

## 2009 - 2010 : vers une mobilité plus durable

En 2009 et 2010, la fréquentation des transports collectifs continue son ascension : le seuil des 100 millions de déplacements sur le réseau Tisséo est dépassé. Parallèlement, les collectivités territoriales développent de nouveaux services à la mobilité, encourageant l'écomobilité des habitants : VélôToulouse, covoiturage, autopartage, conseils en mobilité, etc. Néanmoins, les flux routiers sont toujours en croissance sur les périphériques ouest et sud.

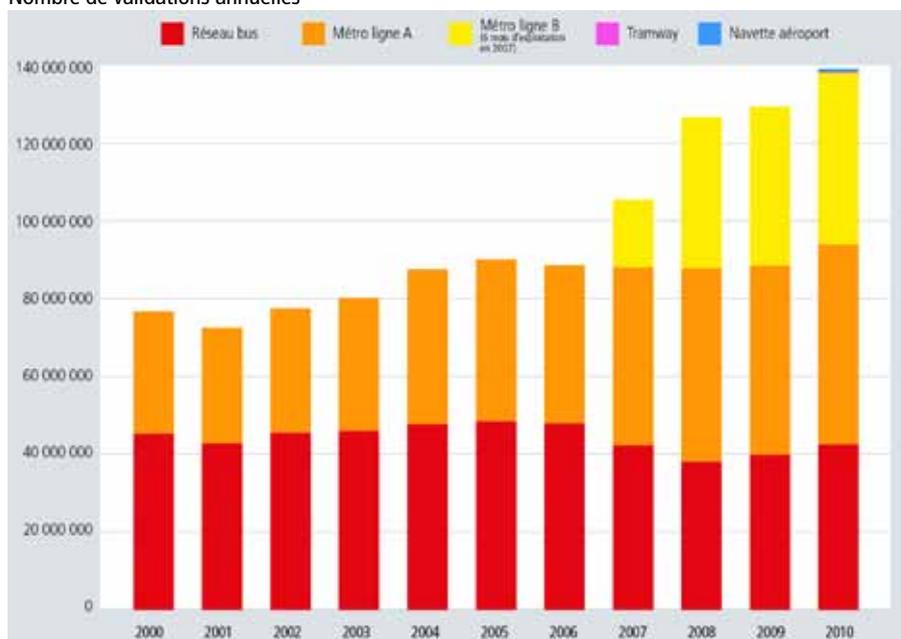
Ce document est une synthèse de la réunion partenariale de l'Observatoire des Déplacements du 14 avril 2011, lieu d'échanges et de débat à destination des élus et professionnels de l'aire urbaine, sur les données de fréquentation des infrastructures de transport et sur des thèmes d'actualité. Cette réunion a porté d'une part sur les grands chiffres 2009-2010 de l'observatoire, en les comparant à l'évolution démographique, et d'autre part sur les nouveaux services à la mobilité.

### Un réseau Tisséo toujours plus attractif

En 2010, la fréquentation annuelle du réseau Tisséo continue de croître. Cette augmentation s'explique par les améliorations du service apportées ces dernières années : ligne B du métro, bus en site propre, lignes "Tempos", nouvelles lignes de bus, navette

aéroport intégrée au réseau Tisséo, mise en service de la ligne de tramway T1. La politique tarifaire en faveur des jeunes et la création de l'abonnement annuel Activéo pour les actifs portent également leurs fruits et fidélisent la clientèle. Depuis 2009, la part des déplacements effectués avec un abonnement est supérieure à celle de la billetterie.

Nombre de validations annuelles



### CHIFFRES CLÉS

**Réseau Tisséo :**  
**100,8 millions de déplacements en 2010**

**139 millions de validations en métro ou bus**

(un déplacement peut correspondre à plusieurs validations si l'utilisateur effectue des correspondances sur le réseau Tisséo)

**Réseau ferroviaire aire urbaine :**  
**5,4 millions de voyages en 2009**

**Périphérique :**  
**108 600 véhicules/jour en 2010**  
(trafic moyen entre deux échangeurs)

*Entre 2009 et 2010, la fréquentation des 2 lignes de métro et du réseau bus est en croissance de +7 %*

# Un usage accru des transports collectifs ...

## Une attractivité du ferroviaire qui se poursuit

En 2009, le nombre de voyageurs effectuant un trajet sur les axes ferroviaires Toulouse-L'Isle Jourdain, Toulouse-Boussens et Toulouse-Pamiers est en croissance ; le renforcement et le cadencement de l'offre mis en place en 2003

et 2004 sur ces axes produisent donc toujours un effet positif. Les axes Toulouse-L'Isle Jourdain et Toulouse-Boussens atteignent les 1,3 million de voyageurs et sont les plus fréquentés. L'axe Toulouse-Pamiers enregistre la plus forte hausse (+6 % entre 2008 et 2009) et rattrape la fréquentation de l'axe Toulouse-Montauban.

## La fréquentation des infrastructures de transports suit-elle l'évolution démographique ?

### Cadrage démographique

	population municipale (source : INSEE)		
	1999	2008	Evolution
Aire Urbaine 342 communes	964 900	1 131 600	+1,8% par an
Département Haute Garonne	1 046 500	1 217 300	+1,7% par an

**Sur le périmètre de desserte Tisséo :** une évolution de la population desservie estimée à +2% par an liée à la croissance démographique et à l'extension du périmètre

	1999	2008	2010
Périmètre de desserte	53 communes	86 communes	88 communes
Population municipale	697 500 <sup>(1)</sup>	854 900 <sup>(1)</sup>	880 000 <sup>(2)</sup>

(1) Source : INSEE

(2) Population estimée par l'aout à partir du prolongement de la tendance 1999-2008

### La croissance de fréquentation des réseaux Tisséo et ferroviaire est supérieure à la croissance démographique

Entre 1999 et 2010, la fréquentation du réseau Tisséo passe de 56,3 millions de déplacements à plus de 100 millions, soit une progression annuelle de +5 %. Ce taux, supérieur à celui de la croissance démographique, traduit un report modal vers le réseau Tisséo. L'amélioration du service, la politique tarifaire, les politiques publiques en faveur des modes alternatifs à la voiture (plan local de stationnement, aménagement des espaces publics, services à la mobilité, ...), la hausse du coût de l'énergie et la prise de conscience écologique expliquent ce résultat encourageant.

Sur l'aire urbaine, la fréquentation du réseau ferroviaire progresse en moyenne de +11 % par an entre 2002 et 2009.

### En revanche, celle du parc de voitures et des flux routiers sur le périphérique se poursuit au même rythme que la croissance démographique

En moyenne sur les 10 dernières années, le parc de véhicules immatriculés sur le département de la Haute-Garonne augmente de 10 000 voitures par an, soit un taux de croissance de +1,7 % par an. Sur la même période, le trafic moyen entre deux échangeurs du périphérique passe de 89 100 véhicules par jour à 108 600, soit une progression annuelle de +1,8 %.

Ainsi, contrairement à la croissance de fréquentation des transports en commun, ces taux sont similaires à la croissance démographique de l'aire urbaine. Néanmoins, le taux de motorisation des habitants ne baisse pas, et il y a toujours plus de voitures sur le périphérique.

# ... mais toujours plus de voitures, notamment sur les périphériques ouest et sud

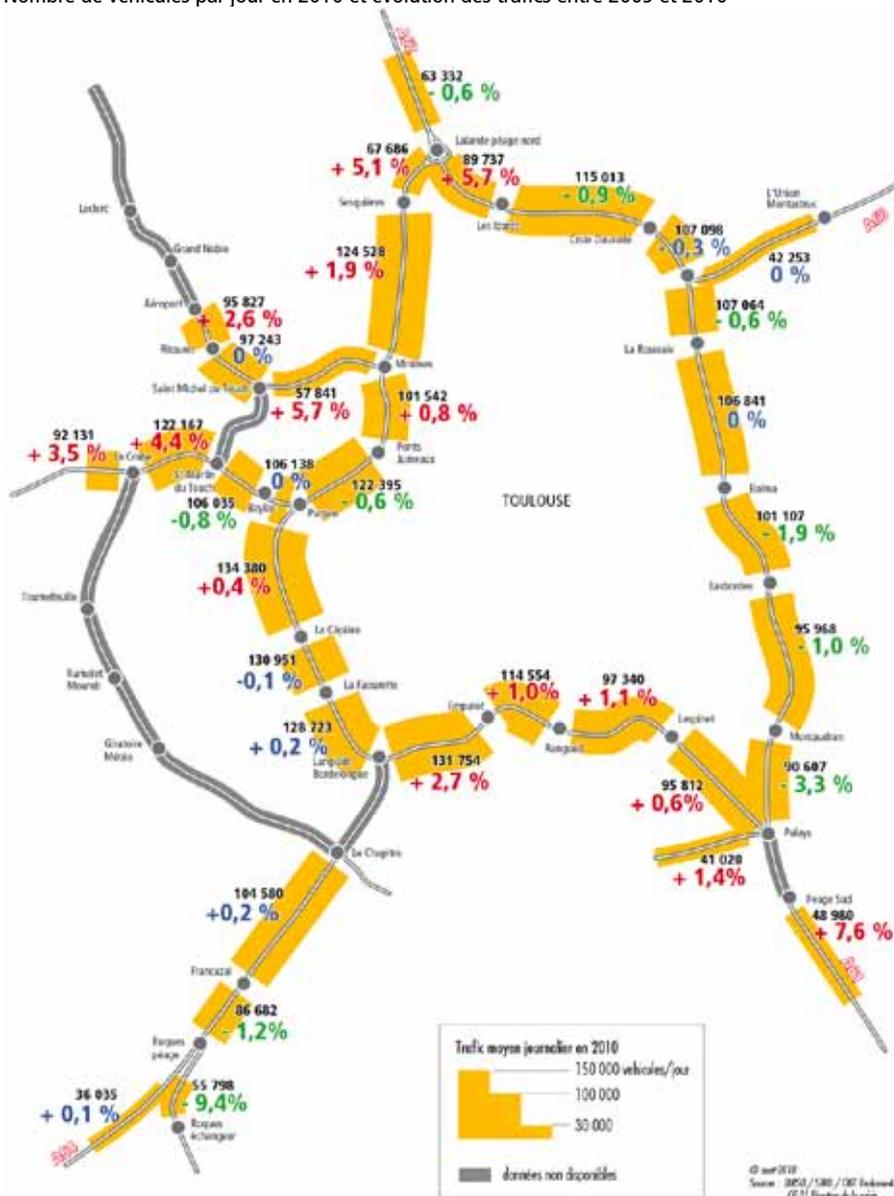
## Un trafic toujours en croissance sur les périphériques ouest et sud

En 2010, le trafic moyen entre deux échangeurs est de 108 600 véhicules par jour. Certains tronçons affichent un trafic nettement supérieur, notamment entre Purpan et Empalot qui reste la section la plus chargée. Entre 2009 et 2010, le périphérique sud connaît des

augmentations de trafic relativement élevées ; celles du périphérique ouest sont plus modérées en raison de la saturation.

A l'inverse depuis 2007, le trafic diminue sur le périphérique est, ce qui peut traduire un report modal de la voiture vers le réseau métro lié à la mise en service de la ligne B. Certains tronçons retrouvent les niveaux de trafic de 2004.

Nombre de véhicules par jour en 2010 et évolution des trafics entre 2009 et 2010



En 2010, le tronçon Langlade - Empalot franchit à son tour le seuil des 130 000 véhicules par jour

## Un parc de véhicules de nouveau en hausse, mais en renouvellement

Au 31 décembre 2009, 757 500 véhicules étaient immatriculés sur le département de la Haute-Garonne, soit 10 600 véhicules supplémentaires par rapport à 2008. Ainsi après avoir connu une baisse, le parc réaugmente

et plus particulièrement celui des voitures. Le taux d'augmentation du parc de voitures est néanmoins plus faible qu'à l'échelle nationale (+1,6 % contre 2,8 %). Par ailleurs, son renouvellement s'accélère, notamment en raison de la mise en place de la prime à la casse et du bonus écologique. Ceci est favorable à une diminution des émissions de polluants.

# Des collectivités qui développent de nouveaux services à la mobilité :

## Des services innovants pour une écomobilité

En complément des services traditionnels de mobilité assurés par les collectivités territoriales (voirie, transports collectifs, stationnement, aménagements cyclables, etc), de nouveaux services ont émergé ces dernières années à l'échelle nationale. Ils répondent à une demande de déplacements variée et diffuse, tout en modérant l'usage de la voiture particulière : covoiturage, conseils de mobilité aux entreprises, stationnements sécurisés pour les vélos, information multimodale, vélos en libre-service, autopartage, etc. Outre leur rôle écologique, ces services favorisent le lien social et une mobilité plus économique. Ils ont un rôle important dans les politiques de déplacements.

## De plus en plus d'exemples sur l'aire urbaine de Toulouse

En 2009 et 2010, le développement des nouveaux services à la mobilité sur l'aire urbaine de Toulouse se poursuit. Certains relèvent directement de la compétence des collectivités territoriales (maison de la mobilité de Labège, VélôToulouse, service Tisséo de covoiturage, aire de covoiturage sur le parking du Phare à Tournefeuille...), d'autres de l'initiative associative (maison du vélo, pédibus et vélobus dans les écoles, autopartage,...) ou privée (plan de déplacements d'entreprises, bus cyclistes...) avec parfois un partenariat avec une collectivité territoriale. Lors de la réunion de l'Observatoire partenarial des déplacements du 14 avril 2011, plusieurs de ces services ont fait l'objet d'une présentation.

### Service d'autopartage Mobilib

Présentation : Céline Soulié, Directrice de Mobilib

#### Qu'est-ce que l'autopartage ?

C'est un service optimisé de location de voitures. Les abonnés au service se partagent une flotte de véhicules pour des déplacements de courtes distances (de l'agglomération à la région) et de courte durée. La réservation s'effectue par internet ou téléphone.

L'autopartage limite les contraintes d'une voiture personnelle (achat, entretien, stationnement) et diminue le budget voiture de l'utilisateur. En payant à l'usage (coût à l'heure et au kilomètre, tout compris), l'abonné réfléchit davantage au choix du mode de déplacement. Un report modal vers les transports collectifs et les taxis est généralement observé.

#### Une clientèle de particuliers et d'entreprises en forte croissance

Mobilib est une Société Coopérative d'Intérêt Collectif. Tisséo-SMTC et le Grand Toulouse y ont des parts. Mis en service en mars 2009, Mobilib compte actuellement 400 abonnés pour une flotte de 24 véhicules sur 12 stations. D'ici fin 2011, 32 véhicules seront en service et de nouvelles stations sont envisagées. Mobilib étudie la possibilité de se développer dès 2012 - 2013 sur la périphérie et à plus long terme, aux abords des gares TER pour une offre combinée avec la SNCF. L'amélioration de l'accès aux véhicules pour les PMR est également une perspective d'évolution.



Source : Mobilib

# enjeux, premiers effets et perspectives

## Quelques outils d'écomobilité de Tisséo-SMTC

Présentation : Tisséo-SMTC

- Christophe Doucet, responsable du service Politique des Déplacements et Accessibilité
- Marie-Régine Bardoux, responsable de la Maison de la Mobilité de Labège
- Alexandre Blaquière, responsable des Systèmes Innovation Europe.



### Le service de covoiturage en chiffres :

2 241 inscrits dans la base de données.  
140 équipages formés  
128 équipages actifs  
Près de 40 entreprises adhérentes

### Aide au développement des PDE

Depuis 10 ans, Tisséo-SMTC sensibilise et aide les entreprises à élaborer un Plan de Déplacements d'Entreprises (PDE) ou Inter-Entreprises (PDIE) : aide méthodologique avec possibilité d'une subvention pour les études, outils de géolocalisation des salariés, outils de communication, adaptation du réseau bus. Plus de 100 PDE et PDIE sont engagés. Parallèlement, des animations dans les entreprises et administrations sont effectuées pour délivrer de l'information sur l'écomobilité (60 interventions en 2010). Un bus, reconverti en agence mobile, se déplace sur les sites universitaires et lieux de manifestation. Enfin, en septembre 2011, le SMTC mettra à disposition des chefs de projet PDE des entreprises une plate-forme extranet, afin qu'ils puissent échanger sur les bonnes pratiques.

### La maison de la mobilité de Labège, première agence locale de mobilité

Créée en 2008 et financée en partenariat avec le Sicoval, la maison de la mobilité de Labège informe sur les réseaux de transports collectifs, sensibilise les particuliers et les entreprises à l'écomobilité, anime le service de covoiturage de Tisséo et propose des services tels que la location de vélos, des ateliers de réparation de vélos et la vente de titres. Tisséo prévoit de déployer d'autres maisons de ce type, dont une à Basso Cambo (ouverture mai 2011) avec pour public cible, les associations d'insertion pour le retour à l'emploi. En 2011, une convention de subvention a été passée avec la maison du vélo (en face de la gare de Matabiau) pour une activité de conseil en mobilité.

### La CIMM, un site web d'information sur tous les modes de déplacements

La Centrale d'Information Multimodale (CIMM) est un projet issu du partenariat SGGD <sup>(1)</sup> qui a mandaté Tisséo-SMTC pour sa mise en œuvre. En 2011, l'outil est prêt à l'emploi via un accès extranet réservé aux partenaires SGGD. Il propose à l'échelle de l'agglomération : un calculateur d'itinéraire multimodal (voiture, transport en commun, vélo, marche), un état du trafic routier en temps réel, les « évènements / perturbations » sur les réseaux routiers, Tisséo, Arc en Ciel et SNCF, l'état de service des parkings du centre-ville et des parcs relais, la localisation des bornes VélôToulouse, etc. Sous réserve d'un accord des partenaires SGGD, ce service pourrait s'ouvrir au grand public ou être intégré dans les sites web des collectivités.

<sup>(1)</sup>Partenariat SGGD (Système de Gestion Globale des Déplacements) : regroupement de dix institutions de l'aire urbaine (cf. page 8)

# Des collectivités qui développent de nouveaux services à la mobilité :

## Les services vélos en gare

Présentation : Alexandra Perrier et Lydie Prévot, Direction des Infrastructures de Transport, Région Midi-Pyrénées

Dans un souci de développement durable, la Région encourage l'intermodalité entre les modes doux et les TER. C'est à ce titre que des espaces vélos sont prévus à bord des trains. Ceux-ci arrivant à saturation, la Région développe la création de services en gare offrant une alternative à l'emport des vélos dans les trains.

## L'axe Toulouse-Castres-Mazamet équipé depuis avril 2011

Dans le cadre d'un programme cofinancé avec le FEDER, l'Etat et la SNCF, la Région a équipé à titre expérimental, toutes les gares de l'axe Toulouse-Castres-Mazamet (hors Matabiau) d'un service gratuit de stationnement vélo (arceaux, box ou consignes collectives). Le nombre de places vélos aux abords des gares a ainsi plus que doublé. Au terme de 3 ans, la Région avisera sur le déploiement de ce type de services sur les autres axes.

Sur la gare de Matabiau, la Région mène une réflexion, avec la SNCF et Gares et Connexions (branche de la SNCF en charge de la rénovation et du développement des gares), sur un service de gardiennage.

## Des aménagements dans le cadre des projets de parkings

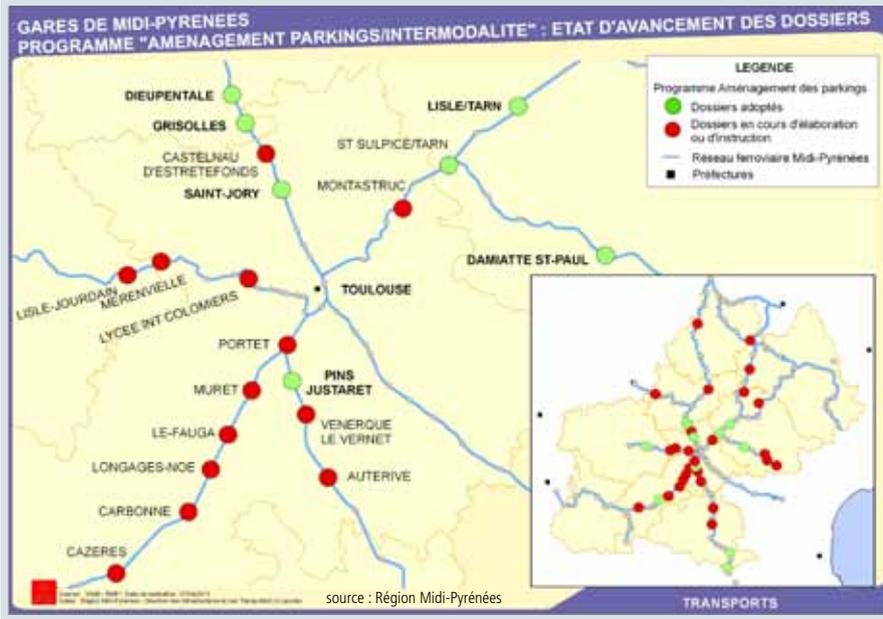
Face à l'augmentation de la fréquentation des TER, la question du stationnement aux abords des gares est devenue préoccupante (parkings saturés, stationnement sauvage). Elle peut devenir un frein à l'attractivité du TER. La Région a ainsi engagé en 2009 un plan de soutien financier aux communes pour l'aménagement et l'extension des parkings des gares dans une logique intermodale. Pour être éligible, les projets doivent être réalisés à court terme et répondre à certaines conditions :

- Développement de l'intermodalité TER avec les vélos et les transports collectifs,
- Gratuité de l'accès aux parkings pour les usagers du TER,
- Respect des normes d'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite ou handicapées,
- Aménagements s'inscrivant dans une démarche de qualité environnementale.

Types de services vélos en gare (Lavage /gonflage, Arceaux, Box, Consignes collectives)



source : Région Midi-Pyrénées



**Plusieurs gares de l'aire urbaine sont déjà concernées par le plan de soutien de la Région**

# enjeux, premiers effets et perspectives

## VélôToulouse, système automatisé de location de vélos

Présentation : Arnaud Turlan, Service de Gestion des Usages de Déplacements, Grand Toulouse

### Un service à franc succès dynamisant l'usage du vélo en ville

Mis en place en novembre 2007, le service VélôToulouse compte en 2011, 2400 vélos et 253 vélos-stations réparties sur le centre-ville et les faubourgs de Toulouse. Exploité par JC Decaux, il est organisé par le Grand Toulouse.

Entre 10 000 et 11 000 locations par jour sont comptabilisées. Le service est particulièrement utilisé par les hommes (2 usagers sur 3) de 18 à 45 ans. Une enquête sur les usages des VélôToulouse auprès des abonnés est prévue en 2011.

### Des perspectives d'amélioration et d'évolution

Le service continue d'évoluer avec l'ouverture 24h sur 24 (mai 2011), la possibilité de disposer de l'abonnement VélôToulouse sur la Carte Pastel (support billettique des transports collectifs) et l'amélioration de la régulation spatiale des vélos sur les stations. Le Grand Toulouse a engagé une réflexion sur la complémentarité des différents systèmes de location (humanisé, semi-automatisé) afin de répondre à toutes les demandes et donc à tous les usages.

### Une accidentologie vélo en baisse parallèlement à un usage accru du vélo

56 accidents corporels impliquant un cycliste sont recensés en 2010 sur la commune de Toulouse. En 4 ans, l'accidentologie a été divisée par deux alors que la présence des vélos est de plus en plus prégnante. Ceci s'explique notamment par le développement des aménagements cyclables mais aussi par « l'effet de masse » : plus il y a des vélos, plus les automobilistes font attention.

---

*Les accidents corporels impliquant les VélôToulouse sont rares*

---



---

*Le vandalisme et le vol des vélos viennent ternir l'image du service. Des campagnes de communication et la fermeture provisoire de vélos-stations vandalisées ont permis une diminution des dégradations.*

---



# Principaux éléments du débat avec la salle

Au cours de la réunion partenariale, les participants ont exprimé leurs opinions sur les résultats encourageants en termes de fréquentation des transports collectifs et sur les nouveaux services à la mobilité. Ces propos sont synthétisés ci-dessous.

## L'Observatoire partenarial des déplacements

L'Observatoire partenarial des déplacements est issu du partenariat « Système de Gestion Globale des Déplacements » (SGGD), qui regroupe dix institutions de l'aire urbaine toulousaine : l'Etat, le Conseil Régional Midi-Pyrénées, le Conseil Général de la Haute-Garonne, Tisséo-SMTC, le Grand Toulouse, le Sicoval, la Ville de Toulouse, la SNCF, RFF et l'auat. Outre l'observatoire, ce partenariat a permis de mettre en œuvre la gestion coordonnée de la voirie, la modélisation multimodale des déplacements et la Centrale d'Information Multimodale des Déplacements.

L'activité de l'observatoire s'organise autour de publications annuelles rassemblant et analysant des données transports et déplacements à l'échelle de l'aire urbaine de Toulouse, et de réunions partenariales, lieux d'échanges et de débat sur des sujets d'actualité ou de prospective.

**Pour en savoir plus :** Les publications de l'observatoire et les supports de présentations de la réunion du 14 avril 2011 sont accessibles aux membres de l'observatoire, sur l'extranet de l'auat : [www.auat-toulouse.org](http://www.auat-toulouse.org) (rubrique espace membres, observatoires partenariaux).

## Le développement des transports collectifs doit faire face aux contraintes financières des collectivités

La tendance vertueuse d'un report modal vers les transports collectifs durera-t-elle ? Le développement de l'offre de transports collectifs dans les prochaines années sera-t-il à la hauteur du développement démographique, étant données les contraintes financières auxquelles doivent faire face les collectivités territoriales ? D'ores et déjà, des tensions entre l'offre et la demande en transport collectif se font sentir sur les communes de première et deuxième couronnes. L'articulation transport /urbanisme et l'outil « contrat d'axes » apparaissent d'autant plus nécessaires. Ils permettront d'optimiser les investissements de transports collectifs.

## La CIMM, un outil facilitateur de la diffusion d'une information sur tous les modes

La Centrale d'Information MultiModale mise en place dans le cadre du SGGD à l'échelle de l'agglomération se distingue des autres sites d'information par sa « multimodalité » : informations sur les transports en commun, la voiture avec un état du trafic en temps réel, le vélo et la marche. Elle vient en complément d'autres initiatives

privées ou publiques, comme la centrale d'information mise en place en 2009 par la Région Midi-Pyrénées, accessible au grand public et intégrant la totalité des réseaux de transports en commun de la Région ([www.mobimipy.fr](http://www.mobimipy.fr)). La multiplication de sites d'information participe à la promotion d'une mobilité plus durable.

## Valorisation du vélo en intermodalité avec les transports collectifs

C'est pour les déplacements inférieurs à 3 km que la part de marché du vélo est la plus forte. Pour les déplacements supérieurs à 3 km, l'intermodalité avec les transports collectifs est visée : développement des aménagements cyclables vers le métro et le train, mise en place de services en gare, etc.

