

ETUDES DE SUIVI DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE A Bilan LOTI « 5 ans après prolongement » - Synthèse



SOMMAIRE

Préambule.....	1
Le prolongement de la ligne A	1
Pourquoi des études de suivi ?.....	2
L'organisation des études de suivi du prolongement de la ligne A.....	2
Le bilan « cinq ans après prolongement »	4
Historique, objectifs et enjeux.....	5
Le contexte du projet	5
Objectifs initialement assignés au prolongement de la ligne A.....	6
Description de l'opération de TCSP.....	9
Les trois nouvelles stations dans leur contexte actuel.....	12
Éléments financiers	14
Quelques données financières.....	14
Offre et pratiques de déplacements.....	16
L'offre de transports en commun sur le secteur Est.....	16
Les moyens mis en œuvre pour favoriser l'usage des transports en commun et l'intermodalité	20
L'usage du métro	25
L'évolution des pratiques de déplacements.....	30
L'accessibilité au centre-ville	34
Les pratiques de stationnement.....	40
Dynamiques urbaines et accompagnement public.....	44
Des opérations d'accompagnement pour optimiser l'intégration des stations aux quartiers environnants	44
L'évolution du tissu urbain autour des stations	47
La fonction résidentielle : desserte des habitants et renouvellement urbain	53
La desserte des emplois et le développement de l'activité économique.....	56
L'accès aux équipements et commerces	58
L'impact du prolongement sur l'activité commerciale.....	61
La mobilisation des acteurs publics pour accompagner le prolongement de la ligne A	63
Environnement	66
Les impacts du prolongement sur la santé publique.....	66
Le maintien de la biodiversité	70
La valorisation du patrimoine	72

PREAMBULE

Le prolongement de la ligne A

Le prolongement de la ligne A a été inauguré en décembre 2003 : avec trois nouvelles stations de métro, la ligne A dessert désormais les quartiers toulousains de Roseraie et Argoulets, ainsi que la zone d'activités et commerciale de Gramont sur la commune de Balma.

Le projet, qui visait à « capter » une partie du trafic automobile du secteur Est de l'agglomération, s'accompagne de deux parcs-relais situés de part et d'autre du périphérique, proposant 2 600 places en 2008.

5 ans après leur ouverture, les trois nouvelles stations desservent :

- 7 000 habitants, plus de 300 logements sociaux, 400 logements étudiants ;
- 6 000 emplois, 16 entreprises de plus de 50 salariés ;
- le centre commercial de Gramont et plusieurs équipements majeurs : lycée Jolimont, zone verte des Argoulets, futur complexe patinoire/piscine Alex Jany, Lido et Grainerie (équipements culturels des arts du cirque), AFPA.



Pourquoi des études de suivi ?

Les études de suivi du prolongement de la ligne A répondent à une obligation inscrite dans la LOTI d'établir un bilan de l'infrastructure 5 ans après sa mise en service, afin d'évaluer l'efficacité de l'investissement public. Cette évaluation est de la responsabilité du maître d'ouvrage du prolongement de la ligne A : Tisséo-SMTC.

Les études de suivi constituent également un outil de pilotage pour l'autorité organisatrice et les acteurs impliqués dans le projet (collectivités locales en particulier), et permettent de répondre à des enjeux locaux importants :

- vérifier que le projet répond aux objectifs qui lui étaient assignés et que les modifications apportées par cette infrastructure sont conformes aux attentes,
- optimiser l'accompagnement du projet par les différents acteurs concernés,
- tirer les leçons de l'expérience pour une meilleure définition des projets à venir.

L'organisation des études de suivi du prolongement de la ligne A

Les études de suivi du prolongement de la ligne A s'articulent autour de **4 grands volets d'observation** :

- l'évolution des pratiques de déplacement,
- les évolutions urbaines,
- l'impact sur l'environnement,
- les éléments économiques.

Le volet « déplacements »

Il porte sur l'amélioration de l'offre en transport en commun liée au prolongement du métro et la réponse en terme d'évolution de trafic et d'usage (induction de trafic, transferts modaux, clientèle, pratiques de déplacements). Mais il s'agit également d'aborder les effets de la nouvelle infrastructure sur l'ensemble des modes de déplacements (circulation, temps de parcours, stationnement, accidents), au regard de la politique d'ensemble mise en œuvre (mesures en faveur de l'intermodalité, politique tarifaire et de stationnement).

Le volet « urbain »

Ce volet s'intéresse à l'évolution du tissu urbain autour des trois stations, sous différents angles : fonction résidentielle, fonction économique (emplois et immobilier d'entreprises), accessibilité des équipements et impact commercial, ...

Il analyse également la mise en œuvre du projet urbain autour du pôle d'échange de Balma-Gramont.

Le volet « environnement »

Ce volet a pour objectif de vérifier si les mesures mises en place avec l'arrivée du métro permettent bien d'obtenir un impact sur l'environnement conforme aux attentes et de prendre en compte les récentes préoccupations de développement durable. Trois grandes thématiques sont traitées : l'impact sur la santé publique (air/bruit/eau/sols), sur la biodiversité (végétation/jardins familiaux), et sur la valorisation du patrimoine archéologique.

Le volet « économique »

Il fait le point sur les éléments financiers du projet.

Les études se sont déroulées selon **trois grandes étapes** :

- **la situation « avant mise en service du prolongement ligne A »** : un état « initial » a été constitué, à partir duquel ont été mesurés par la suite les évolutions observées après la mise en service de l'infrastructure ;
- **la situation 2004, un an après le prolongement ligne A** : l'année 2004 a constitué une année-clé pour analyser l'impact à court terme du prolongement. Il s'agissait en particulier de mesurer l'usage de la nouvelle infrastructure après un an de pratiques des usagers, et de mettre en évidence les modifications de comportements qui lui sont directement liés.
- **la situation fin 2008, 5 ans après le prolongement ligne A** : elle a permis de prendre en compte le développement urbain autour des stations et de mettre en évidence à plus long terme les évolutions constatées après 5 ans de fonctionnement du prolongement. Cette étape intègre également les impacts liés à la mise en service du TCSP Est connecté à Gramont, et de la seconde ligne de métro de l'agglomération toulousaine, la ligne B, inaugurée en 2007.

Pour chaque étape, un important recueil de données a été réalisé auprès des partenaires locaux et, en complément, plusieurs enquêtes spécifiques ont été menées pour approfondir certains thèmes (encadré ci-contre).

L'observation mise en place a été l'occasion d'échanges entre les partenaires pour une compréhension commune des évolutions constatées.

Les enquêtes spécifiques

- Enquêtes origine-destination auprès des voyageurs du réseau Tisséo : BVA-2002, 2003, 2004, 2008
- Enquêtes sur les temps de parcours en voiture et en transports en commun entre la périphérie et le centre-ville : NFO Test-2003, BVA-2004, 2008
- Comptages de circulation : ville de Toulouse-2003, 2004, 2008/DDE 31-2002,2003,2004/ASF-2003, 2004
- Enquêtes sur le stationnement dans les parc-relais Jolimont, Argoulets, Balma Gramont et dans le quartier de Jolimont : APMS-2003/MV2 conseil-2004/ADEMA-2008
- Enquêtes qualitatives du tissu urbain autour des stations du prolongement de la ligne A : auat-2004, 2009
- Enquêtes sur la fréquentation du centre commercial Gramont : NFO-Test-2003, Téléperformance-2005, BVA-2008
- Enquêtes sur la fréquentation de la zone de loisirs des Argoulets : NFO-Test-2003, Téléperformance-2005
- Mesures de qualité de l'air : Orampip - 2003, 2004, 2008
- Mesures de qualité des eaux souterraines et des eaux de surface : Fugro - 2005
- Mesures de bruit : Gamba acoustique – 2003/Acouphen-2005, 2008
- Enquête sur l'activité des commerces et sur l'opinion des commerçants : BVA-2004, Sud-ouest Infra-2005, BVA-2008

Le bilan « cinq ans après prolongement »

Le présent rapport propose une synthèse des quatre volets thématiques réalisés « cinq ans après prolongement », et constitue le bilan du prolongement de la ligne A.

Ce document a donc pour objectif de mettre en évidence les principaux enseignements apportés par cinq années d'observation. Le lecteur se reportera aux quatre dossiers spécifiques ainsi qu'aux rapports d'enquêtes pour des informations plus détaillées.

D'une manière générale, il convient de noter qu'il est difficile d'isoler un effet direct du prolongement de la ligne A sur son environnement.

Concernant les pratiques de déplacements, les impacts sont indissociables d'une politique globale des transports urbains : restructuration des lignes de bus, mise en œuvre de la politique de stationnement au centre-ville, mesures développées en faveur des modes doux,...

De plus, l'arrivée de la deuxième ligne de métro (ligne B) en 2007 a constitué un événement majeur dans l'agglomération toulousaine. Les observations réalisées 5 ans après la mise en service du prolongement de la ligne A intègrent donc un « effet ligne B ».

HISTORIQUE, OBJECTIFS ET ENJEUX

Le contexte du projet

► Le projet dans la politique des déplacements de l'agglomération

En 1980, face à une croissance démographique très importante, à l'augmentation des difficultés de circulation –notamment pour les bus–, et à l'engorgement du centre-ville de Toulouse, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine décide le principe de réalisation d'un réseau de transport collectif performant, s'appuyant sur deux axes structurants en site propre :

- axe Est-Ouest : Mirail – centre-ville – Jolimont (ligne A),
- axe Nord-Sud : Rangueil – centre-ville – Compans Cafarelli (ligne B).

Le choix du métro automatique VAL est arrêté en 1985. La ligne A est mise en service en 1993 et connaît un véritable succès commercial.

En 1998, le Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine (SDAT) affirme la volonté de privilégier le transport collectif dans le cœur d'agglomération, d'accroître son efficacité et son attractivité, et de promouvoir la complémentarité entre les différents modes de transport. Il met en avant le principe d'amener le métro au contact du périphérique, afin d'inviter les automobilistes à abandonner leur véhicule sur des parkings d'échanges très accessibles, pour utiliser les transports en commun :

« A long terme, le réseau de transports collectifs sera constitué de deux ou trois lignes de métro connectées sur le périphérique routier par des pôles d'échanges et d'interconnexions (métro – bus, voiture individuelle). »

En complément de la ligne A, la réalisation de la ligne B de la rocade Nord à la commune de Ramonville est identifiée, ainsi que **le prolongement de la ligne A à l'Est vers Balma**.

Le PDU de l'agglomération toulousaine, approuvé en juin 2001, s'inscrit dans la continuité des orientations retenues dans le SDAT en matière d'urbanisme et de déplacements.

SDAT : le schéma de principe des échanges intermodaux

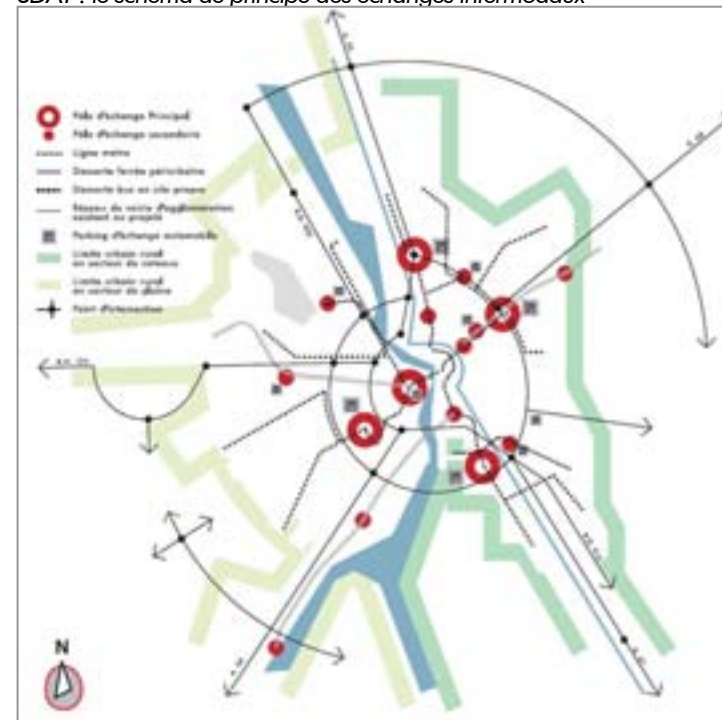


Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine - 1998

► La valorisation urbaine autour de l'arrivée du métro à Balma Gramont

Le SDAT identifie le site de Gramont comme un des 5 pôles stratégiques d'intérêt métropolitain. Ce futur secteur de développement, nommé « Porte de Lyon » ou « Porte de Gramont » est décrit comme :

- un pôle d'échange très accessible pouvant être le support de projets ambitieux,
- un territoire important dans le fonctionnement de la ville,
- un lieu d'accueil privilégié des grands équipements d'agglomération,
- un territoire de développement économique performant et concerté.

La réalisation du terminus du prolongement de la ligne A doit être le catalyseur pour valoriser l'urbanisation de ce site et créer une véritable synergie urbanisme-transport.

Objectifs initialement assignés au prolongement de la ligne A

La motivation principale du prolongement de la ligne A était d'amener le terminus de la ligne A au contact de la rocade Est, afin de favoriser le report du transport individuel vers le transport collectif, à partir de parcs-relais facilement accessibles. Le site retenu pour la station terminale est celui proposé par le SDAT pour constituer l'entrée de ville de l'Est de l'agglomération, le secteur de Gramont.

Les objectifs initiaux sont déclinés selon trois grandes lignes :

Capter de façon optimale le trafic des véhicules particuliers du secteur Est

- Inciter les automobilistes du secteur Est et les usagers du périurbain à utiliser les transports en commun en se reportant sur les parcs-relais des Argoulets et de Balma Gramont,
- Réduire le trafic d'échange en véhicules particuliers entre le centre-ville et la périphérie dans les quartiers Est,
- Offrir une capacité de stationnement suffisante sur les parcs-relais de la section Est de la ligne A,
- Réduire la pression du stationnement sur les parcs-relais et les rues avoisinantes de Jolimont.

Améliorer la desserte TC du secteur Est

- Assurer la desserte de proximité des quartiers Est de Toulouse,
- Améliorer les liaisons avec les communes périphériques du secteur Est,
- Restructurer de manière efficace le réseau bus dans le secteur Est.

Assurer la synergie Urbanisme/Transport (Porte de Balma)

- Contribuer au développement du pôle urbain de Gramont,
- Contribuer à la requalification des espaces sur le chemin de Gabardie, sur la RD 112 et le long de la RD 64d.

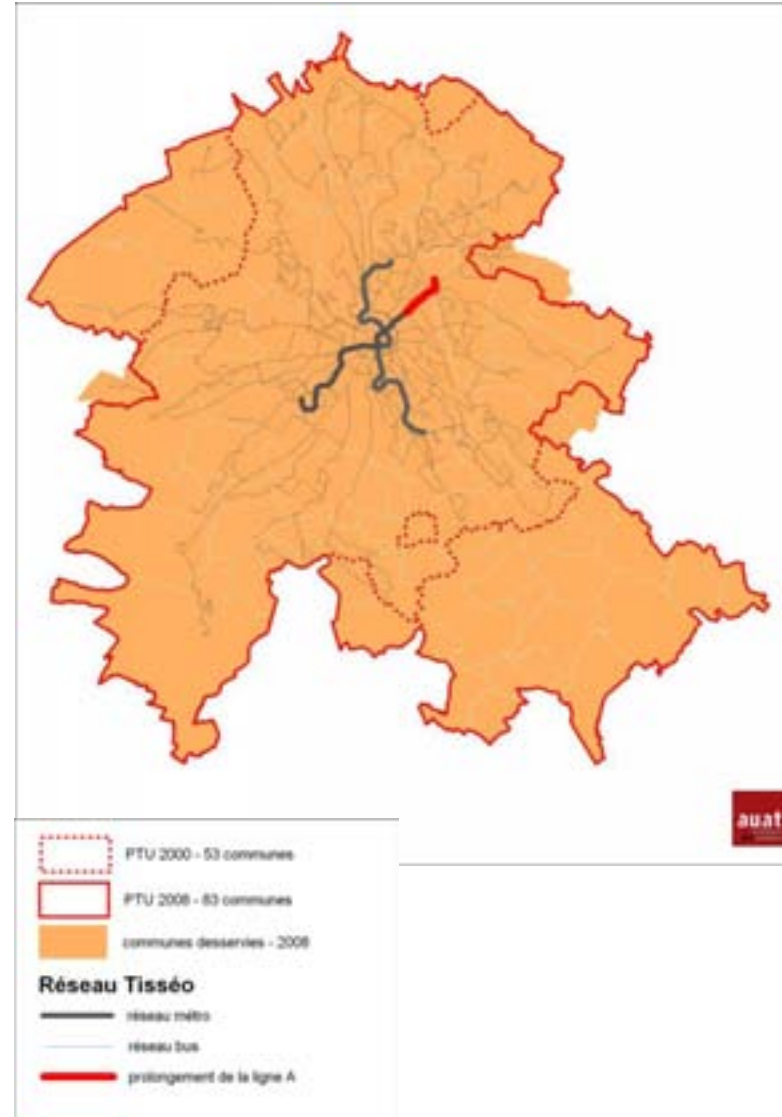
► Les partenaires du projet

Dans l'agglomération toulousaine, la compétence en matière de transports en commun revient au Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération Toulousaine. Cet organisme a été créé en 1972 à l'initiative des collectivités territoriales, afin de mettre en place une organisation du réseau de transports adaptée à la demande de déplacements d'une agglomération grandissante.

Au moment de la formalisation du projet, le SMTC était constitué de trois collectivités locales : la Ville de Toulouse, le Conseil Général de la Haute-Garonne, le SITPRT (Syndicat Intercommunal des Transports de la Région Toulousaine). Il exerçait alors sa compétence sur un Périmètre des Transports Urbains (PTU) qui regroupait 53 communes.

Après plusieurs évolutions, le SMTC comprend aujourd'hui le Grand Toulouse, le Sicoval et le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine ; le PTU s'est élargi à 83 communes, mais dans les faits 88 communes sont desservies par le réseau urbain « Tisséo ».

Évolution du PTU et communes desservies en 2008



► L'historique du projet

La ligne nommée A et reliant Jolimont à Basso Cambo, première ligne de métro de l'agglomération toulousaine, est mise en service en juin 1993. Elle connaît, dès sa création, un succès commercial sans précédent, succès conduisant à examiner rapidement l'opportunité de son prolongement vers l'Est toulousain.

Choix du tracé :

Dans l'optique d'établir des points de contact à proximité immédiate de la rocade et de ses échangeurs, le site de Gramont apparaissait comme l'endroit idéal pour implanter le nouveau terminus du prolongement.

Entre Jolimont et la rocade Est, le positionnement des stations n'a pas donné lieu à des variantes importantes dans la mesure où deux emplacements stratégiques sont apparus sur le secteur concerné :

- la place de la Roseraie comme point de convergence naturel d'un quartier animé,
- l'extrémité nord de la zone verte des Argoulets au contact direct de l'échangeur et du boulevard d'Atlanta, qui draine une grande partie des quartiers du nord est toulousain.

Au-delà de la rocade Est, les enjeux tant fonctionnels (desserte directe, parcs-relais) qu'urbains (Porte urbaine, Entrée de ville), ainsi que les contraintes techniques, ont conduit à examiner un certain nombre de possibilités pour le positionnement exact de la station terminale de Balma-Gramont.

La variante retenue réalise le meilleur compromis de desserte entre le pôle d'activités commerciales et le parc-relais, permet la préservation de l'état de surface et n'impose pas de contraintes particulières pour le développement de la future opération urbaine de la « Porte de Balma ».

1993	Mise en service de la ligne A de Jolimont à Basso Cambo en juin 1993.
1996	Étude d'opportunité du prolongement de la ligne A Décision de réaliser les études jusqu'à la Rocade Est prise par les collectivités locales en mars 1996.
1998	Approbation du dossier de prise en considération en mars 1998 Enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique en octobre 1998 Approbation des Études Préliminaires par le SMTC en novembre 1998.
1999	Enquête publique en mars 1999. Etudes d'avant-projet de juin 1999 à décembre 1999. Arrêté de déclaration d'utilité publique en décembre 1999.
2000	Début des travaux en octobre 2000.
20 décembre 2003	Ouverture commerciale du prolongement de la ligne A.

Description de l'opération de TCSP

Le prolongement de la ligne A en métro comprend trois stations, pour une longueur totale de 2 412 m, dont 300 m d'arrière-gare après la station Balma-Gramont.

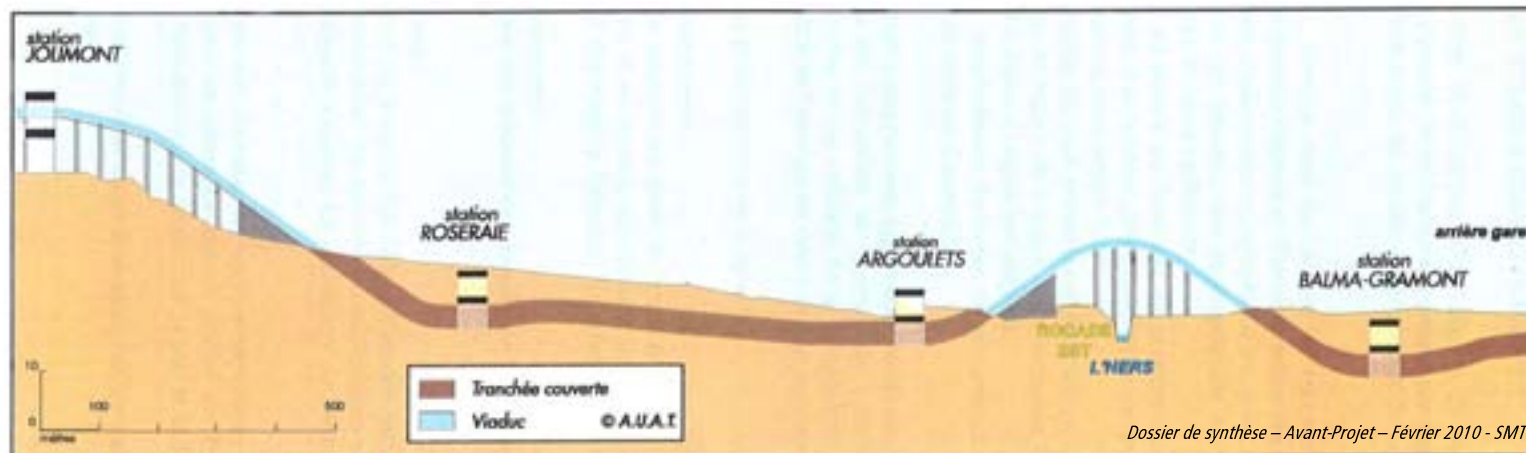
Le prolongement de la ligne A se décompose en 4 sections :

- Le viaduc de Jolimont : cet ouvrage permet de relier le terminus aérien existant à Jolimont, à l'entrée du tunnel allant sur la station Roseraie. Il longe l'avenue Yves Brunaud, jusqu'à la hauteur de l'impasse Louis Plana.
- Le tunnel : cette section de tranchée couverte permet le franchissement du carrefour de la Roseraie et se prolonge sous l'avenue du Parc, avec une station souterraine, Roseraie, et une station semi-enterrée, Argoulets.
- Le viaduc de l'Hers : le viaduc permet de franchir la rocade Est et la rivière de l'Hers.
- L'accès à la station Balma Gramont : une dernière section de tranchée couverte rejoint la station souterraine de Balma Gramont, située sous le carrefour de la RD 112/RD 64d - chemin de Gabardie.

Le tracé du prolongement de la ligne A et sa zone d'influence de 600 m



Le profil en long du prolongement la ligne A



L'opération de TCSP comprend également :

- la réalisation de deux parkings de rabattement en surface aux stations Argoulets et Balma Gramont, d'une capacité respective de 588 places et 927 places,
- la réalisation de deux gares bus aux stations Argoulets et Balma-Gramont.

Par ailleurs :

- le garage atelier de Basso-Cambo a été agrandi, pour augmenter la capacité du garage, la surface de l'atelier et des magasins, et adapter le faisceau de voie,
- un poste central de commandes (PCC) de nouvelle génération a été mis en fonctionnement pour permettre de superviser la ligne A prolongée.

Les principaux ouvrages d'art

- Le viaduc de Jolimont : d'une longueur totale de 300 m, il assure la transition entre la station de Jolimont, en aérien, et l'ouvrage souterrain du prolongement. Il est constitué d'un pont en caisson de béton précontraint de 227 m de long et d'un ouvrage de transition de 77 m formé d'un portique surmonté de protections anticorrosion. Cette solution a permis d'assurer la continuité urbaine du projet en prolongeant de manière cohérente la partie aérienne déjà réalisée.
- Le viaduc de franchissement de la rocade : d'une longueur totale de 400 m, il se compose de deux ouvrages de transition de 54 et 91 m et d'un viaduc de 251 m. Cet ouvrage est un pont en arc métallique comportant transversalement deux arcs métalliques, le tablier étant formé d'une structure à ossature mixte acier-béton. Il repose de part et d'autre du Périphérique sur des fûts de piles cylindriques. La nuit, cet ouvrage est signalé par un léger liseré lumineux bleu afin de ne pas induire de gêne à la circulation routière sur le Périphérique.

Le viaduc de franchissement de la rocade



L'aménagement des stations

Comme sur la majorité des stations de la ligne A existantes, le gros œuvre de la structure des stations est réalisé sur une longueur de 52m, pour permettre à terme une capacité élevée de transport, par rames de 4 voitures. Jusqu'à présent, l'exploitation se fait à 26 m.

Les quais sont équipés de portes palières à ouverture et fermeture automatiques.

Comme les stations de la ligne A, les stations du prolongement sont chacune accompagnées d'une œuvre d'art.

Le matériel roulant

14 rames de type VAL 208 ont été acquises pour équiper le prolongement de la ligne A, matériel de nouvelle génération par rapport à celui en circulation sur la ligne A initialement.

L'acquisition de nouvelles rames étaient nécessaires pour l'exploitation du prolongement de la ligne A, mais également pour permettre un renforcement des services sur la ligne existante.

Type de rame	VAL 208 (Siemens Transportation System)
Longueur	26m
Largeur	2,08m
Nombre de voitures par rame	2
Capacité d'une rame	160 voyageurs avec une norme de confort à 4 personnes/m ²

Le système d'exploitation

Un poste central de commandes (PCC) de nouvelle génération a été mis en fonctionnement pour superviser la ligne A prolongée.

Rame du VAL 208



source : SMTC

Les trois nouvelles stations dans leur contexte actuel

► Station Roseraie

Cette station souterraine est située Place de la Roseraie, au droit d'un important carrefour de circulation. Elle dessert un quartier résidentiel, mais aussi des activités économiques (entreprise Latécoère notamment), une école d'ingénieur, et des équipements de quartier.



► Station Argoulets

Implantée au nord de la zone verte des Argoulets, elle donne accès à cette vaste zone de loisirs et ses équipements, en particulier le Lido, centre des Arts de cirques, et bientôt le nouveau complexe piscine patinoire, localisés à la sortie de la station. Elle dessert également un quartier d'habitat.

Avec une importante capacité de stationnement, branchée sur la rocade Est, elle constitue un relais pour les automobilistes qui souhaitent accéder au réseau de transports en commun de l'agglomération.



► Station Balma Gramont

A l'extérieur du périphérique, le terminus Balma-Gramont est situé sur la commune de Balma et dessert une zone commerciale et d'activités, qui connaît ces dernières années un développement très important. On y trouve aujourd'hui un important centre commercial, « l'Espace Gramont » ainsi que de nombreux commerces implantés sur la zone, d'importantes activités tertiaires générant de nombreux emplois, une résidence étudiante, le centre de formation de l'AFPA, ...

Elle assure également une fonction de pôle d'échanges multimodal majeur, avec 1 600 places de stationnement en parc-relais, une gare bus pour les lignes desservant l'Est de l'agglomération, et du stationnement pour les vélos. Elle dessert ainsi tout le bassin versant de l'Est de l'agglomération.



ELEMENTS FINANCIERS

Quelques données financières

► Le coût d'investissement

Le prolongement de la ligne A a coûté 210 millions d'euros (courants HT 2008), soit un investissement de 91 millions d'euros/km commercial.

Le Génie Civil et le coût du système (comprenant l'acquisition de 14 rames nécessaires au fonctionnement du prolongement de la ligne A), représentent 83 % du montant total d'investissement.

Coût du Prolongement de la ligne A

- Prévisions études d'impact : 165 millions d'euros HT (janvier 1998)
- Prévisions avant-projet : 196 millions d'euros HT (janvier 2000)
- Bilan 2008 : 210 millions d'euros HT (euros courant)

Ces évolutions comprennent des actualisations de coûts ainsi que des évolutions de programme ou avenants aux marchés passés pour les travaux.

Elles n'intègrent pas les extensions successives des parcs-relais (extension en ouvrage : 10.9 millions d'euros courant HT)

► Le financement du prolongement de la ligne A

Subvention

L'Etat a accordé une subvention à la réalisation du prolongement de la ligne A qui s'élève à 18,239 millions d'€.

Contribution des collectivités

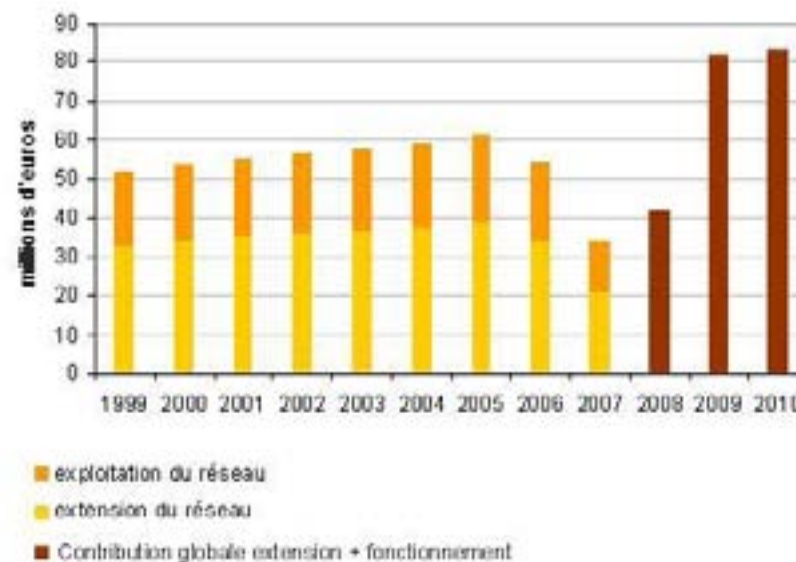
Depuis 1999, les collectivités locales membres du SMTC versent annuellement une contribution pour l'extension du réseau de transports en commun (ligne A, ligne B, ligne C...). La réalisation du prolongement de la ligne A ne peut pas être isolée de cette contribution globale. De plus, à partir de 2008, les contributions pour l'extension du réseau et pour son fonctionnement sont regroupées.

Coûts d'investissement du prolongement de la ligne A par type d'intervention (euros courants hors taxe au 02/04/2008)

Libellé	TOTAL HT au 02/04/2008	Répartition
Acquisitions foncières + frais annexes	2 837 307	1,4%
Déplacements de réseaux	4 362 262	2%
Génie Civil	65 311 433	31%
Système VAL	108 773 388	52%
Opérations d'accompagnement	11 043 073	5%
Amélioration - ajustements	3 506 647	2%
Maîtrise d'œuvre	11 162 253	5%
Information au public	232 352	0,1%
Autres dépenses hors travaux	2 936 302	1,4%
TOTAL	210 165 018	100%

Source : SMTC

Contribution annuelle des collectivités locales au SMTC (en millions d'euros)



Source : SMTC

Le versement transport

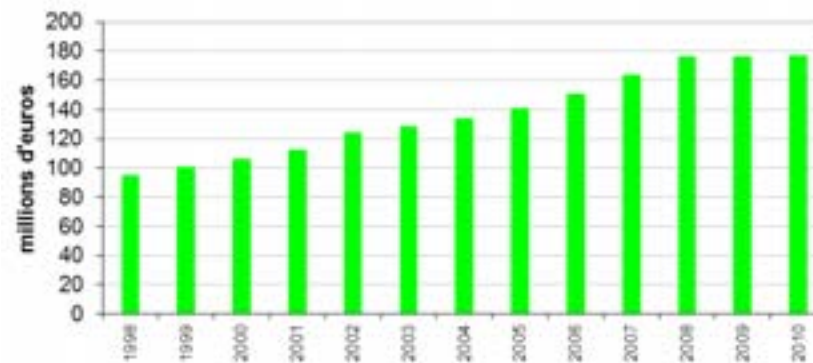
Prélevé sur l'ensemble des communes du PTU, le taux du Versement Transport est passé de 1,75 % en 2006 à 1,8 % en 2008.

Sur la période 1998-2010, l'apport du Versement Transport a été de 1 787 millions d'euros, affecté à l'ensemble des projets (prolongement ligne A, ligne B, ligne E de tramway, TCSP bus) ainsi qu'au fonctionnement du réseau urbain.

L'emprunt

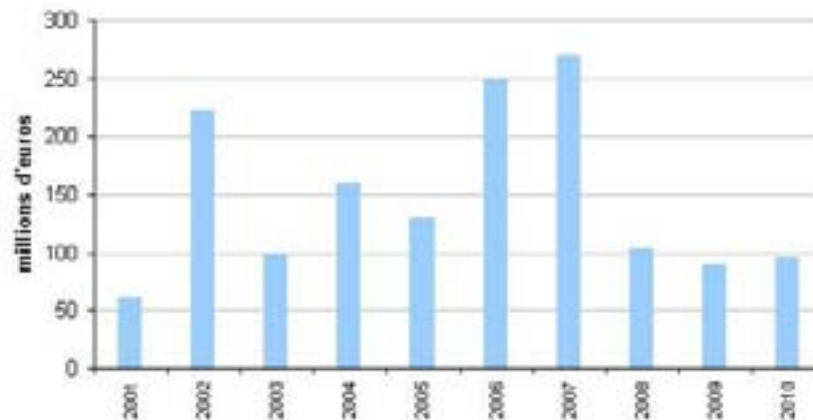
Sur la période 2001-2010, l'emprunt global pour la construction du métro (prolongement de la ligne A et ligne B) a été de 1 481 millions d'euros.

Produit annuel brut du versement transport (en millions d'euros courants)



Source : SMTC

Montant total des emprunts en millions d'euros



Source : SMTC

OFFRE ET PRATIQUES DE DEPLACEMENTS

L'offre de transports en commun sur le secteur Est

► Une amélioration significative de l'offre métro

La ligne A est prolongée de 2,3 km et compte trois stations supplémentaires. Elle dessert désormais les quartiers d'habitat de Roseraie et Argoulets, ainsi que la zone d'activités de Balma-Gramont.

Le prolongement de la ligne A a généré une augmentation conséquente des kilomètres commerciaux offerts par le métro en 2004 (+ 24 %). En 2007, l'ouverture de la deuxième ligne de métro, la ligne B, entraîne une nouvelle amélioration de l'offre sur la ligne A.

En 2008, le nombre de kilomètres commerciaux sur la ligne A a progressé de 52 % par rapport à la situation avant prolongement en 2003.

Les temps d'attente moyens sur la ligne A ont diminué, notamment depuis la mise en service de la ligne B : l'intervalle entre deux rames en période de pointe passe alors en-dessous d'1 minute 30, et en-dessous de 3 minutes en période creuse.

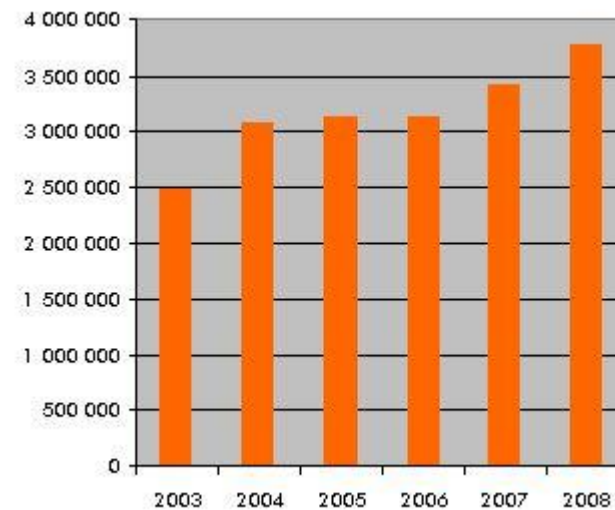
L'ouverture de la ligne B a également entraîné un allongement de l'amplitude de service « métro » le week-end.

Les caractéristiques de la ligne A

	2003	2004	2008
nombre de stations	15		18
longueur commerciale	9,7 km		12 km
vitesse commerciale		33 km/h	33,45 km/h
temps entre les terminus	17 minutes	22 minutes	21min30s
fréquence en heure de pointe		1mn20s	1mn15s
nombre de courses par semaine	5620	5630	6830
km commerciaux annuels programmés	2 486 000	3 074 000	3 773 348
amplitude de service	semaine 5h15-00h00		
	vendredi et samedi 5h15-0h42		5h15-1h00

Source : SMTc

Kilomètres commerciaux annuels sur la ligne A



Source : SMTc

► Une importante restructuration du réseau bus urbain...

Une importante restructuration des lignes de bus du secteur Est a accompagné la mise en service du prolongement de la ligne A en décembre 2003

Plusieurs lignes nouvelles ont été créées tandis qu'une grande partie des lignes existantes ont évolué :

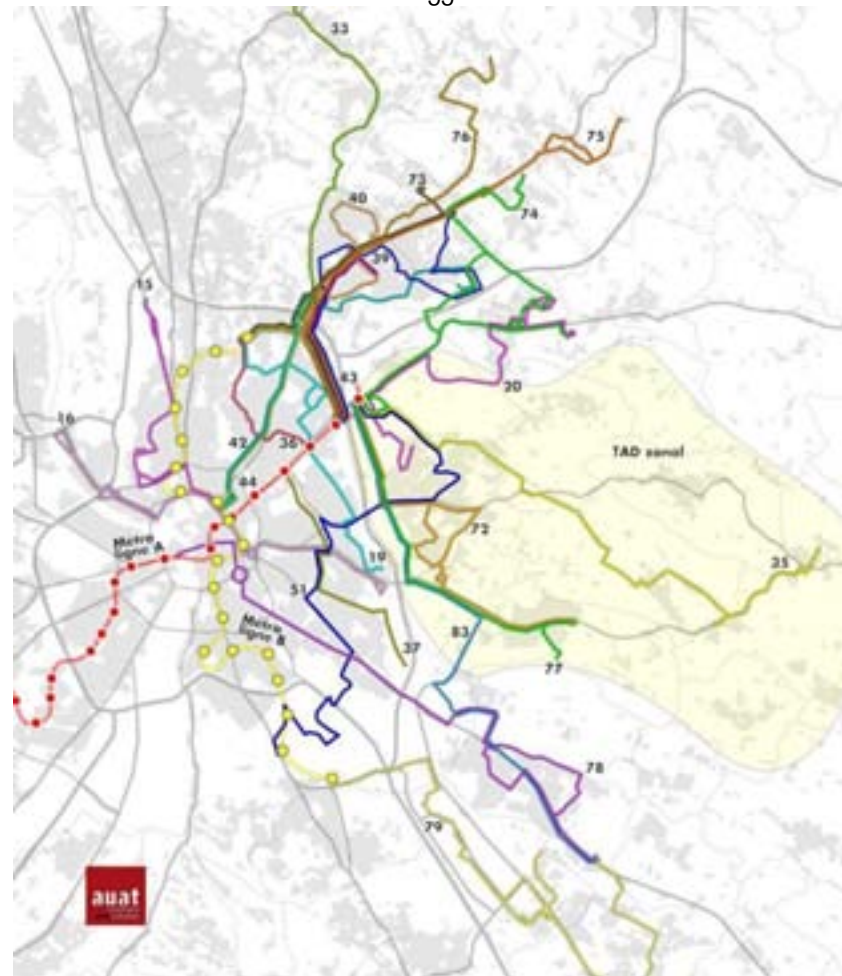
- d'une part pour se rabattre vers les nouvelles stations d'échanges Gramont et Argoulets,
- d'autre part pour mieux desservir les communes périphériques et répondre aux besoins des habitants.

Depuis 2004, trois événements majeurs ont conduit à réorganiser certaines lignes du secteur Est :

- la mise en service du premier tronçon du site propre Est (de Balma Gramont au rond-point des Aérostiers à Balma) en décembre 2005, entraînant la modification de certaines lignes empruntant la nouvelle infrastructure,
- la mise en service de la ligne B du métro en juin 2007, qui a pour conséquence le rabattement sur la nouvelle station Borderouge d'une partie des lignes dont le terminus était jusque là à Argoulets,
- la mise en service du deuxième tronçon du site propre Est (du rond-point des Aérostiers jusqu'à la Ribaute à Quint-Fonsegrives) en novembre 2007.

Un système de transport à la demande est également expérimenté dès mai 2004. En connexion avec la station Balma-Gramont, il permet d'assurer la couverture de l'ensemble du secteur Est en complément des lignes de bus régulières (desserte de Pin-Balma, Mons, Drémil, Flourens, Quint-Fonsegrives et Balma). L'expérimentation est un succès : le TAD 106 est pérennisé et sa zone de desserte est étendue en 2008.

Le réseau Tisséo en 2008 dans l'Est de l'agglomération



Source : auat

► **... et une nette amélioration de l'offre sur l'ensemble du secteur Est**

La restructuration du réseau s'est appuyée sur plusieurs grands principes :

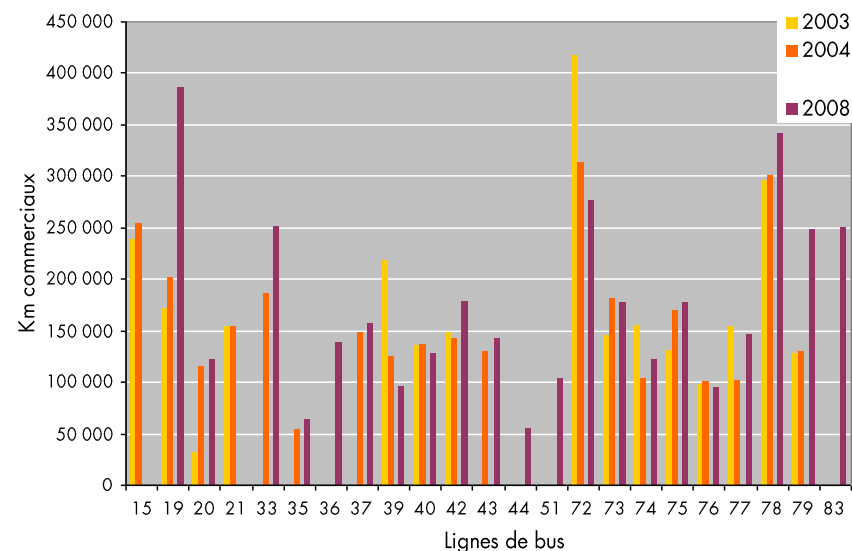
- rabattre les lignes sur le métro dès que possible pour favoriser les gains de temps,
- redistribuer les kilomètres économisés par le rabattement sur le métro,
- améliorer la couverture du territoire et accompagner le développement démographique du secteur,
- mieux mailler le réseau par la création de lignes transversales,
- améliorer la lisibilité en supprimant des « branches »,
- maintenir quelques lignes directes jusqu'au centre-ville.

Ainsi, l'offre bus a fortement évolué en complémentarité avec le prolongement de la ligne de métro :

- en 2003, 15 lignes de bus régulières, réalisant 2,6 millions de km commerciaux,
- en 2008, 23 lignes, réalisant 4 millions de km commerciaux.

Les modifications successives du réseau de bus ont permis d'améliorer de façon conséquente l'offre commerciale bus, qui a augmenté de 52 % entre 2003 et 2008.

Les kilomètres commerciaux annuels sur les lignes régulières urbaines du secteur Est



Source : SMTC

Offre commerciale bus sur le secteur Est :
 - Prévisions initiales : restructuration à km commerciaux constants
 - Bilan 2008 : + 1,4 million de km commerciaux

► **Pas de restructuration majeure pour les bus interurbains, mais une meilleure connexion au métro**

Le réseau départemental « Arc-en-Ciel » n'a pas été restructuré lors de la mise en service du prolongement de la ligne A .

Néanmoins, certaines lignes interurbaines sont désormais au contact du métro à la nouvelle station Balma Gramont :

- Ligne 76 : Verfeil-Toulouse,
- Ligne 81 : Le Faget-Toulouse.

Des correspondances sont réalisables et permettent éventuellement aux usagers de réaliser des gains de temps pour arriver à leur destination.



Par ailleurs, une navette de rabattement (navette 769), qui jusque là était connectée au réseau urbain à L'Union, a été rabattue en septembre 2005 sur le métro prolongé à Balma-Gramont.

A noter que la majorité des lignes interurbaines ont pour terminus la gare routière Matabiau, où la correspondance avec la ligne A est possible à la station Marengo-SNCF.

Enfin, un nouveau Schéma Départemental de Transport Collectif a été élaboré et formalise le développement du réseau interurbain « Arc-en-Ciel » pour les dix prochaines années. Il a pour enjeu majeur de répondre de façon ambitieuse à la nouvelle demande des actifs. Il affiche une volonté d'améliorer la complémentarité avec les réseaux « lourds » (métro, tramway, train) en favorisant les connexions.

Les moyens mis en œuvre pour favoriser l'usage des transports en commun et l'intermodalité

► Deux nouveaux parcs-relais

Le prolongement de la ligne A s'est accompagné de deux nouveaux parcs-relais, localisés à Argoulets et Balma-Gramont, gratuits et accessibles avec un titre de transport, comme sur l'ensemble du réseau urbain.

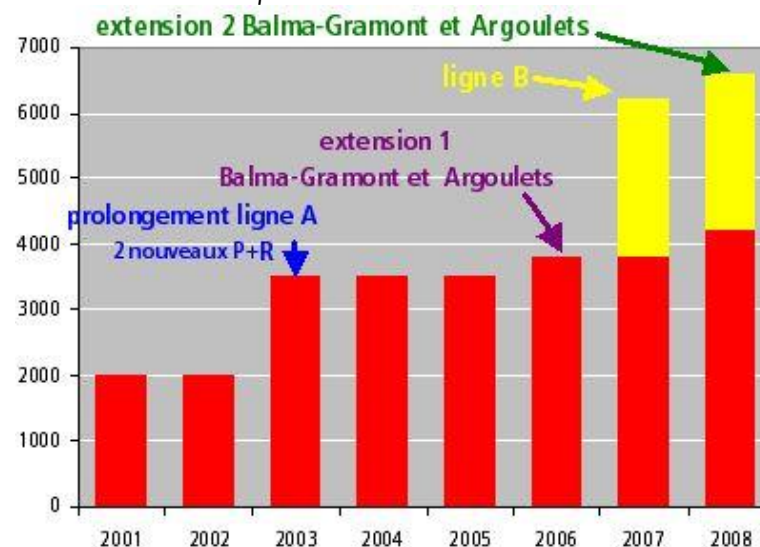
Ces deux parcs-relais proposaient initialement 1 500 places supplémentaires, qui venaient se rajouter aux 700 places déjà disponibles à Jolimont (ancien terminus de la ligne A), et permettaient ainsi de tripler la capacité de stationnement sur la partie Est de l'agglomération.

Face à leur succès, plusieurs extensions de ces deux parcs-relais ont été réalisées et ils offrent près de 2 600 places pour les rabattements en voiture sur le métro en 2008.

Un jalonnement indiquant les accès à la station pour les différents modes a été mis en place : en sortie de rocade, sur les voies proches des stations. Un fléchage spécifique a été réalisé pour les piétons et les vélos.



Evolution du nombre de places de stationnement en P+R sur le réseau métro



Source : SMTC

Historique

- 2003 : avec la mise en service du prolongement de la ligne A en décembre, deux nouveaux P+R, soit 1 500 places supplémentaires qui viennent se rajouter aux 2000 places existantes.
- 2006 : extension en surface des P+R du PLA, soit 60 places supplémentaires aux Argoulets et 250 places à Balma-Gramont.
- 2007 : ouverture de la ligne B et de ses 3 P+R, soit 2 400 places supplémentaires.
- 2008 : extension en silo des P+R du PLA, d'une capacité totale de 400 places chacun.