

► **Une redistribution de l'espace public pour favoriser les modes alternatifs à la voiture...**

Avec la mise en service du prolongement de la ligne A, des travaux de restructuration de voirie sont programmés, permettant de diminuer l'espace dédié aux voitures au profit des espaces piétonniers, et de voies réservées aux bus :

- Le long du prolongement de la ligne A, entre la station Jolimont et Roseraie, l'avenue Yves Brunaud a été recalibrée : elle passe de 2 x 3 voies à 2 x 2 voies. En parallèle, le stationnement le long de la voie est restructuré, les trottoirs élargis et rendus plus confortables, le parcours des vélos est réaménagé en bande cyclable.
- Le carrefour de la Roseraie, qui constituait un véritable nœud de circulation avant le prolongement de la ligne A, est réaménagé avec réduction de la chaussée au profit d'une extension de la place. La lisibilité est améliorée et le confort des piétons favorisé (terres-plein centraux). La route d'Agde et la rue Louis Plana sont également requalifiées tandis que l'avenue du Parc est réaménagée en zone 30.
- A Balma Gramont, la RD 112 et le chemin de Gabardie sont requalifiés. L'espace public le long de la RD 112 est particulièrement soigné, donnant une place importante et de qualité aux piétons, et valorisant cette entrée de ville.
- Plusieurs voies réservées aux bus sont créées :
 - sur le boulevard des Crêtes à Jolimont,
 - sur l'avenue d'Atlanta jusqu'à la station Argoulets, avec priorité au carrefour d'accès à la station.

Avenue Yves Brunaud : terre-plein central végétalisé, bande cyclable



Larges trottoirs autour de la place de la Roseraie



RD112



► ... des aménagements et des services pour les piétons et les deux-roues autour des stations...

L'espace public a été retraité autour des stations du prolongement de la ligne A pour favoriser l'accès des piétons aux stations :

- autour de la station Roseraie, le remodelage de la place intègre un retraitement de l'espace piétonnier soigné, notamment pour faciliter les traversées piétonnes et l'accès à la place depuis les quartiers (restructuration des carrefours et terre-pleins centraux),
- aux Argoulets, des cheminements piétons ont été aménagés pour rejoindre la station depuis la zone de loisirs et les zones d'habitat,
- à la station Balma Gramont, un travail sur l'espace public a été réalisé à proximité de la station avec notamment l'élargissement des trottoirs. Par ailleurs, un cheminement protégé et confortable a été aménagé à travers le parking Auchan vers le centre commercial.

Des aménagements cyclables et des zones 30 ont également été réalisés pour compléter le réseau existant et mieux relier les stations aux quartiers environnants. A Balma, une nouvelle piste cyclable a été réalisée le long du TCSP Est.

Pour favoriser l'intermodalité vélo-méto, les deux nouveaux parcs-relais sont équipés de stationnement vélo dès 2004 (50 places chacun).

En 2008, à la mise en service des nouveaux parcs en ouvrage des Argoulets et de Balma Gramont, Tisséo y intègre également 2 parcs à vélos gratuits, fermés et abrités. Ainsi, 100 emplacements à vélos supplémentaires sont proposés gratuitement aux usagers des transports en commun.

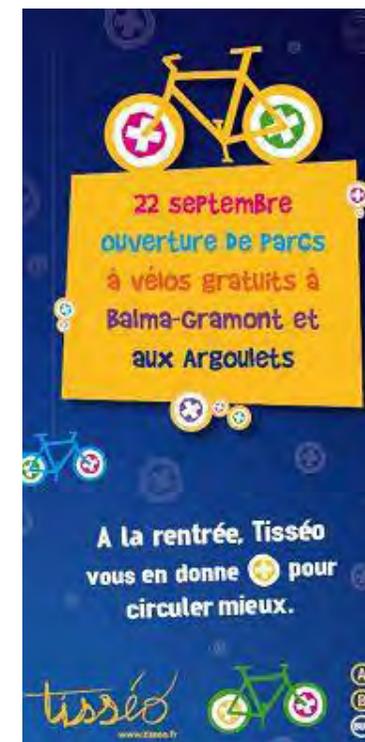
Par ailleurs, en novembre 2007, les premières stations automatisées de location de vélos apparaissent à Toulouse. Ces « VélÔToulouse » se développent sur toute la commune.

Des stations de location ont été installées à proximité des stations des deux lignes de méto. La station Balma Gramont ne se trouvant pas sur la commune de Toulouse, elle n'est pas desservie par ce service.

Parc à vélos – Argoulets



Parc à vélos – Balma Gramont



► Des démarches menées par les autorités organisatrices de transport et les collectivités

- Une politique tarifaire incitative

De nombreuses catégories sociales bénéficient de tarifs préférentiels sur le réseau TCU : personnes âgées de plus de 65 ans, demandeurs d'emploi, familles nombreuses, jeunes et étudiants, ...

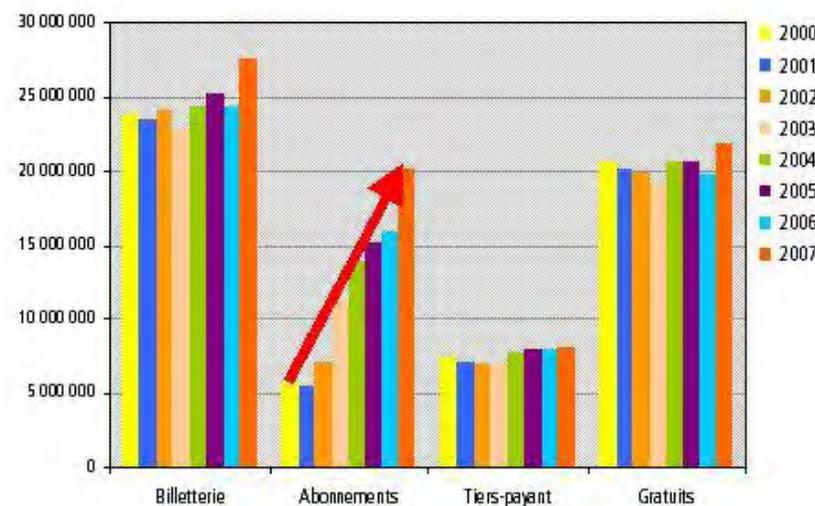
Sur la période 2001-2008, Tisséo a mis en place des évolutions de tarification notamment en faveur des jeunes et des abonnements.

Cette politique tarifaire volontariste associée à une nette amélioration de l'offre TCU (avec principalement le prolongement de la ligne A fin 2003 et la ligne B en 2007) ont entraîné une forte croissance du nombre de déplacements réalisés avec des abonnements : il est multiplié par 4 sur la période 2000/2007, pour atteindre 20 millions en 2007.

- Mise en place de la « carte Pastel »

La « carte Pastel » est mise en œuvre en juin 2007 sur le réseau urbain. Il s'agit d'une carte à puce dite « sans contact » qui est le nouveau support pour les abonnements et les titres spécifiques (titres scolaires, seniors, titres gratuits). Elle facilite l'accès au réseau Tisséo. D'ici la fin 2009, la carte Pastel permettra également d'utiliser les transports régionaux et interurbains départementaux. Elle sera le support unique pour tous les abonnements de transport.

Nombre de déplacements par type de titre



Source : SMTC

La carte Pastel



- Le Plan Local de Stationnement de la ville de Toulouse

Sur la ville de Toulouse, un plan local de stationnement (PLS) a été mis en œuvre à la fin de l'année 2005, pour répondre à deux objectifs majeurs :

- favoriser le stationnement des résidents à proximité de leur domicile pour les inciter à prendre les TC ou modes doux pour leurs déplacements quotidiens (tarif préférentiel résidents),
- dissuader le stationnement des pendulaires et le stationnement longue durée, en réduisant l'offre de stationnement et en favorisant le « payant ».

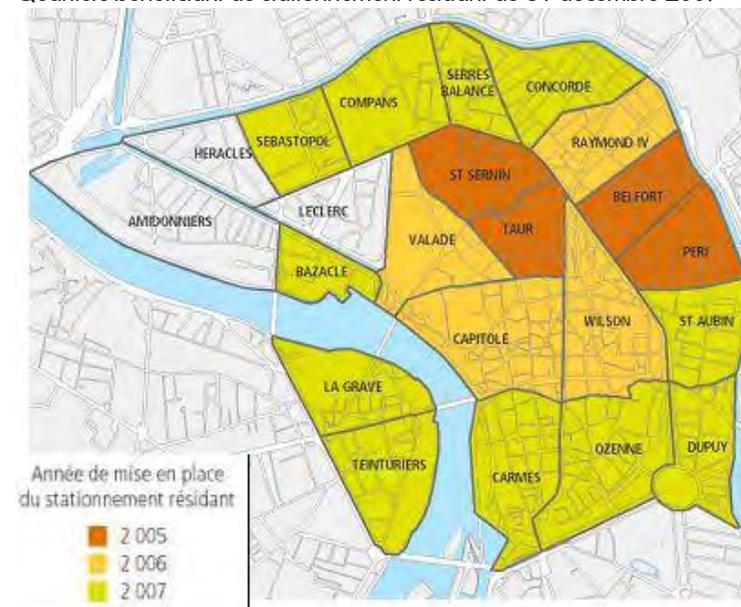
Ce PLS a montré des résultats très positifs et a été étendu progressivement à l'ensemble des quartiers du centre-ville.

- Diffusion d'une information multimodale aux usagers

La « Maison de la Mobilité » de Labège-Innopôle a ouvert en mars 2006, résultat d'un partenariat entre le Sicoval et Tisséo. Elle fournit des conseils pour se déplacer en utilisant les transports collectifs, le vélo ou le co-voiturage.

Plusieurs sites internet ont été développés, notamment par les acteurs publics (Tisséo-SMTC, Région, ...) pour permettre aux habitants de mieux préparer leurs déplacements, quel que soit le mode (calculs d'itinéraires, événements sur les réseaux routiers et de transports en commun, covoiturage, ...).

Quartiers bénéficiant du stationnement résident au 31 décembre 2007



Source : Ville de Toulouse

Maison de la mobilité à Labège



L'usage du métro

► Une forte augmentation de la fréquentation de la ligne A

Dès 2004, le prolongement de la ligne A a rencontré un grand succès et la fréquentation de la ligne de métro a fortement augmenté. Avec 16 % de validations supplémentaires sur l'année, le trafic dépasse largement les estimations prévues.

En 2005, la hausse de fréquentation se poursuit, tandis que l'année 2006 est marquée par une baisse générale de la fréquentation des TCU, liée au moins en partie aux mouvements sociaux massifs de l'année.

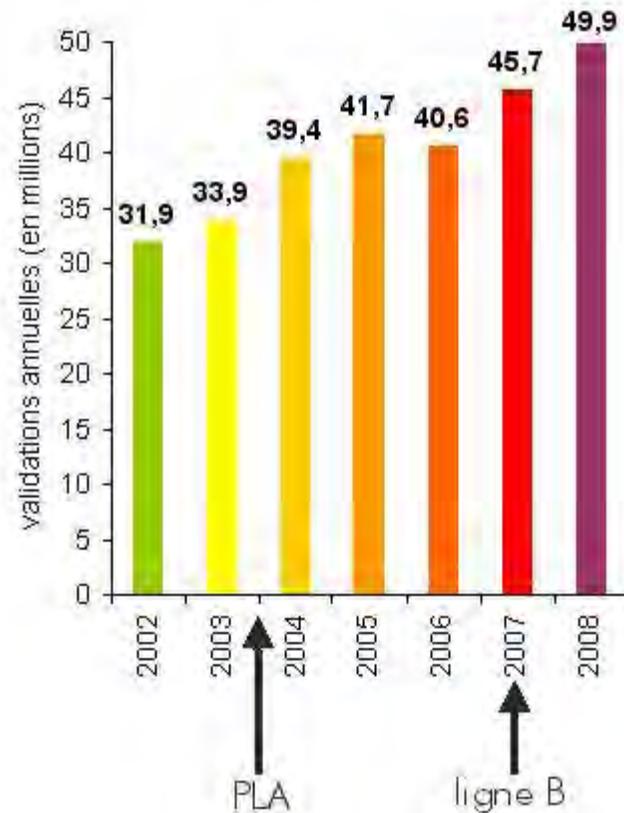
La progression de la fréquentation reprend en 2007 et 2008, dopée par l'ouverture de la seconde ligne de métro qui crée un « effet réseau ».

En 2008, 5 ans après sa mise en service, 50 millions de voyageurs ont fréquenté la ligne A, soit une augmentation de 47 % par rapport à 2003.

Trafic annuel ligne A :

- Prévisions initiales : +7,5 % induits par la mise en service de la ligne A
- Bilan 2008 : +16 % entre 2003 et 2004

Fréquentation annuelle de la ligne A



Source : SMTC

► **Depuis leur ouverture, la fréquentation des trois nouvelles stations ne cesse de progresser**

La mise en service du prolongement de la ligne A a entraîné une hausse de fréquentation sur toutes les anciennes stations de la ligne A, sauf Jolimont, l'ancien terminus de la ligne. En effet, une part des anciens usagers de la station Jolimont s'est reportée sur les trois nouvelles stations du prolongement.

En 2007, l'ouverture de la ligne B génèrent des modifications dans les usages de la ligne A, avec notamment :

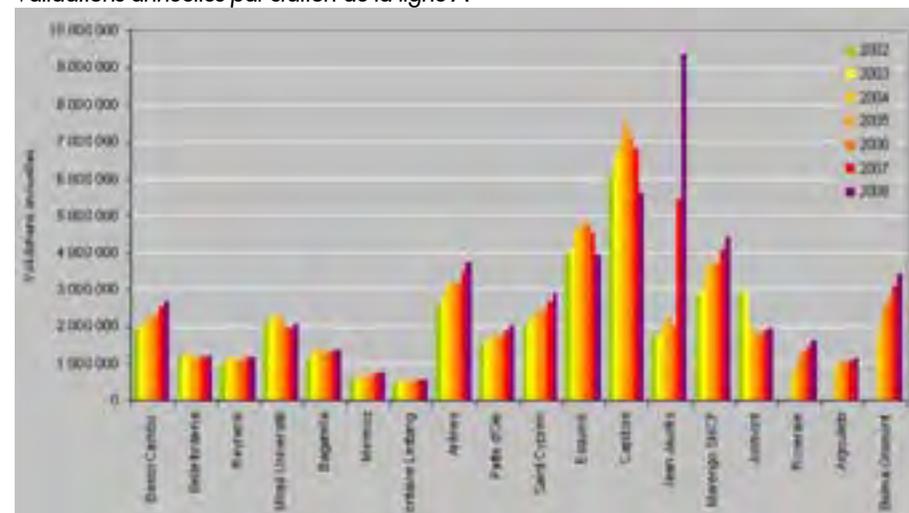
- une hausse « explosive » de la fréquentation de Jean-Jaurès, station de correspondance des deux lignes de métro, dont la fréquentation est multipliée par plus de 5,
- une chute du nombre de validations à Esquirol et Capitole, impactée par la restructuration du réseau de bus au centre-ville (report des lignes de l'hypercentre sur les Boulevards).

Dès 2004, les trois nouvelles stations enregistrent plus de 9 % des validations de la ligne A. Elles atteignent 12 % des validations de la ligne A en 2005 et se maintiennent à cette part jusqu'en 2008.

La fréquentation des nouvelles stations augmente régulièrement et de façon conséquente depuis 2004, en particulier à Roseraie et Balma Gramont :

- à Roseraie, le rabattement de la ligne 19 (reliant les faubourgs Est et en 2007 la station Borderouge de la ligne B) sur cette station a probablement contribué à favoriser son usage,
- à Balma-Gramont, plusieurs pistes d'explication : sa position en terminus, l'extension du parc-relais, le dynamisme de la zone commerciale, le développement du pôle d'activités de Gramont...

Validations annuelles par station de la ligne A



Source : SMTC

	validations 2008	évolution / 2004
Jolimont	1,9 millions	-5%
Roseraie	1,6 millions	115%
Argoulets	1,1 millions	23%
Balma-Gramont	3,4 millions	75%

► Un rayonnement très important pour les stations Argoulets et Balma Gramont

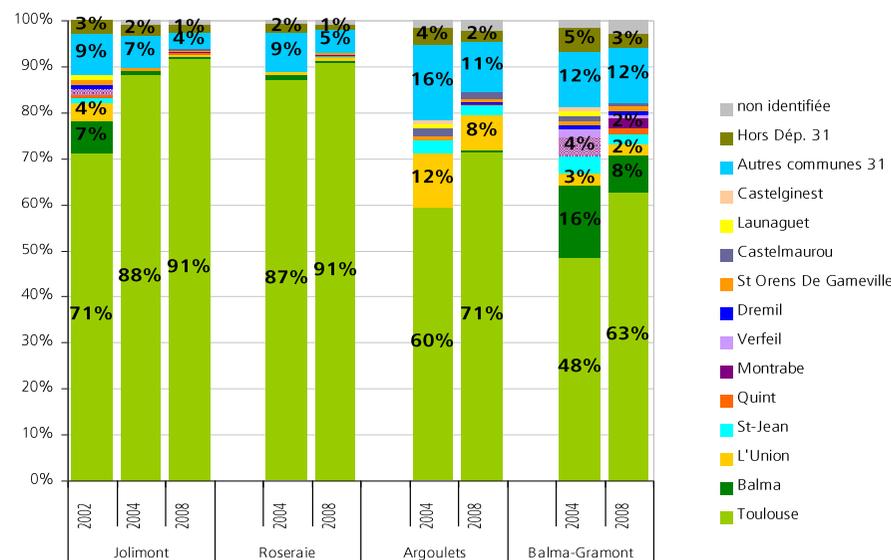
La station **Roseraie** est implantée au cœur d'un quartier résidentiel et dessert également une importante entreprise (Latécoère) et une école d'ingénieurs (ENSICA). On constate qu'elle joue un rôle de station « de proximité » : les usagers y viennent principalement à pied (67%). La part des accès en bus à cette station est par ailleurs significative, deux lignes majeures desservant les faubourgs toulousains étant connectées à Roseraie. La grande majorité des usagers sont toulousains (91%).

En revanche, la fonction de pôle d'échange apparaît nettement pour **les stations Argoulets et Balma-Gramont**, équipées de parcs-relais de capacité importante et constituant des pôles de rabattement pour les bus reliant la périphérie. On constate ainsi une part d'accès à pied relativement faible, une part très forte de rabattement en voiture, et un accès en bus important.

Ces deux stations ont un rayonnement très important, leur attraction s'étendant même au-delà du département :

- à Argoulets, 29 % des usagers habitent la périphérie (L'Union principalement),
- à Balma-Gramont, 37 % des usagers habitent la périphérie (Balma en particulier).

Communes de résidence des usagers des stations du prolongement



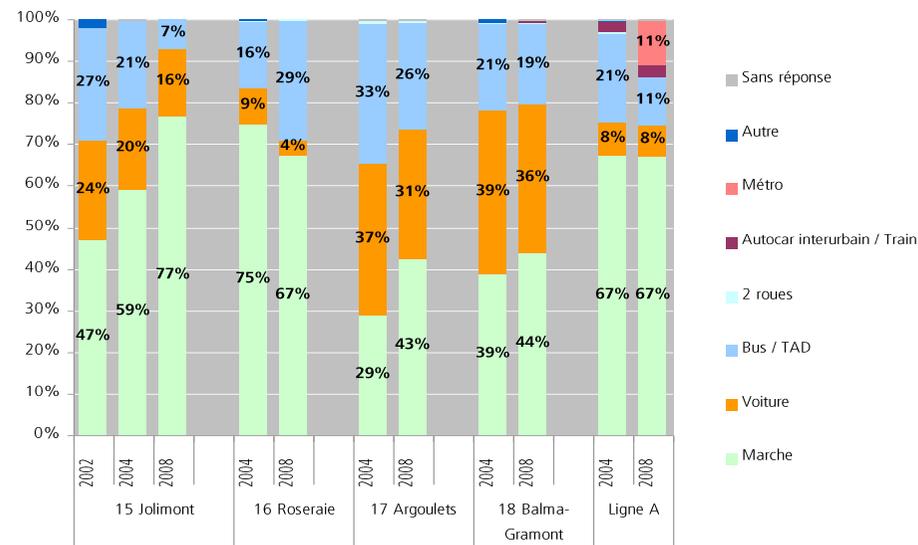
Source : enquêtes OD - BVA, SMTC

Il faut noter que l'attraction de ces deux stations a sensiblement évolué entre 2004 et 2008, sans doute en lien avec la mise en service de la ligne B en 2007 :

- la part des usagers habitant la périphérie a baissé : une partie des usagers des stations Balma-Gramont et Argoulets ont pu se reporter vers la nouvelle station Borderouge, plus attractive notamment pour les habitants du secteur Nord-Est (L'Union, Saint-Jean, ...),
- les accès à pied sont devenus plus importants que les rabattements en voiture, malgré l'extension des P+R, ce qui peut être en partie attribué au développement important de la zone de Balma-Gramont notamment.

A Jolimont, la part des toulousains, et des accès à pied, s'est renforcée. Une partie de la clientèle du métro habitant la périphérie s'est reportée sur les parcs-relais des nouvelles stations et ne pénètre plus en voiture dans les faubourgs toulousains. Cette tendance s'est encore accentuée entre 2004 et 2008, avec la création des parcs en silo à Argoulets et Balma-Gramont.

Répartition des modes d'accès des entrants ou de diffusion des sortants



Source : enquêtes OD - BVA, SMTc

► **Une forte utilisation des trois stations en lien avec le domicile**

Le motif de fréquentation principal de ces trois stations est le « domicile » : le prolongement de la ligne A est fortement utilisé par des usagers qui viennent directement de leur domicile (ou qui y retournent).

Roseraie : une forte présence de « scolaires »

Une part importante des voyageurs fréquentant la station Roseraie sont des scolaires (1 sur 4) : de nombreux lycéens se rendent au lycée Jolimont en métro, bien qu'il soit assez éloigné de la station (600 m à vol d'oiseau).

Les déplacements pour motif « Ecole » représentent ainsi 15 % de la fréquentation de la station, ce qui est très élevé au regard de l'ensemble de la ligne (6 % des déplacements ligne A). On compte près de 2 000 montées/descentes par jour pour ce motif.

Argoulets : une fréquentation en lien avec le « domicile »

Cette station présente la plus grande part du motif « domicile » de la ligne A.

Trois voyageurs sur quatre utilisent la station en lien avec leur domicile : la fréquentation est liée essentiellement aux habitants du quartier, ainsi qu'aux usagers du parc-relais et des bus en correspondance.

On note que la part des voyages ayant pour motif « loisirs » est passée de 5 % à 8 % entre 2004 et 2008 : on peut éventuellement penser que l'accès en métro à la zone verte des Argoulets s'est renforcé.

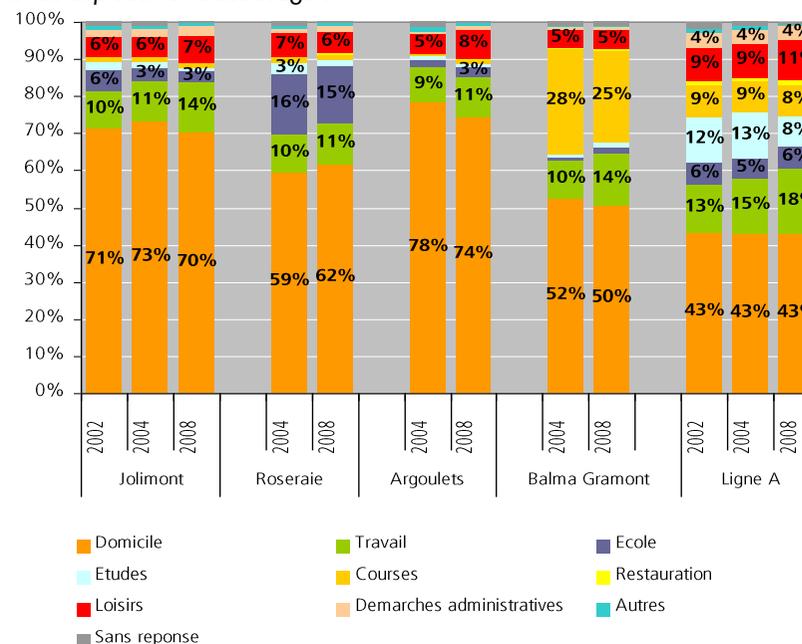
Balma Gramont : une fréquentation fortement liée au motif « achat »

Un quart des déplacements liés à cette station concerne le motif « achat », ce qui est bien évidemment lié à l'implantation de la station au cœur de la zone commerciale. Aucune autre station de la ligne A n'atteint une part aussi importante.

Les montées/descentes pour ce motif ont fortement augmenté depuis 2004 : elles sont passées de 4 600 à 6 000, soit une augmentation de 50 %.

Le motif « travail » représente 14 % des montées/descentes à la station Balma Gramont en 2008. La fréquentation de la station pour ce motif a doublé depuis 2004.

Motifs¹ de déplacements des usagers



Source : enquêtes OD – BVA, SMTC

¹ Motifs à l'origine des entrants dans la station et à la destination des sortants de la station : il s'agit donc du motif lié à l'utilisation de la station.

L'évolution des pratiques de déplacements

► Une augmentation de la clientèle des transports en commun, à la mise en service du prolongement, puis de la ligne B

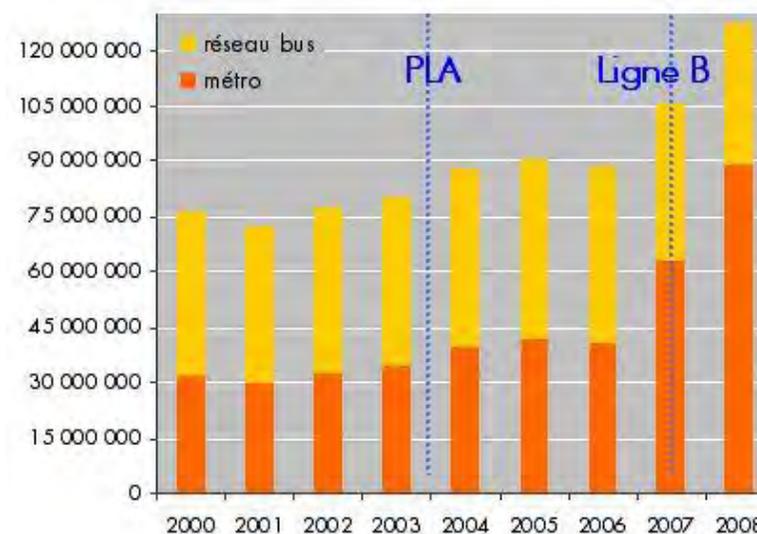
En 2004, un an après la mise en service du prolongement de la ligne A, la fréquentation a augmenté sur le métro et sur le réseau bus (respectivement 16 % et 3,5 %).

La part du métro s'est légèrement renforcée : 45 % des voyages se font sur le métro, 55 % sur le réseau bus.

La mise en service de la ligne B en 2007 entraîne une forte hausse de l'usage du métro. Le réseau bus restructuré connaît en parallèle une baisse de fréquentation. En 2008, après un an de fonctionnement de la ligne B, le métro représente 70 % des voyages.

Entre 2003 et 2008, la fréquentation du réseau de transports en commun de l'agglomération toulousaine a augmenté de 58 %.

Fréquentation du réseau urbain Tisséo de 2000 à 2008



Source : SMTC

	2003	2004	2008
Nombre de validations sur le réseau TCU	80 191 251	87 677 682	126 847 014
Part des validations métro	43%	46%	70%

► **Une fréquentation en hausse sur le réseau bus du secteur Est entre 2003 et 2008**

En 2004, le réseau de bus urbain desservant l'Est et le Nord-Est de l'agglomération affichait une baisse de fréquentation de 6 % suite au prolongement de la ligne A et à la restructuration du réseau.

Cette baisse résultait d'évolutions très différentes selon les lignes² :

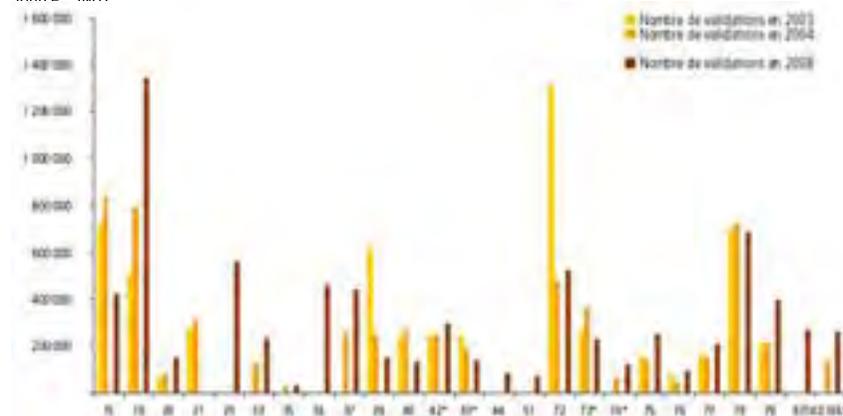
- une baisse de fréquentation forte sur les lignes 39 et 72 : ces deux lignes structurantes avant le prolongement du métro, ont été raccourcies pour être rabattues sur Argoulets et Balma-Gramont et ne pénètrent plus dans Toulouse, d'où la baisse de fréquentation constatée. Il s'agit en fait d'un report de fréquentation vers le métro,
- une hausse de fréquentation sur les trois lignes qui continuaient à desservir le faubourg Bonnefoy (lignes 40, 42, et 73),
- une fréquentation en hausse sur les lignes 15 et 19 desservant les faubourgs toulousains.

En 2008, on constate globalement une augmentation du nombre voyages sur le secteur Est (+ 26 %) liée à une augmentation du nombre de lignes et des kilomètres commerciaux plutôt qu'à une hausse de fréquentation individuelle des lignes du secteur.

Les arrêts de bus les plus fréquentés sont ceux en correspondance avec le métro. Les arrêts des faubourgs Est toulousains sont généralement plus fréquentés que ceux localisés en périphérie.

Fréquentation des lignes de bus du Grand-Est (2003, 2004 et 2008)

Source : SMTC



2003	2008	Evolution
15 lignes	23 lignes	+ 8 lignes
2,6 millions de kmc	4 millions de kmc	+ 1,4 millions kmc soit + 54%
5,8 millions de voyages	7,3 millions de voyages	+ 1,5 millions de voyages soit + 26%

² Cf. page 8 pour la description des lignes de bus du réseau Tisséo en 2004.

► **Les habitants de la périphérie utilisent beaucoup plus le métro, mais moins les bus**

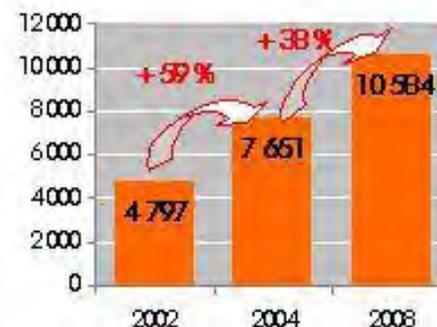
En 2008, les habitants des communes périphériques du secteur Est empruntent deux fois plus le métro qu'avant le prolongement de la ligne A. Ils utilisent essentiellement la station Balma-Gramont comme point d'entrée sur le réseau métro.

En revanche, ils prennent moins le bus : leur fréquentation des lignes du secteur a baissé de 11 % entre 2003 et 2008.

Les parcs-relais constituent une concurrence par rapport à l'usage du réseau bus pour se rabattre sur le prolongement de la ligne A. En particulier, on constate que la fréquentation de la ligne 72 a chuté : on peut penser que la proximité de la station favorise l'utilisation de la voiture.

En revanche, on constate une nette augmentation de l'usage du bus pour les habitants de Montrabé, Castelmaurou, Quint-Fonsegrives et Rouffiac-Tolosan. Pour ces communes, l'amélioration de l'offre bus a eu un effet très attractif.

Nombre de voyages réalisés par les habitants du secteur Est sur le réseau métro



Source : enquêtes OD - BVA, SMTC

Nombre de voyages réalisés par les habitants du secteur Est

	2000 voy bus	2008 voy métro	Eval 03.08. (bus)	Eval 02.08. (métro)
Balma	1 869	2 850	-1 338	1 007
L'Union	1 781	2 166	-662	1 149
St Orens De Gameville	1 083	857	25	445
Saint-Jean	1 064	1 359	-170	989
Montrabé	722	779	718	479
Quint	526	530	227	229
Castelmaurou	439	492	175	369
Rouffiac-Tolosan	244	218	127	184
Dreuil-Lafage	53	272	8	132
Florens	53	229	-37	101
Mons	10	247	-9	179
Beaupuy	3	454	-3	409
Fin-Balma	3	132	3	120
Total Secteur Est	7 817	10 584	-926	5 786

Source : enquêtes OD - BVA, SMTC

► **Une nouvelle clientèle sur la ligne A, attirée par le prolongement**

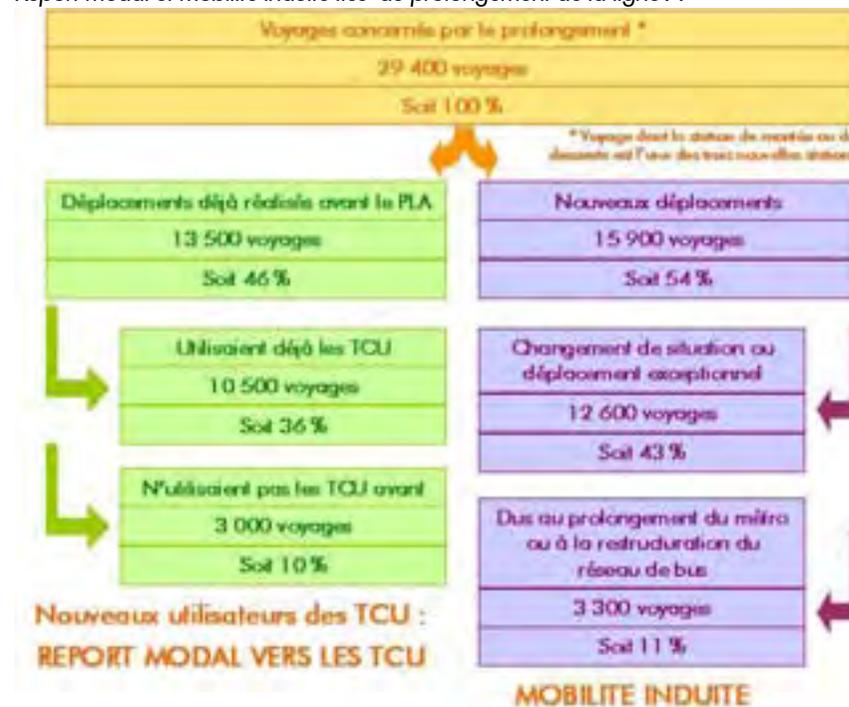
Le prolongement de la ligne A a attiré une nouvelle clientèle :

- D'une part, il s'agit de personnes qui réalisent aujourd'hui un déplacement qu'elles n'auraient pas réalisé sans le prolongement de la ligne A et la restructuration du réseau de bus associé. C'est la mobilité induite. Elle concerne 11 % des voyages réalisés sur le prolongement de la ligne A.
- D'autre part, le prolongement a attiré de nouveaux usagers des TC, qui utilisaient d'autres modes avant le prolongement pour réaliser un même déplacement. Ainsi, **10 % des voyages réalisés sur le prolongement correspondent à un report modal vers les transports en commun** (TCU seuls ou combinés à la voiture). Ces nouveaux usagers utilisaient très majoritairement la voiture avant le prolongement pour réaliser leur voyage.

On constate également que :

- certains clients qui se rabattaient sur le métro en voiture ont abandonné leur véhicule particulier au profit des TC comme mode unique de déplacement pour réaliser leur trajet (1 200 voyages),
- d'autres clients ont abandonné les transports en commun comme mode unique au profit d'un déplacement voiture + métro (900 voyages).

Report modal et mobilité induite liés au prolongement de la ligne A



source : enquête OD 2004 – BVA, SMTC

L'accessibilité au centre-ville

► Une baisse de la circulation dans les faubourgs Est, mais une hausse à l'Est de la rocade

Entre 2003 et 2008, on constate une baisse du trafic sur les principaux axes des faubourgs Est toulousains. Sur la route d'Agde, principale pénétrante depuis l'Est, on compte environ 2 000 véhicules en moins chaque jour qui se dirigent vers le centre-ville, soit une baisse de l'ordre de 10 %.

On constate par ailleurs que le trafic global sur les axes d'entrées/sorties du centre-ville a considérablement diminué entre 2000 et 2008 (enquête cordon centre-ville, Ville de Toulouse). En particulier à l'Est, les échanges avec le centre-ville diminuent de 37 %, soit 24 000 véhicules par jour en moins.

Le prolongement du métro et la réalisation des nouveaux parcs-relais, combinés à la requalification de plusieurs voiries (notamment la route d'Agde) et à la valorisation de la place des modes doux, ont permis une véritable diminution de la circulation dans les faubourgs Est. La mise en œuvre d'une politique de stationnement au centre-ville dans le même temps et l'arrivée de la deuxième ligne de métro ont également participé à ces évolutions.

Evolution des trafics routiers sur le secteur Est entre 2003 et 2008



Source : Ville de Toulouse

En revanche, de l'autre côté de la rocade, sur le chemin de Gabardie, à proximité de la station Balma-Gramont, les trafics sont en forte hausse (+ 6 000 véhicules par jour).

La nouvelle attractivité du centre commercial Gramont, la présence du parking relais et le développement urbain du secteur contribuent certainement à cette augmentation de la circulation à Gramont.

Evolutions de la circulation dans les faubourgs Est

Prévisions initiales :

- Secteur Est : - 8 000 véhicules/jour sur les voies radiales des faubourgs Est
- Route d'Agde : - 3 000 véhicules/jour au minimum, liés au report de trafic sur les parcs-relais Argoulets et Balma Gramont.

Bilan 2008 :

- Secteur Est : - 24 000 véhicules/jour entre 2000 et 2008 sur les points d'accès au centre-ville depuis l'Est (dont allées Jean Jaurès : - 11 600 véhicules/jour)
- Route d'Agde : - 2 500 véhicules/jour entre 2003 et 2008
- Route d'Albi : - 2 200 véhicules/jour entre 2003 et 2008

Il faut noter que le trafic a commencé à diminuer avant 2003, avec les perturbations liées aux travaux du métro.

► Une amélioration des temps de parcours en transports en commun, sauf depuis Saint-Orens

- Depuis Balma/Quint-Fonsegrives :
Depuis Balma et Quint-Fonsegrives, le rabattement des lignes de bus sur le terminus métro Balma Gramont –au lieu de Jolimont initialement– a permis **un gain de temps de l'ordre de 10 min pour le trajet en TC** jusqu'au centre-ville, en période de pointe du matin.
Malgré des temps de trajets en voiture qui diminuent également, le trajet bus + métro reste performant par rapport à la voiture le matin.
- Depuis Saint-Jean :
Un grand nombre de possibilités peuvent être envisagées en 2008 pour se rendre dans le centre de Toulouse, avec des rabattements possibles vers les deux lignes de métro :
 - en voiture ou en bus, le rabattement vers la ligne A est plus rapide ;
 - en rabattement sur le métro ou en accès direct vers le centre, la voiture est plus rapide que les TC.Les temps de parcours se sont également améliorés de 10 mn environ pour les TC en période de pointe du matin par rapport à 2003, tandis qu'un gain de temps de 6 à 8 mn pour les trajets VP est constaté.
- Depuis Saint-Orens :
Le temps de parcours TC direct (ligne 78) vers le centre-ville est resté stable en période de pointe, mais s'est dégradé en période creuse.
La nouvelle ligne 83 connectée à Balma-Gramont est concurrentielle par rapport à la ligne 78, mais pas par rapport à la voiture.

Parcours enquêtés depuis Balma



Parcours enquêtés depuis Saint-Jean



Parcours enquêtés depuis Saint-Orens



Parcours enquêtés depuis Quint-Fonsegrives



Source : Enquête temps de parcours 2008 – BVA, SMTC

► **Une diminution significative des accidents dans la zone d'influence du prolongement de la ligne A**

Les données concernant les accidents ont été traitées sur des périodes de 5 ans, avant prolongement (1999-2003), et après prolongement (2004-2008).

Dans la zone d'influence de 600 m entre Jolimont et Balma Gramont, on constate une baisse du nombre d'accidents de 38 %. Cette tendance à la baisse est plus marquée que celle observée à Toulouse, ou au niveau national sur la même période.

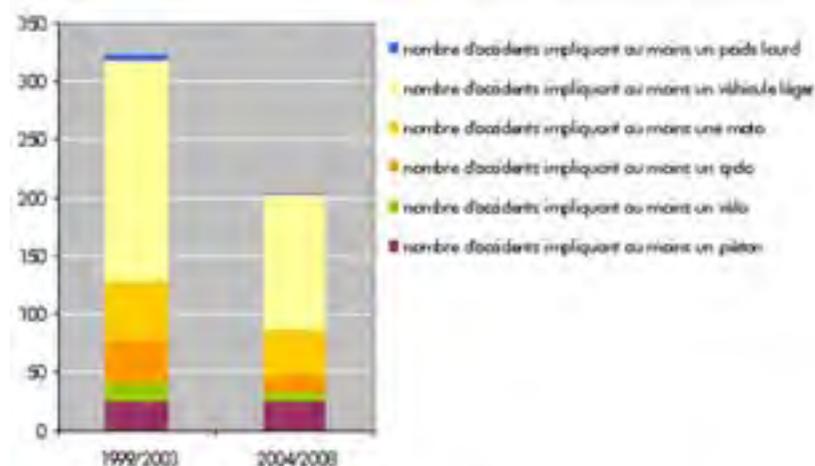
Le nombre d'accidents autour du prolongement de la ligne A baisse pour tous les modes exceptés les piétons pour lesquels elle reste stable.

La localisation des accidents fait apparaître une baisse significative le long de la route d'Agde, et aux carrefours de la Roseraie et de l'avenue d'Atlanta.

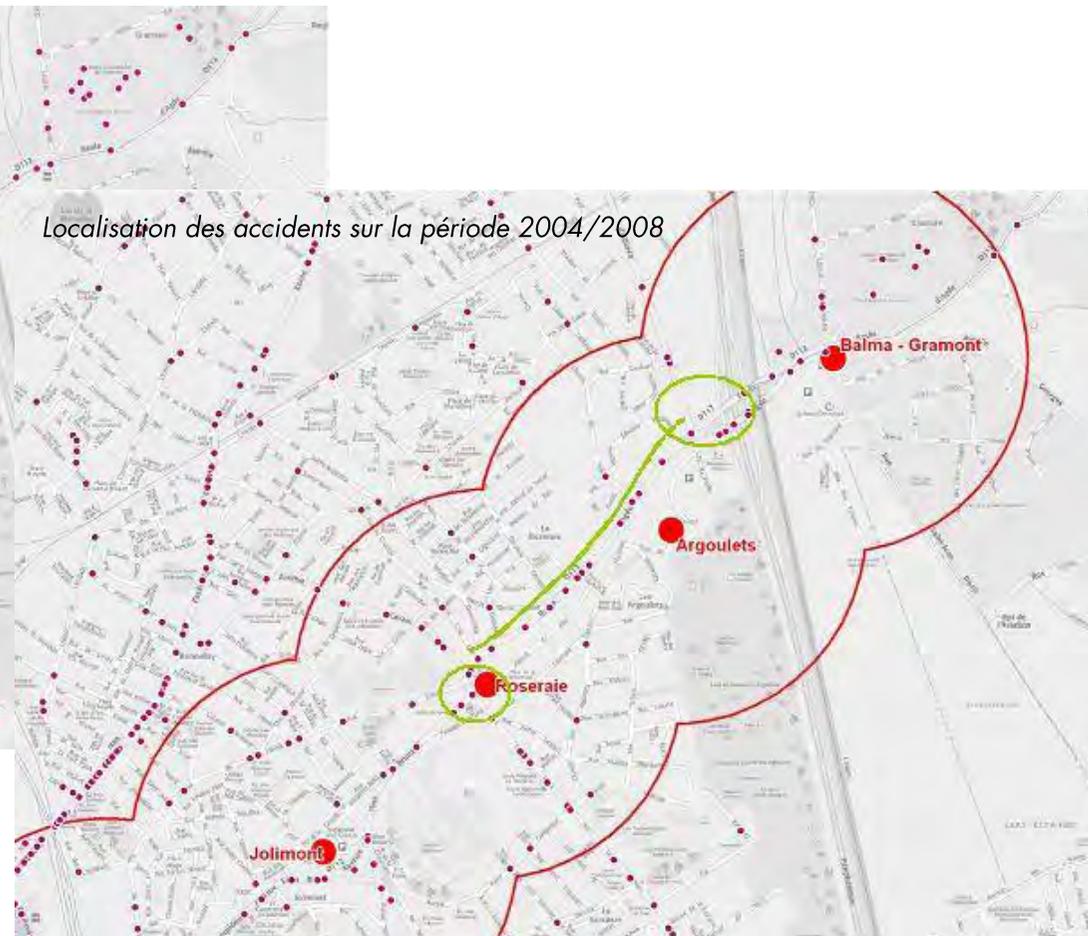
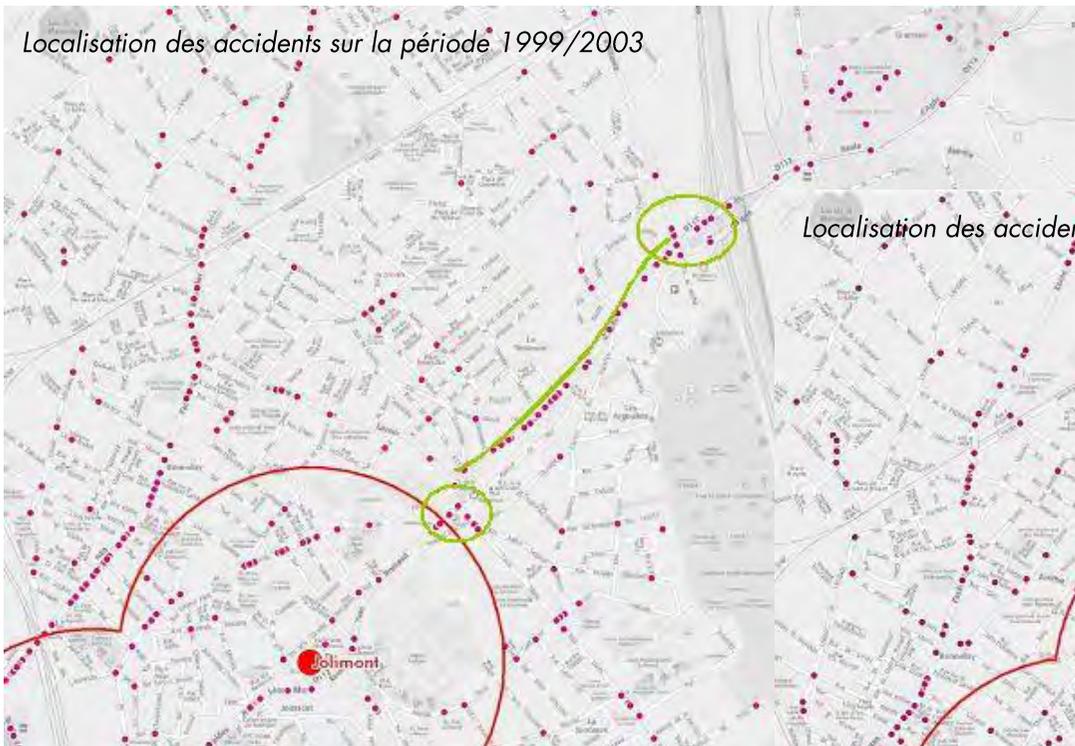
Evolution du nombre d'accidents autour du prolongement de la ligne A et sur Toulouse

nombre d'accidents	1999/2003	2004/2008	Evolution
zone d'influence du prolongement	218	136	-38%
Toulouse	5609	4485	-20%

Comparaison avant/après PLA - Répartition modale des accidents dans la zone d'influence du prolongement



Source : Ville de Toulouse



Les pratiques de stationnement

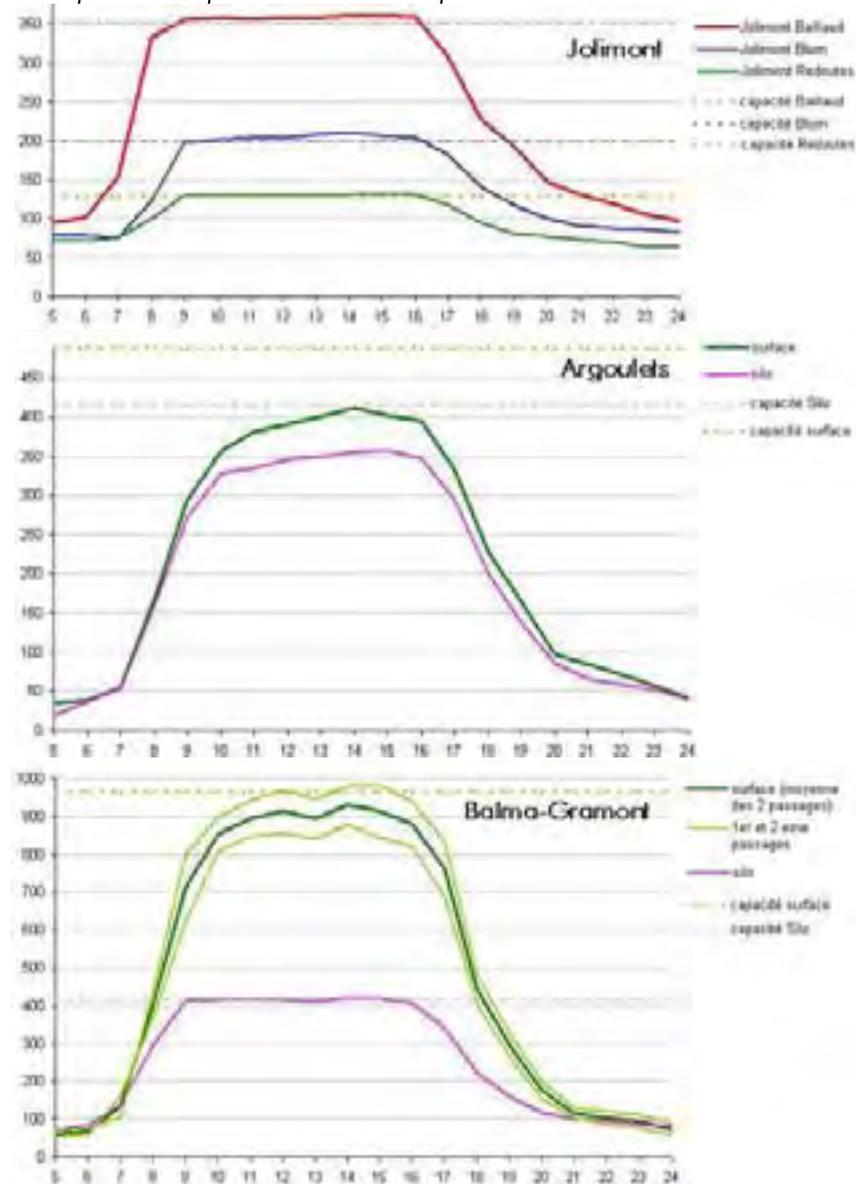
► Vif succès des parcs-relais dès 2004, confirmé pour les nouveaux parcs en silos en 2008

Les nouveaux parcs-relais du prolongement de la ligne A ont connu un tel succès dès 2004, que la décision est prise rapidement d'étendre l'offre sous la forme de deux parcs en silos de 400 places chacun, ouverts en 2008 sur les P+R des Argoulets et Balma-Gramont.

Ainsi, avec une offre totale de stationnement de 3 300 places fin 2008 sur le prolongement de la Ligne A, on compte 4 500 entrées par jour dans les 5 parcs-relais (3 parcs-relais de Jolimont, Argoulets et Balma-Gramont), **soit une fréquentation des parcs-relais qui a triplé par rapport à la situation avant prolongement.**

- A Jolimont, les 3 parcs-relais sont saturés dès 9 heures et jusqu'à 16 heures, même si leur fréquentation a diminué depuis 2003. Ces parkings en milieu urbain et en libre accès pour partie, sont très utilisés par les résidents, et les véhicules ventouses représentent près de 10 % du stationnement.
- Aux Argoulets, le parking présente quelques réserves de stationnement, en surface comme en silo.
- A Balma-Gramont, le parc-relais reste proche de la saturation et la situation y est préoccupante : on constate du stationnement illicite, en surface comme en silo. Cependant, le 3^{ème} étage n'était pas encore ouvert au public lors des enquêtes, ce qui pourra sans doute améliorer la situation.

Occupation des parcs-relais dans la journée



La création récente des parkings en superstructure dans les parcs-relais de Balma-Gramont et des Argoulets a permis de lutter contre les dysfonctionnements observés en 2004.

Les silos se remplissent en premier, avant les parkings en surface, aussi bien aux Argoulets qu'à Balma Gramont. Localisés tout près des bouches de métro, bien éclairés, ils offrent un stationnement couvert, lisible, sûr donc attractif. En moyenne, les durées de stationnement sont plus longues dans les silos qu'en surface.

En revanche, on constate toujours la présence de nombreux véhicules ventouses à Balma-Gramont et à Jolimont. Ce phénomène n'est pas nouveau : les voitures ventouses occupaient 10 % des places à Jolimont en 2004. En 2008, on en dénombre une cinquantaine à Balma-Gramont, une soixantaine à Jolimont.

Il s'agit de véhicules stationnés de 5 heures le matin à 22 heures le soir. Le type d'usagers n'est pas connu : des usagers des transports en commun utilisant peu leur véhicule et qui ne savent pas où le garer ? Des usagers des transports en commun qui laissent leur véhicule la nuit (sortie, travail de nuit...) ? Des résidents du quartier qui garent leur véhicule la nuit ?

Aujourd'hui, le stationnement de nuit sur les parcs-relais est interdit de part une gestion normalisée des P+R. Cela peut pourtant correspondre à un besoin des usagers.

► Un rayonnement important et une utilisation forte par les actifs

Selon les stations, les parcs-relais attirent des usagers de différentes communes :

- la clientèle du P+R de Jolimont est plutôt toulousaine ;
- le P+R des Argoulets est principalement utilisé par les usagers de l'axe RD 888. Suite à l'ouverture de la ligne B, des habitants de L'Union et de St-Jean vont également se garer sur le nouveau parc-relais de Borderouge ;
- le P+R de Balma-Gramont attirent les habitants de Balma, Quint-Fonsegrives, Montrabé.

Les deux P+R du prolongement de la ligne A connaissent un rayonnement particulièrement large, attirant des habitants de communes éloignées, y compris de communes hors département.

Les usagers des P+R sont en grande partie des actifs ayant un emploi, et dans une moindre mesure des étudiants. 9 usagers sur 10 interrogés viennent du travail et rentrent à leur domicile.

Quel que soit le parc-relais considéré, au moins la moitié des personnes interrogées utilise leur station quotidiennement.

► **Des P+R qui ont permis de limiter l'usage de la voiture, mais ont pris également quelques clients aux bus**

Les deux-tiers des usagers des 5 parcs-relais effectuaient le même déplacement en 2003 et en 2004. Parmi eux :

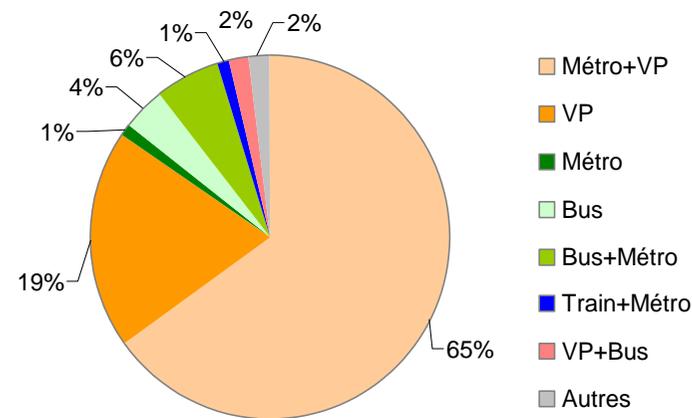
- les 2/3 effectuaient déjà la combinaison voiture + métro,
- 19 % faisaient leurs déplacements uniquement en voiture ,
- 12 % faisaient leurs déplacements entièrement en TC sans utiliser leur voiture.

La création des deux nouveaux parkings a donc eu des effets positifs :

- elle a favorisé le report modal vers les TC pour des personnes qui utilisaient exclusivement la voiture auparavant,
- elle a permis de raccourcir les distances de déplacements VP pour les anciens usagers du parking Jolimont habitant en périphérie et qui ont aujourd'hui la possibilité de se garer plus près de leur domicile.

Mais elle a aussi entraîné un report de certains anciens usagers du bus vers une utilisation combinée voiture + métro.

Modes utilisés avant PLA pour les usagers des 5 parcs-relais



Source : Enquête stationnement 2005 - MV2Conseil, SMTc

► **Disparition du stationnement « sauvage » dans le quartier Jolimont**

La saturation des parcs-relais amène les usagers du métro à stationner sur la voirie environnante. Ce phénomène était très marqué autour de la station Jolimont avant le prolongement de la ligne A.

En 2004, un an après la mise en service de la nouvelle infrastructure, la situation s'était déjà améliorée.

En 2008, la pression reste assez forte autour de l'axe Pompidou/Brunaud, ainsi que sur le secteur Ortet-Petit. Dans les autres secteurs, la saturation a diminué ou a disparu.

Le stationnement « sauvage » dont se plaignaient les riverains avant mise en service du prolongement est faible : le nombre de voitures en stationnement illicite a chuté dans tous les secteurs.

DYNAMIQUES URBAINES ET ACCOMPAGNEMENT PUBLIC

Des opérations d'accompagnement pour optimiser l'intégration des stations aux quartiers environnants

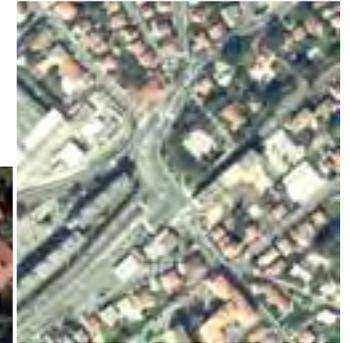
Les stations du prolongement de la ligne A ont bénéficié d'un programme d'opérations d'accompagnement afin de les intégrer au mieux dans les quartiers existants. Les opérations d'accompagnement réalisées ont évolué par rapport aux opérations prévues initialement, pour une meilleure prise en compte des modes doux et des transports en commun.

► Station Roseraie : une nouvelle identité pour la Place de la Roseraie et de nombreux aménagements pour les modes doux

L'implantation de la station au cœur de la place de la Roseraie a donné lieu à des réaménagements importants de l'espace public en faveur des modes doux :

- Revalorisation de la Place de la Roseraie : traitement paysager redonnant une identité à la place (plantation de rosiers), mobilier urbain à la sortie de la station et dans la zone d'attente pour les bus.
- Réaménagement du carrefour de la Roseraie permettant une meilleure accessibilité piétonne et vélos à la place et à la station de métro : réduction de la chaussée et extension de la place, élargissement des trottoirs, traversées piétonnes améliorées, voies cyclables et stationnement vélos (20 places) ...
- Réaménagement de l'avenue du Parc en zone 30 et création d'un passage piéton depuis la rue Caumont ;
- Au-delà, requalification de la route d'Agde et de l'avenue Yves Brunaud, permettant d'améliorer le confort des piétons et des vélos.

En 1997



La station Roseraie en 2009



Source : auat, ortophoto 2009

► **Station Argoulets : un pôle d'échange, mais aussi un accès piétons et vélos de qualité vers les quartiers résidentiels et la zone verte**

Les opérations d'accompagnement, particulièrement importantes pour cette station véritablement multimodale, se sont encore renforcées par rapport au programme initial. Elle comprennent :

- un parking d'échange, planté et paysager, de près de 600 places initialement et intégrant un parking spécifique PMR. Une signalisation dynamique indiquant le nombre de places disponibles depuis le réseau principal a été mise en place.
- un terminus de bus permettant d'accueillir 5 lignes de bus, en préfiguration d'un éventuel TCSP sur la RD 888 ; une voie réservée pour les bus est créée, avec gestion des feux aux carrefours favorisant le passage des bus. Par ailleurs, une salle d'attente fermée a été réalisée.
- un vaste parvis piétonnier autour de la station, et des accès piétons/cycles depuis les quartiers d'habitations particulièrement bien traités (mail planté, mobilier urbain design, trottoirs élargis).
- une piste cyclable pour relier la station à la piste existante au sein de la zone verte ;
- du stationnement vélos à proximité immédiate du métro (50 places).

Face à son succès, le parc-relais a connu deux extensions successives :

- en 2006, 60 places supplémentaires ont été ajoutées en surface,
- en 2008, la réalisation d'un parking en silo permet de porter la capacité de stationnement à 1 048 places.

Par ailleurs, une « vélo-station » est venue s'implanter à proximité en 2007, et un garage à vélos sécurisé a ouvert en 2008, renforçant l'accessibilité en vélo depuis les quartiers environnants.

La station Argoulets en 2009



Source : auat, orthophoto 2009

En 1997

► Station Balma-Gramont : un pôle d'échanges majeur pour une nouvelle accessibilité du secteur

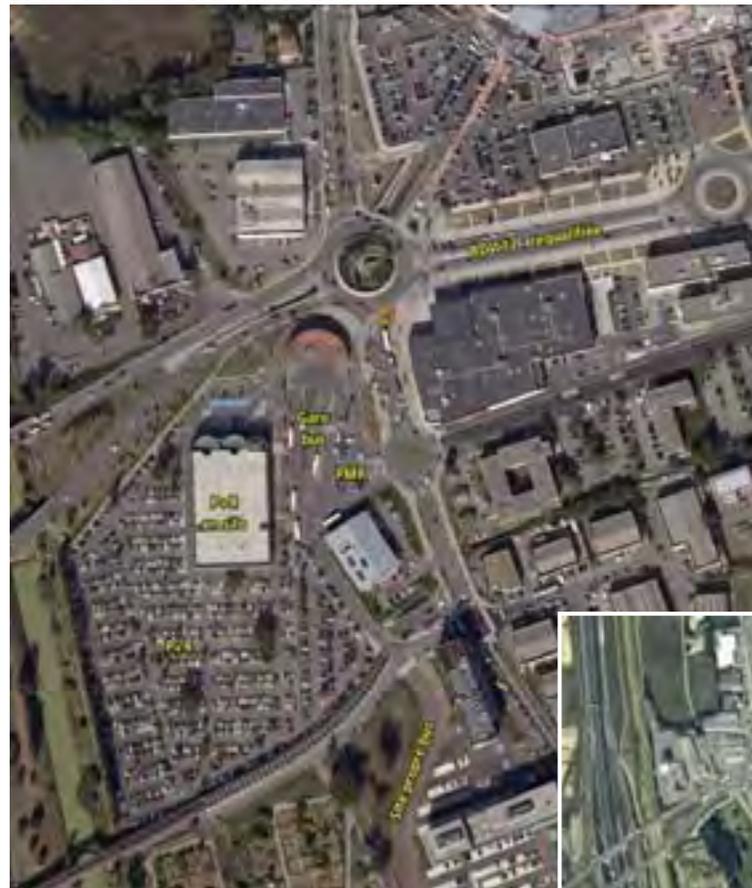
Le pôle d'échanges de Balma-Gramont s'accompagne d'un vaste programme « multimodal », qui a pris de l'ampleur par rapport au projet initial :

- réalisation d'une gare bus conséquente accueillant 7 lignes régulières et un transport à la demande ; une voie réservée pour les bus a été réalisée pour les liaisons avec Balma et Quint-Fonsegrives (TCSP Est : premier tronçon en décembre 2005, deuxième tronçon en décembre 2007) ;
- création d'un parc-relais de plus de 927 places, ayant donné lieu à un traitement paysager particulièrement important et intégrant la préservation des arbres existants ; un parking réservé aux personnes handicapées au plus proche de la station est également réalisé ; une signalisation dynamique est mise en place depuis la rocade et sur la voirie du secteur. Comme pour Argoulets, le parc-relais a été étendu en surface en 2006, puis par la réalisation d'un parking en silo en 2008, portant la capacité de stationnement à 1 577 places actuellement.
- requalification de la RD 112, principale voie d'accès à Toulouse et à la station ;
- mise en place d'arceaux pour vélos (80 places) à la sortie immédiate de la station puis d'un parking sécurisé mis en service en 2008 (50 places) ; une piste cyclable a été intégrée à la réalisation du TCSP Est.

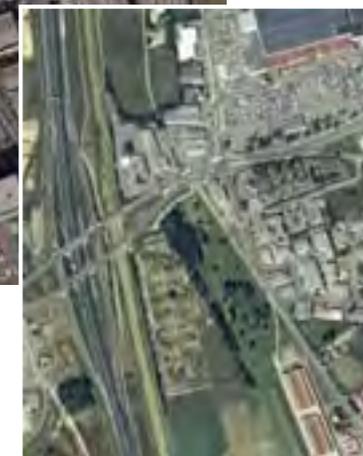
Par ailleurs, plusieurs aménagements complémentaires ont été réalisés dans le cadre du projet urbain « Porte de Gramont » :

- création d'un accès métro vers le centre commercial Auchan et d'un mail piéton reliant la sortie de métro à la galerie marchande,
- création d'un passage souterrain vers le parking Auchan,
- traitement de l'espace public particulièrement soigné le long de la RD 112, donnant une place importante et de qualité aux piétons.

La station Balma Gramont en 2009



Source : auat, orthophoto 2009



En 1997