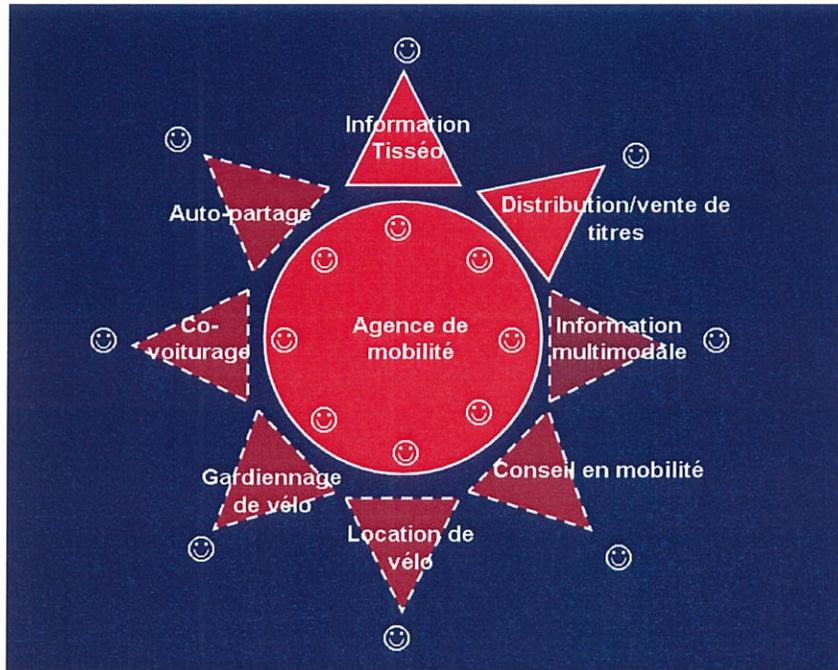
- Au Sud-Est : Montaudran/Gonin, Labège Innopole, Ramonville.
- Au Sud-Ouest : Cancéropôle/Seysses, Portet, Muret.
- A l'Ouest : Basso-Cambo, Arènes, Colomiers, Plaisance du Touch.
- Au Nord-Ouest : Blagnac Aéroport, Airbus St Martin.
- Au Nord : Borderouge, Fenouillet/St Alban.
- Au Nord-Est : Balma-Gramont / St Jean.

L'intermodalité en tant que service à la personne

L'intermodalité suppose également que les offres de transport public et les possibilités physiques de correspondance soient complétées et facilitées par un ensemble de services humanisés : information/conseil, vente de titres, services liés au vélo, co-voiturage, auto-partage. A cette fin, des agences de mobilité telles que la Maison de la Mobilité de Labège seront développées.

Les autorités organisatrices de transport et les collectivités devront définir et mettre en œuvre des solutions coordonnées et adaptées aux besoins en matière de vélo, complémentaires au développement des itinéraires cyclables.

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



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

Vers l'intégration des réseaux de transport public ?

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

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

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

Un syndicat mixte regroupant les autorités organisatrices, tel que défini par la loi SRU, pourrait être sur le plan institutionnel un outil adapté pour mener les études nécessaires et, le cas échéant, piloter la mise en œuvre des actions.