Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire
Toulouse Aire Urbaine

OBSERVATOIRE DU PDU DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE

Evaluation 2001-2007 du PDU approuvé en 2001

Avril 2009

Les indicateurs de l'Observatoire sont répartis en 15 thèmes.

Chaque thème a une pagination indépendante : le premier chiffre en gras rappelle le numéro du thème.

La liste des indicateurs figure dans l'introduction en pages 6, 7 et 8, et précise à quel thème se rapporte chaque indicateur.

SOMMAIRE

INTRODUCTION 1

- Un PDU approuvé en juin 2001 et mis en révision dans la foulée 1
- Rappel des étapes de l'observatoire 2
- L'évaluation 2001-2007, à la fois un bilan et un diagnostic 3
- Les thèmes de l'observatoire 4
- Les indicateurs de l'observatoire 5

LES PÉRIMÈTRES D'OBSERVATION 9

GLOSSAIRE 16

INTRODUCTION

Le PDU approuvé en juin 2001

Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération toulousaine a été approuvé le 12 juin 2001. Ce document définit la politique des déplacements de l'agglomération aux horizons 2008 et 2015.

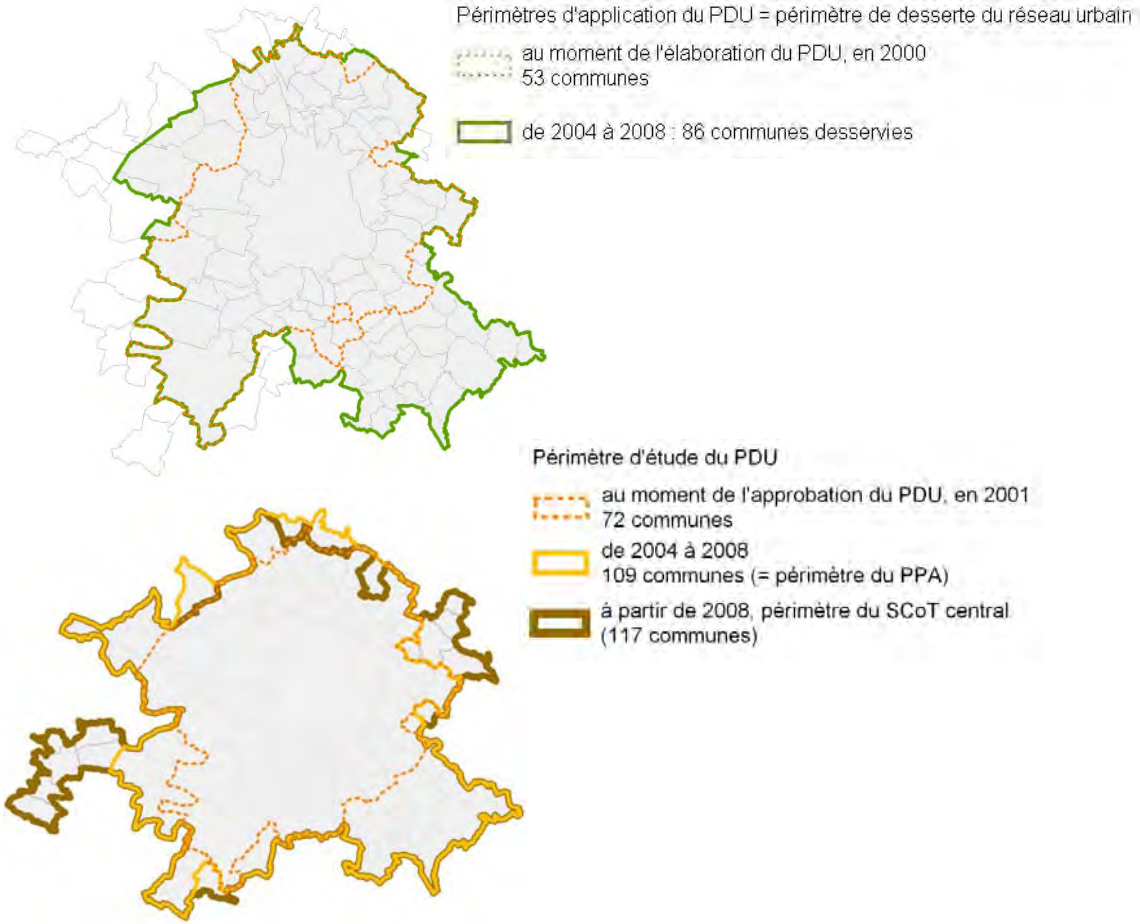
Une révision de ce PDU a été engagée le 18 juin 2001, afin de prendre en compte l'extension du PTU (Périmètre des Transports Urbains) et les nouvelles dispositions de la loi SRU[1] (développement des orientations sur la sécurité routière, l'organisation du stationnement, le transport des marchandises, la tarification sociale…).

Les études relatives à la révision du PDU ont été réalisées de fin 2001 à début 2003. En avril 2003, l'avant projet de la révision du PDU a été soumis pour avis aux quatre collectivités qui étaient membres de Tisséo-SMTC. Suite aux avis, les études se sont poursuivies.

La révision a été ré-enclenchée en septembre 2008, dans un souci de cohérence territoriale avec le SCoT central de l'agglomération toulousaine, en cours d'élaboration.

Actuellement, le PDU en vigueur est toujours celui approuvé en juin 2001. L'observatoire du PDU se réfère donc aux orientations inscrites dans ce PDU. Néanmoins, le périmètre d'observation prend en compte les extensions du périmètre de transports urbains et du périmètre d'études du PDU intervenues depuis 2001. Les indicateurs de l'observatoire ont également évolué afin de suivre les nouvelles actions en matière de politique de déplacements apparues depuis 2001.

Les périmètres ont évolué entre 2000 et 2007



[1] *Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain*

Rappel des étapes de l'observatoire

Dès 2001, Tisséo-SMTC a engagé la mise en place d'un observatoire permettant de suivre la mise en œuvre et les effets des actions du PDU approuvé. La maîtrise d'œuvre de cet observatoire a été confiée à l'auat.

L'initialisation

En 2002, une première liste d'indicateurs de suivi de la mise en œuvre des actions du PDU et de leurs effets a été définie à partir du guide méthodologique édité par le CERTU sur les observatoires des PDU[2]. 17 organismes partenaires du PDU ont ensuite été rencontrés. Ces entretiens ont permis d'affiner la liste des indicateurs. La phase d'initialisation s'est clôturée en septembre 2003 avec la diffusion d'un document récapitulant les objectifs et le fonctionnement de l'observatoire ainsi que la liste des indicateurs envisagés.

Les 17 organismes rencontrés

Direction Régionale de l'Equipement	SITPRT
Direction Départementale de l'Equipement	Ville de Toulouse
DIREN	CCI de Toulouse
ADEME	ARPE
Conseil Régional de Midi-Pyrénées	ORAMIP
Conseil Général de la Haute-Garonne	CETE du Sud-Ouest
Communauté d'agglomération du Grand Toulouse	SNCF
Communauté d'agglomération du SICOVAL	Exploitant réseau urbain
SMAT	

[2] *Référence du guide CERTU « Observatoire des PDU : de la méthode aux indicateurs » – CERTU – Octobre 2001*

L'état initial

L'état initial de l'observatoire du PDU retrace la situation de l'agglomération toulousaine avant la mise en oeuvre des actions du PDU approuvé en 2001. Les indicateurs de l'observatoire sont renseignés dans cet état initial à partir des données relatives à l'année 2001 ou à l'année la plus proche.

En fonction des données disponibles, la liste des indicateurs précédemment définie a été modifiée. L'état initial a donné lieu à un document daté de mars 2006.

Il sert de référence à l'actuelle évaluation du PDU 2001 –2007, conformément à la loi LOTI[3].

L'évaluation 2002-2003

Une évaluation d'étape présentant les évolutions des indicateurs sur les années 2002 et 2003 a été produite en 2006.

L'évaluation 2001-2007

Le présent document correspond à l'évaluation obligatoire au bout de cinq ans, édicté par la LOTI. Il présente les évolutions des indicateurs sur la période 2001-2006. Néanmoins, les indicateurs sont renseignés avec les données les plus récentes disponibles, soit pour la plupart l'année 2007, voire 2008 lorsque cela est possible.

[3] *Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs*

L'évaluation 2001-2007, à la fois un bilan et un diagnostic

Il s'agit dans cette évaluation 2001-2007 de répondre aux questions suivantes : les actions du PDU sont-elles bien engagées ? Les principes sont-ils bien appliqués ? Les impacts de ces actions sont-ils conformes aux effets souhaités ? Répondent-ils aux enjeux des PDU édictés par la LOTI[4], la LAURE[1] et la loi SRU[1] ?.

Cette évaluation constitue un bilan du PDU approuvé en 2001 sur le périmètre de révision de 2004 élargi à 109 communes.

Ce PDU est en cours de révision. Il prendra en compte les évolutions du contexte territorial et institutionnel, et les nouvelles prescriptions réglementaires. Il intègrera les nouveaux pôles de compétitivité émergeants et accompagnera les démarches SCoT et InterSCoT afin de renforcer la synergie urbanisme/transport.

L'évaluation 2001-2007 décrivant la situation actuelle permet de tirer les enseignements de 5 ans d'application du PDU, et sert de base pour l'élaboration du prochain PDU.

---

[4] *LOTI : Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs*
LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
SRU : Loi Solidarité et Renouvellement Urbain

Les thèmes de l'observatoire

Le PDU approuvé en 2001 est composé de six grandes thématiques autour desquelles sont développés les objectifs du PDU, ainsi que les actions à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs. Ces six thématiques correspondent aux thèmes 1 à 6 de l'observatoire du PDU.

De façon à répondre à la loi SRU et à prendre en compte toutes les facettes du développement durable (l'économie, le social et l'environnement), l'observatoire a chercher à évaluer les actions du PDU par rapport à neuf autres thématiques issues du guide du CERTU sur les observatoires du PDU[5]. Elles correspondent aux thèmes 7 à 15 du tableau ci-contre.

Les 15 thèmes de l'observatoire du PDU

1. **Une organisation urbaine performante pour une réduction durable du trafic automobile**
2. **Une offre alternative de transport susceptible de mieux maîtriser l'usage de la voiture**
   - 2.1. Faciliter la marche à pied
   - 2.2. Offrir aux deux-roues les conditions favorables à leur développement
   - 2.3. Renforcer l'offre de transports en commun et la rendre attractive
   - 2.4. Développer la multimodalité
3. **La maîtrise des flux automobiles et le développement des boulevards urbains**
4. **L'organisation du stationnement**
5. **Des plans de mobilité**
6. **L'organisation des livraisons et des transports de marchandises dans la ville**
7. **La pollution atmosphérique**
8. **Les nuisances sonores**
9. **La sécurité routière**
10. **Lien social et transports publics**
11. **L'accessibilité aux grands équipements, aux centres commerciaux et aux zones d'activités**
12. **La qualité des espaces publics**
13. **La communication, la sensibilisation, la consultation et le suivi de l'opinion**
14. **Le financement des transports**
15. **La mobilité urbaine**

[5] Référence du guide CERTU « Observatoire du PDU : de la méthode aux indicateurs » CERTU – octobre 2001.

Les indicateurs de l'observatoire

La liste des indicateurs choisis s'est appuyée d'une part sur le guide CERTU « Observatoire des Plans de Déplacements Urbains : de la méthode aux indicateurs », et s'est enrichie d'autre part d'un travail mené avec les partenaires locaux de l'observatoire qui a permis d'adapter et de compléter cette liste par rapport au contexte local.

Néanmoins, les données disponibles n'ont pas toujours permis de répondre à l'indicateur de la manière où il avait été formulé. Cela a amené à redéfinir certains d'entre eux, parfois à les regrouper, et dans certains cas à les supprimer. De nouveaux indicateurs sont apparus également, venant illustrer des actions ou des effets non prévus dans le PDU de 2001. Dans tous les cas, les changements ont été réalisés dans l'objectif de rendre l'observation la plus pertinente possible.

La liste des indicateurs redéfinis est énoncée dans le tableau récapitulatif ci-après et est rappelée en introduction de chacun des thèmes.

Chaque indicateur est identifié par un numéro :

- indicateur issu du guide CERTU sur l'observatoire des PDU : son numéro correspond alors au numéro du thème CERTU, suivi du numéro de l'indicateur CERTU ;
- indicateur créé spécifiquement pour l'observatoire du PDU de l'agglomération toulousaine : son numéro commence par 00, suivi du numéro de l'indicateur local.

Le symbole indique qu'il s'agit d'un indicateur considéré comme prioritaire par le CERTU (indicateur clé).

Pour chaque thème, les indicateurs sont regroupés en deux catégories :

- catégorie des indicateurs suivant l'état d'avancement de la mise en œuvre des actions du PDU. Ces indicateurs répondent à la question *« où en est la mise en place des actions du PDU ? »*
- catégorie des indicateurs mesurant les effets des actions du PDU. Ces indicateurs permettent de répondre à la question *« les effets des actions satisfont-ils aux objectifs du PDU ? »*

Les 108 indicateurs

Un indicateur peut être utilisé dans un ou deux thèmes. Néanmoins, afin d'éviter les répétitions, les indicateurs ne figurent qu'une seule fois dans ce tableau, tout comme dans le reste du document. Les numéros en bout de ligne correspondent aux thèmes qui sont en lien avec l'indicateur.

Indicateur			
Thème 1 - Une organisation urbaine performante pour une réduction durable du trafic automobile			
●	01-006	Nombre de logements neufs par grand secteur géographique	1
●	01-007	Surface de bureaux neufs par grand secteur géographique	1
●	01-008	Logements neufs dans la zone d'influence d'un TCSP ou dans la commune touchée par la zone d'influence du TCSP	1
●	01-009	Surface de bureaux neufs dans la zone d'influence d'un TCSP ou dans la commune touchée par la zone d'influence du TCSP	1
	01-012	Grands équipements construits	1
	01-037	Suivi des territoires de cohérence urbanisme-transport	1
●	01-015	PLU révisés après approbation du PDU	1
	01-017	Longueur moyenne des déplacements réalisés tous modes	1
Thème 2 - Une offre alternative de transport susceptible de mieux maîtriser l'usage de la voiture 2.1. Faciliter la marche à pied			
●	16-191	Création de zones 30	2.1 et 2.2
●	06-080	Voies piétonnes ou à priorité piétonne créées	2.1
●	06-086	Nombre de piétons sur certains lieux de passage	2.1
	19-239	Part des déplacements réalisés à pied	2.1 et 15
	00-017	Nombre d'accidents impliquant un piéton	2.1
Thème 2 - Une offre alternative de transport susceptible de mieux maîtriser l'usage de la voiture 2.2. Offrir aux deux-roues les conditions favorables à leur développement			
●	07-087	Linéaire des aménagements cyclable	2.2
●	07-091	Nombre de places de stationnement vélos sur espace public (hors stations TC)	2.2
	07-093	Nombre de places de stationnement vélos aux stations TCU, TCNU, parcs relais et gares SNCF	2.2
	07-090	Offre de transport des vélos dans les transports en commun	2.2
	07-095	Trafic vélo en certains lieux de passage	2.2
	19-238	Part des déplacements réalisés en vélo	2.2 et 15
	00-018	Nombre d'accidents impliquant un vélo	2.2
	00-012	Nouveaux services vélos	2.2
Thème 2 - Une offre alternative de transport susceptible de mieux maîtriser l'usage de la voiture 2.3. Renforcer l'offre de transports en commun et la rendre attractive			
	00-001	Installation d'un Système d'Aide à l'Information	2.3
●	03-038	Offre kilométrique TCU par type de matériel	2.3

Indicateur			
	00-002	Évolution de la grille tarifaire sur le réseau urbain	2.3
	03-042	Fréquence horaire moyenne journalière par type de jour (hors vacances scolaires) et par type de matériel TCU	2.3
	03-048	Amplitude horaire des lignes de TCU	2.3
	03-050	Age moyen du parc de véhicules TCU	2.3
●	03-051	Nombre de véhicules de TC « propres » par type de motorisation	2.3
	03-053	Nombre de carrefours équipés pour donner la priorité aux TCU	2.3
	03-054	Kilomètres de lignes aménagées pour favoriser les transports collectifs par type d'aménagement	2.3
	00-003	Avancement des projets de TCSP inscrits au PDU	2.3
	00-006	Nombre de trains par type de jour et par gare	2.3
	01-004	Population desservie par le réseau TC à bonne fréquence	2.3
●	03-055	Fréquentation annuelle du réseau urbain et interurbain, et des gares ferroviaires	2.3
	03-058	Fréquentation annuelle par type de matériel TCU et par ligne majeure	2.3
	03-063	Répartition des déplacements par type de titre	2.3
	19-236	Part des déplacements réalisés en TCU	2.3
Thème 2 - Une offre alternative de transport susceptible de mieux maîtriser l'usage de la voiture 2.4. Développer la multimodalité			
	00-007	Nombre de pôles d'échanges	2.4
●	05-073	Nombre de gares SNCF desservies par les TCU	2.4
●	05-076	Nombre et capacité des parcs relais	2.4 et 4
	07-093	Nombre de places de stationnement vélos aux stations TCU, TCNU, parcs relais et gares SNCF	2.4
	05-077	Nombre de points d'échanges aménagés pour les taxis	2.4
	05-079	Nombre de titre intermodaux	2.4
	00-038	Billetique innovante et interopérable	2.4
●	05-074	Pratiques intermodales SNCF-TCU	2.4
	05-075	Taux de correspondance sur le réseau urbain	2.4
●	08-126	Usage des parcs relais	2.4
	00-008	Vente des titres de transport intermodaux	2.4
Thème 3 – La maîtrise des flux automobiles et le développement des boulevards urbains			
	00-039	Avancement des projets de voirie	3

Indicateur			
➟	02-034	Diffusion d'une information coordonnée et multimodale aux usagers	3
➟	02-025	Trafic automobile sur les voiries accueillant un TCSP	3
	02.022	Evolution moyenne des trafics annuels sur le périphérique toulousain et sur quelques radiales	3
➟	02-019	Nombre de kilomètres parcourus par jour par les habitants de l'agglomération en tant que conducteur de voiture	3
➟	02-021	Longueur moyenne d'un déplacement réalisé en "voiture conducteur"	3
	19-235	Part des déplacements réalisés en voiture particulière	3 et 15
Thème 4 – L'organisation du stationnement			
	00-040	Stationnement sur voirie dans le centre-ville de Toulouse, stationnement sur voirie réglementés dans les autres quartiers de Toulouse ou en périphérie	4
	08-102	Normes de stationnement affectées aux constructions de logements et de bureaux	4
	08-099	Offre totale de stationnement en parc public à Toulouse	4
➟	08-100	Nombre total d'abonnées en parcs publics	4
	08-120	Usage des parcs de stationnement publics par les visiteurs	4
	08-121	Jalonnement dynamique des parcs de stationnement	4
Thème 5 – Des plans de mobilité			
➟	10-144	Actions d'information, de communication et de concertation pour le management de la mobilité	5
➟	18-219	Dépenses des collectivités publiques pour l'information multimodale, le service de conseil en mobilité et les plans de mobilité	5
	00-019	Aides techniques et humaines des collectivités publiques aux entreprises	5
➟	10-147	Plans de mobilité mis en œuvre	5
	00-020	Bilans des actions des plans de mobilité	5
Thème 6 – L'organisation des livraisons et des transports de marchandises dans la ville			
➟	09-133	Nombre de définitions réglementaires de gabarit et d'horaire de livraison dans l'ensemble des arrêtés municipaux relatifs à la circulation	6
	00-041	Livraisons en centre-ville de Toulouse : la charte de bonnes pratiques	6
	00-015	Nombre d'aires de livraison	6
	09-131	Nombre et localisation des entreprises de transport de marchandises de plus de 10 salariés	6
	09-137	Nombre d'infractions pour stationnement gênant sur les emplacements réservés aux livraisons	6
	00-016	Localisation des plates-formes logistiques	6

Indicateur			
	00-030	Nombre de livraisons à domivcile liées au commerce électronique	
	09-132	Nombre de PLU (POS, PAZ) intégrant les livraisons	
Thème 7 – La pollution atmosphérique			
➟	11-148	Moyenne annuelle des concentrations en NO2	7
	00-025	Maximum horaire en NO2	7
➟	11-150	Moyenne annuelle des concentrations en PM10	7
	00-026	Moyenne glissante sur 8 heures masimale des concentrations en CO	7
	00-027	Bilan de l'indice ATMO	7
	00-028	Nombre de km de points noirs pour les polluants réglementés issus du trafic automobile	7
	00-029	Représentation géographique de la pollution de fond	7
	00-041	Bilan de la limitation de vitesse à 90km/h sur le périphérique toulousain durant l'été 2006	7
Thème 8 – Les nuisances sonores			
➟	15-154	Kilomètres d'infrastructures de transport terrestre (route et TCSP) par classe de niveau sonore de référence	8
Thème 9 – La sécurité routière			
➟	13-157	Nombre d'accidents impliquant au moins un véhicule léger, un poids-lourd, un deux-roues motorisé, un vélo ou un piéton	9
➟	13-158	Nombre de tués et de blessés graves ou légers	9
Thème 10 – Lien social et transports publics			
➟	14-166	Nombre de stations et d'arrêts TCU et ferroviaires aménagés pour les PMR	10
➟	14-167	Nombre de véhicules TCU accessibles aux PMR	2.3 et 10
	14-168	Réseau spécifique pour les PMR	2.3 et 10
	14-169	Offre du réseau spécifique pour les PMR	2.3 et 10
	14-170	Usage du réseau spécifique Mobibus	2.3 et 10
➟	14-174	Tarifications sociales	10
Thème 11 – L'accessibilité aux grands équipements, aux centres commerciaux et aux zones d'activités			
	00-032	Desserte en transport collectif des grands équipements	11
	00-033	Desserte en transport collectif des grandes surfaces commerciales	11
	00-034	Desserte en transport collectif des grandes entreprises	11
Thème 12 – La qualité des espaces publics			
	16-199	Quelques exemples d'aménagements d'espaces publics	12

Thème 13 – La communication, la sensibilisation, la consultation et le suivi de l'opinion			
	00-042	Quelques exemples d'action de sensibilisation et de communication	13
	17-205	Enquêtes sur les opinions et les comportements de déplacement	13
Thème 14 – Le financement des transports			
	00-043	Dépenses d'investissement et d'exploitation de Tisséo sur le réseau TCU	14
Thème 15 – La mobilité urbaine			
⊸	19-225	Mobilité quotidienne par personne tous modes de déplacement	15
⊸	19-226	Mobilité quotidienne par personne en "voiture conducteur"	15
⊸	19-227	Mobilité quotidienne par personne en "voiture passager"	15
⊸	19-228	Taux d'occupation des voitures	15
⊸	19-229	Mobilité quotidienne par personne en TCU	15
	19-230	Mobilité quotidienne par personne en "autres TC"	15
⊸	19-231	Mobilité quotidienne par personne en vélo	15
	19-232	Mobilité quotidienne par personne en deux-roues motorisés	15
⊸	19-233	Mobilité quotidienne par personne à pied	15
	19-234	Mobilité quotidienne par personne en "autres modes de déplacement"	15
	19-237	Part des déplacements réalisés en TC	15
	00-021	Bilan énergétique	15

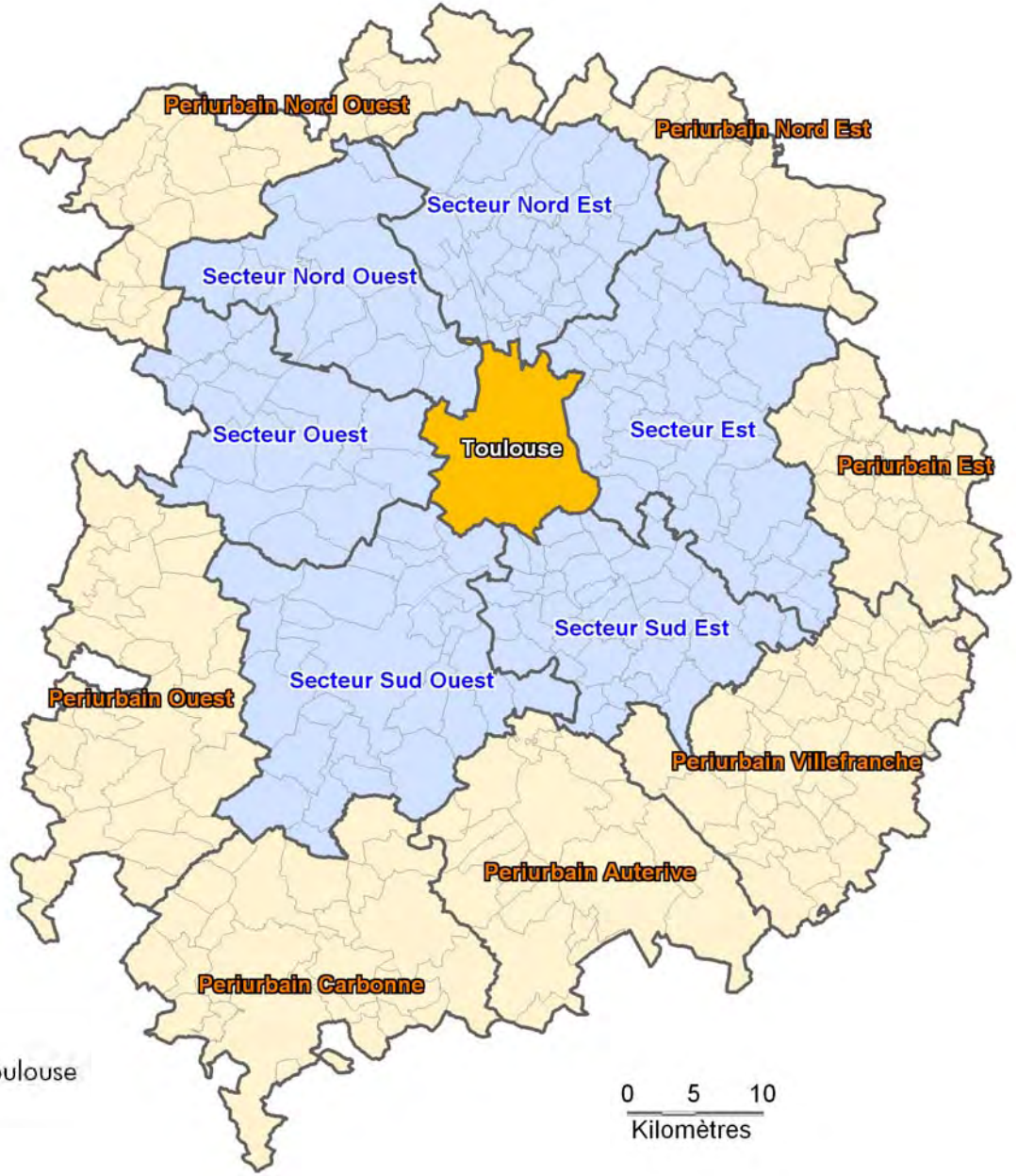
LES PÉRIMÈTRES D'OBSERVATION

Les périmètres d'observation varient en fonction de l'indicateur de suivi et de sa problématique.

Au total sur l'ensemble des indicateurs, six périmètres sont utilisés :

- **L'aire urbaine** 1999 au sens INSEE (342 communes).
- **Le périmètre du Plan de Déplacements Urbains**. A l'origine fixé à 72 communes (PDU approuvé), le périmètre a évolué :
  - en 2002 à 104 communes dans un souci de cohérence avec les structures intercommunales,
  - puis en 2004 à 109 communes pour être compatible avec le PPA (Plan de Protection de l'Atmosphère).
  - Dans le cadre de la révision ré-engagée en septembre 2008, le périmètre a été étendu à 118 communes afin d'être compatible avec le périmètre du SCoT Central de l'Agglomération Toulousaine (117 communes du SCoT + 1 commune).
- **Le Périmètre des Transports Urbains** (PTU). En janvier 2001, il comportait 81 communes ; en novembre 2001, 83 communes. Le dernier arrêté préfectoral pris en 2002 fixe le périmètre du PTU à 81 communes. Néanmoins, 86 communes sont desservies par les transports en commun urbains en 2004 et 88 communes depuis le 1er janvier 2009.
- **Le périmètre des Enquêtes Ménages Déplacements** de 1996 et 2004 (72 communes). Ce périmètre est appelé « EMD ».
- **La commune de Toulouse**.
- **Le centre-ville de Toulouse**, délimité par le Canal du Midi, les allées Jules Guesdes et Charles-de-Fitte et la Garonne.

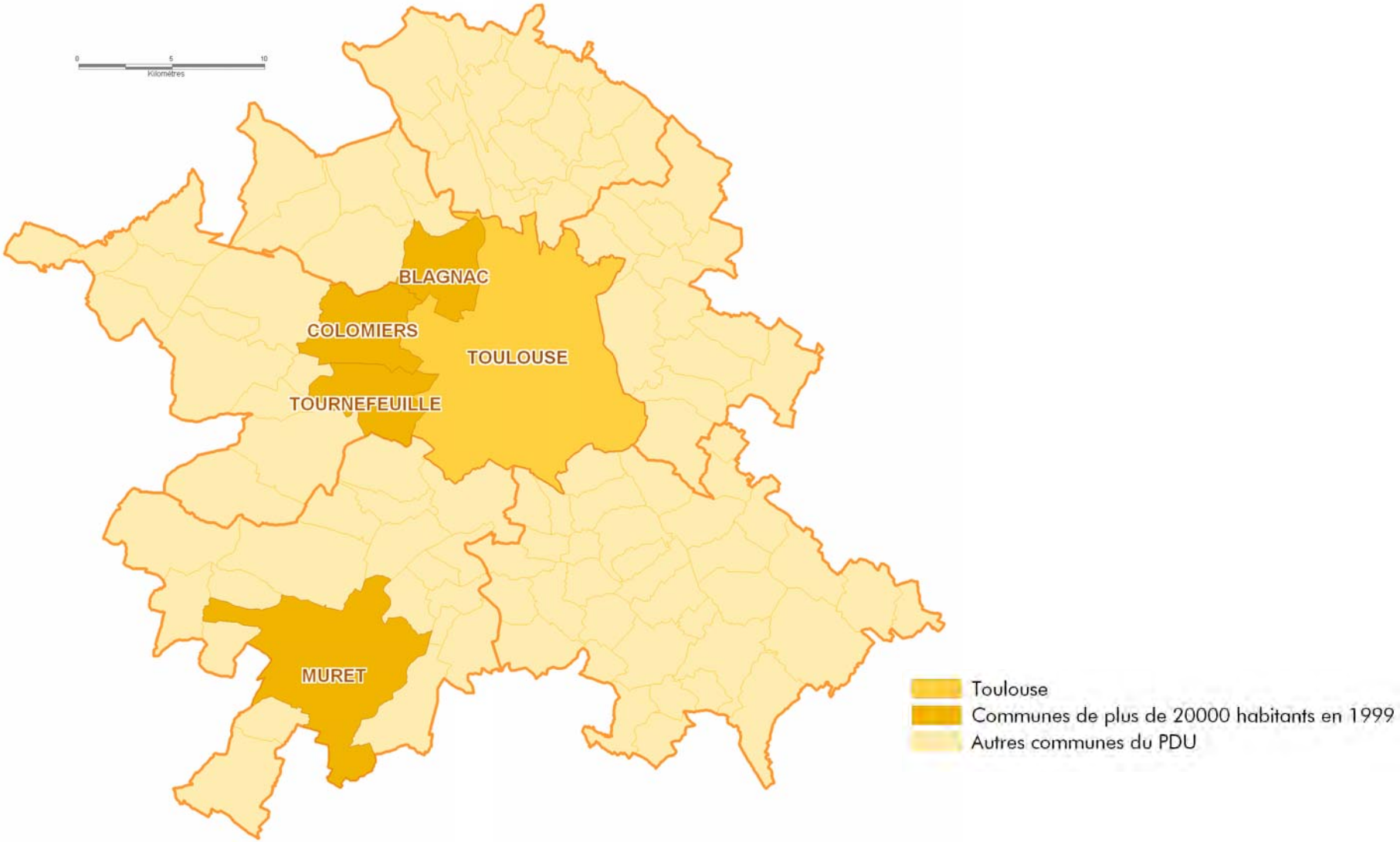
Périmètre de l'aire urbaine (342 communes)



L'aire urbaine est découpée en 14 secteurs géographiques, selon le découpage utilisé en 2003-2004 pour l'Enquête Ménages Déplacements

Périurbain
Agglomération hors Toulouse
Toulouse

Périmètre d'étude de la révision du PDU approuvé en 2001 (109 communes)

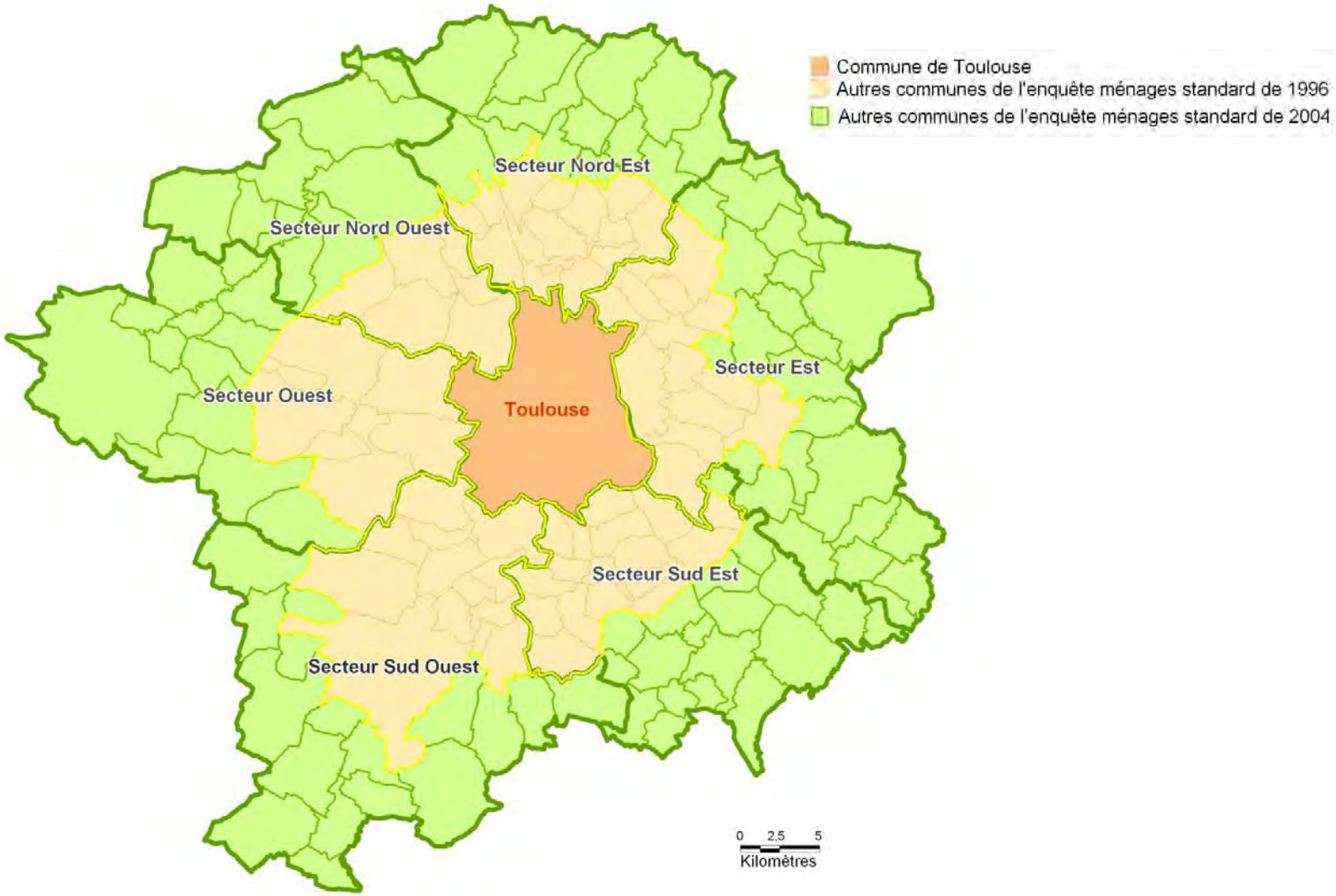


Le Périmètre des Transports Urbains en 2008
(81 communes depuis 2004 + 5 communes du Muretain)

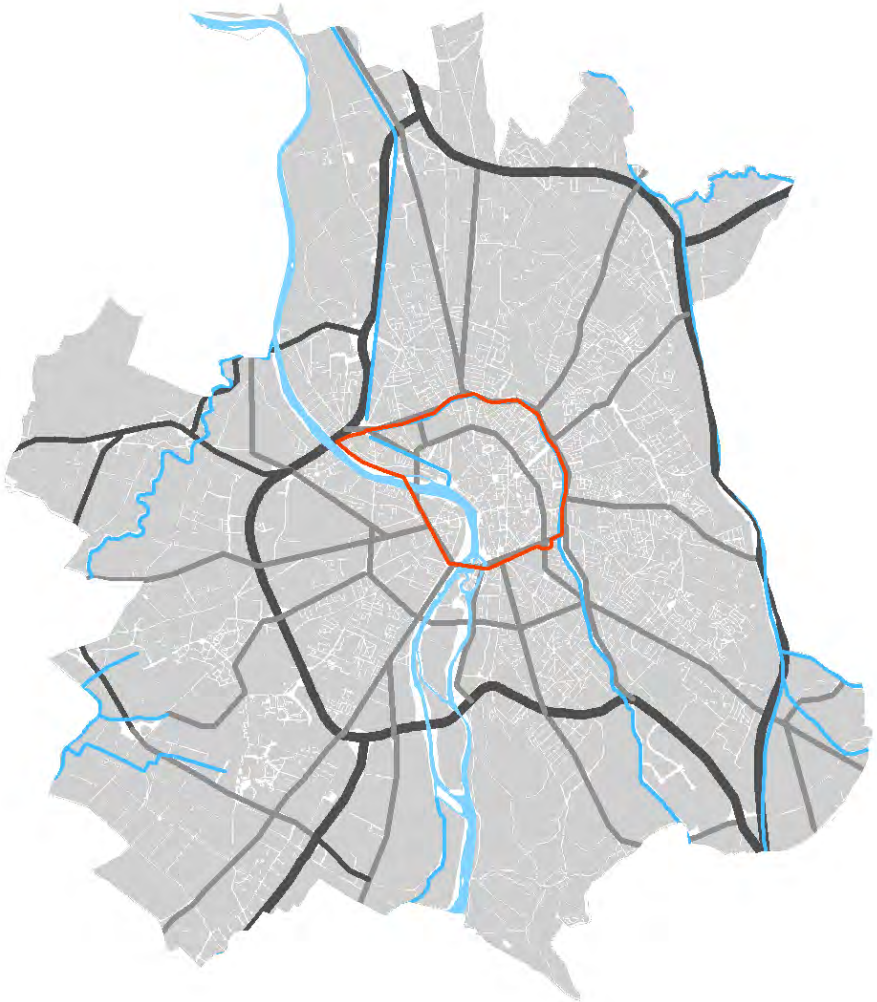
Communes desservies par le réseau Tisséo

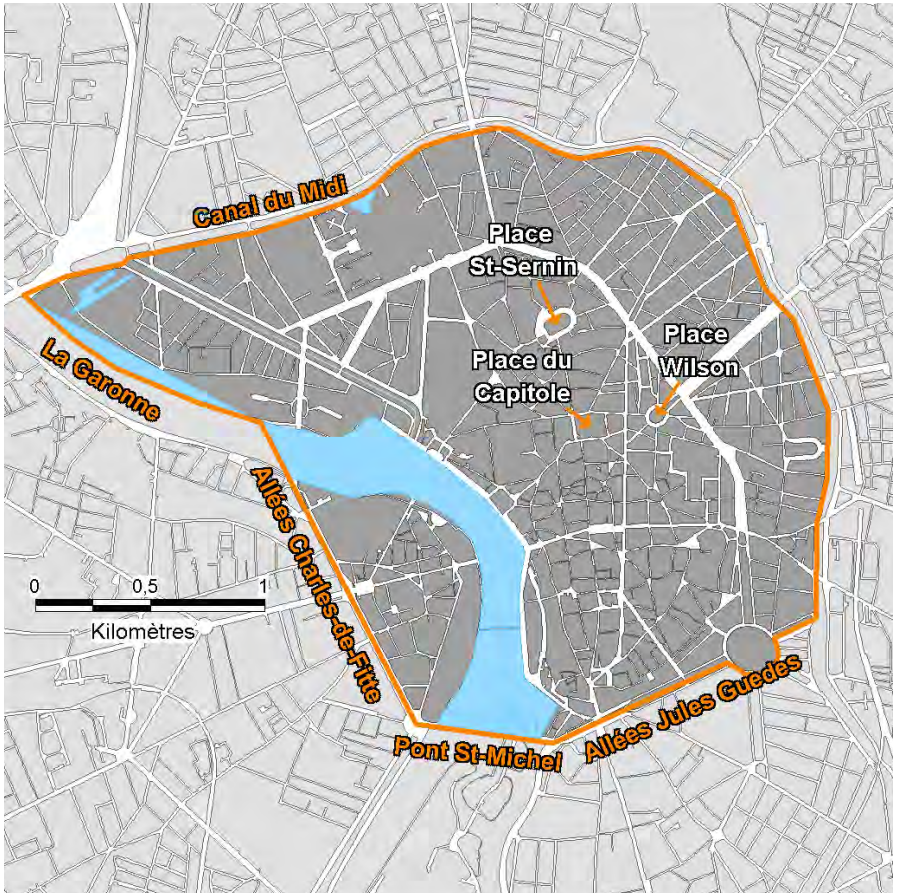
- Grand Toulouse : 25 communes
- Sicoval : 36 communes
- SITPRT : 20 communes
- 5 communes du Muretain

Les périmètres de l'Enquête Ménages Déplacements de 1996 et 2004

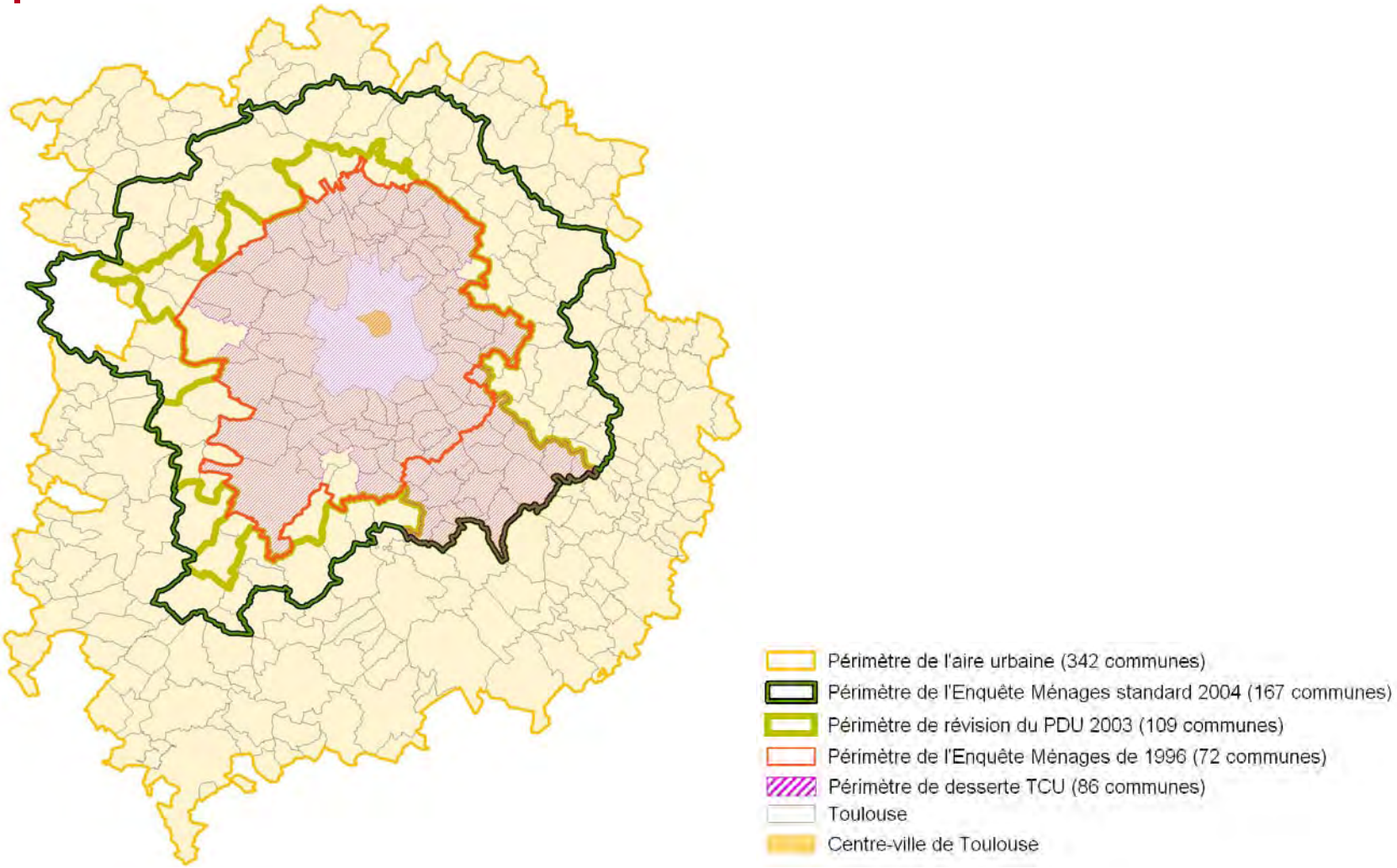


La commune de Toulouse et son centre-ville





Les principaux périmètres d'études utilisés dans l'observatoire 2001-2007 du PDU approuvé en 2001



GLOSSAIRE

- ADEME — Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
- AOTU — Autorité Organisatrice des Transports Urbains
- ARPE — Agence Régionale pour l'Environnement
- AU — Aire Urbaine
- CAGT — Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse
- CG31 — Conseil Général de Haute-Garonne
- CERTU — Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
- CIES — Charte d'Implantation des Equipements et Services
- DDE — Direction Départementale de l'Équipement
  En 2009, *les DDE ont depuis évoluées en DDEA (regroupement des DDE et des DDAF)*
- DRASS — Direction Régionale des Affaires Sanitaires et Sociales
- DRE — Direction Régionale de l'Équipement
  En 2009, *les DRE ont depuis évoluées en DREAL (regroupement des DRE, des DIREN et des DRIRE)*
- EMD — Enquête Ménages Déplacements
- INSEE — Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
- LAURE — Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie
- LOTI — Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs
- ODEC — Observatoire Départemental d'Equipement Commercial
- OTIE — Observatoire Toulousain de l'Immobilier d'Entreprise
- PC — Permis de Construire
- PDU — Plan de Déplacements Urbains
- PLH — Plan Local d'Habitat
- PLU — Plan Local d'Urbanisme
- POS — Plan d'Occupation des Sols
- PTU — Périmètre des Transports Urbains
- RD — Route Départementale
- RMP — Région Midi-Pyrénées
- RN — Route Nationale
- SDAT — Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine
- SHON — Surface Hors Œuvre Nette
- SICOVAL — Communauté d'agglomérations au Sud-Est de Toulouse
- SIRENE — Système Informatisé du Répertoire national des ENtreprises et des Etablissements
- SITADEL — Système d'Information et de Traitement des Données Élémentaires sur les Logements et les locaux
- SMTC — Syndicat Mixte des Transports en Commun (Tisséo)
- SRU — Loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain
- SITPRT — Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine
- TC — Transport en Commun
- TCNU — Transports en Commun Non Urbains
- TCSP — Transport en Commun en Site Propre
- TCU — Transports en Commun Urbains
- TER — Trains Express Régionaux
- VC — Voie Communale
- VRU — Voirie Rapide Urbaine

THÈME 1

Une organisation urbaine performante pour une réduction durable du trafic automobile

Objectifs quantifiés ou évolutions recherchées du PDU 2001 de l'agglomération toulousaine pour le thème 1

Le long des axes bien desservis par les Transports en Commun :

- Localisation prioritaire de l'urbanisation
- Mixité des fonctions urbaines
- Revalorisation des lieux d'habitat
- Renouvellement urbain
- Gestion économe de l'espace

Enjeux ou objectifs des PDU fixés par la LOTI, la LAURE et la loi SRU pour le thème 1

- Renforcement de la cohérence des politiques urbaines et territoriales
- Maîtrise des besoins de déplacements et de la circulation automobile

Actions inscrites au PDU 2001 pour répondre aux objectifs et enjeux fixés

Les actions relatives au thème 1 sont au nombre de trois :

1. Mettre en oeuvre le SDAT, notamment pour ce qui concerne les territoires de cohérence.
2. Mettre en compatibilité les PLU avec le SDAT, le PDU et le PLH.
3. Initialiser des politiques publiques convergentes (charte d'implantation des équipements et services publics, schéma de développement commercial).

Que cherchent à suivre les indicateurs du thème 1 de l'observatoire ?

Les indicateurs retenus pour le thème 1 ont pour objectif de mettre en évidence la convergence et la cohérence des politiques urbaines et territoriales avec le PDU. Ce sont uniquement des indicateurs de suivi des effets des actions du PDU.
Ainsi, les indicateurs 01-006 à 01-012 cherchent à répondre à la question : les zones de développement urbain (logements, emplois et équipements) sont-elles localisées à proximité des projets de transports collectifs en site propre inscrits au PDU ?
L'indicateur 01-015 suit la mise en compatibilité des PLU avec les PDU.
Les indicateurs du thème 1 sont complémentaires à ceux du thème 11 qui évaluent le niveau de desserte actuelle en transports collectifs des zones urbaines existantes.

Limites

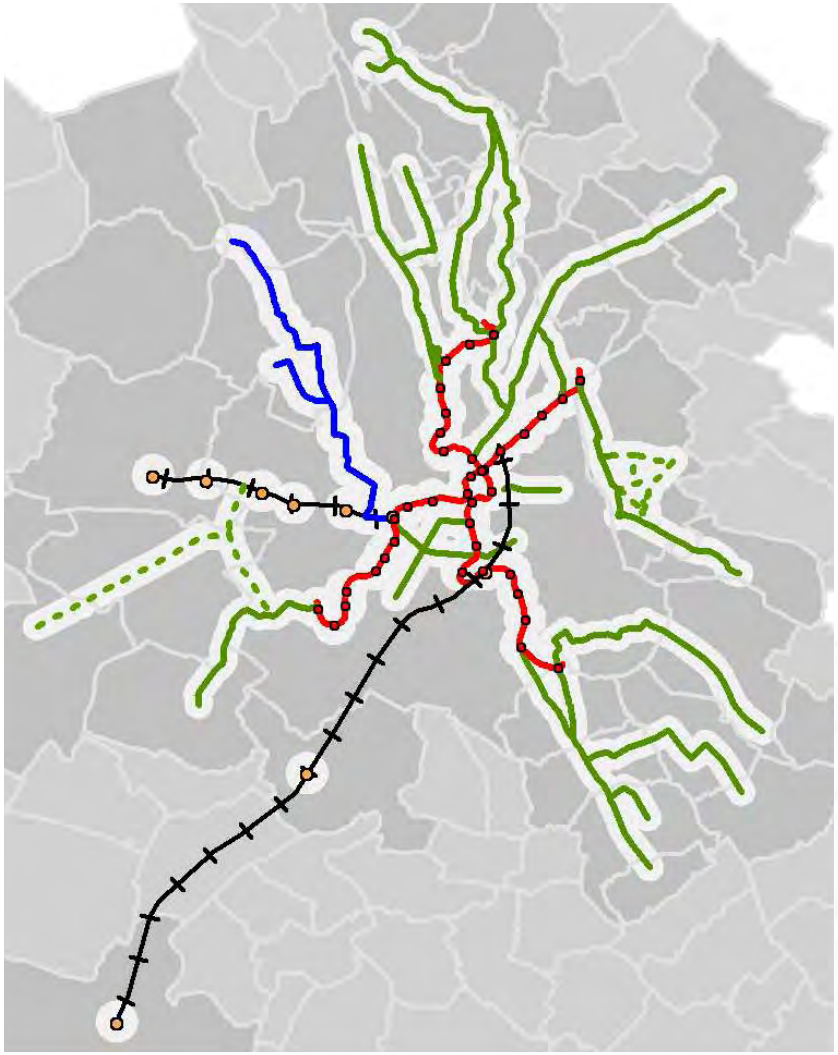
- Au moment de la rédaction de ce document, seules les données de permis de construire de 2005 sont disponibles.
- Les données des différents partenaires sont régulièrement mises à jour par ces partenaires. Ces mises à jour renseignent la situation de la nouvelle année. Néanmoins, elles peuvent également comporter des retours sur les données des années passées afin de les affiner. Dans l'observatoire du PDU, les indicateurs comportant des suivis annuels peuvent donc avoir des valeurs un peu différentes d'une situation à une autre.

Indicateurs de suivi des effets des actions du PDU			Dates des données
⚷	**01-006**	Nombre de logements neufs par grand secteur géographique	2001 à2005
⚷	**01-008**	Logements neufs dans la zone d'influence d'un TCSP ou dans la commune touchée par la zone d'influence du TCSP	2001 à 2005 pour l'ensemble des communes pas de mise à jour géolocalisée pour Toulouse en 2005
⚷	**01-007**	Surface de bureaux neufs par grand secteur géographique	2001 à 2004
⚷	**01-009**	Surface de bureaux neufs dans la zone d'influence d'un TCSP ou dans la commune touchée par la zone d'influence du TCSP	2001 à 2004
	01-012	Grands équipements construits	2003
	00-037	Suivi des territoires de cohérence urbanisme-transport	2007
⚷	**01-015**	PLU révisés après approbation du PDU	2001-2007
	01-017	Longueur moyenne des déplacements réalisés tous modes	1996 - 2004

Le symbole ⚷ indique qu'il s'agit d'un indicateur considéré comme prioritaire par le CERTU (indicateur clé).

Les différents périmètres d'observation du thème 1 sont l'aire urbaine, le périmètre de révision du PDU et le périmètre de l'Enquête Ménages Déplacements.

Zone d'influence des TCSP en 2005



Les TCSP pris en compte sont les TCSP inscrits au PDU à l'horizon 2004 ou 2008 quel que soit l'état d'avancement du projet, ou les projets inscrits à un horizon plus lointain mais déjà enclenchés. Pour un projet comportant plusieurs variantes à l'étude, toutes les variantes sont comprises. L'avancement des projets et l'évolution des variantes étudiées sont décrits dans le thème 02-3.

- En 2005, 35 communes sont concernées par la zone d'influence d'un TCSP. Cela représente 5 communes de plus qu'en 2003. Ces différences sont liées à la prise en compte du prolongement du projet TCSP RN88 jusqu'à la commune de Castelmauroux, et du prolongement au nord du TCSP Nord.

Zone d'influence autour des TCSP

métro : 600 m autour des stations
train : 600 m autour des gares
tramway : 500 m de part et d'autre du tracé
bus en site propre : 400 m de part et d'autre du tracé
axe prioritaire bus, aménagements ponctuels : 400 m de part et d'autre du tracé

Territoire

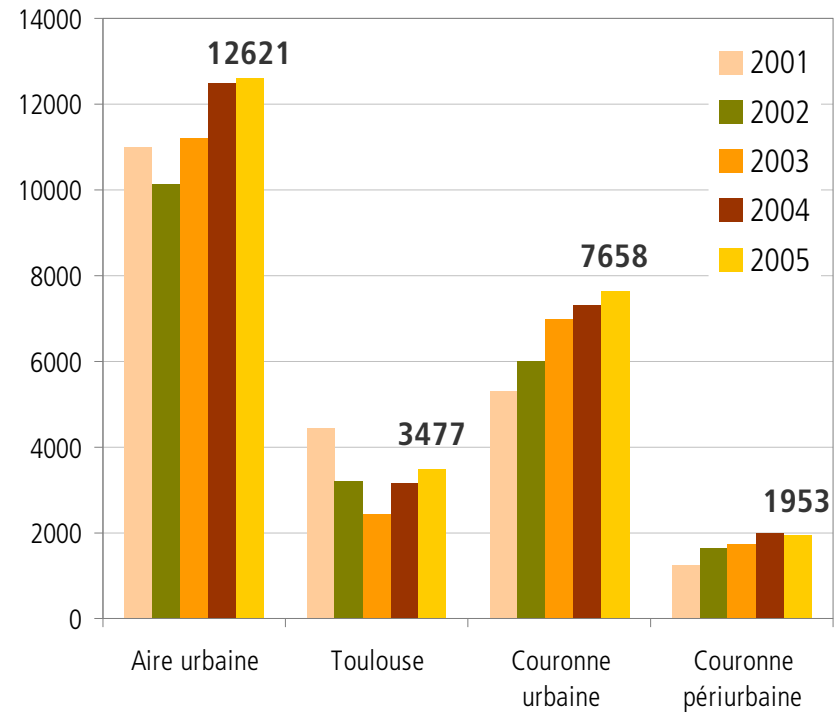
communes dans la zone d'influence d'un TCSP
autres communes du PDU
zone d'influence directe des TCSP

Indicateur 01-006 Nombre de logements neufs par grand secteur géographique

Source	DRE – Fichier SITADEL des logements autorisés pour les secteurs périphériques ; Ville de Toulouse – Fichier des permis de construire logement pour le secteur « Toulouse ».
Période d'observation	2001 à 2005

- En 2005, 12 600 logements neufs ont été autorisés sur le périmètre de l'Aire Urbaine, ce qui est identique à 2004. Globalement, sur la période 2001-2005, le nombre de logements neufs autorisés chaque année augmente.
- Sur la commune de Toulouse, le nombre de logements neufs autorisés chaque année a tendance à diminuer sur la période 2001-2003, puis il remonte à partir de 2004.
- Les couronnes urbaine et périurbaine sont en forte augmentation : respectivement +45% et +60% entre 2001 et 2005.

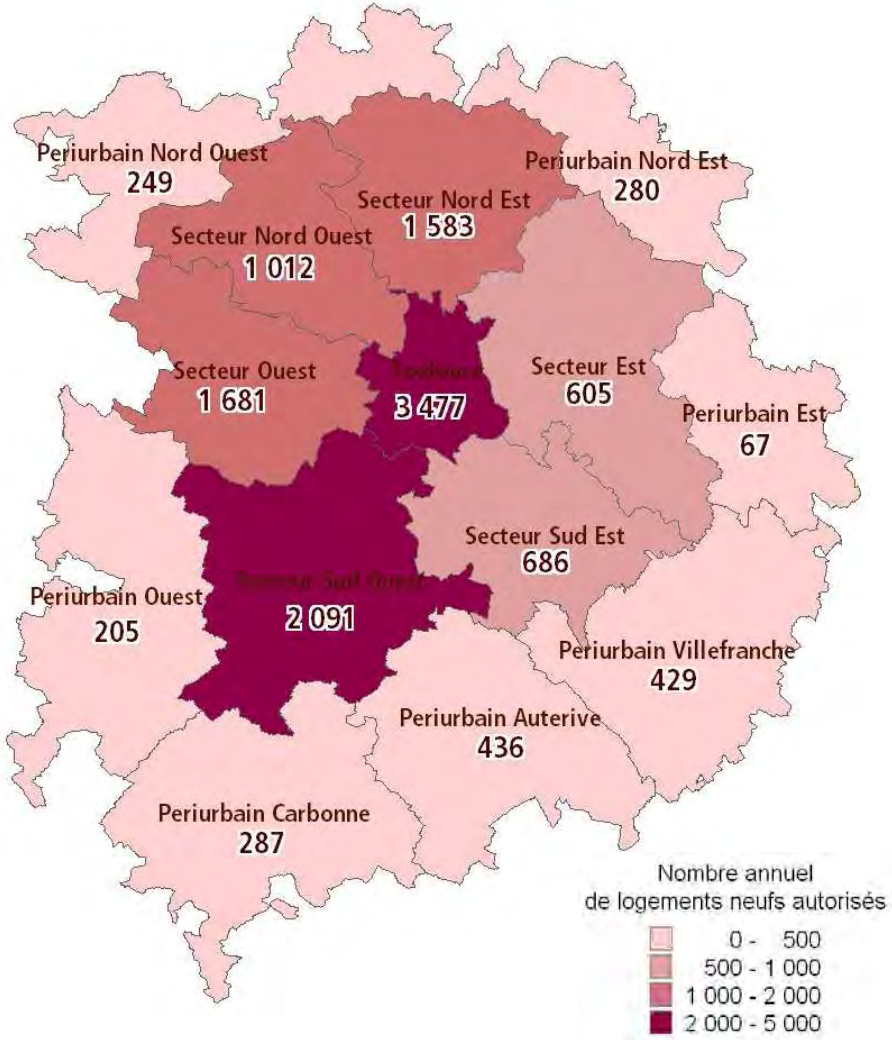
Nombre de logements autorisés



Source : DDE 31 , Ville de Toulouse

- Le nombre de logements neufs autorisés est bien plus important sur les secteurs urbains que périurbains : la couronne urbaine est plus attractive que la couronne périurbaine.
- Sur la couronne urbaine, le côté Ouest est plus attractif que le côté Est, comme les années précédentes. Les communes de Muret et Portet dans le secteur Sud-Ouest sont particulièrement dynamiques en terme de logement autorisé. Les secteurs Ouest et Nord-Ouest bénéficient de la création de certaines ZAC (Andromède à Blagnac,…)

Nombre de logements neufs autorisés en 2005 sur chaque secteur de l'Aire Urbaine



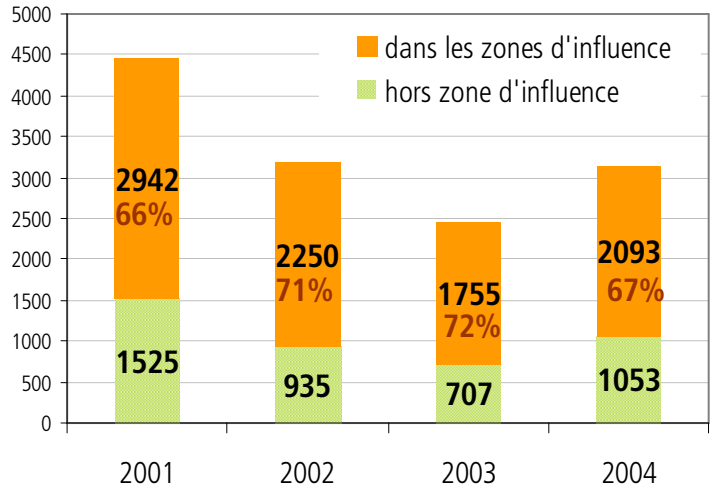
Indicateur 01-008 Logements neufs dans la zone d'influence d'un TCSP ou dans la commune touchée par la zone d'influence d'un TCSP

Source	DRE – Fichier SITADEL pour la périphérie. Ville de Toulouse – fichier des permis de construire pour Toulouse.
Période d'observation	2001 à 2005 pour l'ensemble des communes pas de mise à jour géolocalisée pour Toulouse en 2005

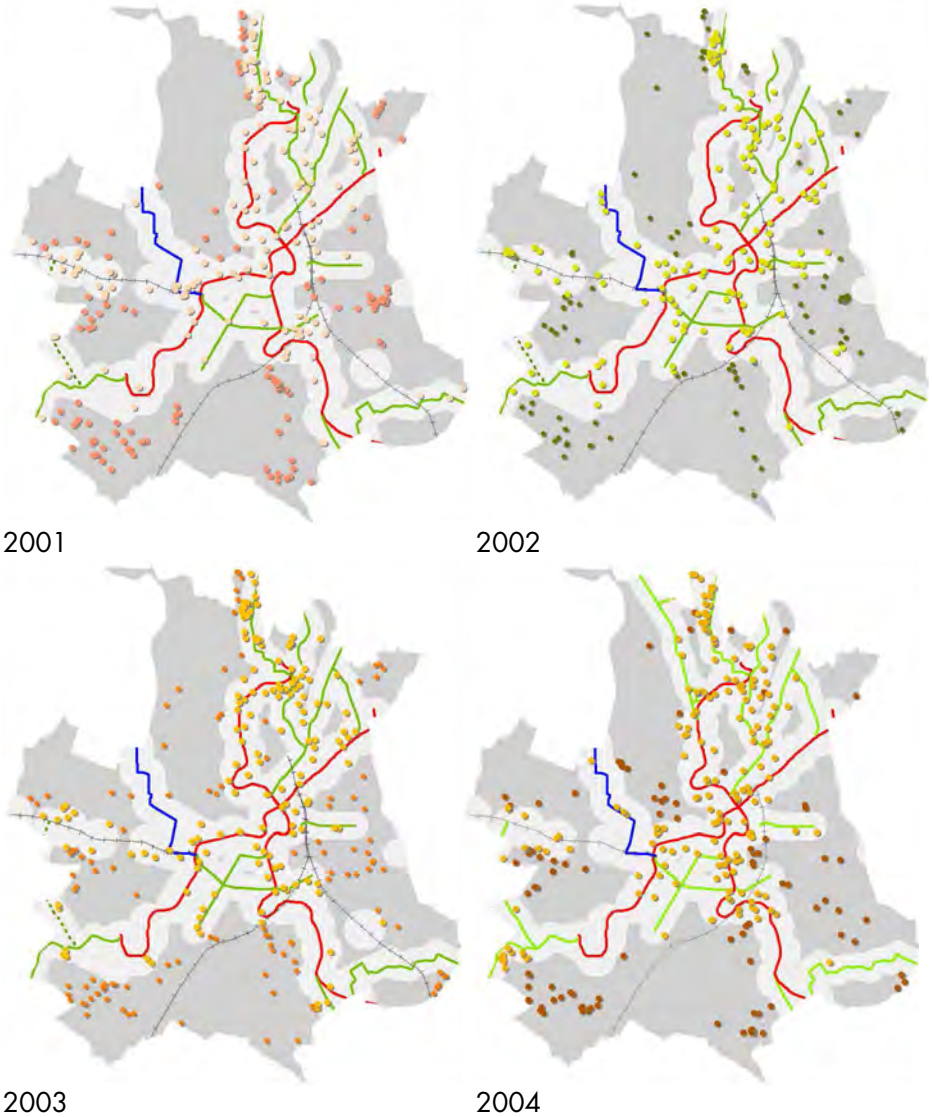
A Toulouse :

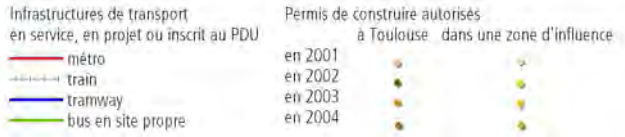
- A Toulouse en 2005, 3 477 logements ont été autorisés. Il n'est malheureusement pas possible de connaître pour cette année la part qui se trouve dans à proximité d'une infrastructure de transport en commun.
- En 2004, 3 146 logements neufs sont autorisés, dont 67% sont localisés dans la zone d'influence d'un TCSP inscrit au PDU. *Nota : à titre de repère, la zone d'influence des TCSP représente 45% de la surface du territoire communal.*
- Après une baisse entre 2001 et 2003, le nombre de logements neufs autorisés augmente en 2004. Néanmoins la part des logements neufs autorisés localisés dans la zone d'influence d'un TCSP diminue.

Nombre de logements autorisés à Toulouse



Localisation des permis de construire pour logement autorisés à Toulouse de 2001 à 2004



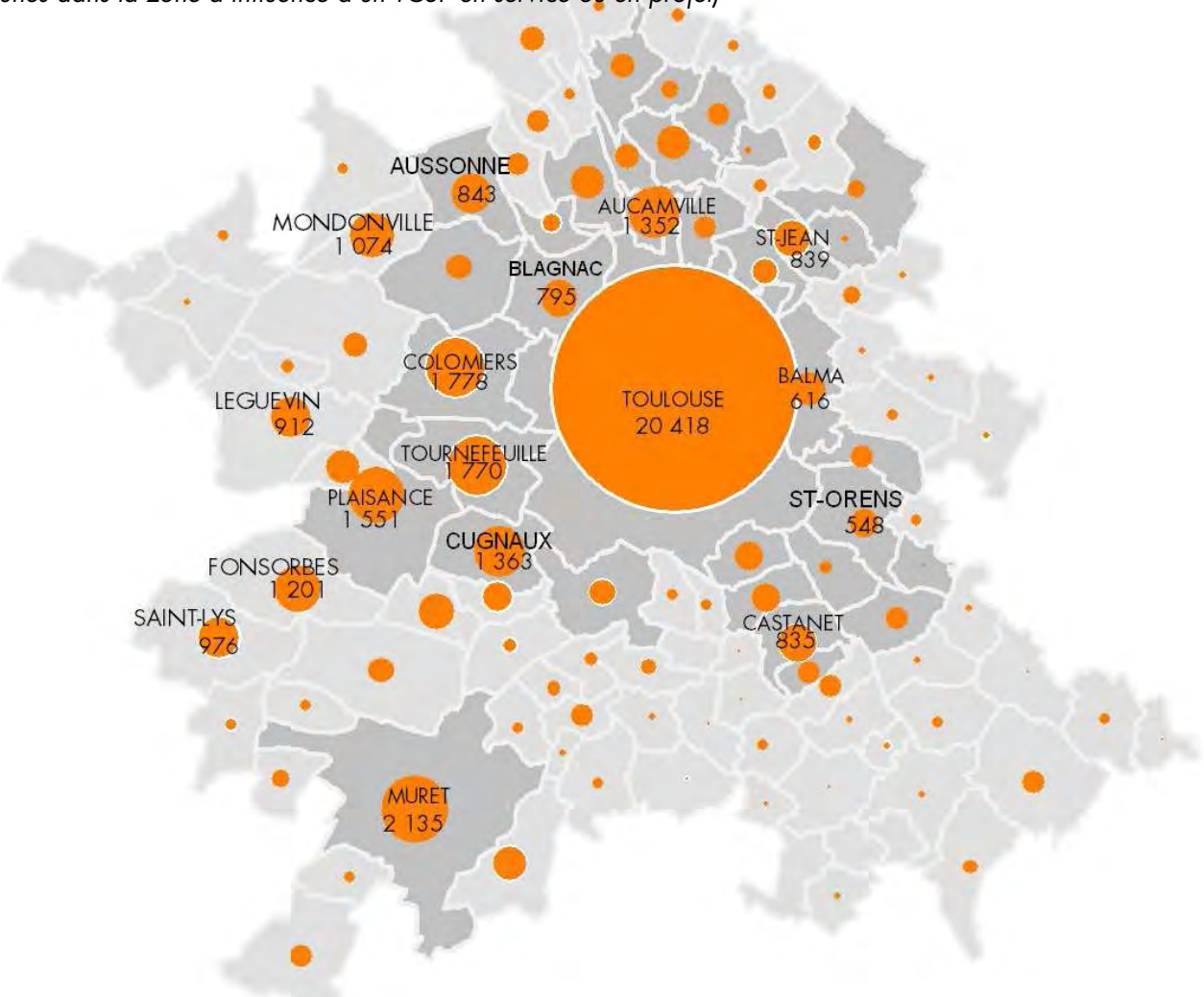


- La localisation des permis de construire met en évidence un dynamisme dans la zone d'influence de la ligne B, en particulier autour des dernières stations au nord (cela correspond entre autre à la ZAC Borderouge), mais également autour des stations St-Agne et St-Michel.
- De nombreux permis de construire sont localisés sur la route de Launaguet, autour du projet TCSP Nord.
- En 2004, la zone d'influence du TCSP VCSM regroupe plusieurs permis de construire.
- Néanmoins, bien que situés dans les zones d'influence des TCSP, il est difficile d'établir un lien direct entre ces permis de construire autorisés et la présence du projet d'infrastructure de transport en commun.

Sur les communes de périphérie touchées par un TCSP

- De nombreux logements neufs autorisés sur le secteur ouest, qui ne sont pas à mettre en corrélation uniquement avec les infrastructures de TC, mais surtout avec le dynamisme démographique du secteur.

nombre de logements neufs autorisés par commune sur la période 2001-2006
(communes dans la zone d'influence d'un TCSP en service ou en projet)



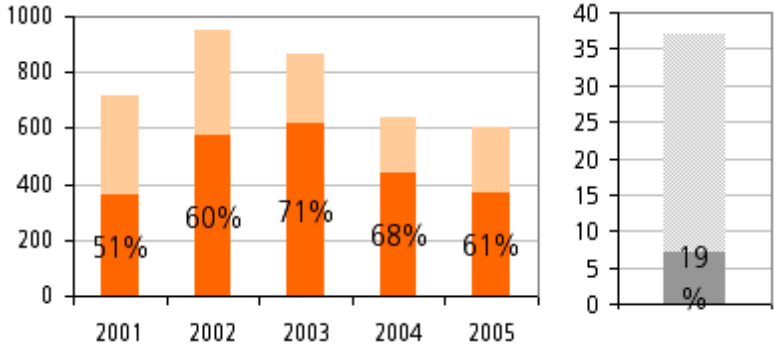
Périmètre d'étude du PDU : 109 communes

Synthèse par grand secteur géographique

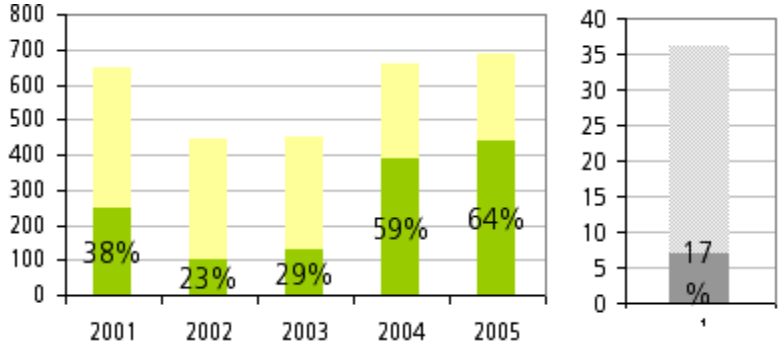
Le premier graphique en couleur indique la part des logements neufs autorisés dans les communes touchées par un TCSP par rapport au nombre de logements neufs autorisés sur le secteur entier.
Le graphe en gris indique la part des communes touchées par un TCSP par rapport au nombre total de communes du secteur.

Localisation des secteurs géographiques de l'agglomération

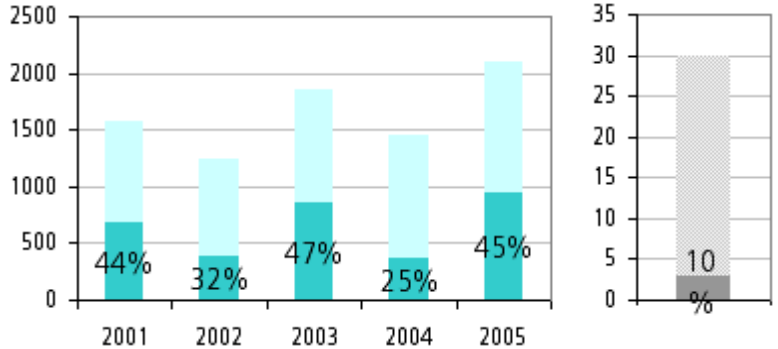
Secteur Est ***Nb de commune***



Secteur Sud-Est



Secteur Sud-Ouest



Projets de TCSP ayant dépassé ou atteint en 2005 le stade de la DUP impactant le secteur

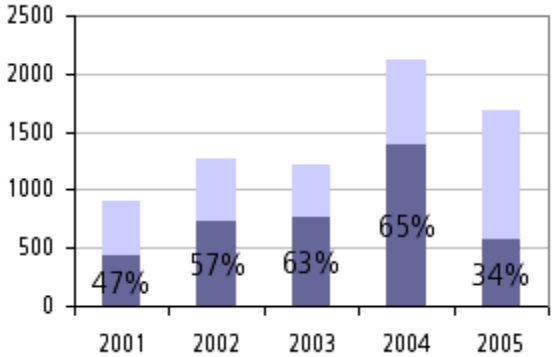
- Prolongement ligne A (mise en service dec 2003)
- TCSP Est (mise en service d'un 1er tronçon en 2005, puis en totalité en novembre 2007)

- Ligne B en travaux (mise en service en juin 2007)

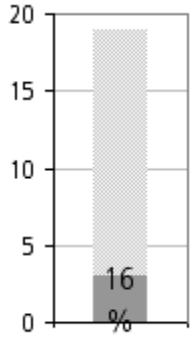
- Ligne ferroviaire Toulouse- Muret renforcée en décembre 2004

Localisation des secteurs géographiques

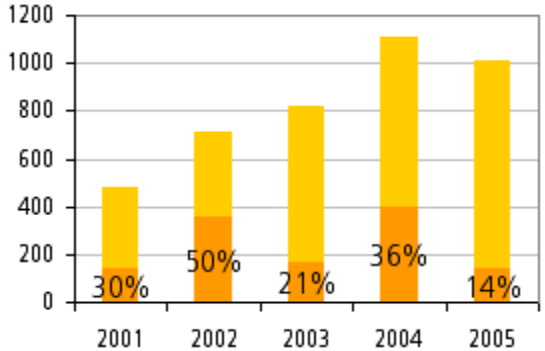
Secteur Ouest

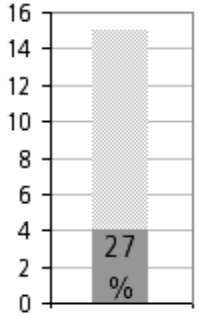


Nb de commune

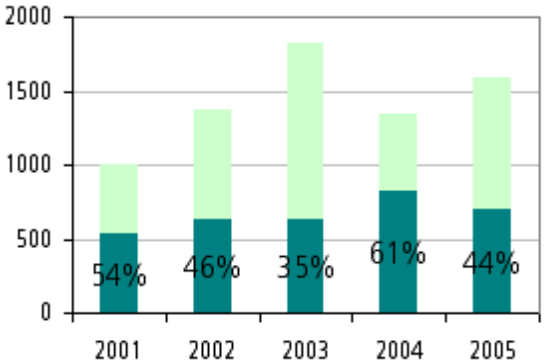


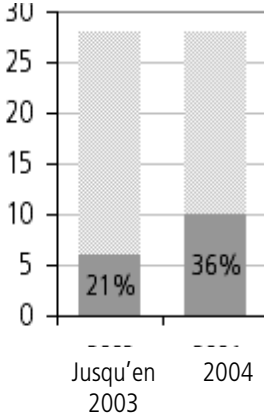
Secteur Nord-Ouest





Secteur Nord-Est



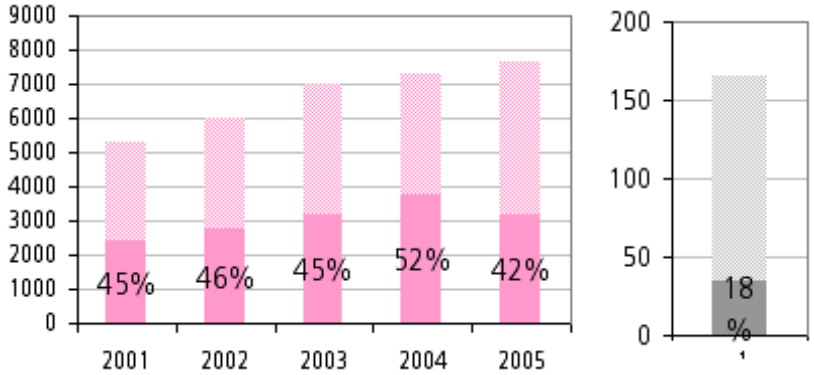


Projets de TCSP ayant dépassé ou atteint le stade de la DUP en 2004 impactant le secteur

- Ligne C, cadencée en septembre 2003

- En moyenne, en 2005, 42% des logements neufs autorisés sont localisés dans une commune accueillant un futur TCSP. Cette part est à peu près constante, excepté en 2004 où elle était plus importante.
- Il est cependant difficile d'établir un lien direct entre ces logements autorisés et la présence d'un projet de TCSP. En effet, les projets de TCSP impactent majoritairement les communes de première couronne. Ces communes sont « naturellement » attractives en terme de construction, car elles offrent une certaine proximité par rapport à la ville centre.

Moyenne sur les 165 communes de périphérie



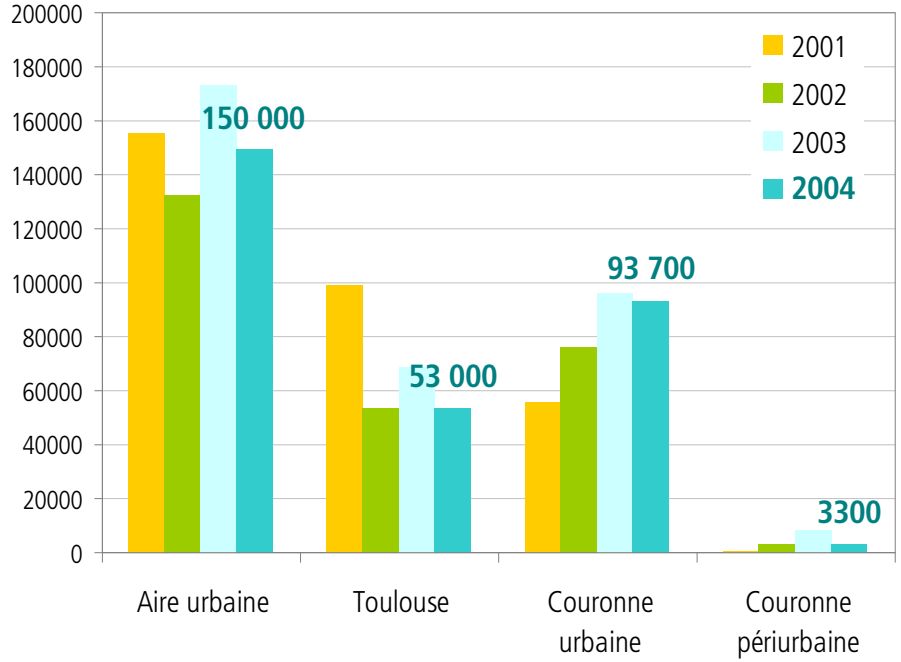
La précision des données constitue une limite à l'analyse, puisque, en dehors de Toulouse, les permis de construire sont localisés à la commune. Il n'est donc pas possible de savoir si les logements neufs autorisés dans une commune accueillant un TCSP, existant ou futur, se trouvent dans la zone d'influence directe de l'infrastructure ou pas. Néanmoins, la présence d'un TCSP, en particulier de type métro ou tramway, peut avoir en périphérie une influence géographiquement plus étendue que la zone d'influence directe que nous avons défini, en le combinant avec un autre mode tel que la voiture ou le vélo par exemple. La données à la commune reste donc significative.

Indicateur 01-007 Surface de bureaux construits par grand secteur géographique

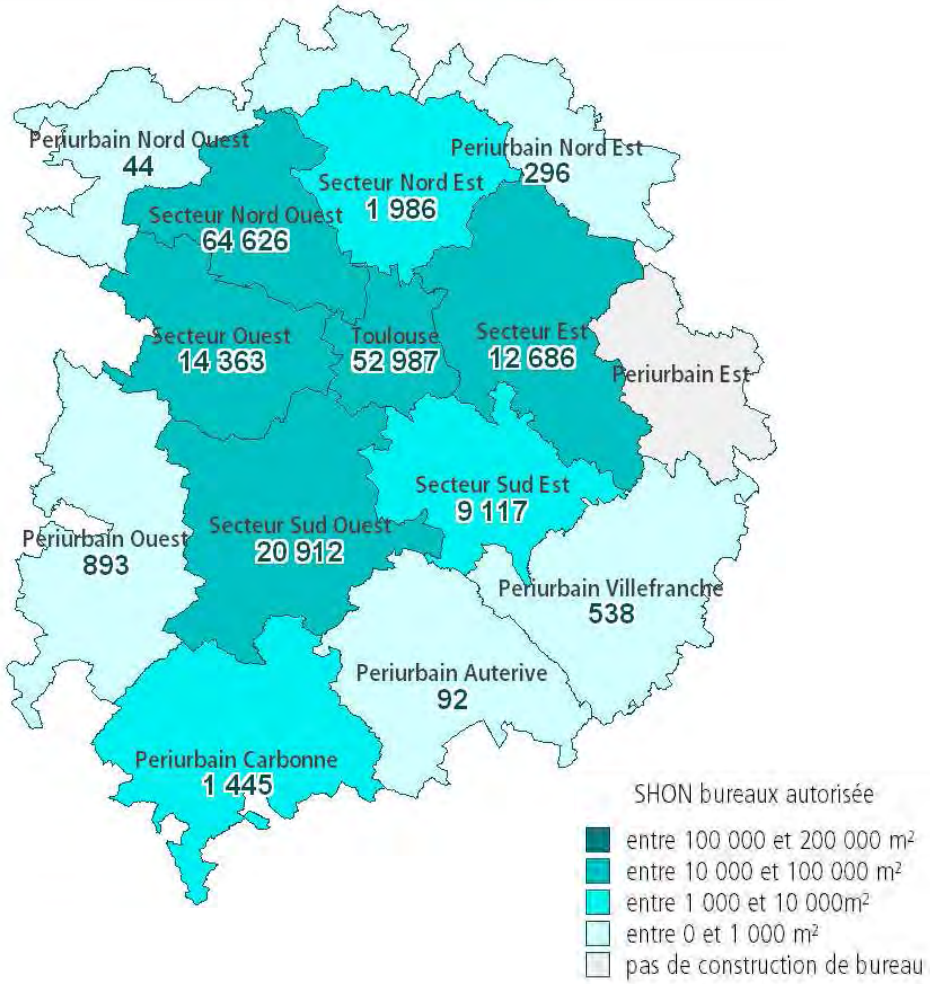
Source	DRE – Fichier SITADEL
Période d'observation	2001 à 2004

- En 2004, l'aire urbaine compte une SHON de bureau autorisée de 150 000 m².
- Sur la période 2001-2004, la SHON de bureau autorisée sur la commune de Toulouse baisse.
- Sur les communes de la couronne urbaine, la surface autorisée de bureau est à la hausse.
- Sur la couronne périurbaine, très peu de construction de bureau.

SHON de bureau autorisés en m²



SHON bureaux autorisés en 2004 par secteur sur l'aire urbaine



- Pour la première fois en 2004, certains secteurs de la couronne urbaine affichent une SHON de bureaux autorisée plus grande que celle autorisée à Toulouse. Cela s'explique par une nette baisse sur la commune de Toulouse, et un fort dynamisme sur le secteur Nord-Ouest (Aéroconstellation, Andromède).
- Le territoire de l'aire urbaine est divisé en deux :
  - un secteur central composé de Toulouse et des secteur de la couronne urbaine, qui reste dynamique en terme de construction de bureaux,
  - une zone périphérique, composée des secteurs de la couronne périurbaine, où la construction de bureaux est très faible, voir inexistante.

Indicateur 01-009 Surface de bureaux neufs dans les communes touchées par la zone d'influence d'un TCSP

Source	DRE – Fichier SITADEL
Période d'observation	2001 à 2004

Nota : à partir de 2004, les permis de construire autorisés pour les bureaux ne sont pas localisés à l'adresse. L'analyse réalisée sur Toulouse pour les logements n'est donc pas reproductible pour les bureaux.

SHON de bureau autorisée dans les communes touchées par un TCSP

- Parmi les 35 communes touchées par un TCSP, certaines se distinguent par leur dynamisme en terme de construction de bureaux :
  - Toulouse reste la commune qui affiche la plus grande SHON de bureaux autorisée ;
  - Le secteur Ouest, avec Blagnac, Colomiers, Tournefeuille ;
  - Labège au sud-est ;
  - Balma et L'Union à l'est ;
  - Portet au sud, en 2004
- Ce dynamisme est lié au contexte économique local, essentiellement à la présence de zones d'activité (Aéroconstellation à Blagnac, Labège Innopôle,…), plus qu'aux TCSP présents ou en projet.

SHON de bureau autorisée, synthèse par secteur géographique

- Dans la plupart des secteurs géographiques, chaque année, la quasi totalité de la surface de bureau autorisée se situe sur une commune impactée par un TCSP : seuls les secteurs Nord-Est et Sud-Ouest font exception.

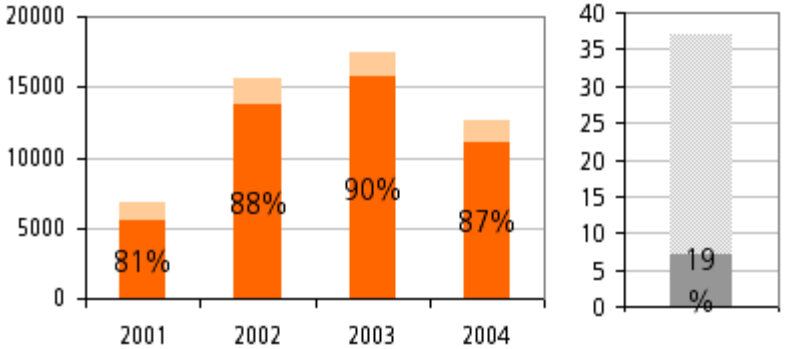
Evolution de la SHON annuelle de bureaux neufs autorisée par commune
(communes dans la zone d'influence d'un TCSP en service ou en projet)

Synthèse par grand secteur géographique

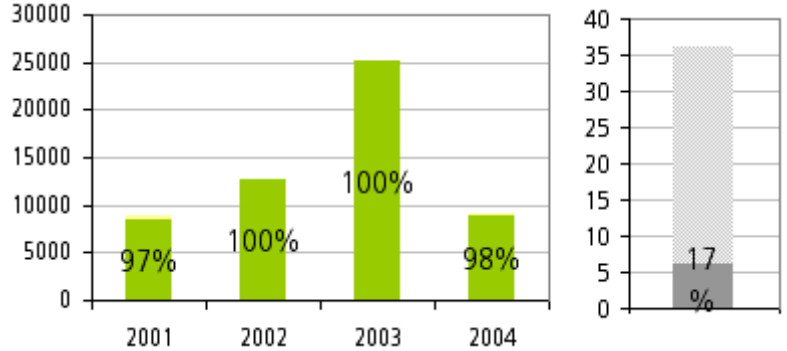
Le premier graphique en couleur indique la part de SHON de bureau autorisée dans les communes touchées par un TCSP par rapport à la SHON de bureau autorisée sur le secteur entier.
Le graphe en gris indique la part des communes touchées par un TCSP par rapport au nombre total de communes du secteur.

Localisation des secteurs géographiques de l'agglomération

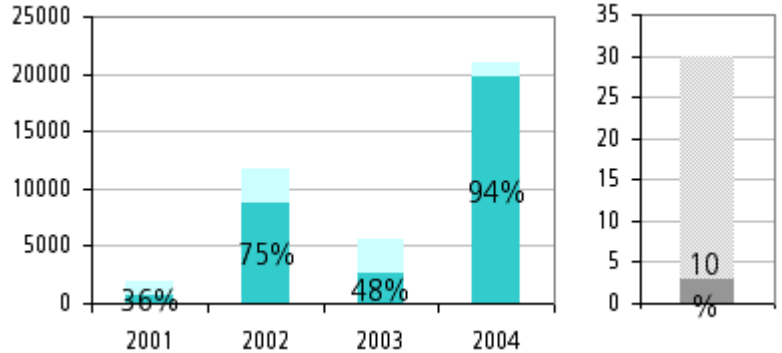
Secteur Est ***Nb de commune***



Secteur Sud-Est



Secteur Sud-Ouest



Projets de TCSP ayant dépassé ou atteint le stade de la DUP en 2004 impactant le secteur

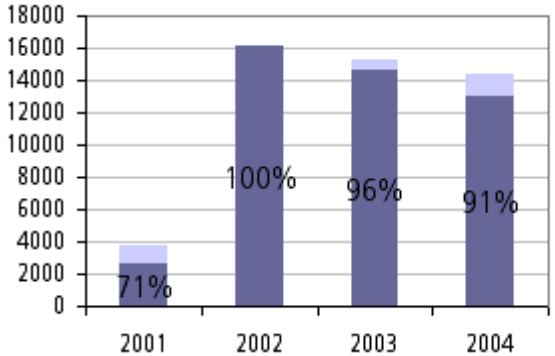
- Prolongement ligne A (mise en service dec 2003)
- TCSP Est (mise en service d'un 1er tronçon en 2005)

- Ligne B en travaux (mise en service en juin 2007)

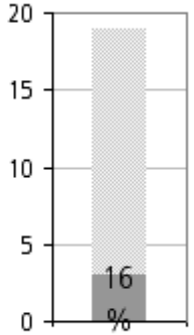
- ligne ferroviaire Toulouse- Muret renforcée en décembre 2004

Localisation des secteurs géographiques

Secteur Ouest



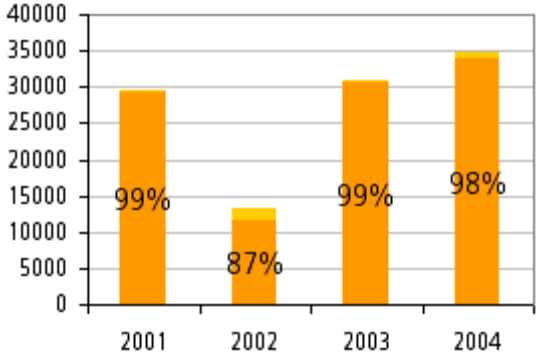
Nb de commune

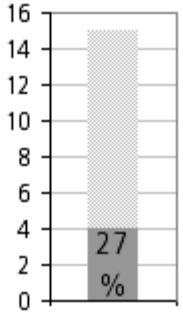


Projets de TCSP ayant dépassé ou atteint le stade de la DUP en 2004 impactant le secteur

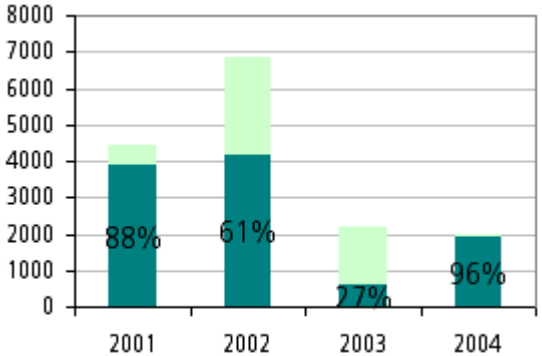
- Ligne C, cadencée en septembre 2003

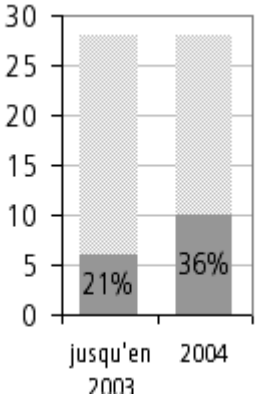
Secteur Nord-Ouest





Secteur Nord-Est





Indicateur 00-037 Suivi des territoires de cohérence urbanisme - transport

Source	auat, SMEAT
Période d'observation	2006

Les territoires de cohérence urbanisme-transport définis au Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine.

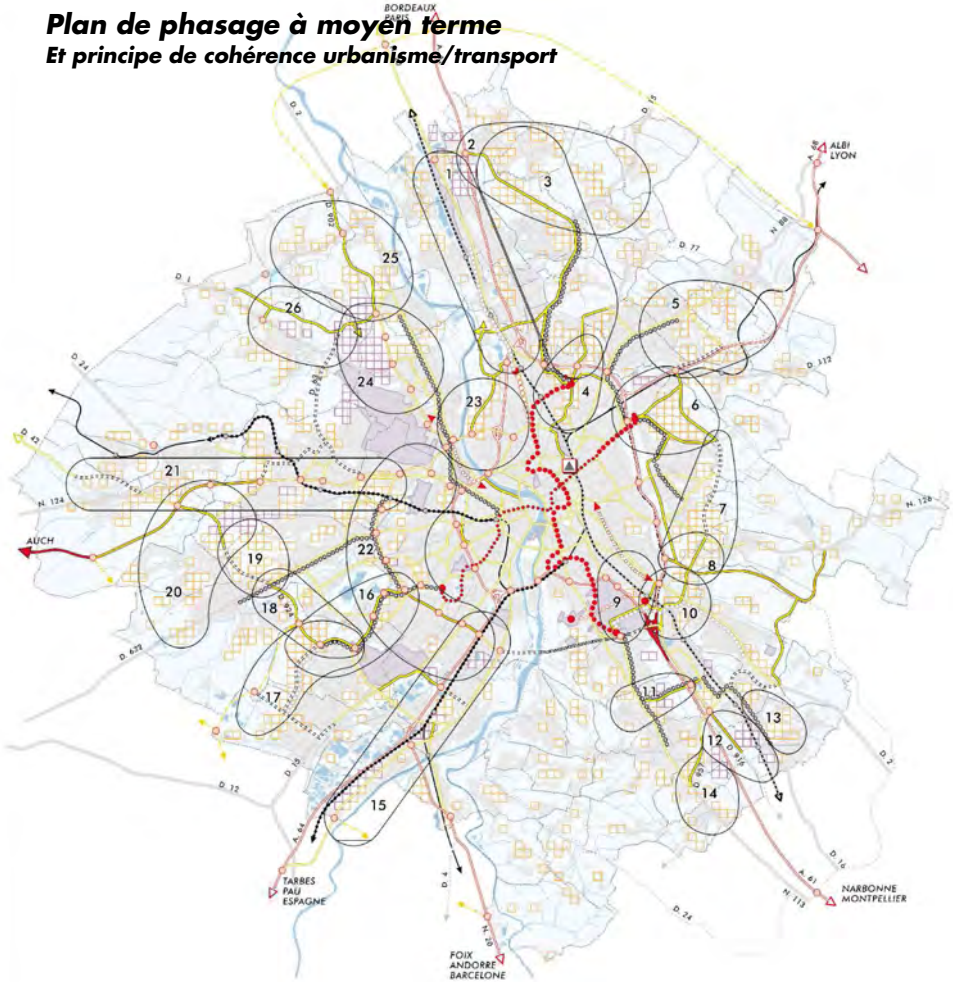
Sur le périmètre du SDAT, 26 territoires de cohérence urbanisme/transport sont définis. Ces territoires indiquent des zones sur lesquelles le développement urbain, la programmation et la réalisation des infrastructures de transport doivent être menés de façon concomitante.

Ces zones comprennent un certain potentiel de développement urbain, figuré par les « pixel » du SDAT (territoires de développement de 9 ha).
Tant que la desserte de la zone n'est pas organisée (Maîtrise d'Ouvrage définie, phasage programmé et acté), la zone est soumise à la règle des 20% : l'ouverture à l'urbanisation des pixels présents dans la zone ne peut dépasser ce pourcentage.

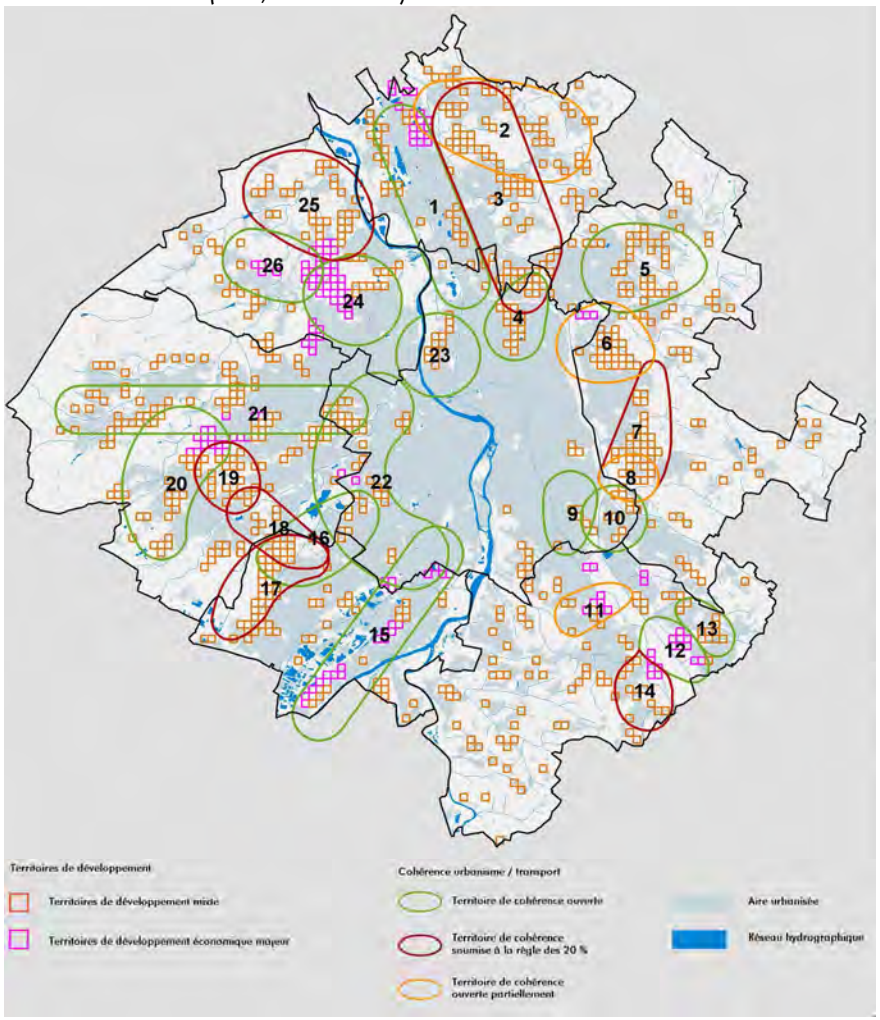
Localisation du périmètre du SDAT par rapport au périmètre d'étude du PDU

Périmètre du SDAT (63 communes)
Périmètre du PDU (109 communes)

Plan de phasage à moyen terme
Et principe de cohérence urbanisme/transport



Cohérence urbanisme / transport et phasage de l'urbanisation *(auat, DDE - 2006)*

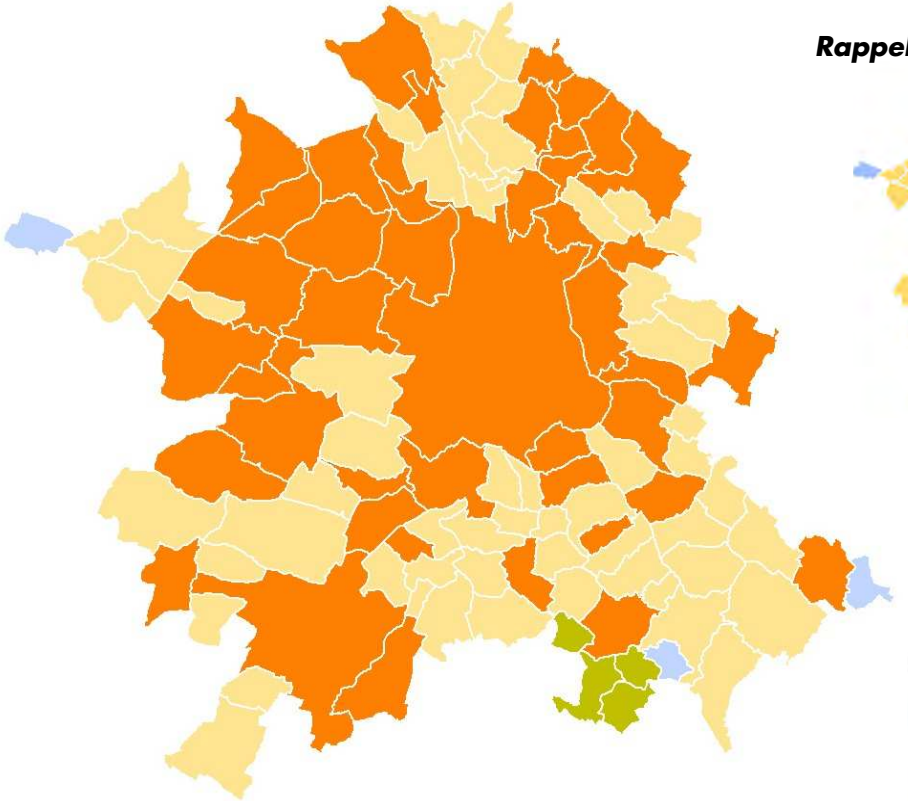


- En 2007, sur les 26 zones de cohérence urbanisme/transport :
  - 15 territoires sont ouverts à l'urbanisation (en vert) : la totalité des potentialités identifiées sont mobilisables.
  - 7 territoires sont fermés (en rouge) : 20% des potentialités identifiées sont mobilisables.
  - 4 territoires sont partiellement ouverts (en orange) : 50% des potentialités identifiées sont mobilisables.
- Les territoires sont ouverts dès que la maîtrise d'ouvrage des travaux d'un projet est définie et le phasage de réalisation est acté. C'est le cas pour la plupart des projets de TCSP inscrits au PDU, mais pas pour les projets de voirie.

Indicateur 01-015 PLU révisés après approbation du PDU

Source	DDE 31
Période d'observation	Période : 2001-2007

Type de document de planification en vigueur en 2007



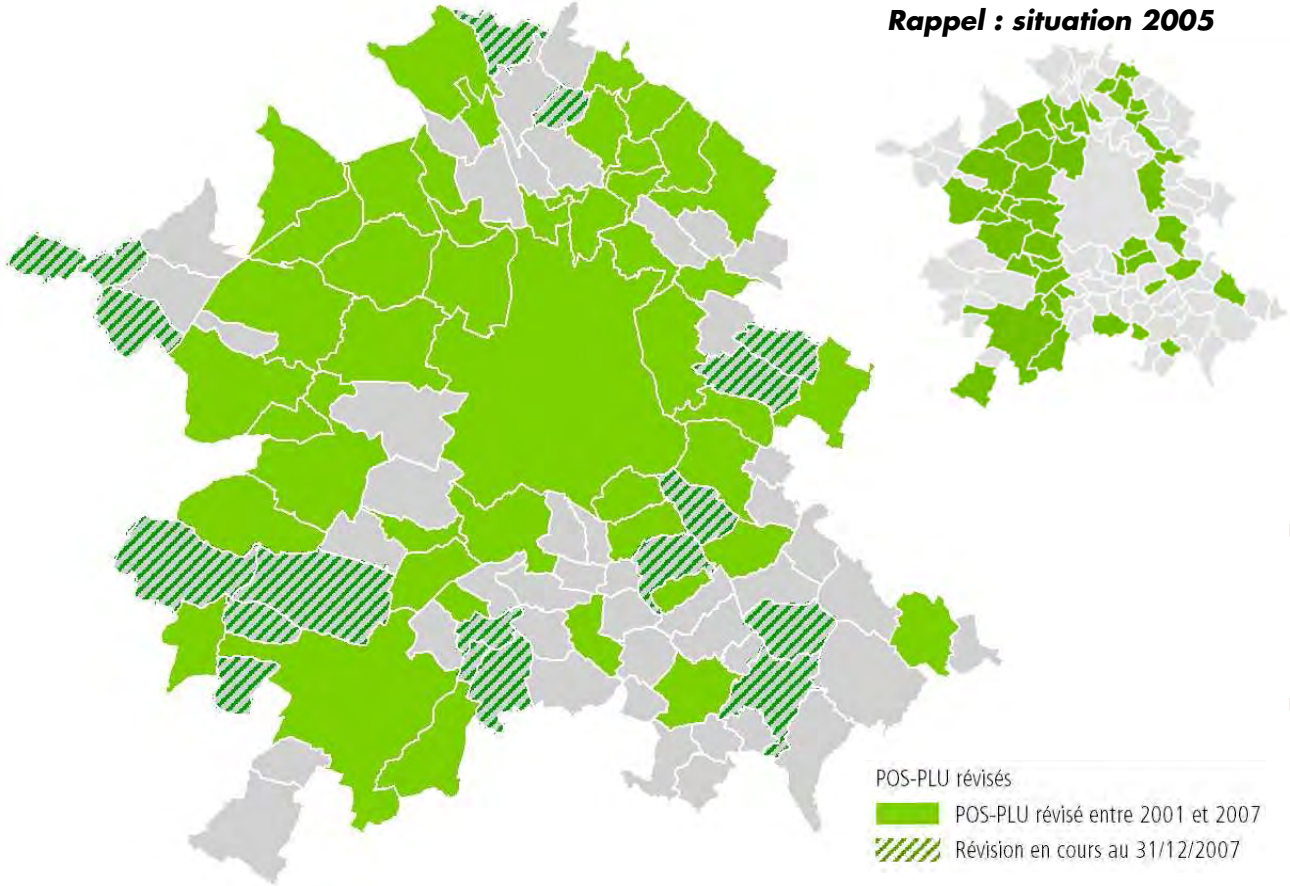
Rappel : situation 2005

Source : DDE31

	2005	2007
PLU	25	44
POS	74	58
Carte Communale	3	4
rien	4	3

- Sur la période 2005-2007, le nombre de communes sous régime d'un PLU augmente au détriment des POS.

POS-PLU créés ou révisés entre juin 2001 et décembre 2007



Source : DDE31

- Sur la période 2001-2007, 46 communes du périmètre d'étude du PDU ont révisé leur document d'urbanisme.
- Fin 2007, une révision est en cours sur 18 communes.

Indicateur 01-017 Longueur moyenne des déplacements réalisés tous modes

Source	Tisséo SMTC - EMD
Période d'observation	2004

Nota : la longueur des déplacements n'est pas une donnée issue des questionnaires de l'EMD, mais une estimation. En 2004, cette estimation a été réalisée à l'aide du modèle informatique multimodal des déplacements mis en place dans le cadre du partenariat SGGD. Cette méthode est différente de celle utilisée en 1990 et 1996. La comparaison de la longueur moyenne des déplacements en 2004 avec les longueurs de 1990 et 1996 n'est donc pas possible.

En 2004, la longueur moyenne des déplacements tous modes est de :

- 5,1 km pour les habitants du périmètre EMD de 1996 (72 communes). Il s'agit des déplacements restant à l'intérieur du périmètre des 72 communes.
- 5,8 km pour les habitants du périmètre EMD de 2004 (167 communes). Il s'agit des déplacements restant à l'intérieur des 167 communes.

THÈME 2

Une offre alternative de transport susceptible de mieux maîtriser l'usage de la voiture

Première partie – Faciliter la marche à pied

Objectifs quantifiés ou évolutions recherchées du PDU 2001 de l'agglomération toulousaine

- Augmenter de manière significative la part de marché de la marche

Enjeux ou objectifs des PDU fixés par la LOTI, la LAURE et la loi SRU

- Les PDU portent sur « le développement des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied »

Actions inscrites au PDU 2001 pour répondre aux objectifs et enjeux fixés

Les actions sont au nombre de six :

1. Développer les cheminements piétonniers
2. Faciliter les traversées piétonnes
3. Améliorer la sécurité des traversées des chaussées
4. Créer des zones 30
5. Aménager les trottoirs selon les flux piétons
6. Promouvoir des espaces publics de qualité

Limites de l'observation

- Les aménagements de voiries ont été répertoriés uniquement sur les communes de plus de 20 000 habitants (Toulouse, Colomiers, Blagnac, Muret et Tournefeuille). Néanmoins, d'autres aménagements existent dans les communes environnantes.
- Les données des différents partenaires sont régulièrement mises à jour par ces partenaires. Ces mises à jour renseignent la situation de la nouvelle année. Néanmoins, elles peuvent également comporter des retours sur les données des années passées afin de les affiner. Dans l'observatoire du PDU, les indicateurs comportant des suivis annuels peuvent donc avoir des valeurs différentes d'une situation à une autre.

Indicateurs de suivi de la mise en œuvre du PDU		Dates des données
16-191	Création de zones 30	Historique jusqu'à 2007 pour Toulouse 2003 à 2006 pour Blagnac 2004 à 2006 pour Colomiers 2005 à 2006 pour Muret et Tournefeuille
06-080	Voies piétonnes ou à priorité piétonne créées	Historique jusqu'à 2007 pour Toulouse 2003 à 2006 pour Blagnac et Colomiers 2004 à2006 pour Muret et Tournefeuille

Indicateurs de suivi des effets des actions du PDU		Dates des données
06-086	Nombre de piétons sur certains lieux de passage	2001, 2004 et 2006 *(centre-ville de Toulouse)*
19-239	Part des déplacements réalisés à pied	1996 et 2004
00-017	Nombre d'accidents impliquant un piéton	2001 à 2007 pour Toulouse 2001 à 2006 pour les autres communes du PDU

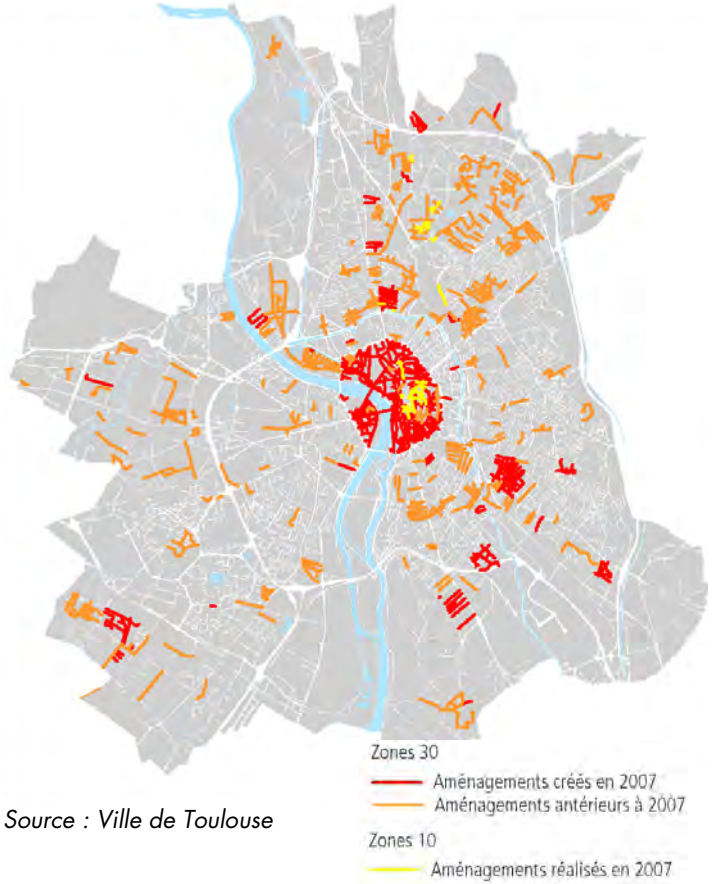
Le symbole indique qu'il s'agit d'un indicateur considéré comme prioritaire par le CERTU (indicateur clé).

Plusieurs périmètres d'observation sont utilisés : celui de la révision du PDU (109 communes), celui de l'Enquête Ménages Déplacements 1996, et enfin les périmètres communaux de Toulouse, Blagnac, Colomiers, Muret et Tournefeuille (communes de plus de 20 000 habitants du périmètre PDU).

Indicateur 16-191 Création de zones 30

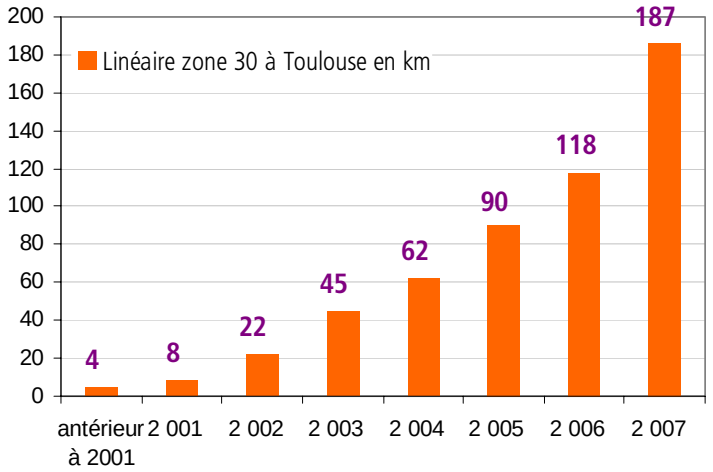
Source	Villes de Toulouse, Blagnac, Colomiers, Muret et Tournefeuille
Période d'observation	Historique jusqu'à 2007 pour Toulouse, situation 2006 pour Blagnac, Colomiers, Muret et Tournefeuille

Zones 30 à Toulouse

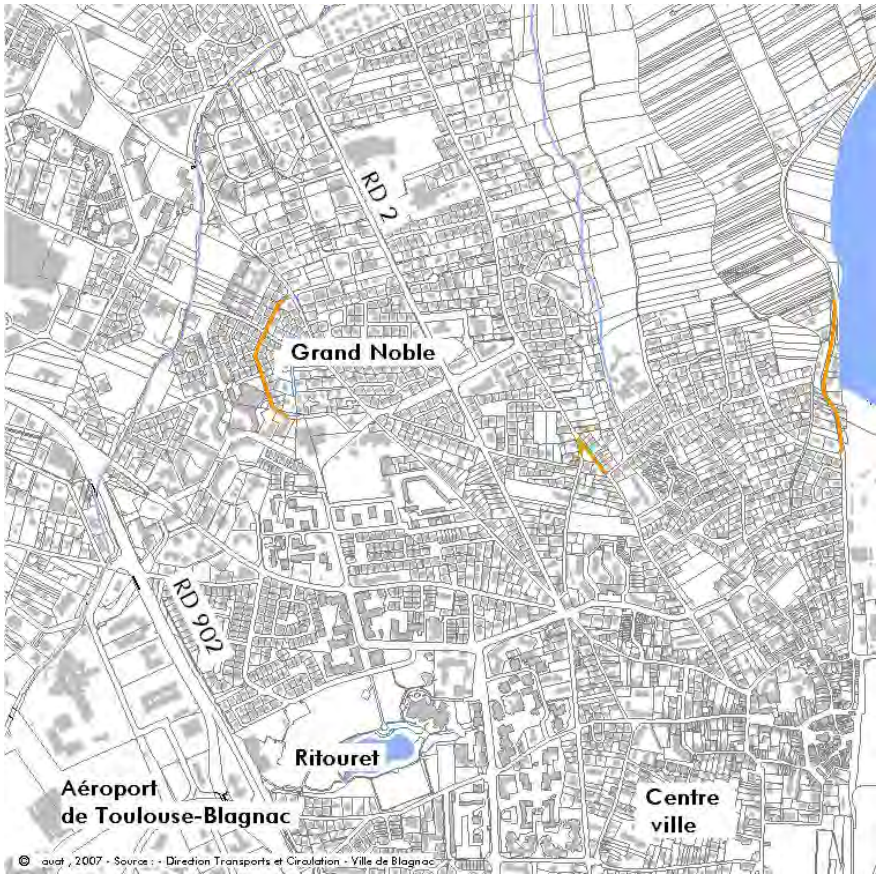


Source : Ville de Toulouse

- En 2007, le linéaire de zones 30 atteint 187 km. L'ensemble du centre-ville est passé en zone 30.
- En 2007, sont mises en place des zones 10 : un peu plus de 5 km, répartis dans les rues les plus commerçantes du centre-ville et dans les faubourgs nord.



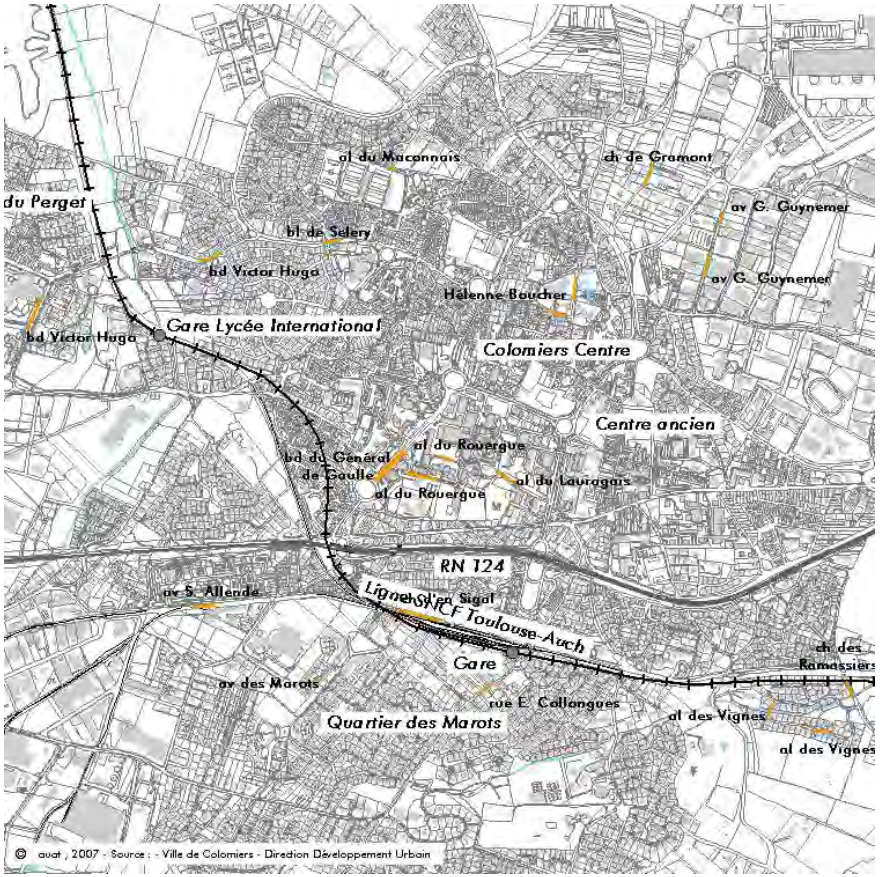
Blagnac



Source : Ville de Blagnac

- A Blagnac, depuis 2004, 1 km de zone 30. Cela représente le double de la longueur de 2001.

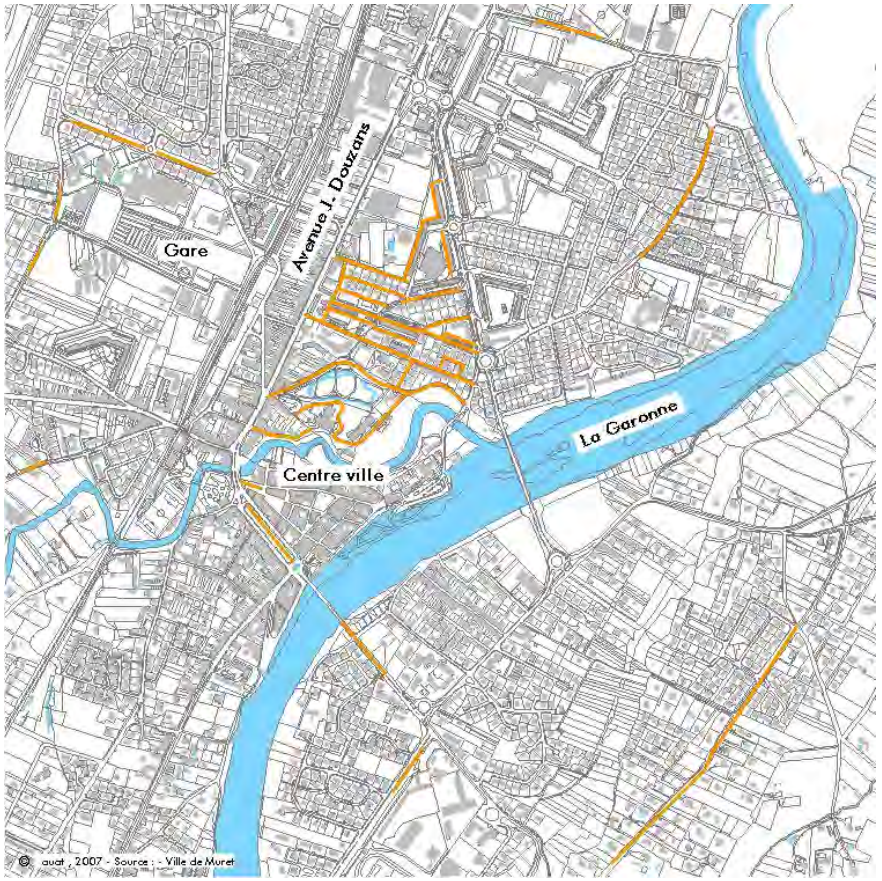
Colomiers



Source : Ville de Colomiers

- A Colomiers, en 2006, 2 660 m de zone 30 dont 400 mètres réalisés dans l'année.

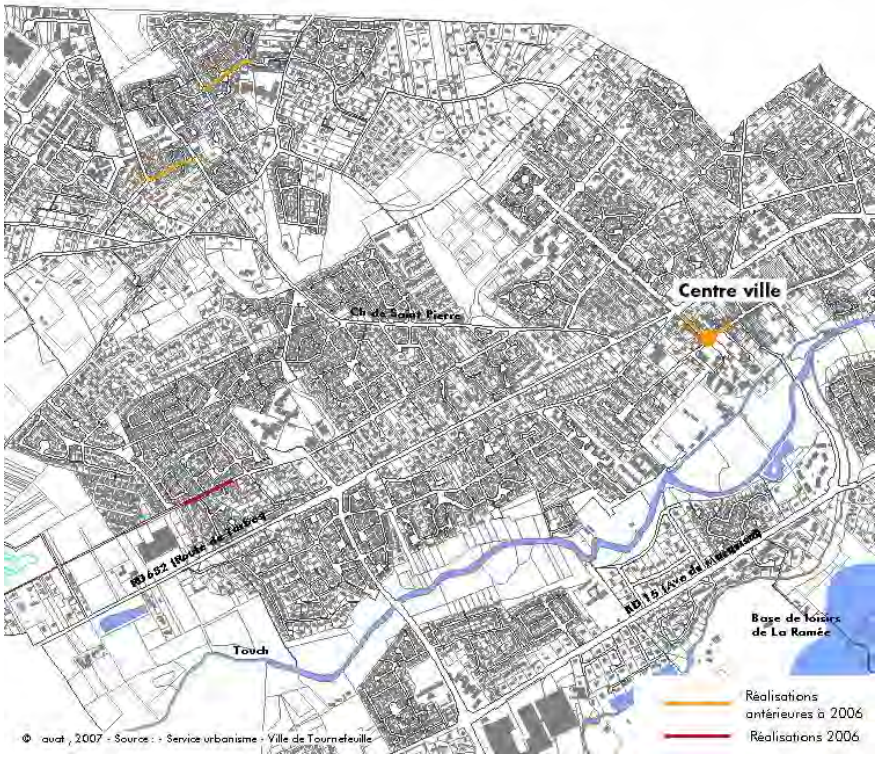
Muret



Source : Ville de Muret

- En 2006, à Muret, 8,5 km de zone 30.

Tournefeuille



Source : Ville de Tournefeuille

- La commune de Tournefeuille compte 850 mètres de zone 30, dont 200 mètres réalisés en 2006 (rue du Petit Train).

Synthèse : évolution du linéaire de zone 30 dans les communes de plus de 20 000 habitants du PDU (hors Toulouse)

Linéaire de zone 30 en mètre pour chaque commune

	2001	2003	2004	2005	2006
Blagnac	530	1 000	1 000	1000	1000
Colomiers		1 500	2260	2660	2660
Muret		2 500	8 500	8500	8500
Tournefeuille			400	650	850

- Sur la période 2001-2006, le linéaire de zone 30 augmente dans chacune des communes observées.

Indicateur 06-080 Aires piétonnes créées

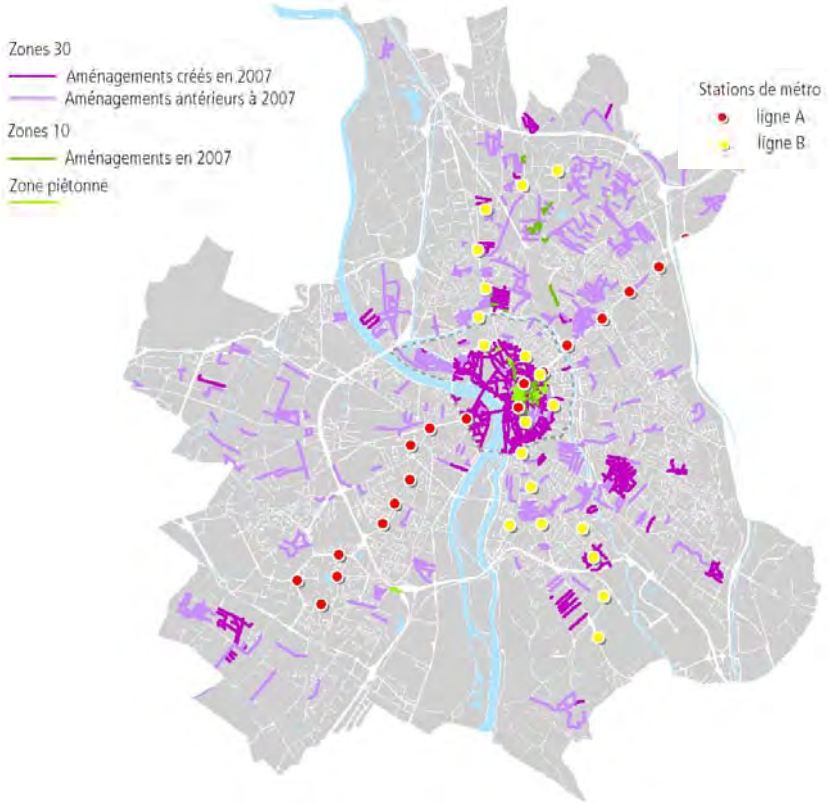
Source	Villes de Toulouse, Blagnac, Colomiers, Muret et Tournefeuille
Période d'observation	2001 à 2007 pour Toulouse 2006 pour Blagnac, Colomiers, Muret et Tournefeuille

Toulouse

- En 2007, à Toulouse, la dénomination « voie à priorité piétonne » n'est plus utilisée. Par contre le centre ville passe en zone 30 dans son intégralité et certaine rues, les plus commerçantes, passent en zone 10. Donc en 2007, les aménagements en faveur des piétons comprennent :
  - Les zones piétonnes
  - Les zones 30
  - Les zones 10

- Au total, la commune de Toulouse comprend en 2007 :
  - 2,9 km de zone piétonne,
  - 187 km de zone 30,
  - 5,3 km de zone 10.
- En 2007 de nombreux aménagements en zone 30 ont été réalisés autour des stations de métro de la ligne B.

Répartition des aménagements en faveur des piétons à Toulouse en 2007

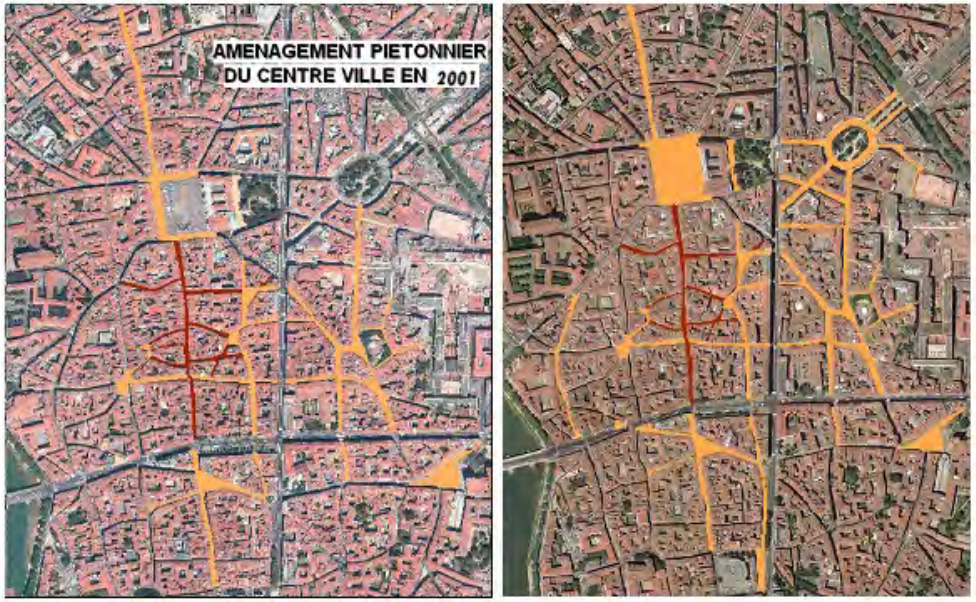


Aménagements en faveur des piétons dans le centre-ville

- La quasi-totalité des voies piétonnes sont localisées au centre-ville (2,7 km sur 2,9) et la plus grande partie des zones 10 (3,4 km sur 5,4).
- Le linéaire de voie piétonne évolue peu sur la période 2001-2007. Néanmoins, en 2007, en accompagnement de l'arrivée de la ligne B du métro, le plateau semi-piétonnier s'étend vers Jean Jaurès

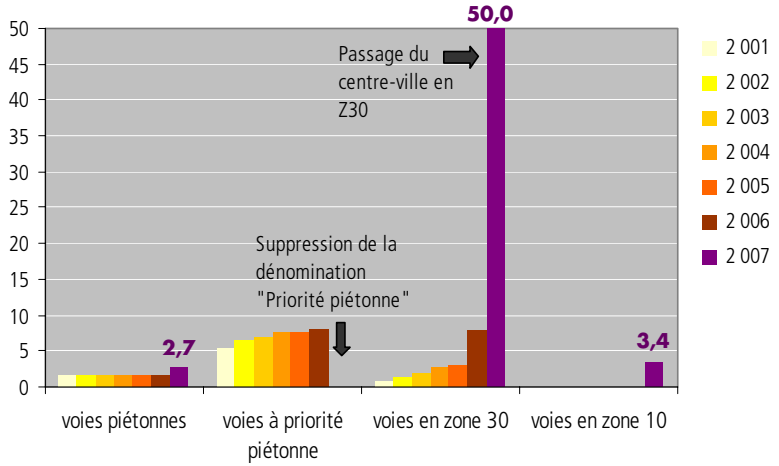
Evolution du plateau semi-piéton au centre-ville

2001 ***2007***



En orange, les espaces semi-piétons
En rouge, les espaces piétons

Linéaire d'aménagements en faveur des piétons (km) dans le centre-ville de Toulouse :

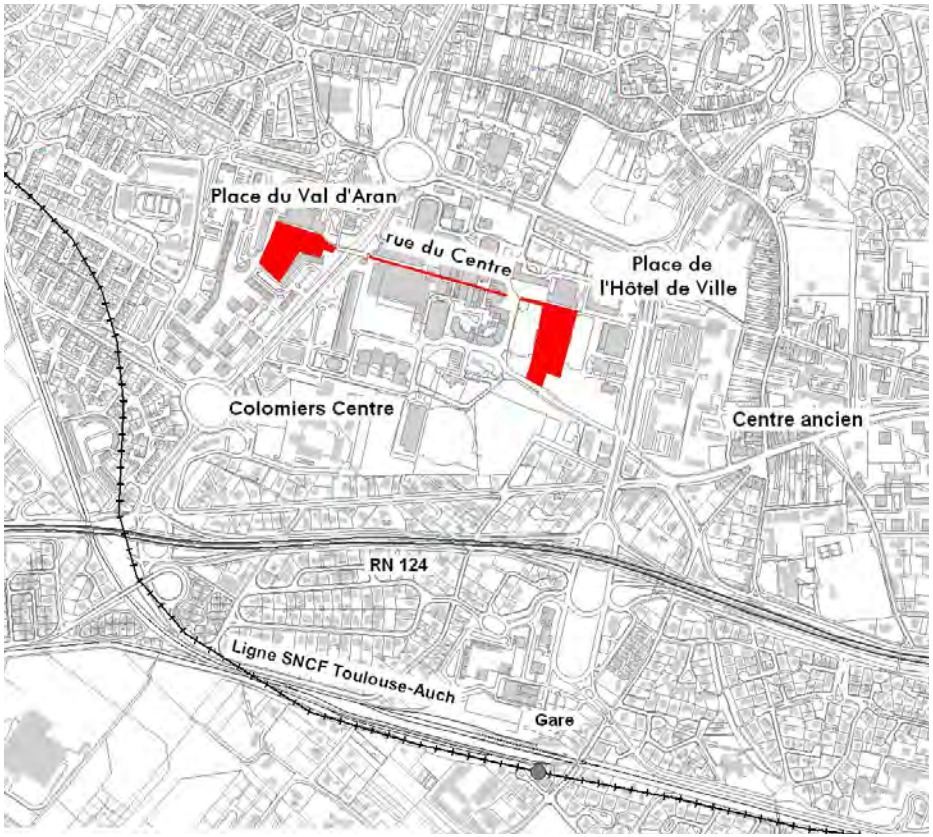


Source : Ville de Toulouse

Un exemple : la rue Alsace-Lorraine, avant/après son réaménagement

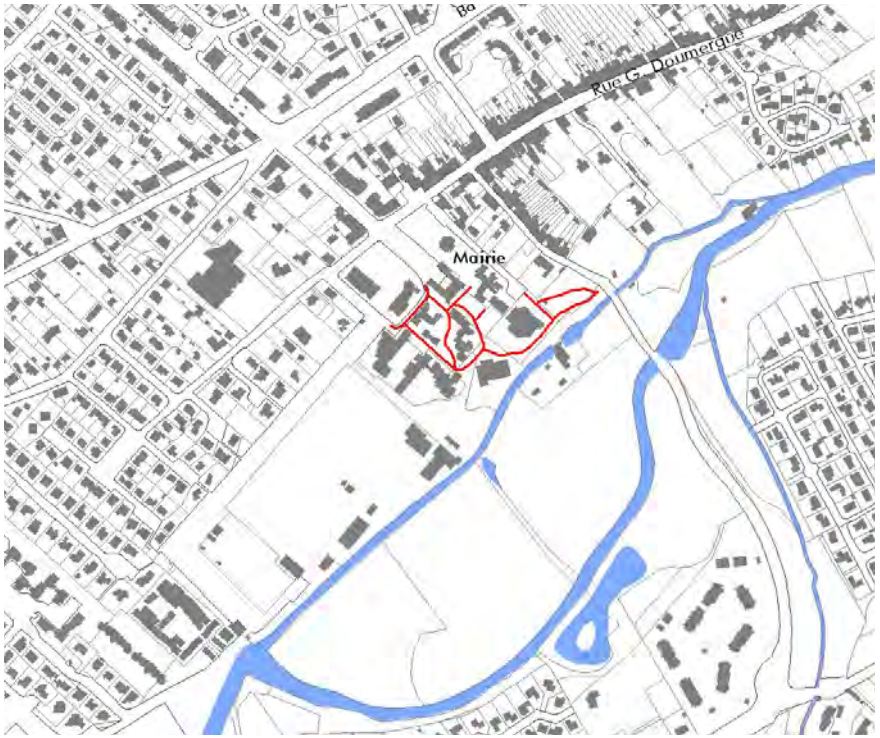
- Les efforts en faveur de la sécurité et du confort des piétons sont particulièrement intenses au centre-ville. Ils accompagnent l'arrivée de la nouvelle ligne de métro et les nouveaux flux de piétons attendus entre les stations Capitole et Jean Jaurès.
  - En 2005, **réaménagement de la place du Capitole** : mise en place de nouvelles contraintes sur la circulation automobile. Ainsi, le côté ouest de la place ne compte plus qu'une voie de circulation, au lieu de deux, en direction de la rue Gambetta et du parking souterrain du Capitole, le côté sud de la place a été fermé au trafic routier. Enfin, la rue du Poids de l'Huile a vu son sens de circulation inversé. Ceci a permis de limiter la complexité et les flux automobiles au carrefour avec la rue d'Alsace Lorraine, à l'angle sud-est du square de Gaulle, lieu important de passage pour les piétons et les bus, à proximité de la station de métro.
  - En 2006, **réaménagement de la place Wilson et des allées Roosevelt** : les capacités des différentes voies ont été réduites. Sur les boulevards, des voies réservées aux bus ont été créées, restreignant ainsi la circulation automobile à une voie dans chaque sens, au lieu de deux auparavant. Les allées Roosevelt ont également vu leur nombre de voies passer de deux dans chaque sens à une dans chaque sens.
  - En 2007, **réaménagement de la rue d'Alsace-Lorraine** : avec la mise en service de la ligne B, le réseau de bus du centre-ville a été fortement modifié. En particulier, depuis cette date, plus aucune ligne n'emprunte la rue d'Alsace-Lorraine (elles ont été déviées sur les boulevards). Ceci a permis un réaménagement complet de cet axe principal du centre-ville : les voies bus ont été supprimées, une seule voie routière est maintenue depuis le sud de la rue jusqu'au square De Gaulle et du square jusqu'au nord de la rue, toute circulation ayant été rendue impossible à hauteur du square. Sur cet axe une piste cyclable a été installée dans chaque sens et les espaces piétons ont été largement étendus. Il s'agit toutefois d'aménagements provisoires, constituant un test d'aménagement, qui pourront être modifiés. D'ailleurs, la dernière modification date de décembre 2008 : la partie sud de la rue est désormais interdite aux véhicules à moteur.

Colomiers



- La commune de Colomiers dispose de deux grandes places piétonnes, les places du Val d'Aran et de l'Hôtel de Ville, situées au centre de la commune. Ces deux places sont reliées par la rue du Centre, qui est entièrement piétonne. Cette rue est longue de 530 m. Cette rue est la seule aménagées depuis 2003.

Tournefeuille



- La ville de Tournefeuille dispose en 2006, de 980 mètres d'aménagements piétons situés aux abords de la mairie. La dernière extension de cette zone date de 2005.

Blagnac et Muret

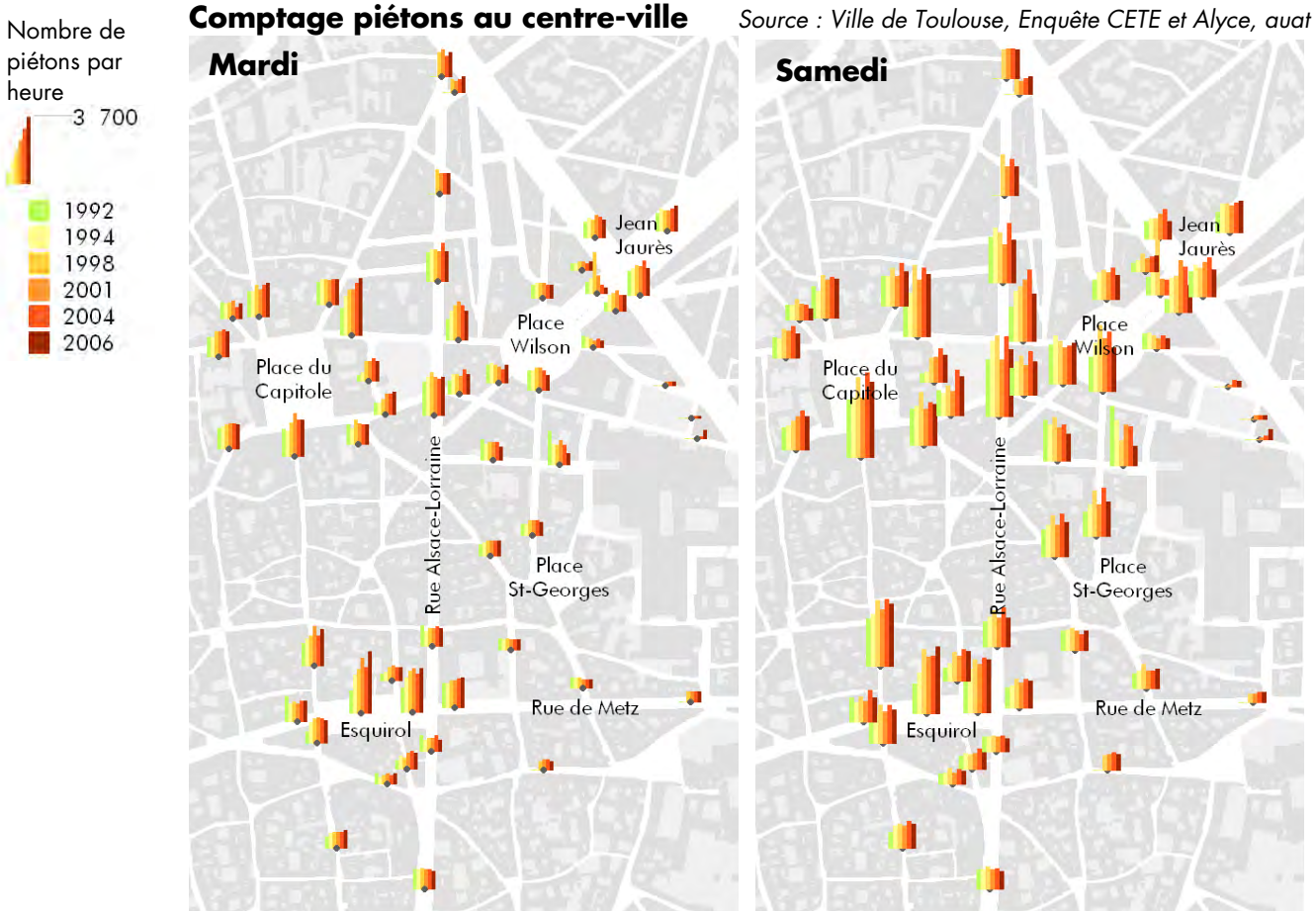
- Blagnac et Muret ne disposent pas de voie piétonne ou à priorité piétonne.

Indicateur 06-086 Nombre de piétons en certains lieux de passage

Source	Ville de Toulouse/Enquêtes CETE et Alyce/auat
Période d'observation	1992 à 2006

Comptage piétons au centre-ville

Source : Ville de Toulouse, Enquête CETE et Alyce, auat



Le nombre de piétons en certains lieux de passage n'est actuellement connu que sur le centre-ville de Toulouse. Ces comptages ont lieu en moyenne tous les trois ans. Ils sont réalisés au printemps sur 2 jours : un mardi et un samedi.

En 2001, la réalisation de l'enquête avait été perturbée le samedi par des conditions météorologiques médiocres, qui se sont traduites par un faible niveau de fréquentation. L'enquête 2004 s'est déroulée dans un contexte printanier, et sera donc plutôt comparée avec celle de 1998. En 2004, les résultats de l'enquête sont perturbés, notamment dans le secteur Wilson, par les travaux de la ligne B du métro autour de la station Jean Jaurès. En 2006, l'enquête est perturbée le samedi par des conditions météos médiocres, tout comme en 2001. De plus des travaux effectués rue Lafayette ont pu affecter les résultats dans ce secteur lors des deux jours d'enquête.

Une baisse de la fréquentation piétonne entre 2004 et 2006

- Après un taux de croissance particulièrement élevé entre 2001 et 2004, la fréquentation piétonne apparaît en baisse entre 2004 et 2006. La période précédente avait été marquée notamment par l'ouverture du prolongement de la ligne A de métro jusqu'à Gramont.
- La fréquentation piétonne relevée sur les deux journées d'enquête de 2006, revient à un niveau proche de celui de 2001.

Un essor important de la place Esquirol

- Les niveaux de fréquentation les plus élevés sont toujours relevés autour de la place du Capitole et de la place Esquirol. Toutefois, en 2006, le niveau de passage le plus élevé est observé sur la place Esquirol.
- Les secteurs d'enquête situés plus en marge de l'hyper centre commerçant, autour des futures stations de métro du Monument aux morts ou des Carmes connaissent encore des niveaux de fréquentation piétonne faibles.

Une baisse de fréquentation en semaine moins marquée entre 2004 et 2006 qu'entre 2001 et 2004

- L'enquête 2004 révélait une baisse de fréquentation de 2,8% par rapport à 2001. Entre 2004 et 2006, la fréquentation piétonne en semaine baisse toujours mais de façon moins marquée. Cette baisse se concentre essentiellement autour du secteur Wilson, où se situe la principale zone de travaux. A l'inverse, autour de la place Esquirol, la fréquentation tend à augmenter, particulièrement le matin.

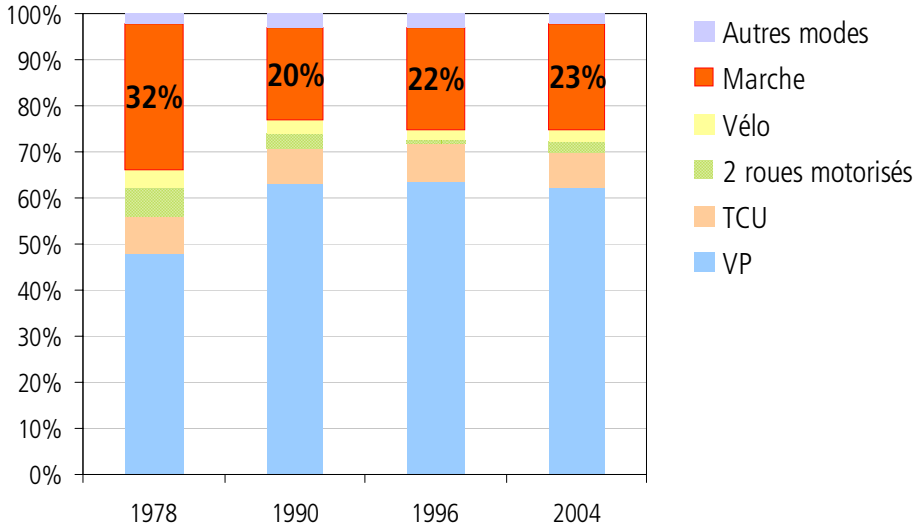
Une fréquentation toujours plus importante le samedi qu'en semaine

- En 2006, comme pour les années précédentes, la fréquentation du centre-ville est plus importante le samedi qu'en semaine. La fréquentation est moins importante en 2006 qu'en 2004, ce qui peut s'expliquer au moins en partie par des conditions météorologiques médiocres.

Indicateur 19-239 Part des déplacements réalisés à pied

Source	Tisséo-SMTC, Enquête Ménages Déplacements
Période d'observation	1978, 1990, 1996 et 2004

Répartition des déplacements par mode



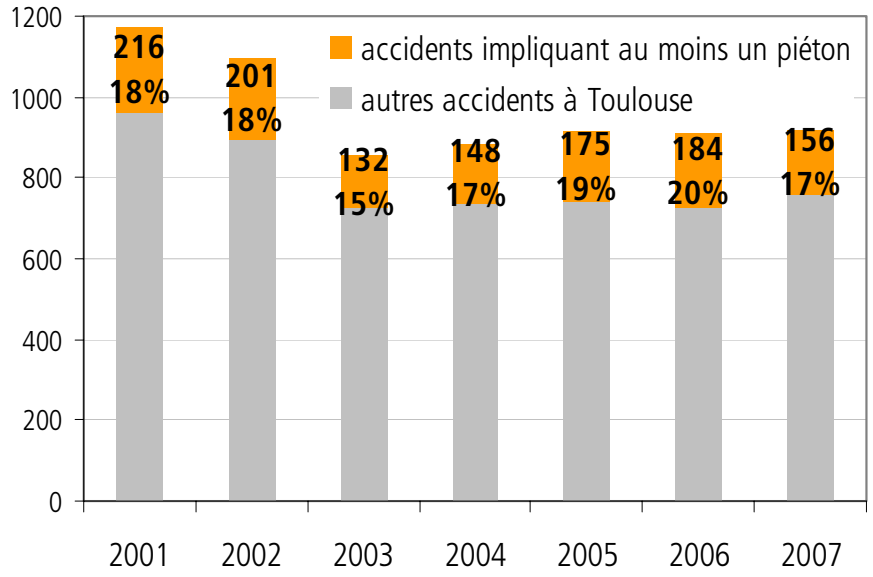
Source : EMD 78-90-96-04

- Le nombre de déplacements à pied augmente de 30% entre 1996 et 2004 sur l'agglomération toulousaine. Cela entraîne une hausse de 1 point de la part modale des déplacements à pied, qui représente 23% des déplacements en 2004.

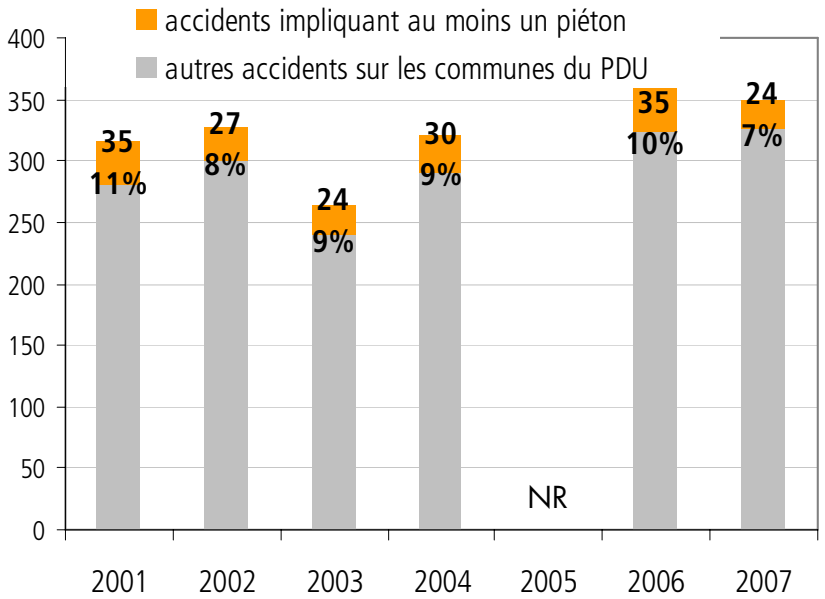
Indicateur 00-017 Nombre d'accidents impliquant un piéton

Source	DDE 31, Ville de Toulouse
Période d'observation	2001 à 2007

Nombre d'accidents impliquant au moins un piéton
A Toulouse



sur les autres communes du PDU



Source : DDE 31 - Ville de Toulouse
NR : non renseigné

- A Toulouse, une baisse sensible du nombre d'accidents impliquant au moins un piéton est constatée.
- Sur les autres communes du PDU, le nombre d'accidents impliquant un piéton est trop faible pour pouvoir produire des statistiques fiables.

THÈME 2

Une offre alternative de transport susceptible de mieux maîtriser l'usage de la voiture

Deuxième partie – Offrir aux deux-roues les conditions favorables à leur développement

Objectifs quantifiés ou évolutions recherchées du PDU 2001 de l'agglomération toulousaine

- Augmenter de 50 % les déplacements quotidiens à vélo

Enjeux ou objectifs des PDU fixés par la LOTI, la LAURE et la loi SRU

- Les PDU portent sur « le développement des moyens de déplacements économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et de la marche à pied »

Actions inscrites au PDU 2001 pour répondre aux objectifs et enjeux fixés

Les actions sont au nombre de quatre :

1. Développer le réseau cyclable d'agglomération
2. Accroître la sécurité et le confort des cycles
3. Rechercher la complémentarité entre les vélos et les transports en commun
4. Établir une charte d'aménagement des stations de transports en commun prenant en compte les vélos

Limites

- Les données des différents partenaires sont régulièrement mises à jour par ces partenaires. Ces mises à jour renseignent la situation de la nouvelle année. De plus, elles peuvent également comporter des retours sur les données des années passées afin de les affiner. Dans l'observatoire du PDU, les indicateurs comportant des suivis annuels peuvent donc avoir des valeurs un peu différentes d'une situation à une autre.

Indicateurs de suivi de la mise en œuvre du PDU		Dates des données
07-087	Linéaire des aménagements cyclables	2001 à 2007 pour le réseau communautaire du Grand Toulouse et pour Toulouse, 2003 et 2007 pour le Sicoval 2004 à 2006 pour Blagnac, Muret et Tournefeuille
07-091	Nombre de places de stationnement vélos sur espace public (hors stations TC)	2003 à 2006 pour les communes de Blagnac, Colomiers, Tournefeuille (données non disponible pour Muret) Toulouse : 2001, 2003 et 2007
07-093	Nombre de places de stationnement vélos aux stations TCU, TCNU, parcs relais et gares SNCF	2003 – 2007 pour les parcs-relais 2003 – 2006 pour les gares TER
16-191	Création de zones 30	*Disponible dans le thème 02–01* Historique jusqu'à 2007 pour Toulouse 2003 à 2006 pour Blagnac 2004 à 2006 pour Colomiers 2005 à 2006 pour Muret et Tournefeuille

Indicateurs de suivi des effets des actions du PDU		Dates des données
07-090	Offre de transport des vélos dans les transports en commun	2001 –2007
07-095	Trafic vélo en certains lieux de passage	Historique 1998-2001–2006
19-238	Part des déplacements réalisés en vélo	1996 - 2004
00-018	Nombre d'accidents impliquant un vélo	2001 à 2007 pour la ville de Toulouse 2001 à 2006 pour les autres communes du PDU
00-012	Nouveaux services en faveur du vélo	2001-2008

Le symbole indique qu'il s'agit d'un indicateur considéré comme prioritaire par le CERTU (indicateur clé).

Plusieurs périmètres d'observation sont utilisés : celui de la révision du PDU (109 communes), celui de l'Enquête Ménages Déplacements 1996, ceux des Communautés d'Agglomération du Grand Toulouse et du Sicoval, et enfin les périmètres communaux de Toulouse, Blagnac, Colomiers et Muret.

Indicateur 07-087 Linéaire des aménagements cyclables

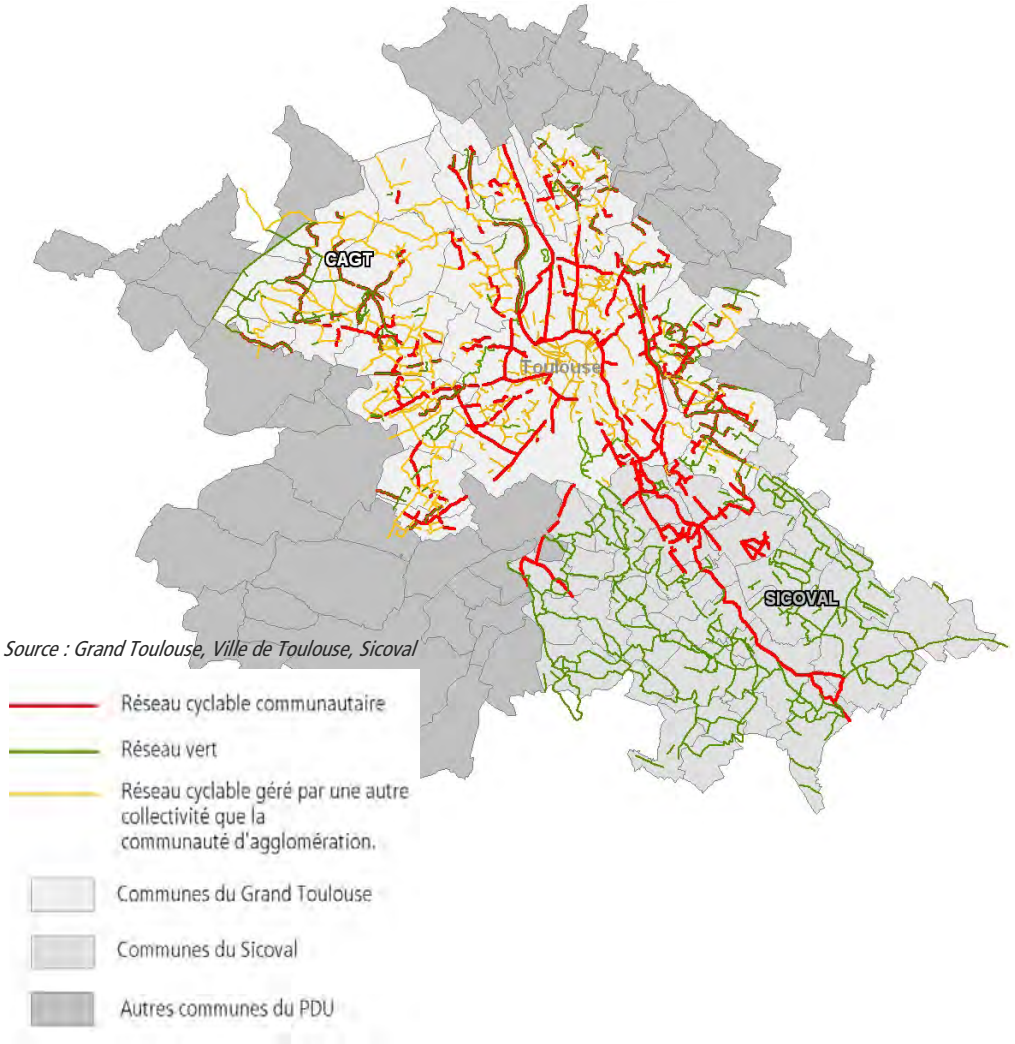
Source	Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse, Communauté d'Agglomération du Sicoval, Villes de Toulouse, Blagnac, Colomiers et Tournefeuille
Période d'observation	2001 – 2007 pour le réseau d'intérêt communautaire et pour le réseau de la ville de Toulouse 2004 – 2006 pour les autres communes de plus de 20 000 habitants 2003 – 2007 pour le réseau communautaire du Sicoval

Nota :

- *Les données ne sont pas disponibles sur l'ensemble des communes du PDU.*
- *Sur les communes du Grand Toulouse (hors Toulouse), le réseau cyclable observé est celui d'intérêt communautaire de compétence Grand Toulouse (c'est-à-dire dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Grand Toulouse). Le réseau communal apparaît sur les documents graphiques, mais la données n'étant disponible que depuis 2006, aucun suivi n'est disponible pour ces aménagements.*
- *Sur les communes de la Communauté d'Agglomération du Sicoval, il s'agit du réseau d'intérêt communautaire.*
- *Sur les communes de Toulouse, Blagnac, Colomiers, Muret et Tournefeuille, l'observation porte sur l'ensemble du réseau cyclable, d'intérêt communautaire et communal.*
- *L'évolution du réseau vert (réseau praticable par les piétons et les VTT) ne correspond pas à l'indicateur. Cependant il apparaît sur les cartes pour une meilleure lisibilité de la continuité du réseau.*

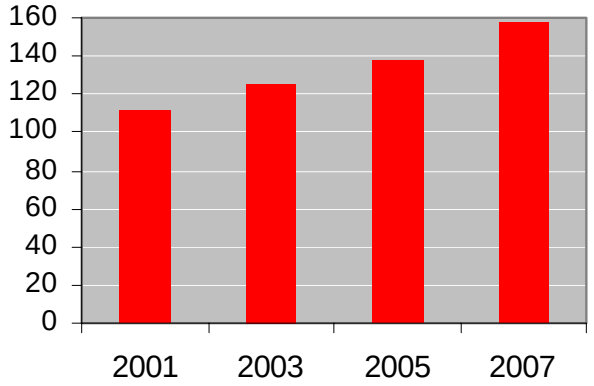
Le réseau cyclable d'intérêt communautaire

Linéaire des aménagements cyclables en décembre 2007 sur les communautés d'agglomération du Grand Toulouse et du Sicoval



Source : Grand Toulouse, Ville de Toulouse, Sicoval

Linéaire de réseau cyclable d'intérêt d'agglomération dans la Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse en km



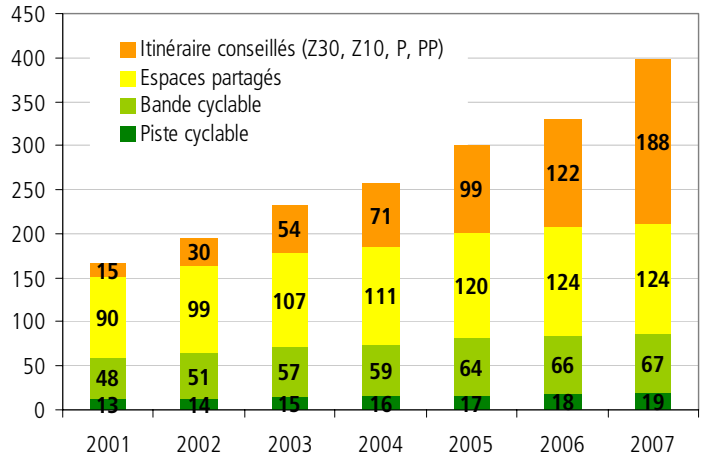
- En 2007, sur les communes du Grand Toulouse, 158 km d'aménagements cyclables d'intérêt d'agglomération.
- Entre 2001 et 2007, le linéaire de réseau cyclable passe de 112 à 158 km, soit une augmentation de 36%.
- Entre 2003 et 2007, la longueur totale d'aménagements cyclable sur le Sicoval passe de 45 à 71 km.

NB : sur la carte, sont également représentés le réseau vert ainsi que les aménagements cyclables dépendants d'un autre gestionnaire que le Grand Toulouse. En effet, cela permet une meilleure lisibilité de la continuité du réseau cyclable sur le Grand Toulouse.

Réseau cyclable à Toulouse

- En 2007, 211 km de linéaire d'aménagements cyclables, soit une augmentation de 40% depuis 2001.
- Les espaces partagés (couloirs bus, contre allées, trottoirs, cheminements mixtes) représentent 60% de ces aménagements.
- 188 km d'itinéraires conseillés viennent compléter le réseau. Il s'agit des zones 30 et zones 10, zones piétonnes ou à priorité piétonne où la circulation est plus sûre pour les cyclistes.

Linéaire d'aménagements cyclable à Toulouse en km

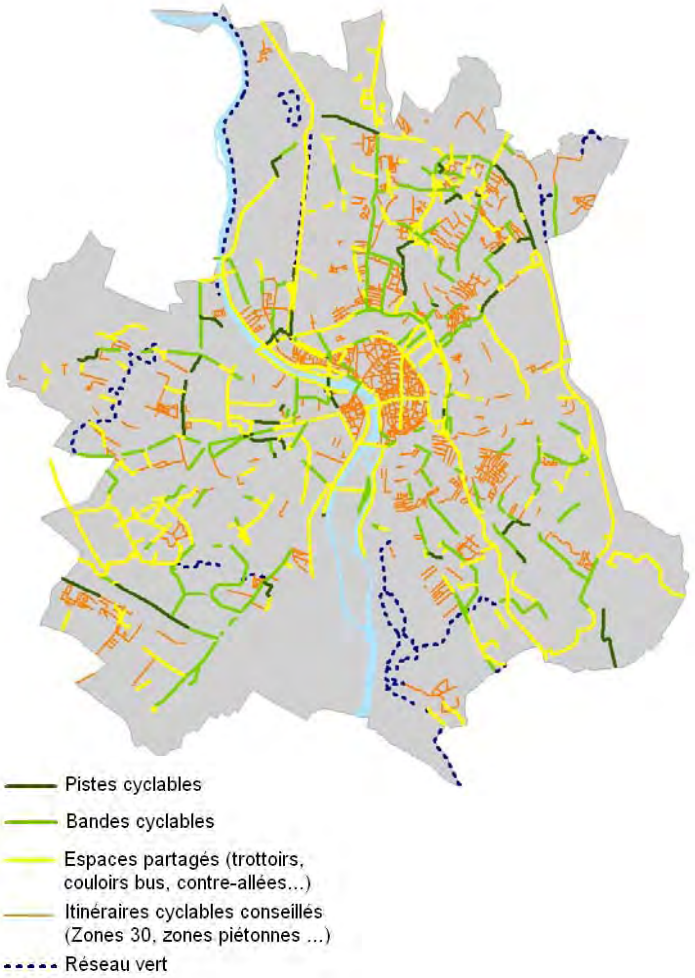


Source : Ville de Toulouse

Définition : Espaces partagés : espaces partagés entre le vélo et d'autres modes (trottoirs partagés, contre-allées, couloirs bus, cheminements mixtes).

- En 2007, dans l'hyper-centre, des doubles sens cyclables, signalés par un panneau, ont été mis en place, permettant aux cyclistes d'emprunter dans les deux sens des voies à sens unique. 39 rues et places sont concernées.

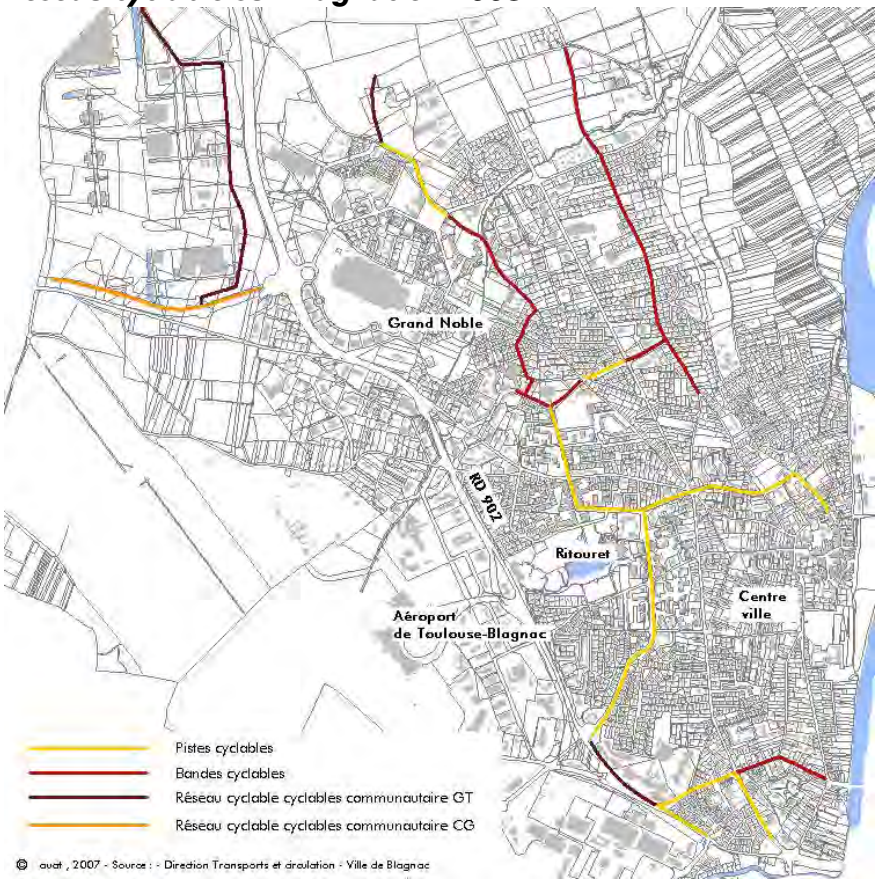
Linéaire des aménagements cyclables en 2007 à Toulouse



Source : ville de Toulouse

Linéaire des aménagements cyclables en 2006 à Blagnac

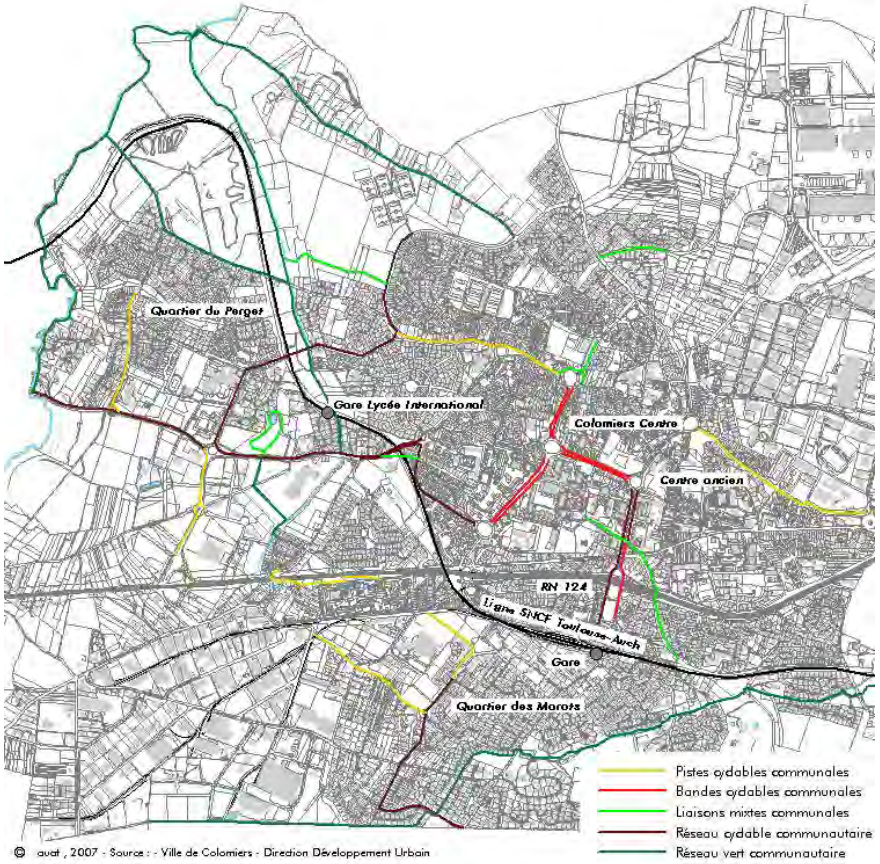
Réseau cyclable sur Blagnac en 2006



- Comme en 2006, la commune Blagnac compte 11,9 kilomètres de réseau cyclable.
- Ce réseau est constitué du :
  - réseau communautaire du Grand Toulouse : 2 920 mètres de pistes cyclables,
  - réseau du Conseil Général : 1 000 mètres de pistes cyclables,
  - réseau communal : 4 440 mètres de pistes cyclables et 3 520 mètres de bandes cyclables.

Linéaire des aménagements cyclables en 2006 à Colomiers

Réseau cyclable dans Colomiers en 2006



- En 2006, la commune de Colomiers a réactualisé ses données sur l'ensemble du réseau cyclable et vert. La comparaison ne peut donc pas se faire avec l'année précédente.
- La commune totalise 20 kilomètres de réseau cyclable et 14,4 km de réseau vert.
- Le réseau se répartit en 21,9 kilomètres de réseau communautaire et 12,6 kilomètres de réseau communal.

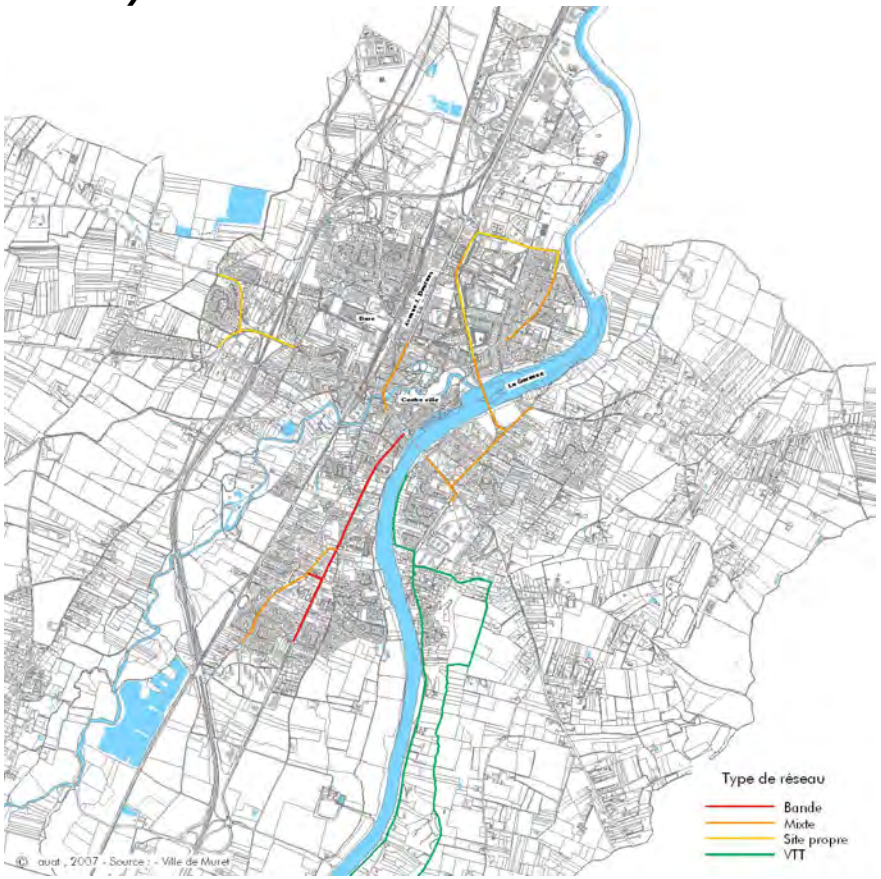
Différents types d'aménagements (en kilomètres) en 2006

	Réseau communautaire	Réseau communal	TOTAL
Pistes cyclables	2,8 km	2,7 km	5,5 km
Bandes cyclables	1,2 km	2,8 km	4,0 km
Pistes cyclables+piétonnier	3,5 km	2,7 km	6,2 km
Liaisons mixtes		4,4 km	4,4 km
Réseau vert	14,4 km		14,4 km
Total	**21,9 km**	**12,6 km**	**34,5 km**

Source : Ville de Colomiers - Direction Développement Urbain

Linéaire des aménagements cyclables en 2006 à Muret

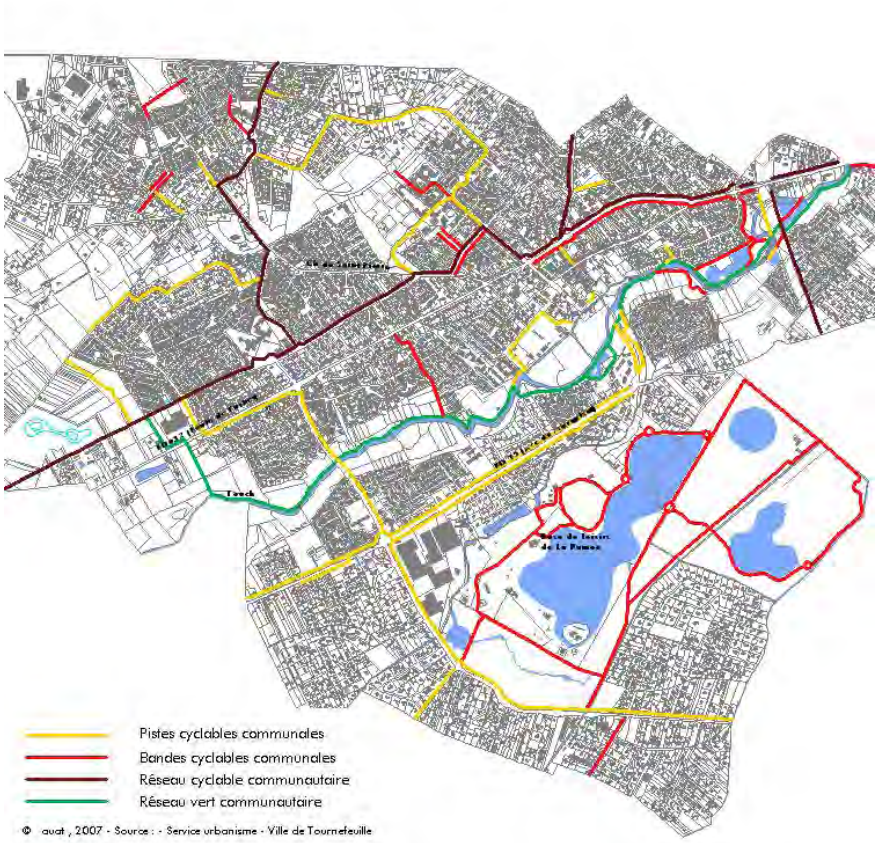
Réseau cyclable dans Muret en 2006



- En 2006, la commune de Muret dispose d'environ 10 kilomètres de réseau cyclable répartis en :
  - piste en site propre : 2,5 kilomètres,
  - bande cycable : 2,5 kilomètres,
  - piste cyclable mixte : 5,1 kilomètres (1km réalisé en 2006),
- Ce réseau cyclable est complété par 15 km de réseau VTT.

Linéaire des aménagements cyclables en 2006 à Tournefeuille

Réseau cyclable dans Tournefeuille en 2006



Différents types d'aménagements du réseau (en kilomètres)

	2004	2005	2006
Réseau cyclable communautaire	9	9	9
Pistes cyclables communales	13	15	17
Bandes cyclables communales	15	17	17
Total	36	41	43

- En 2006, la commune de Tournefeuille totalise 43 kilomètres de réseau cyclable soit 2 kilomètres supplémentaires par rapport à 2005.
- Le réseau est complété par 6 kilomètres de réseau vert.

Synthese :
Aménagements cyclables sur les communes de plus de 20 000 hab du PDU (hors Toulouse).

Linéaire de réseau cyclable et réseau vert en km

	2004		2005		2006	
	RC	RV	RC	RV	RC	RV
Blagnac	11,4	NR	12,0	NR	12,0	NR
Colomiers	NR	NR	NR	NR	20,0	14,4
Muret	8,0	8,4	9,0	15,0	10,0	15,0
Tournefeuille	36,0	5,7	41,0	6,0	43,0	6,0

- Les réseaux cyclables s'étendent et s'améliorent sur les communes du PDU. La progression est sensible même si elle n'est pas rapide.
- Les informations sur les aménagements cyclables sont difficiles à regrouper, mais d'année en année, de plus en plus de communes prennent conscience de la nécessité de suivre et de communiquer sur ce thème.

Indicateur 07-091 Nombre de places de stationnement vélos sur espace public (hors stations TC)

Source	Villes de Toulouse, Blagnac, Colomiers, Tournefeuille
Période d'observation	2003à 2006 pour les communes de Blagnac, Colomiers, Tournefeuille (données non disponible pour Muret) Toulouse : 2001, 2003 et 2007

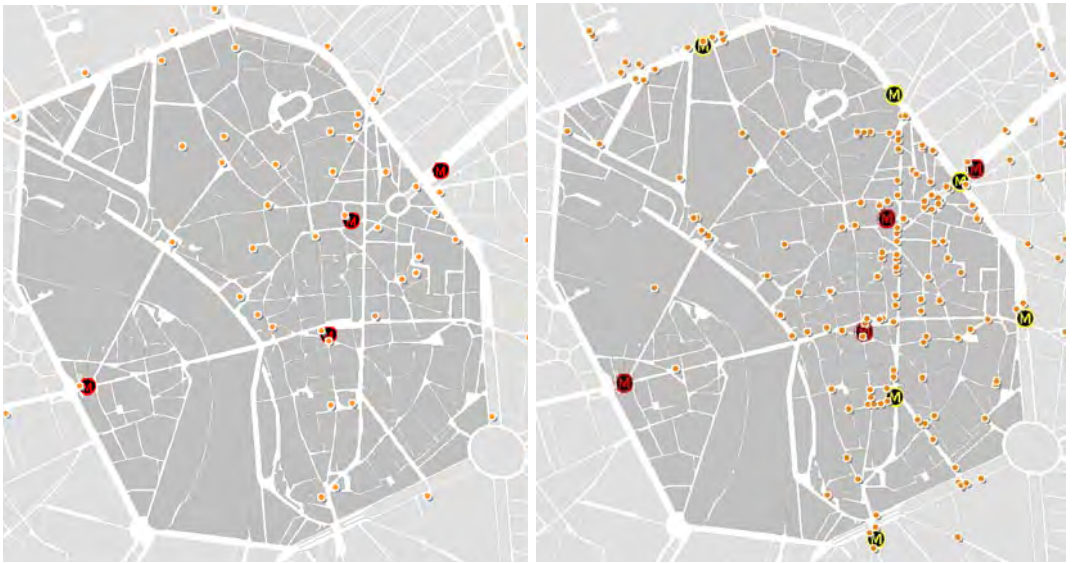
Toulouse

Nota : les données sur les parcs de stationnement vélos à Toulouse ne sont exploitées que sur l'hypercentre. Le recueil de données en dehors de cette zone n'est pas finalisé.

- En 2001 et 2003, 36 parcs à vélos étaient dénombrés dans l'hypercentre. Fin 2007, l'hypercentre toulousain comporte 128 parcs à vélos.
- Sur la période 2003 – 2007, les parcs à vélos se multiplient sur l'ensemble de l'hypercentre. Ils se densifient en particulier :
  - aux abords des stations de métro des lignes A et B,
  - dans les zones qui ont bénéficié de réaménagement des espaces publics : allées Roosevelt, place Wilson, rue Alsace Lorraine.

Localisation des parcs à vélos dans l'hypercentre toulousain

2003 *2007*



Source : Ville de Toulouse

Synthèse : évolution du nombre de parcs à vélos sur les communes de plus de 20 000 habitants du PDU (hors Toulouse)

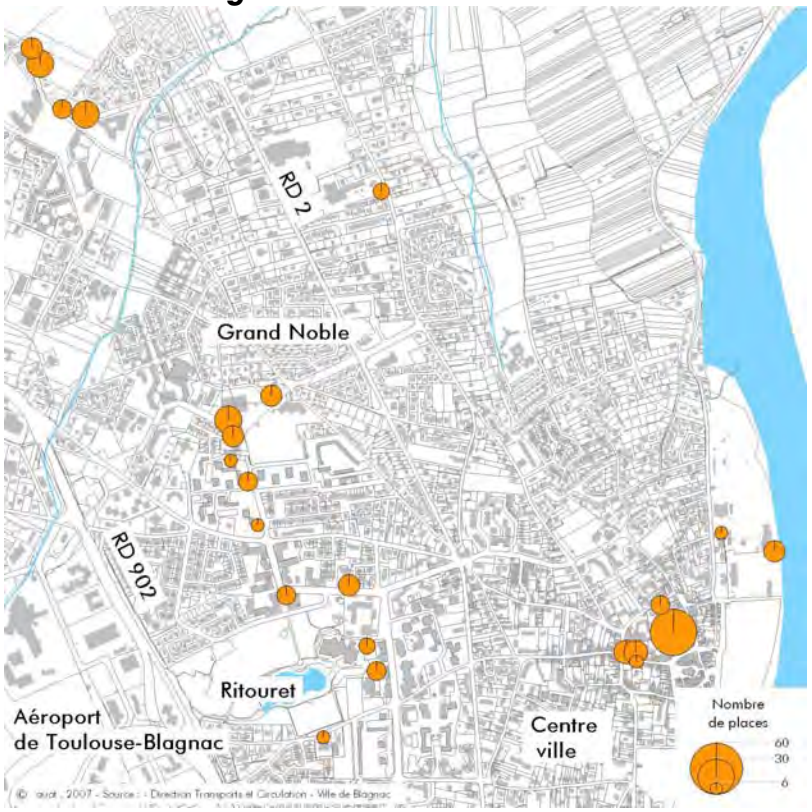
Nombre de parcs à vélos

	2001	2003	2004	2005	2006
Blagnac	NR	23 parcs 300 places	23 parcs 300 places	23 parcs 300 places	23 parcs 300 places
Colomiers	NR	20 parcs 103 places	20 parcs 103 places	20 parcs 103 places	20 parcs 103 places
Muret	NR	NR	NR	NR	NR
Tournefeuille	NR	NR	16 parcs 486 places	16 parcs 510 places	19 parcs 522 places

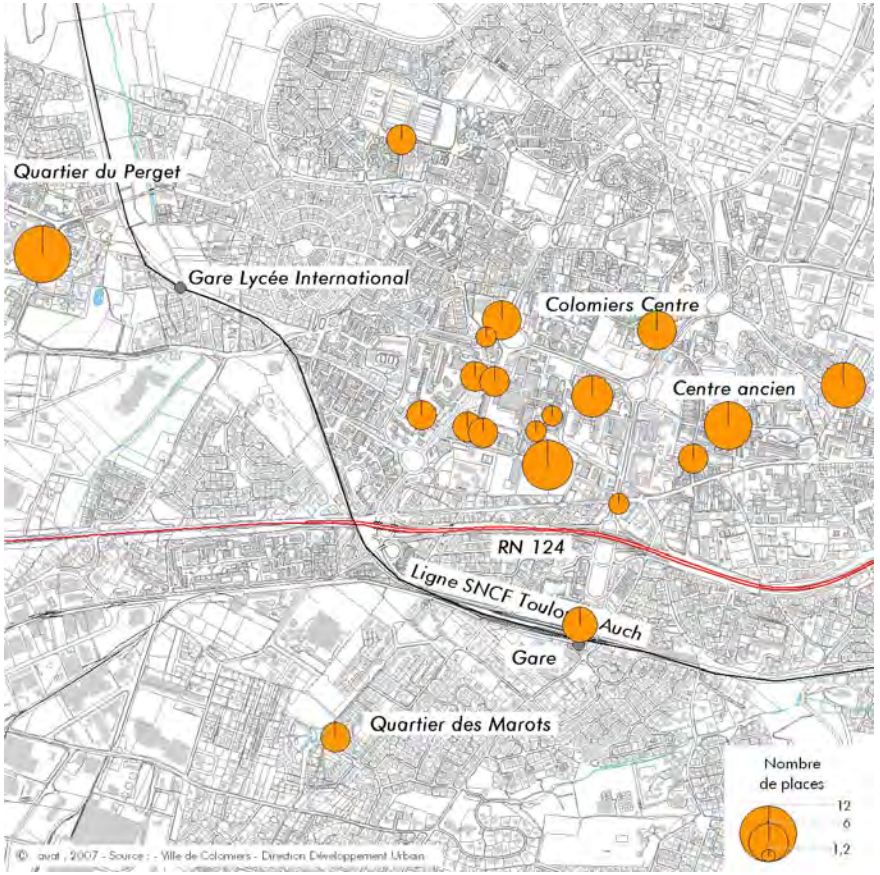
Détail par commune pour 2006

- A Blagnac, depuis 2003, 23 parcs à vélos répartis sur la ville offrent près de 300 places de stationnement.

Parcs vélo à Blagnac en 2006

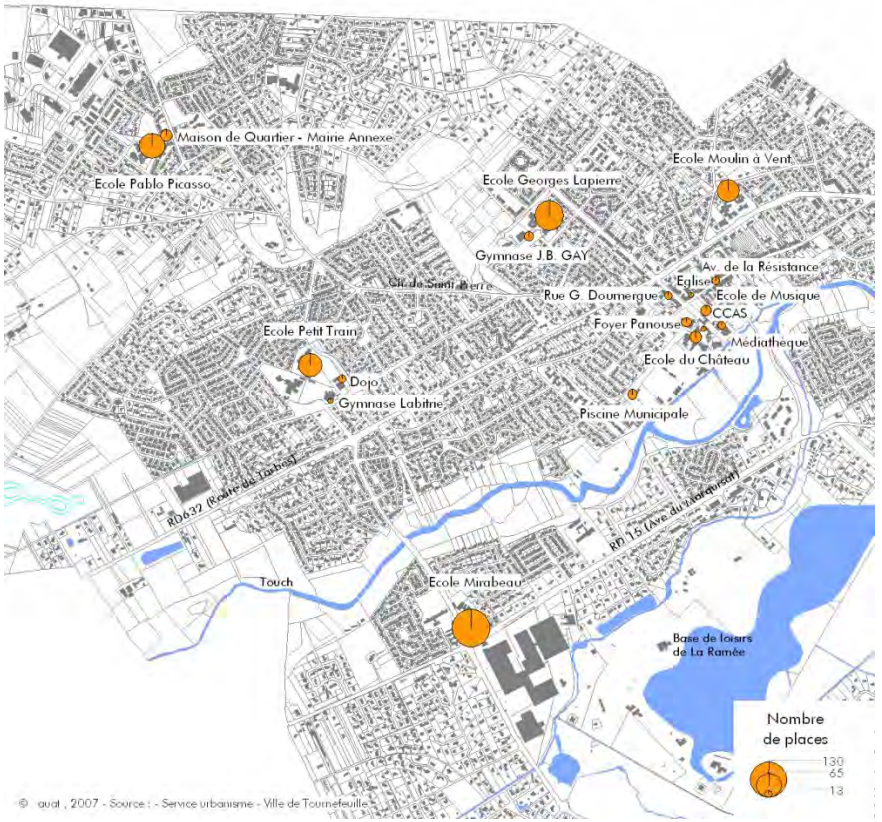


Parcs vélo à Colomiers en 2006



- A Colomiers, depuis 2003, 20 parcs à vélos offrent une centaine de places.

Parcs vélo à Tournefeuille en 2006



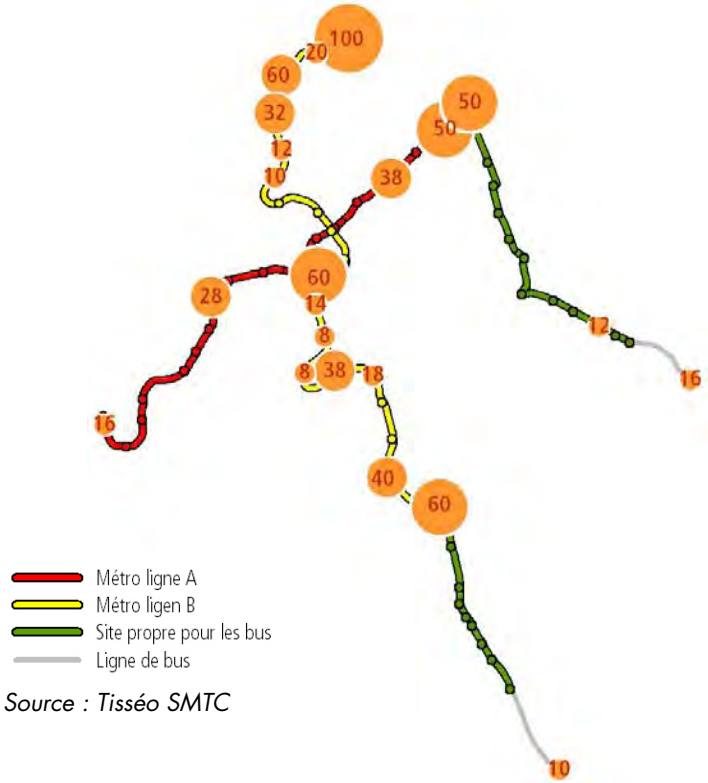
- La commune de Tournefeuille dispose en 2006, de 18 parcs de stationnement pour vélos qui totalisent 522 places, soit 12 places supplémentaires créées en 2006 (place de l'église : 4 places et rue G. Doumergue : 8 places).

Indicateur 07-093	Nombre de places de stationnement vélos aux stations TCU, TCNU, parcs-relais et gares SNCF
Source	S.N.C.F. - Direction Déléguée TER, Tisséo-SMTC, Conseil Général 31
Période d'observation	2003 – 2008 pour les parcs-relais 2003 – 2006 pour les gares TER

Nombre de places de stationnement vélos aux abords des stations Tisséo

- Quand une station n'a pas de parc-relais, le stationnement des vélos se fait sur l'espace public et est organisé par la commune. Les parcs relais sont tous équipés de parcs à vélos.
- Comme en 2003, la capacité totale sur les parcs-relais de la ligne A est de 182 places disponibles.
- Courant 2008, à titre expérimental, une offre de stationnement sécurisée pour les vélos viendra s'ajouter à l'offre actuelle des stations Balma-Gramont et Argoulets. Il s'agit de consignes collectives de 50 places chacune, accessibles avec la carte pastel et surveillées par vidéo.
- Autour des stations de la ligne B, 450 places de stationnement vélos sont comptabilisées.
- Des arceaux ont été installés également sur les parkings aménagés aux abords des sites propres RN813 et RN126, offrant 10 places à Castanet et 28 places sur le TCSP Est.

Nombre de places pour les vélos autour des stations de TCSP début 2008



Source : Tisséo SMTC

Nombre de places de stationnement vélos aux arrêts des cars interurbains

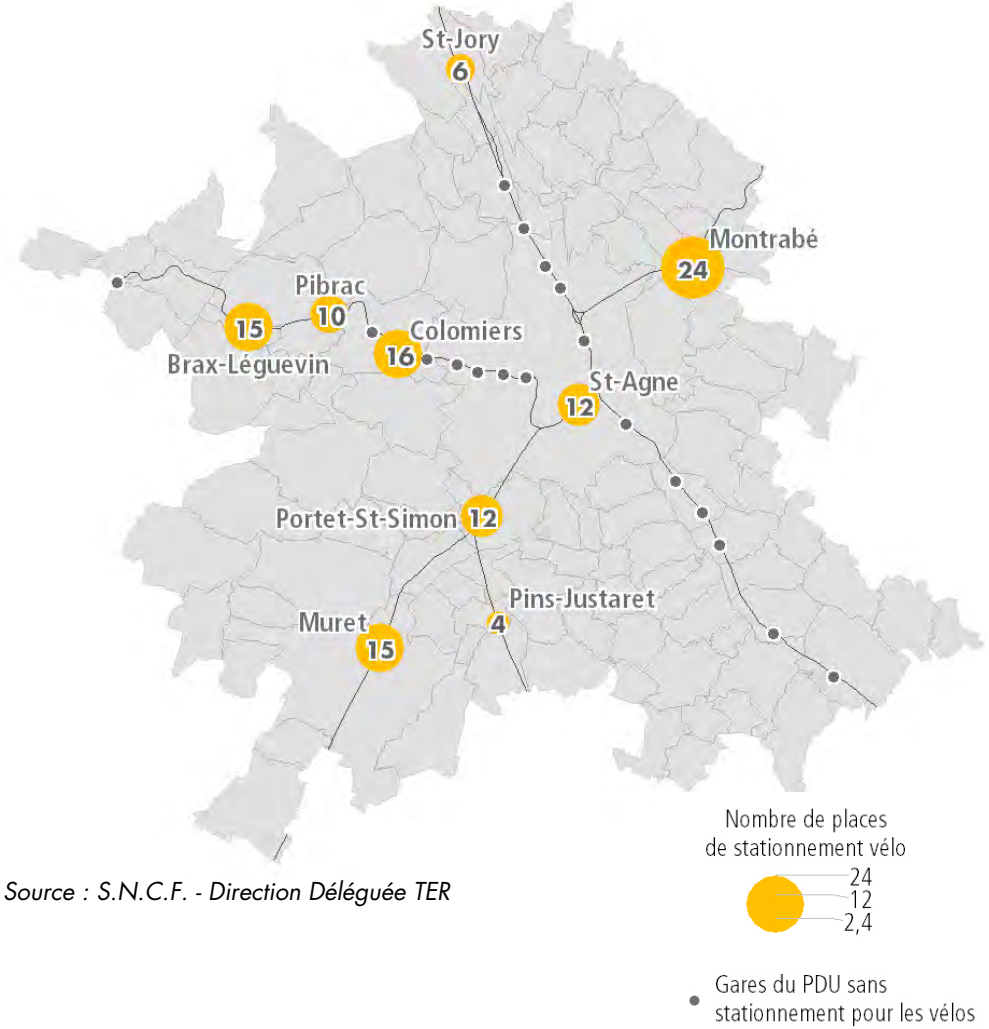
- Aucun parc à vélos n'est aménagé aux abords des arrêts des cars interurbains.

Nombre de places de stationnement vélo aux gares TER

- Le périmètre des 109 communes du PDU compte 27 gares TER. Sur ces 27 gares, seulement un tiers sont équipées de parcs vélos.
- En 2006, l'offre globale sur le périmètre est la même qu'en 2003 : 114 places de vélos sont disponibles sur 9 gares.

Stationnement vélo, gare de Colomiers

Nombre de places pour les vélos aux gares TER



Source : S.N.C.F. - Direction Déléguée TER

vélos, gare Colomiers Centre

Indicateur 07-090	Offre de transport des vélos dans les transports en commun
Source	Tisséo-SMTC, Conseil Régional Midi-Pyrénées, Conseil Général 31
Période d'observation	2001 à 2007

TCU

- Le règlement n'a pas évolué depuis 2001 et interdit toujours de transporter les vélos dans les TCU.

Transport en commun interurbain

- La situation reste inchangée par rapport aux années précédentes. Pour le transport interurbain départemental, la convention entre le Conseil Général et les transporteurs précise que « les véhicules devront autant que possible être prévus pour accueillir les vélos ». Il n'y a aucune obligation ou règle plus précise, et aucune donnée ne décrit l'application pratique des ces recommandations.

Ferroviaire - TER

- Le transport des vélos est autorisé dans les trains aménagés à cet effet, et gratuit. La plupart des trains régionaux sont équipés. Le nombre de vélos autorisés dans chaque voiture varie de 2 à 6 et dépend du type de voiture.

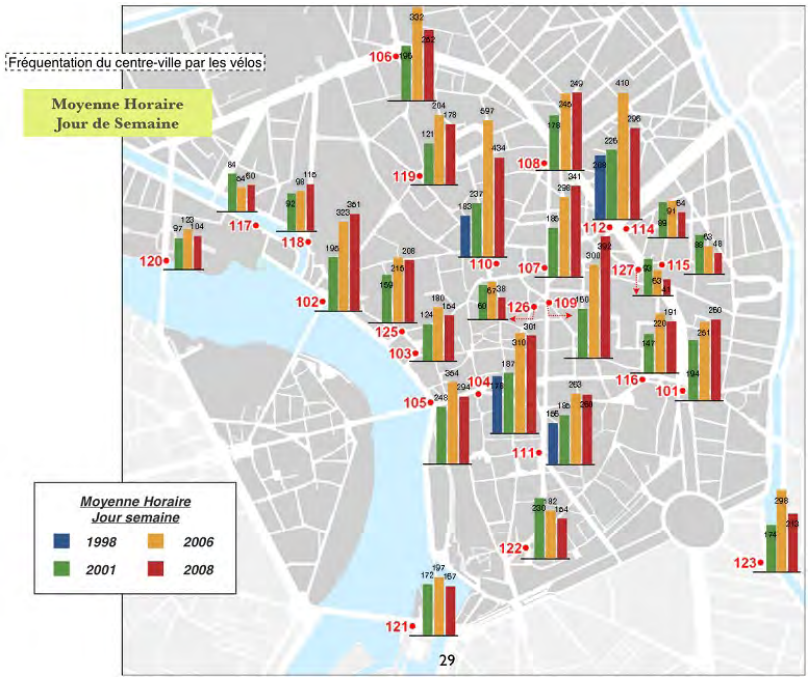
Indicateur 07-095 Trafic vélo en certains lieux de passage

Source	Enquêtes comptages vélo, Ville de Toulouse
Période d'observation	1998, 2001, 2006 et 2008

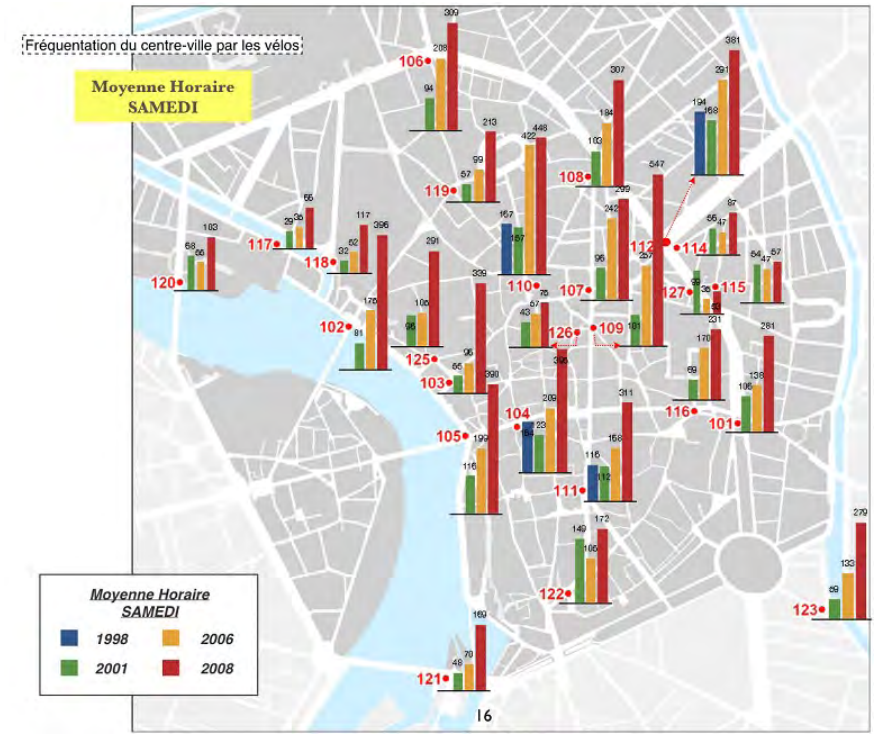
Nota : les enquêtes sont réalisées à l'initiative de la Ville de Toulouse afin de suivre l'évolution de l'usage du vélo au centre-ville. Elles permettent de compter les vélos en certains lieux de passage. En 1998, seulement 4 lieux ont été enquêtés. Puis l'enquête est étendue à 25 lieux les années suivantes. Les résultats détaillés de ces comptages sont analysés dans la fiche « déplacements » de l'Observatoire Centre-Ville, produit par l'auat pour la Ville de Toulouse.

- Globalement, sur l'ensemble des 25 points de comptage, la fréquentation du jour de semaine en 2008 est inférieure à celle de 2006 : 2 600 vélos de moins ont été comptabilisés sur les quatre heures et demie d'enquête. Cette baisse se retrouve sur chaque période d'enquête (matin, midi et soir). Elle est de l'ordre de 10 % pour chaque période.
- Néanmoins, la fréquentation en 2008 reste plus importante qu'en 2001, année où les conditions météo étaient comparables, et la tendance générale sur la période 2001-2008 est à la hausse.
- L'explication de la diminution entre 2006 et 2008 repose probablement sur plusieurs facteurs. Elle résulte peut-être en partie d'un report vers les transports en commun et la nouvelle ligne de métro en particulier qui dessert bien le centre-ville avec 6 stations.
- La différence entre les conditions météorologiques des deux dernières années explique aussi en partie la baisse. En 2006, la journée avait été très ensoleillée, alors qu'au contraire en 2008, le temps maussade et humide, était peu favorable au vélo.

Nombre de vélos par heure en différents lieux de comptage du centre-ville de Toulouse en semaine



Nombre de vélos par heure en différents lieux de comptage du centre-ville de Toulouse le samedi



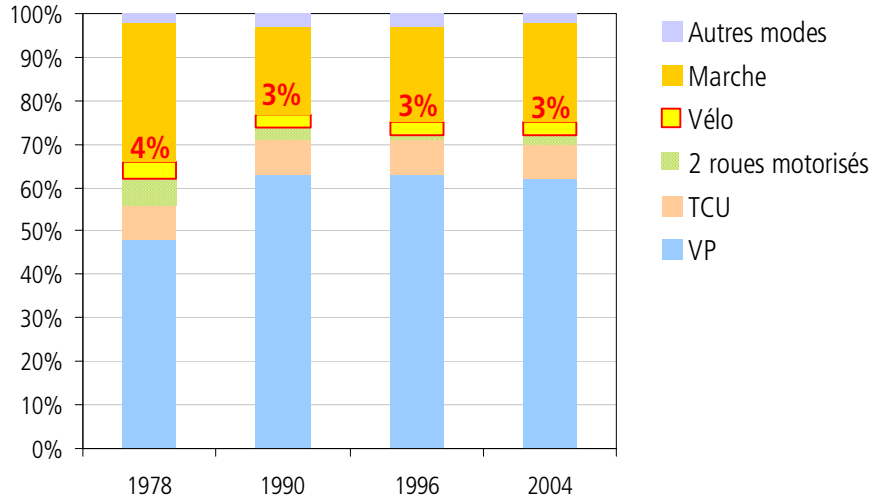
Source : ADEMA / Ville de Toulouse

- Globalement, sur l'ensemble des 25 points de comptage, la fréquentation du samedi en 2008 est beaucoup plus importante que celle de 2006 et 2001. Elle s'explique au moins en partie par la différence des conditions météorologiques : en 2001 et 2006, les conditions était peu favorables à l'usage du vélo, avec de la pluie (et même un peu de neige en 2001), alors qu'au contraire en 2008, les conditions météorologiques étaient estivales. La foule dans le centre-ville était d'ailleurs particulièrement dense dans l'ensemble des rues les plus commerçantes.
- Pour la première fois, en 2008, la fréquentation des vélos est plus importante le samedi qu'en semaine Ce phénomène s'explique en grande partie par la différence de conditions météorologiques entre les deux journées d'enquête de 2008. Le temps estival accentue l'attractivité commerciale du centre-ville. Les « Vélôs Toulouse » peuvent aussi contribuer à cette nouveauté : ils ont été particulièrement utilisés ce samedi d'enquête.
- Chaque point de comptage affiche une hausse de fréquentation en 2008 par rapport à 2006 et 2001. Néanmoins, l'augmentation est plus ou moins forte suivant les points. Les hausses sont très importantes le long des quais de la Garonne, et à Esquirol et sur la partie sud de la rue Alsace Lorraine (points n° 104 et 109) : ces zones commercialement attractives bénéficient de l'amélioration de l'accessibilité vélo et de l'effet météo.

Indicateur 19-238 Part des déplacements réalisés en vélo

Source	EMD 1996 et 2004
Période d'observation	1996 et 2004

Répartition des déplacements par mode



Source : EMD 1996 et 2004

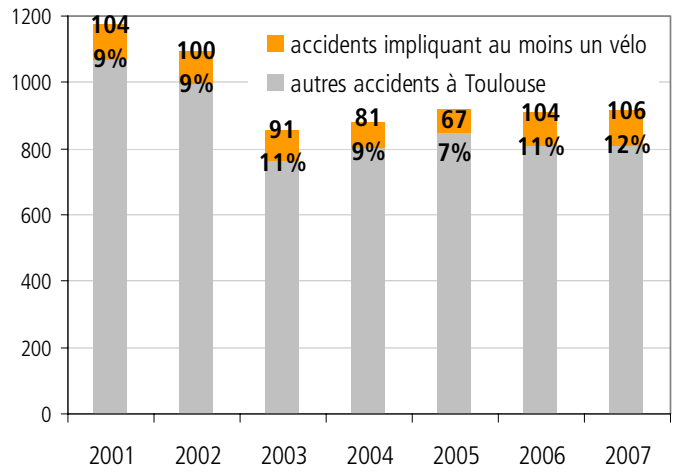
- Le nombre de déplacements en vélo augmente de 40% entre 1996 et 2004 sur l'agglomération toulousaine. Néanmoins, la part modale des déplacements en vélo reste à 3% en 2004.

- La mobilité quotidienne en vélo des toulousains est plus forte que celle des habitants des autres communes de l'agglomération. Le nombre de déplacements en vélo des toulousains passe de 36 600 à 59 000 sur la période 1996-2004: l'objectif du PDU d'augmenter de 50% le nombre de déplacements en vélo est atteint sur Toulouse.

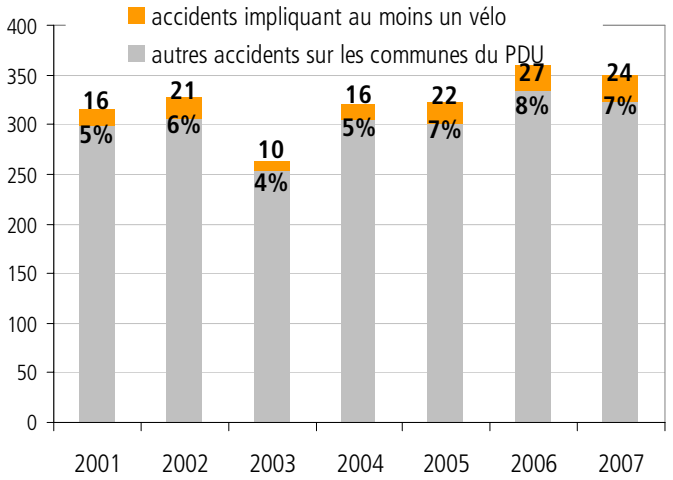
Indicateur 00-018 Nombre d'accidents impliquant un vélo

Source	DDE – Fichier BAAC
Période d'observation	2001-2007

Nombre d'accidents impliquant au moins un vélo à Toulouse



sur les autres communes du PDU



Source : DDE 31 - Ville de Toulouse

- Sur le périmètre du PDU, le nombre d'accidents impliquant au moins un vélo diminue de 26% entre 2001 et 2005. Cette diminution est localisée sur la commune de Toulouse, où ont lieu la majorité des accidents impliquant un vélo. Sur les autres communes du PDU, le nombre d'accidents n'est pas assez important pour dégager une tendance.
- En 2006 et 2007, le nombre d'accidents impliquant un vélo augmente fortement. La hausse concerne surtout les accidents à Toulouse. Cette évolution est à mettre en relation avec un usage accru du vélo observé à Toulouse.
- Néanmoins les résultats du premiers semestre de 2008 à Toulouse sont équivalents à ceux du premiers semestre 2004, ce qui laisse présager un retour aux niveaux de 2004 pour l'année 2008.

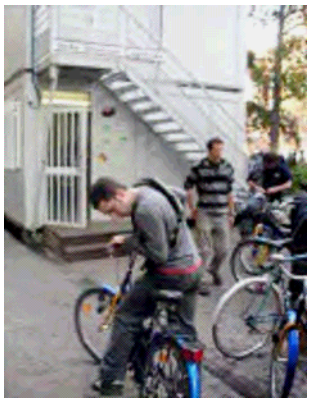
Indicateur 00-012 Nouveaux services en faveur du vélo

Source	Ville de Toulouse, Tisséo SMTC
Période d'observation	2001 - 2008

Les vélos-stations : service de location de vélos humanisé

- En 2003, sur l'initiative de Tisséo-SMTC, le pôle d'échanges de Matabiau/Marengo est doté d'un service de location de vélo humanisé, assurant également un service de gardiennage de vélos. Billettique pour la location des vélos unique avec les titres Tisséo. Flotte de 600 vélos
- En 2004, la Ville de Toulouse en partenariat avec Tisséo-SMTC ouvre une deuxième vélo-station humanisée au Donjon du Capitole à proximité de la station de métro. Flotte de 200 vélos. Principe d'interopérabilité entre les deux vélos-stations.

  En parallèle s'ouvre un troisième point de location de vélo sur le port St-Sauveur, animé par l'association Movimento. Ce service est spécialisé dans la location de longue durée.
- Initialement, les vélos-stations de Matabiau et Capitole étaient gérées par Movimento. En 2006, la gestion de la vélo-station Matabiau est assurée par Vinci. Le principe d'interopérabilité entre les deux vélos-stations n'est alors plus assuré.
- La vélo-station Matabiau ferme en décembre 2007, la vélo-station Capitole en juin 2008. Seule subsiste la station Moviento au Port Saint-Sauveur.



Location de vélo au Capitole

Maison de la mobilité du SICOVAL à Labège

- L'objectif de cette structure est de :
  - Promouvoir / Informer sur les alternatives à la VP
  - Sensibiliser sur l'éco-mobilité
  - Accompagner à la mise en œuvre de PDE
- En terme de vélo, elle propose les services suivants :
  - Des animations autour du vélo (escapades entre midi et deux, atelier pour apprendre à réparer son vélo)
  - Mise en place et animation des bus cyclistes, pour créer des convois vélo pour les trajets domicile-travail
  - Service de location de vélos pour les particuliers, mais également service d'entretien et de gardiennage
  - Service de prêt de vélo aux entreprises pour les déplacements professionnels ou domicile-travail des salariés
  - Un site internet permet de s'informer des actions et de l'agenda des activités de la maison de la mobilité : http://www.maisondelamobilite.org/

Maison de la Mobilité à Labège

Vélô Toulouse

- Le service Vélô Toulouse a été inauguré le 16 novembre 2007.
- Au 31 janvier 2008, 135 stations et 1470 vélos sont en libre-service dans le périmètre du grand centre-ville, dessiné par le Canal du midi et jusqu'à St-Cyprien. La montée en puissance se fait progressivement, à raison de 10 nouvelles stations par semaine, pour atteindre 253 stations et 2 400 vélos sur tout le territoire de la ville fin 2008.
- Un service plébiscité par les habitants :

  en décembre 2007 : 86 stations / 1800 abonnés

  en septembre 2008 : 221 stations / 9500 abonnés
  11 000 à 13 000 locations quotidiennes
  7 à 8 locations par jour et par vélo
- A terme (2009), 3 millions de locations par an sont prévues.

Station Vélô Toulouse place Esquirol

Carte des stations Vélô Toulouse au 31 janvier 2008

Source : Ville de Toulouse

THÈME 2

Une offre alternative de transport susceptible de mieux maîtriser l'usage de la voiture

Troisième partie – Renforcer l'offre de transports en commun et la rendre attractive

Objectifs quantifiés ou évolutions recherchées du PDU 2001 de l'agglomération toulousaine

- Faire passer de 12 à 16 % la part des déplacements effectués en TCU par rapport à l'ensemble des déplacements effectués soit en voiture, soit en TCU.

Enjeux ou objectifs des PDU fixés par la LOTI, la LAURE et la loi SRU

- Développement des transports collectifs
- Mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur l'option de stationnement en périphérie, favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes.

Actions inscrites au PDU 2001 pour répondre aux objectifs et enjeux fixés

Les actions sont au nombre de huit :

1. Constituer un véritable réseau de transports intermodal métro-bus-train depuis le cœur de l'agglomération jusque vers la périphérie :
   - Réseau métro : prolongement Ligne A, Ligne B, doublement de la longueurs des quais Ligne A, études sur les antennes et prolongement Ligne B
   - Lignes E et E'
   - Réseau bus en site propre et axes prioritaires bus
   - Réseau ferré urbain cadencé : poursuite Ligne C, augmentation de l'offre sur les Lignes D et F
   - Restructuration du réseau bus : rationalisation des lignes, extension du réseau, navettes, transport à la demande
2. Étude sur l'utilisation de l'étoile ferroviaire.
3. Amélioration de la desserte péri-urbaine : réseau ferré périurbain cadencé, réseau bus interurbains.
4. Valoriser les transports en commun :
   - Renouvellement du parc
   - Système d'aide à l'information
5. Extension du réseau MobiBus.
6. Nouvelle grille tarifaire pour les TC.
7. Charte de qualité TC.
8. Étude d'une ligne fluviale.

Indicateurs de suivi de la mise en œuvre du PDU			Dates des données
Indicateur concernant les TCU et le ferroviaire			
	00-001	Installation d'un Système d'Aide à l'Information	situation 2007
Suivi de l'offre TCU			
	03-038	Offre kilométrique TCU par type de matériel	2000 à 2007
	00-002	Évolution de la grille tarifaire du réseau urbain	2000 à 2008
	03-042	Fréquence horaire moyenne journalière par type de jour (hors vacances scolaires) et par type de matériel TCU	2003-2007 pour le réseau métro, 2000-2008 pour le réseau bus
	03-048	Amplitude horaire des lignes de TCU	2003-2007 pour le réseau métro, 2000-2008 pour le réseau bus
	03-050	Age moyen du parc de véhicules TCU	1999 à 2006
	03-051	Nombre de véhicules de TC « propres » par type de motorisation	2000 à 2006
	03-053	Nombre de carrefours équipés pour donner la priorité aux TCU	2001 à 2007
	03-054	Kilomètres de lignes aménagées pour favoriser les transports collectifs par type d'aménagement	2001 à 2007
	00-003	Avancement des projets de TCSP inscrits au PDU pour l'horizon 2008	2001 à 2008
	14-167	Nombre de véhicules TCU accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite	*Disponible dans le thème 10* 2000 à 2006
Suivi de l'offre ferroviaire			
	00-006	Nombre de train par jour et par gare	2002 à 2006
Suivi du réseau spécifique pour les personnes à mobilité réduite			
	14-168	Réseau spécifique pour les Personnes à Mobilité Réduite	*Disponible dans le thème 10* 2000 à 2007
	14-169	Offre du réseau spécifique pour les PMR	*Disponible dans le thème 10* 2000 à 2007

Indicateurs de suivi des effets des actions du PDU			Dates des données
	01-004	Population desservie par le réseau TC à bonne fréquence	Population :1999 - 2003 Réseaux TC : 2000 – 2003 – 2005 - 2007
	03-049	Vitesse commerciale des TCU	2004 à 2007
🔑	03-055	Fréquentation annuelle du réseau urbain et interurbain	2000 à 2007 pour les TCU 2000 à 2006 pour les réseaux TER et départementaux
	03-058	Fréquentation annuelle par type de matériel TCU et par ligne majeure	2000 à 2007
	03-063	Répartition des déplacements TCU par type de titre	2000 à 2007
	14-170	Usage du réseau spécifique MobiBus	*Disponible dans le thème 10* 2000 à 2007
	19-236	Part des déplacements réalisés en TCU	1996 - 2004

Le symbole 🔑 indique qu'il s'agit d'un indicateur considéré comme prioritaire par le CERTU (indicateur clé).

Les indicateurs sont observés sur deux périmètres : celui de la révision du PDU (109 communes depuis 2003) et celui des Transports Urbains (PTU).

Indicateur 00-001 Installation d'un Système d'Aide à l'Information

Source	Tisséo SMTC, Région Midi–Pyrénées
Période d'observation	2007

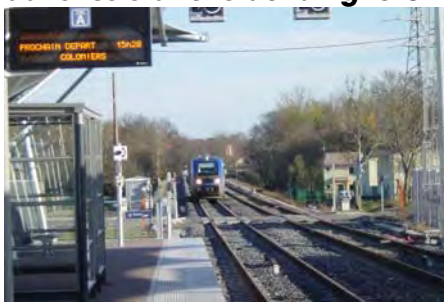
Réseau urbain

- Fin 2007 – début 2008, mise en place d'écrans TFT / PIV dans les stations d'échange des lignes A et B pour l'affichage des horaires théoriques des bus
- Un calculateur d'itinéraires a été mis en service sur le site www.tisseo.fr en 2005.

Réseau ferroviaire

- En 2007, sur les 27 gares du PDU, 23 sont équipées d'un SIV (Système Information Voyageur).

Système d'Aide à l'Information dans les stations de la ligne C



Liste des gares équipées en 2007

Gares équipées	Gares non équipées
Toulouse Matabiau	Montlaur
Colomiers	Montaudran
St-Cyprien Arènes	Lacourtensourt
St-Agne	Lalande-Eglise
Lardenne	
Ramassiers	
Le Toec	
St-Martin du Touch	
Portet St-Simon	
Labège Innopole	
Montrabe	
Escalquens	
Baziège	
Pins Justaret	
Labège village	
Launaguet	
St-Jory	
Brax-Lèguevin	
Lycée intarnational	
Pibrac	
Muret	
Mérenvielle	
Fenouillet St-Alban	

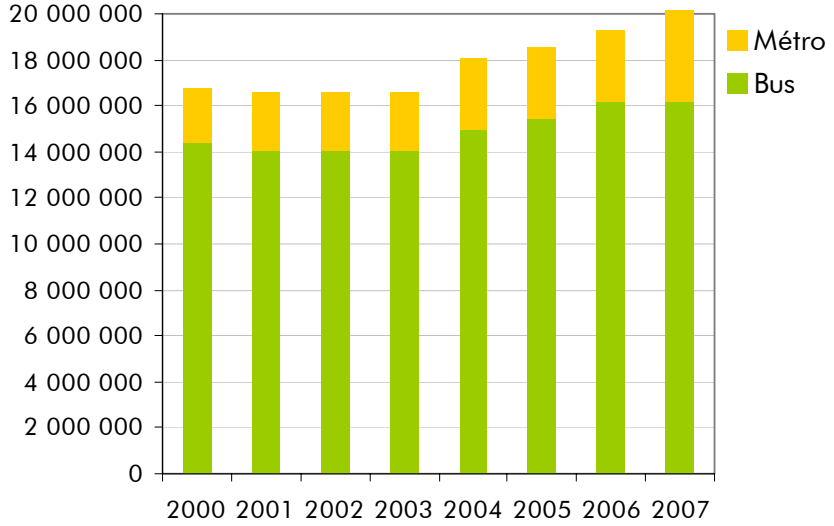
Source : Région Midi-Pyrénées

Indicateur 03-038 Offre kilométrique TCU par type de matériel

Source	Tisséo SMTC
Période d'observation	2000 à 2007

- L'offre kilométrique varie très peu sur le réseau TCU entre 2000 et 2003.
- En 2004, après la mise en service du prolongement de la ligne A du métro (décembre 2003), l'offre métro augmente de 26% et l'offre bus de 6%.
- En 2005 et 2006, l'offre kilométrique pour le métro est constante. L'offre augmente sur le réseau de surface : +3% en 2005 et +5% en 2006.
- En 2007, avec la mise en service de la ligne B, l'offre métro augmente fortement (+86%). Sur le réseau bus, l'offre est constante.

Offre sur le réseau régulier hors navettes, Taxis-bus et TAD (nombre de kilomètres)



Indicateur 00-002 Évolution de la grille tarifaire du réseau urbain

Source	Tisséo SMTC
Période d'observation	2001-2008

Nota : Indicateur complémentaire de l'indicateur 05-079 du thème 02-4 sur l'évolution des titres intermodaux et de l'indicateur 14-174 du thème 10 sur la tarification sociale.

- Les évolutions de la grille tarifaire du réseau Tisséo sur la période 2001 - 2008 privilégient les abonnements. En effet, sur cette période, les tarifs des tickets unitaires ou des carnets 10 déplacements augmentent alors que les tarifs des abonnements diminuent.
- Sur la période 2001-2008, les tarifs pour les jeunes sont stables ou diminuent. De nouveaux titres pour cette clientèle sont apparus
- la politique commerciale de Tisséo vise à fidéliser la clientèle et à favoriser les jeunes.

(Détail des de la grille tarifaire page suivante)

Evolution de la grille tarifaire du réseau TCU entre 2001 et 2008 (prix en euros)

	Tarif septembre 2001	Tarif octobre 2002	Tarif septembre 2003	Tarif décembre 2005	Tarif décembre 2006	Tarif mars 2007	Tarif mars 2008
Tickets							
Ticket 1 déplacement	1,22	1,20	1,30	1,30	1,30	1,40	1,40
Ticket Aller/Retour	2,29	2,20	2,30	2,40	2,40	2,50	2,50
Ticket 10 déplacements tarif normal	10,06	10,00	10,30	10,70	11,00	11,70	11,70
Ticket 10 déplacements tarif réduit	7,32	7,30	7,50	7,70	7,80	7,80	8,50
Ticket 10 déplacements 16-25 ans	-	7,30	6,00	6,00	6,20	6,20	supprimé
Ticket 10 déplacements 6-15 ans (puis 4-15 ans à partir de 2003)	-	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	supprimé
Ticket 10 déplacements 4-25 ans (à partir de 2007)							6,70
Ticket 10 déplacements loisir (mercredi, week-end, vacances) 4-15 ans							2,30
Ticket 12 déplacements par semaine	7,32	7,30	7,60	8,60	9,60	supprimé	
Forfaits							
Ticket journalier	5,41	5,40	5,00	4,00	4,00	4,20	4,20
Abonnement 7 jours	11,74	11,70	10,30	10,00	10,00	10,50	10,50
Abonnement 31 jours tarif normal	41,01	41,00	36,00	35,00	35,00	37,00	37,00
Abonnement 31 jours 16-25 ans	-	20,00	20,00	20,00	20,00	22,00	22,00
Abonnement annuel personnel	NR	468,00	324,00	315,00	315,00	336,00	336,00
Abonnement annuel impersonnel	NR	1 189,10	1 189,10	1 189,10	1 189,10	1 200,00	NR
Scolaires + invalides + infirmes de vue + 3ème âge + demandeurs d'emploi + Rmistes	gratuit suivant conditions						
Visite 2 jours (consécutifs, déplacements illimités)							7,00
Ticket soirée (à partir de 19h)							2,50

NR : non renseigné

Indicateur 03-042 Fréquence horaire moyenne journalière par type de jour (hors vacances scolaires) et par type de matériel TCU

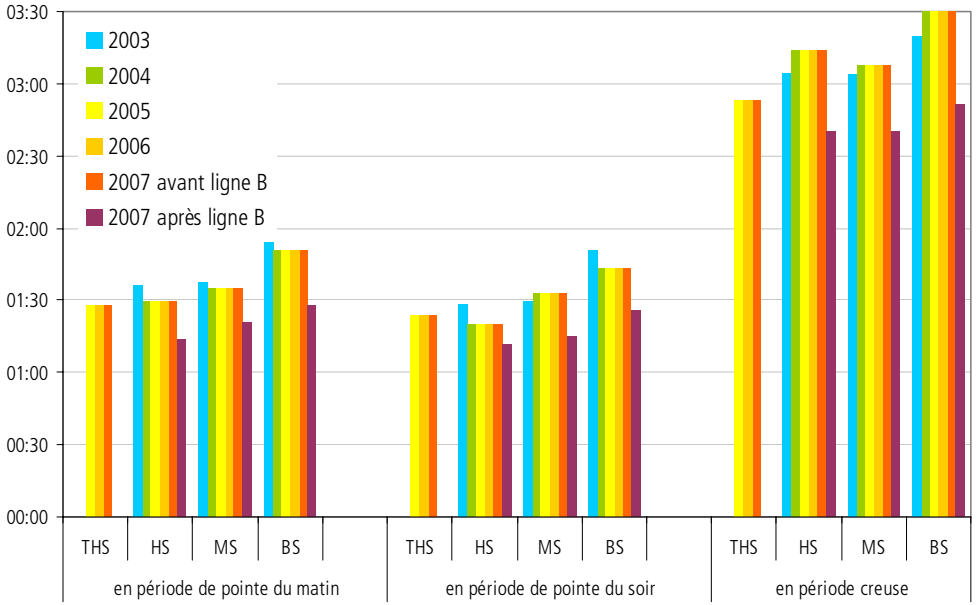
Indicateur 03-048 Amplitude horaire des lignes de TCU

Source	Tisséo SMTC
Période d'observation	2003-2007 pour le réseau métro, 2000-2008 pour le réseau bus

Métro ligne A

- L'offre sur la ligne A varie dans l'année. 3 saisonnalités sont distinguées jusqu'en 2003 : la haute saison (HS), la moyenne saison (MS) et la basse saison (BS). En 2004, la très haute saison est rajoutée (THS), mais retirée au moment de la mise en service de la ligne B du métro.
- L'amplitude horaire ne varie pas entre 2003 et 2007, quelque soit la saisonnalité : les premières courses du métro démarrent à 5h15 le matin, et partent des terminus à minuit du dimanche au jeudi. Le vendredi et le samedi, le service commence à la même heure mais s'achève un peu plus tard, à 0h42.
- La saisonnalité influe sur le nombre de courses journalier et en période de pointe. Les temps d'attente moyens en minutes sont de l'ordre de 1minute30 en période de pointe, et 3 minutes en période creuse.

Evolution des temps d'attente (en minute) en fonction de la saisonnalité sur la ligne A



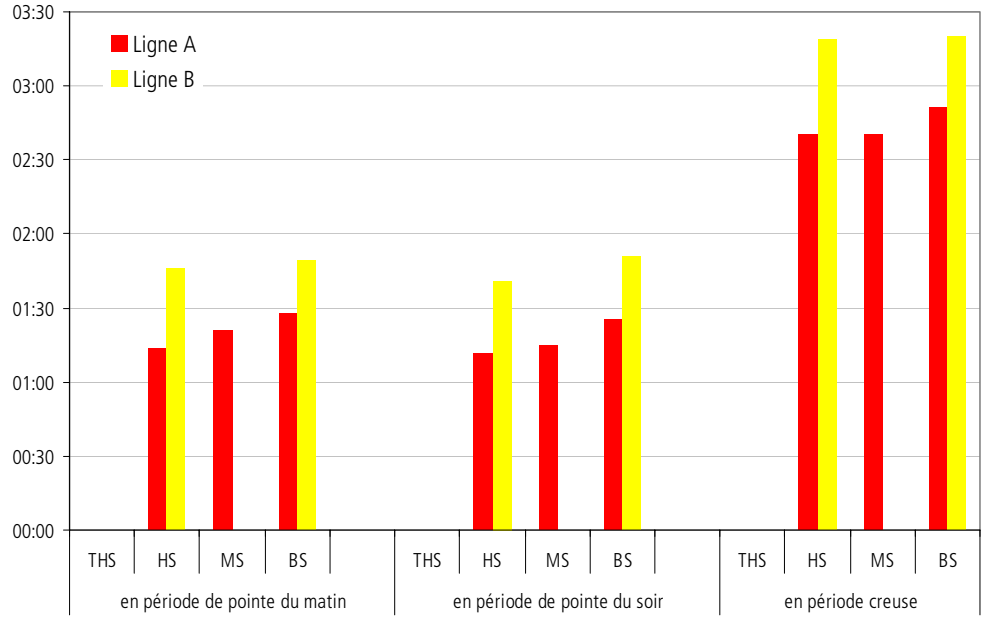
Source : Tisséo SMTC

- Ces temps d'attente moyens diminuent entre 2003 et 2004, au moment de la mise en service du prolongement de la ligne A.
- En 2007, au moment de la mise en service de la ligne B, les temps d'attente sur la ligne A diminuent fortement : le temps d'attente en période de pointe passe alors en dessous de 1min30, et en dessous de 3 minutes en période creuse.

Métro ligne B

- Lors de sa mise en service, seulement deux saisonnalités sont distinguées dans l'année pour la ligne B : la basse saison (BS) et la haute saison (HS).
- Les temps d'attente sur la ligne B sont plus longs que sur la ligne A de 20 à 30 secondes.

Temps d'attente (en minute) sur les lignes du réseau métro en fonction de la saisonnalité (après mise en service de la ligne B)

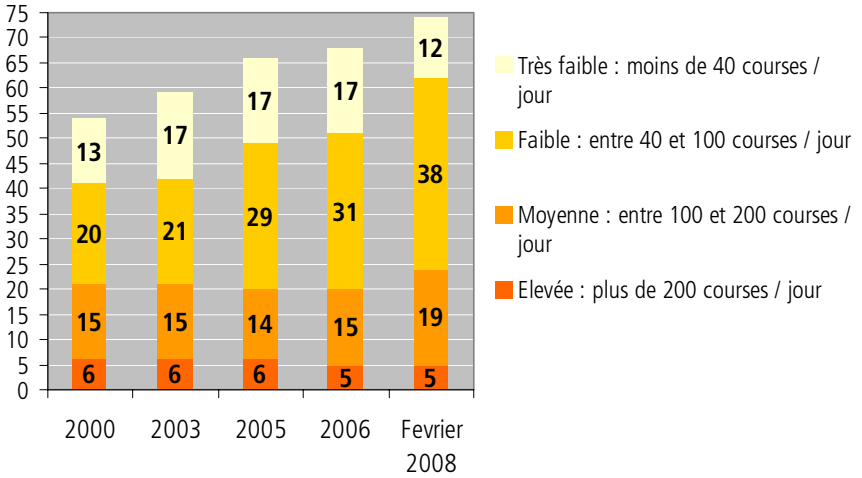


Source : Tisséo SMTC

Réseau bus

- En juin 2007, en accompagnement de la mise en service de la ligne B du métro, le réseau bus a été restructuré de manière importante. De nombreuses lignes ont été modifiées et rabattues sur les stations de métro. Le principe appliqué est de redistribuer les kilomètres du bus économisés grâce au métro sur le réseau bus, afin d'améliorer la desserte des zones non irriguées par le métro.
- Le réseau étudié est celui de février 2008, le plus récent au moment de la rédaction de ce document.

Nombre de lignes de bus par fréquence de desserte



Source : Tisséo SMTC

- Les 5 lignes les plus performantes en terme de fréquence proposent en moyenne un bus toutes les 7 minutes en période de pointe, un bus toutes les 9 à 10 minutes en période creuse. Le samedi, la fréquence reste attractive : 9 minutes. Le dimanche par contre, elle descend à 18 minutes. Ces valeurs sont constantes depuis 2001. Ces lignes ont une amplitude horaire d'environ 16 heures : les premiers services débutent dès 5h00, et elles fonctionnent jusqu'à 21h00 passé pour certaines.
- Les bus proposant 100 à 200 courses par jour offrent en moyenne un bus toutes les 12 minutes. Le week-end, l'offre est beaucoup moins attractive et il n'est plus pertinent de parler de fréquence de passage. L'offre est divisée par 2 le samedi par rapport à la semaine. Le dimanche, quand l'offre est maintenue, elle atteint 25 à 30% de l'offre de semaine. L'amplitude horaire est plus faible et varie suivant les lignes.
- Les autres catégories de desserte correspondent à des lignes à horaire pour lesquelles il n'est pas pertinent de mesurer un temps d'attente moyen. Ces lignes ont une amplitude horaire de l'ordre de 14 heures, mais proposent des dessertes adaptées au rythme de vie professionnel, avec des courses principalement aux périodes de pointe. En dehors de ces plages horaires et le week-end, la desserte est très faible, voire inexistante.
- Le réseau de soirée fonctionne de 21h30 heures à 1 heure du matin avec une fréquence de 30 minutes. En complément des lignes A et B du métro, 10 lignes de bus (2, 10, 12, 16, 22, 38, 66, 81, 88 et 107, reconnaissables par la lettre "S" suivant leur numéro de ligne) et le TAD 106, assurent les déplacements depuis le Cours Dillon, Marengo SNCF ou Balma Gramont. Ces lignes sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

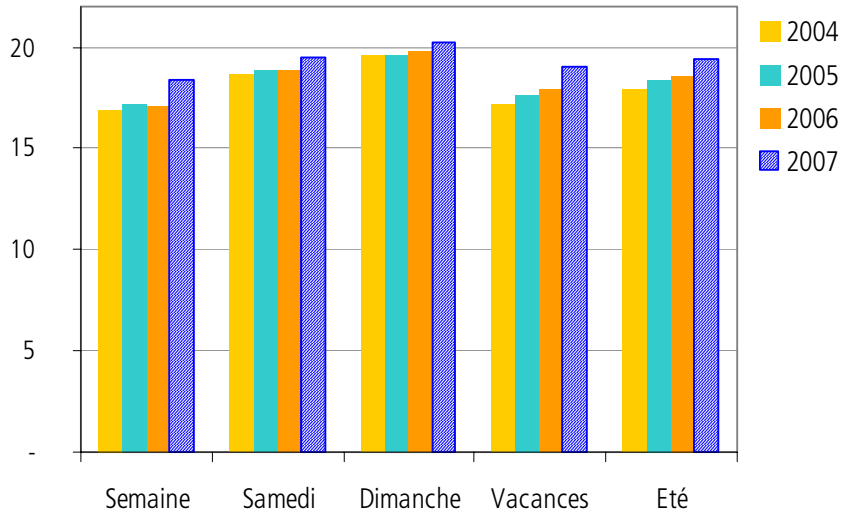
Indicateur 03-049 Vitesse commerciale des TCU

Source	Tisséo SMTC, Tisséo Réseau Urbain
Période d'observation	2004 à 2007

Réseau bus

- En semaine et le week-end, la vitesse moyenne sur le réseau varie très peu entre 2004 et 2006. En semaine, elle est de l'ordre de 17,0 km/h. Le week-end, la circulation est plus fluide et les vitesses meilleures : 18,8 km/h le samedi et 19,8 km/h le dimanche.
- Sur cette même période, la vitesse moyenne s'améliore un peu pour les périodes de vacances ou l'été. En 2006, la vitesse moyenne en période de vacances est 17,9 km/h, et 18,6 km/h l'été
- En 2007, les vitesses moyennes sur le nouveau réseau bus (mis en service en juin avec l'ouverture de la ligne B) s'améliorent. Néanmoins, ces résultats doivent être confirmés après une période plus longue de fonctionnement, afin que l'offre et les usages sur ce nouveau réseau soient plus établis.

Vitesse commerciale moyenne sur le réseau bus (km/h)



Source : Tisséo SMTC, Tisséo Réseau Urbain

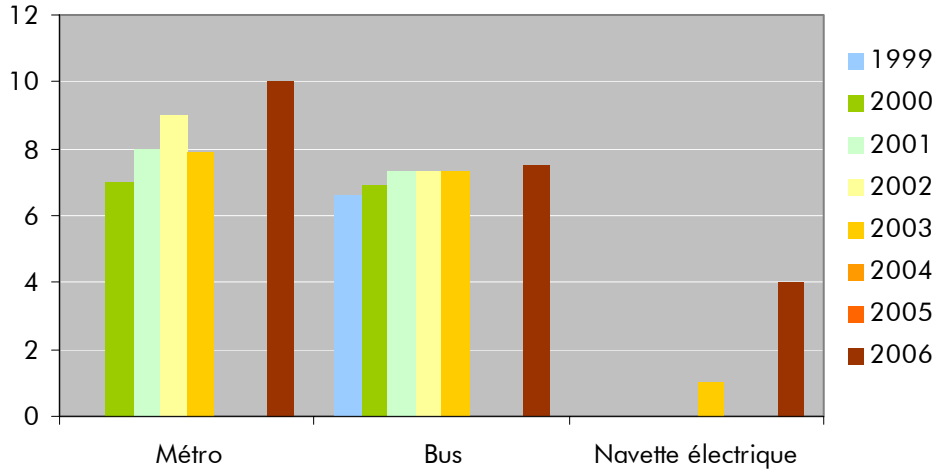
Réseau métro

- La vitesse commerciale moyenne du métro VAL est 33km/h.

Indicateur 03-050 Age moyen du parc de véhicule TCU

Source	Tisséo SMTC, Tisséo Réseau Urbain
Période d'observation	2000 à 2006

Age moyen du parc de véhicule TCU par type en années



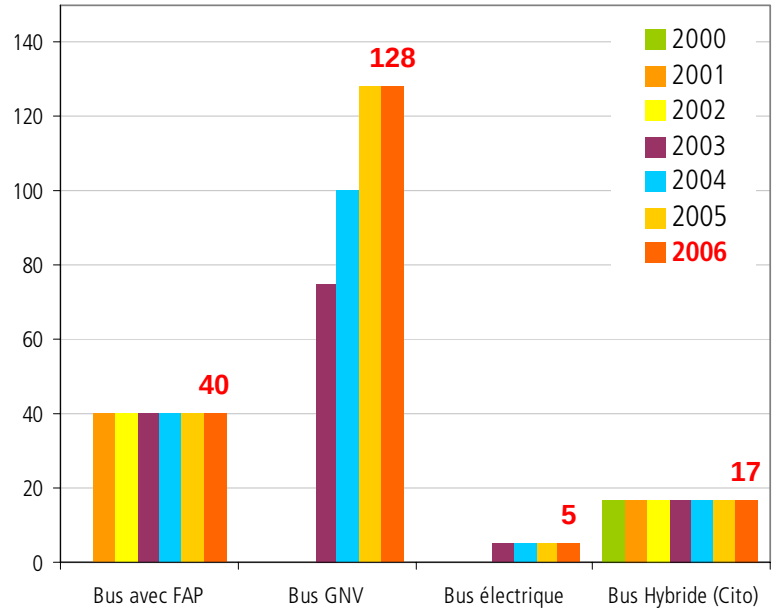
L'âge moyen est calculé au 31 décembre de chaque année, et ne concerne que le parc contractuel.
L'âge des véhicules est calculé à partir de la mise en service pour les véhicules antérieurs à 1999, et à partir de la date de réception pour les véhicules postérieurs à 1999.

- En 2003, on observe un « rajeunissement » des rames de métro, ce qui correspond à l'extension du parc au moment de la mise en service du prolongement de la ligne A.
- Sur la période 2001-2006, l'âge moyen du parc de bus augmente très peu. Cela traduit le renouvellement régulier de ce parc.
- Aucune nouvelle navette électrique n'a été achetée depuis 2003.

Indicateur 03-051 Nombre de véhicules de TCU « propres » par type de motorisation

Source	Tisséo SMTC, Tisséo Réseau Urbain
Période d'observation	2000 à 2006

Nombre de bus par type de motorisation



Source : Tisséo SMTC, Tisséo Réseau Urbain

- En 2006, le parc de véhicules de Tisséo n'a pas changé par rapport à 2005 : il comporte 528 bus dont 36% sont équipés d'une motorisation propre : bus électrique, hybride, roulant au gaz naturel de ville ou équipé de filtre à particules.
- La part des bus équipés de motorisation propre est néanmoins en augmentation par rapport à 2003 : elle n'était que de 27% en 2003.
- D'autre part, tous les bus du parc Tisséo roulent au diesel propre désulfuré.
- Dans le cadre du projet Mobilis, trois actions sont en cours:
  - Développement de l'utilisation de biodiesel par la flotte de bus du SMTC (expérimentation sur 150 bus pendant un an)
  - Etude sur la production et l'utilisation de biogaz carburant pour les bus GNV de Toulouse
  - Equipement de bus diesel avec des filtres à particules
- L'objectif de Tisséo est d'atteindre 100% du parc propre en 2009.

Définitions	
Bus FAP	bus équipés de filtres à particules. Réduction de 70 à 95% du monoxyde de carbone, des hydrocarbures imbrûlés et de la masse des particules.
Bus GNV	bus circulant au Gaz naturel pour Véhicules. Réduction d'environ 50% des émissions d'oxyde d'azote, limitation des émissions de composés imbrûlés lourds, généralement toxiques, et quasi-absence de particules.
Bus hybride	bus associant un groupe thermique électrogène et une motorisation électrique, avec ajout éventuel de batteries d'autonomie pour permettre la circulation avec le diesel arrêté. Diminution des émissions polluantes en mode diesel-électrique, absence totale de pollution locale en mode électrique.

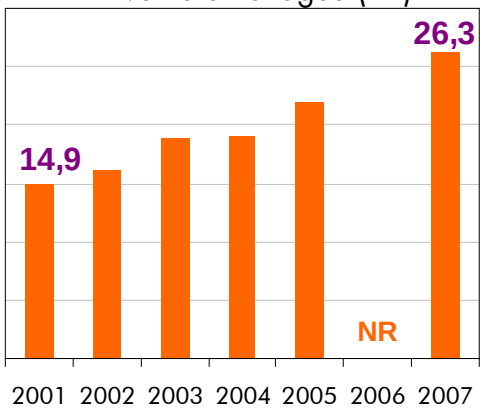
Indicateur 03-053	**Nombre de carrefours équipés pour donner la priorité aux TCU**
Indicateur 03-054	**Kilomètres de lignes aménagées pour favoriser les transports collectifs par type d'aménagement**

Source	Tisséo SMTC, Tisséo Réseau Urbain, Ville de Toulouse
Période d'observation	2001 à 2007

Les couloirs bus

- En 2007, près de 27 km de couloir bus à Toulouse : le linéaire de couloir bus entre 2001 et 2007 a presque doublé.

Longueur de couloir bus à Toulouse en km



Source : Tisséo SMTC, Tisséo Réseau Urbain, Ville de Toulouse

Les carrefours donnant la priorité aux bus

- Sur la partie toulousaine du réseau urbain, début 2008, 46 carrefours sont équipés pour favoriser le passage des bus. Il s'agit soit de carrefours bénéficiant de couloirs d'approche réservés aux bus et de feux « bus » clignotant les faisant passer en priorité, soit de boucles détectant des balises placées dans le bus.

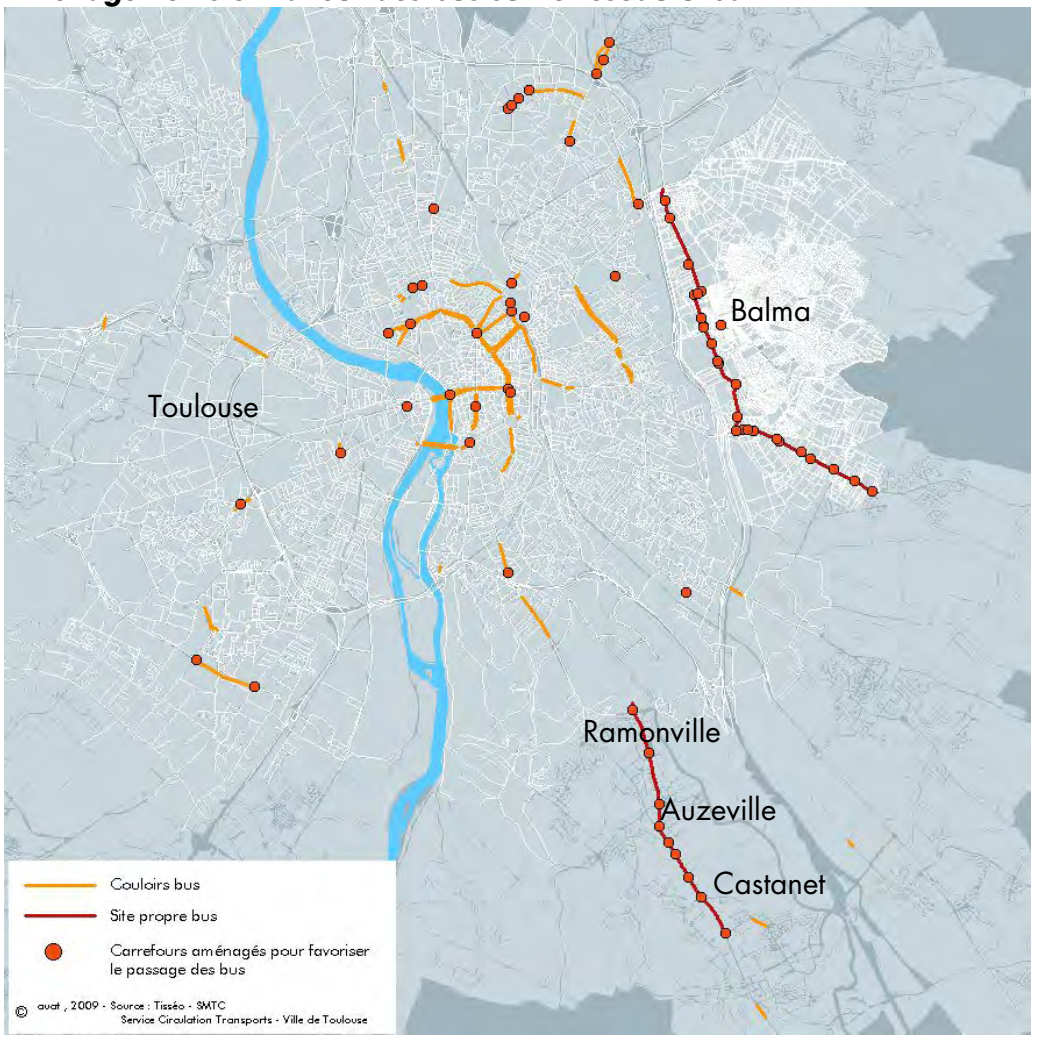
Bus en site propre

(mis en service sur la période 2005-2008)

- Début 2008, 12,7 km de site propre répartis sur le TCSP Est (Balma + RD126) et sur le TCSP RD813.

- Sur ces sites propres, les carrefours sont équipés de boucles électromagnétiques donnant la priorité aux bus. Au total, une vingtaine de carrefours sont concernés sur les TCSP Est et TCSP RD813.

Aménagements en faveur des bus sur le réseau urbain



Source : Tisséo SMTC, Ville de Toulouse

Indicateur 00-003 Avancement des projets de TCSP inscrits au PDU

Source	Auat
Période d'observation	2001 à 2008

Un tableau détaillant l'avancement des projets inscrits au PDU pour l'horizon 2008 figure pages suivantes.

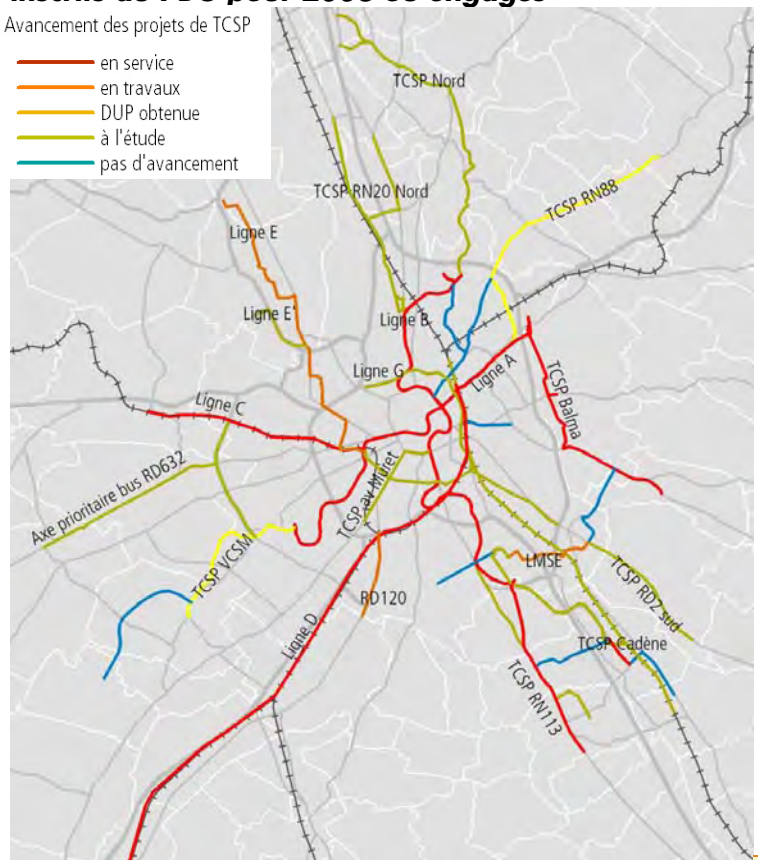
Début 2008, six projets inscrits au PDU sont réalisés

- Fin 2003, deux projets de TCSP inscrits au PDU sont mis en service : le cadencement de la ligne ferroviaire C et le prolongement de la ligne A de métro jusqu'à Balma-Gramont.
- En décembre 2004, le cadencement est mis en place sur la ligne ferroviaire D : Toulouse-Muret.
- En novembre 2005, un premier tronçon du TCSP Est est mis en service : du rond-point des Aérostiers à la station Balma-Gramont.
- En juin 2007, la deuxième ligne de métro est inaugurée (ligne B).
- En septembre 2007, un premier tronçon du TCSP RD813 (ex RN113) est mis en service : tronçon sur Ramonville.
- En novembre 2007, le TCSP Est et en janvier 2008, le TCSP de la RD813 sont mis en service dans leur totalité.

Plusieurs projets sont bien avancés et de nombreux autres sont à l'étude

- Une ligne de tramway reliant Blagnac et le pôle multimodal des Arènes est en travaux (Ligne E).
- Les DUP ont été obtenus pour trois autres projets.

Avancement à fin 2008 des projets de TCSP inscrits au PDU pour 2008 ou engagés



TCSP	Etat d'avancement fin 2008
Ligne A	**2006 : le passage à 52 m des quais de 4 stations est rendu prioritaire par une délibaration de Tisséo-SMTC (juin 2006)**
Prolongement Ligne A	**Mis en service le 20 décembre 2003**
Ligne B	**Mis en service le 30 juin 2007**
Ligne ferroviaire C : Toulouse - Colomiers	**Cadencement et renforcement de l'offre mis en service en septembre 2003**, avec réalisation de 3 stations supplémentaires (Ramassiers, St-Martin-du-Touch, Le Toec)
Ligne ferroviaire D : Toulouse - Muret	Renforcement de l'offre ferroviaires sur les liaisons Toulouse /Muret - Pamiers - La Tour de Carol **le 12 decembre 2004** .
Ligne E	17 juin 2004 : adoption par le SMTC du tracé définitif de la Ligne E (Andromède - Arènes). juin 2005 : Choix du matériel roulant : tramway ferré. avril 2006 : choix d'Alstom pour le matériel roulant (tramway CITADIS) Février 2007 : DUP signée par le Préfet. **Eté 2007 : début des travaux** **Mise en service prévue pour 2010**
Ligne E'	2003-2005 : projet suspendu suite aux études d'opportunité - Montant financier transféré sur le projet Ligne E
Ligne F	4 missions supplémentaires mises en service en décembre 2003 cadencement Toulouse / villefrance / castelnau à l'étude
TCSP Nord (sur le BUN)	Etude de faisabilité en cours sous maîtrise d'ouvrage du Grand Toulouse

TCSP	Etat d'avancement fin 2008
TCSP RD888 (ex RN88)	Enquête publique achevée en juillet 2005 **août 06 : Le Conseil Général gestionnaire récent de l'ex RN 88 demande au SMTC de réétudier le projet pour préserver les platanes.**
TCSP Balma + TCSP RD626 (ex RN126)	**Novembre 2005 : mise en service partielle** de la station Balma-Gramont au rond point des Aérostiers. **Mise en service du TCSP dans son ensemble en novembre 2007**
TCSP RD2 Sud	
TCSP 813 (ex RN113)	* Tronçon "métro UPS - Ramonville centre" : nov 2005 - dec 2005 : enquête publique. Suite aux réserves et recommandations émises par la commission d'enquête publique, Tisséo SMTC décide en novembre 2006 d'engager de nouvelles études. * Tronçon " Métro Ramonville - Castanet" : Déclaré d'utilité publique le 7 avril 2006. Les travaux ont démarré en mai 2006. **En septembre 2007, ouverture d'une première branche : avenue François Mitterand.** **Mise en service du tronçon dans son ensemble en janvier 2008**
TCSP Agrobiopole	**2007 : tronçon La Cadène réalisé (bus en site propre) - pas d'avancement sur le reste du projet**.
TCSP VCSM	Enquête publique du 16 janvier au 3 mars 2006 **DUP déclarée par le Préfet en janvier 2007, mise en service prévue pour 2013**

TCSP	Etat d'avancement fin 2008
Axe prioritaire bus RD632	2003-2004 : étude de définition de scénarios d'amélioration de la desserte TC, étude socio-économique et d'insertion. 2006 : à travers une délibération votée en juin, Tisséo-SMTC rend ce projet prioritaire **2007 : les études de faisabilité sont relancées**
TCSP Camile Pujol	Pas d'avancement
TCSP Bonnefoy	Pas d'avancement
TCSP Voie du Raisin	Partie Netwiller réalisée emprise prévue pour le TCSP sur le bouleverd Manaury
TCSP Avenue de Muret	**Etude en cours dans le cadre de la desserte du Canceropôle depuis 2007**
TCSP Récollets	A 'étude en 2008 avec le prolongement de la ligne E jusqu'au Grand rond
TCSP LMSE	Est inscrit au PDU comme un seul projet avec le TCSP RD2 sous le nom "TCSP Ramonville/Montaudran/St-Orens" DUP obtenue en mars 2007, mais en juillet 2008, le Grand Toulouse décide de modifier le tracé initial pour éviter un nouveau pont sur le Canal du Midi et préserver l'habitat naturel du Triton Marbré. Sur le tronçon entre la ligne B et le pont Giordano, les études sont reprises. Sur le tronçon entre le pont Giordano et la RD2, les travaux ont été engagés fin 2008.

Rappel des projets inscrits au PDU 2001 pour l'horizon 2015	
Antenne site propre La Vache/Fondeyre	
Antenne site propre Hôpital/C.Universitaire	
Ligne G : Montaudran/Ponts Jumeaux	**A l'étude en 2008 avec la desserte de Matabiau et Montaudran**
TCSP VCSM, phase 2	Etudié avec la phase 1
TCSP Nord, phase 2	
TCSP RN20 Nord : Fondeyre/Fenouillet	Projet initialement prévu pour 2015 Mis **à l'étude dès 2003**, mais les études sont suspendues depuis 2006
Prolongement ligne B	Pas d'horizon programmé au PDU 2006 : projet rendu prioritaire par une délibaration de Tisséo-SMTC (juin 2006) A l'étude en 2007 avec la desserte de Montaudran / Labège / Sicoval
Projets non inscrits au PDU	
TCSP RD 120	Août 2007 : Tisséo acte la réalisation d'un TCSP bus sur la RD120 le long du Cancéropole. Début des travaux en 2008. Mise en service prévue pour 2009

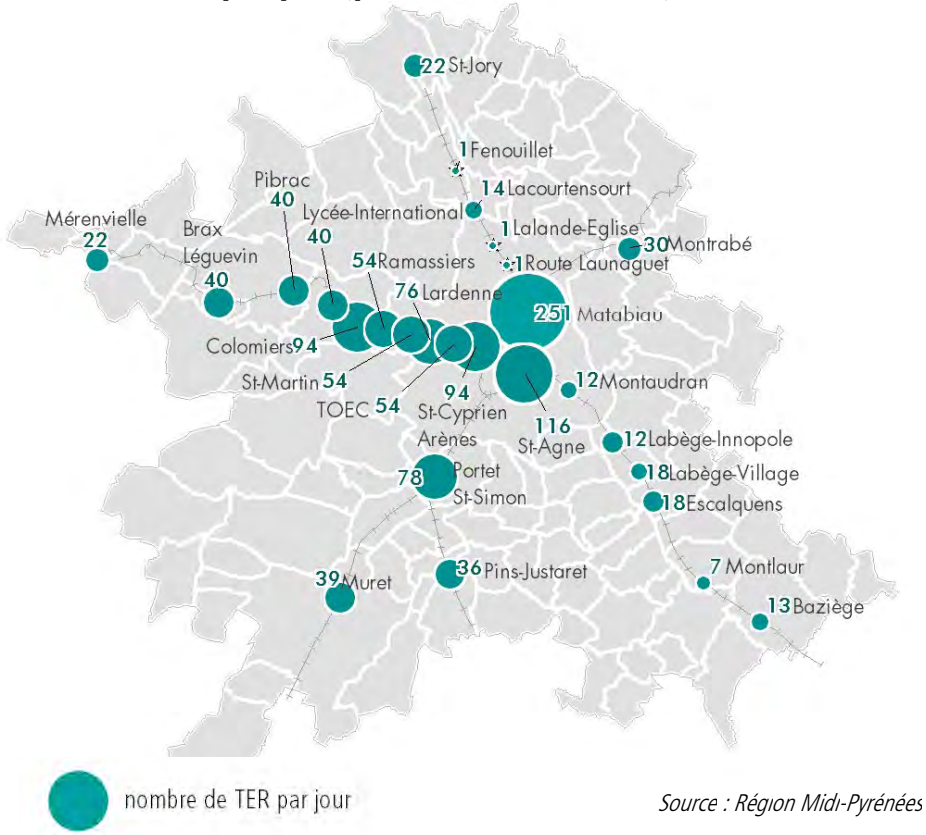
Indicateur 00-006 Nombre de trains par type de jour et par gare

Source	Région Midi-Pyrénées
Période d'observation	2002-2007

- En 2007, 27 gares sont desservies sur le périmètre du PDU. Cela représente 3 gares supplémentaire par rapport à 2001. En effet, 3 haltes ont été créées en 2003 à l'occasion du cadencement de l'axe ferroviaire Toulouse-Auch : Ramassiers, Saint-Martin du Touch et TOEC

- Les gares ou haltes les mieux desservies par les TER sont :
  - Toulouse Matabiau qui avec 254 TER par jour, est largement en tête
  - La gare Saint-Agne, futur pôle d'échange avec la ligne B, propose 116 TER
  - Les haltes et gares de la ligne C, avec le cadencement en heure de pointe, offrent entre 54 et 94 TER par jour
  - La gare de Portet avec la mise en place du cadencement sur la ligne D en 2004, propose 78 TER par jour.

Nombre de TER par jour (jour ouvrable de base) en 2007



Source : Région Midi-Pyrénées

Evolution du nombre de TER par gare en JOB

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Toulouse-Matabiau	NR	194	203	250	246	251
Colomiers	35	94	94	94	94	94
St-Cyprien-Arènes	35	94	94	94	94	94
Lardenne	22	76	76	76	76	76
St-Agne	**54**	**69**	**118**	117	119	116
Ramassiers		54	54	54	54	54
St-Martin-du-Touch		54	54	54	54	54
TOEC		54	54	54	54	54
Brax-Léguevin	18	40	40	40	40	40
Lycée-International	11	40	40	40	40	40
Pibrac	18	40	40	40	40	40
Portet-St-Simon	29	**32**	**78**	77	78	78
Montrabé	17	24	24	25	24	**30**
Mérenvielle	14	22	22	22	22	22
Muret	17	**20**	**39**	38	39	39
Labège-Innopole	15	17	16	17	20	18
Escalquens	14	16	16	17	20	18
Lacourtensourt	7	14	16	17	16	14
Baziège	11	12	11	12	15	13
Labège-Village	8	10	9	10	13	12
Montaudran	9	10	9	10	13	12
Pins-Justaret	9	9	23	23	**36**	36
Montlaur	5	5	4	5	8	7
Fenouillet	3	3	3	4	3	1
Lalande-Eglise	3	3	3	3	3	1
Route-de-Launaguet	3	3	3	4	3	1
Saint-Jory	NR	19	21	22	22	22
total sans Matabiau	**357**	**834**	**961**	**969**	**1000**	**986**

Source : Région Midi-Pyrénées
NR : Non Renseigné

- Sur la période 2002 – 2005, l'offre sur la gare Matabiau ne cesse de s'améliorer.
- Entre 2002 et 2003, on note une forte hausse du nombre de trains dans les gares de la ligne C.
- Entre 2003 et 2004, l'offre progresse fortement suite à la mise en place du cadencement sur la ligne D :
  - L'offre a doublé sur la gare de Muret, desservie désormais par une quarantaine de trains quotidiens,
  - L'offre a plus que doublé à Portet et Pins-Justaret
  - A Saint-Agne, 49 trains quotidiens supplémentaires, soit une hausse de 71%.
- Depuis 2005, pas d'évolution majeure de l'offre TER dans les gares du PDU.
- Néanmoins, en 2006, la desserte de la gare de Pins-Justaret est améliorée : elle passe de 23 à 36 TER par jour. La liaison vers Baziège bénéficie de trois trains supplémentaires qui desservent les gares de Montaudran, Labège Innopole et Village, Escalquens, Montlaur et Baziège.
- En 2007, 6 trains supplémentaires sur la gare de Montrabe.

Indicateur 01-004 Population desservie par le réseau TC à bonne fréquence

Source	Pour la population : RGP 1999 – estimation auat pour 2003 Les réseau TC : Tisséo SMTC, région Midi-Pyrénées
Période d'observation	2000 – 2003 – 2005 - 2007

Définition : la fréquence d'une ligne de bus est qualifiée de bonne si le nombre de courses par jour dans les deux sens est supérieur à 200. Pour une gare ou halte ferroviaire, la fréquence est qualifiée de bonne à partir de 76 TER s'y arrêtant par jour.

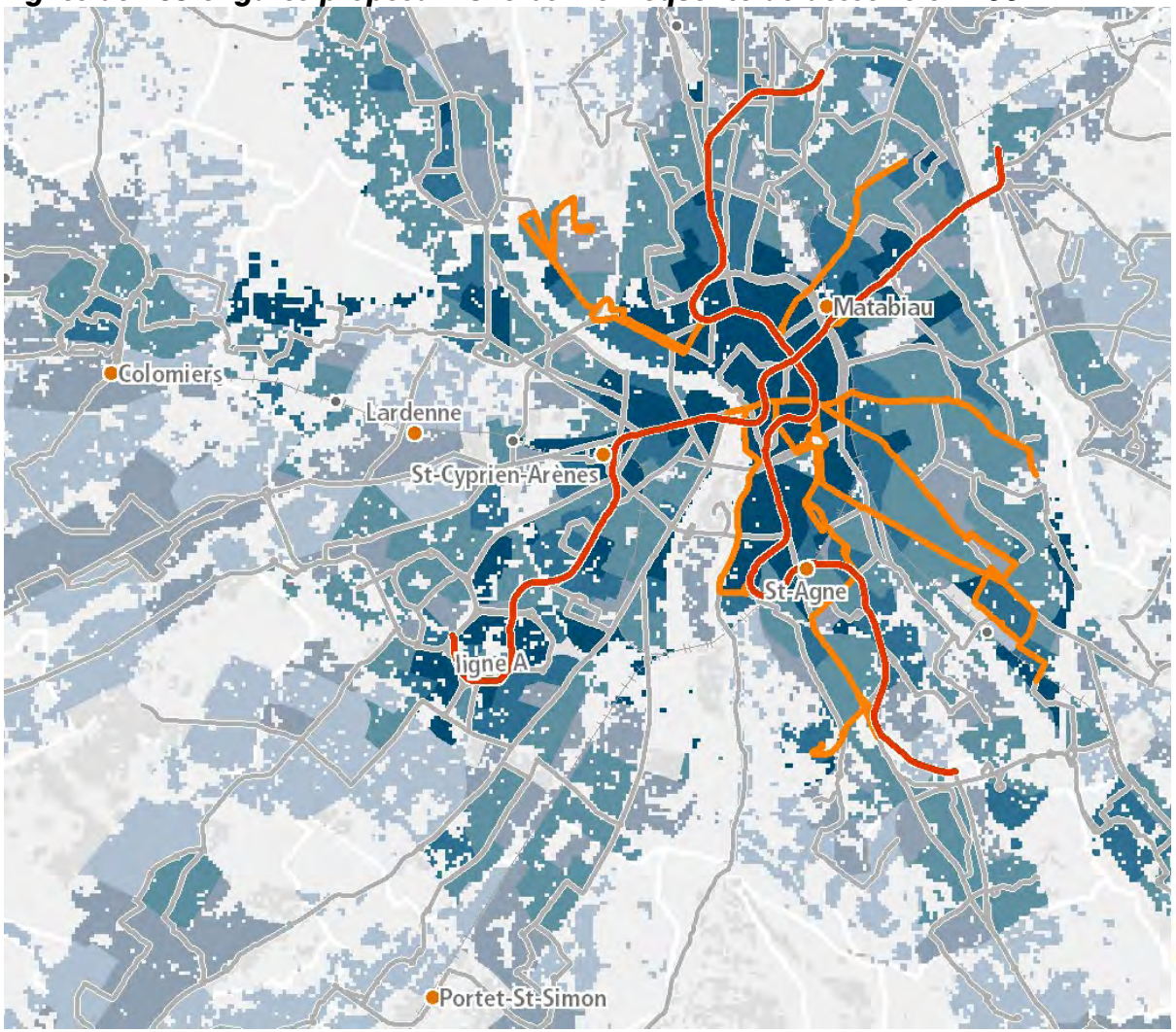
Données utilisées pour renseigner l'indicateur 01-004

- La situation 2000 a été réalisée avec les données de population du RGP99 et le réseaux TCU de 2000. Pour cette année, l'offre TER dans les gares n'est pas disponible.
- L'évaluation 2002-2003 a été réalisée avec les données de population disponible à l'époque, celles du RGP99. Depuis, une estimation a été réalisée dans le cadre du modèle multimodal des déplacements du SGGD pour l'année 2003.
- Dans le présent document, la situation 2003 a donc été réactualisée. Les situations 2003 et 2005 sont déterminées à partir de ces données SGGD 2003 pour la population et des réseaux et offre TC 2003 et 2005.
- Enfin la situation finale se base sur le réseau TCU 2007 mis en place après la mise en service de la ligne B et les données de population les plus récentes, qui restent celles de 2003.

Evolution du réseau à bonne fréquence

- Entre 2000 et 2003, le réseau bus évolue peu. Néanmoins, la ligne 1 ne passe plus sur les boulevards en raison des travaux de la ligne B du métro. Fin 2003, la ligne A est prolongée de trois stations. En 2000 comme en 2003, 6 lignes de bus offrent une desserte supérieure à 200 courses par jour. Il s'agit des lignes 1, 2, 10, 16, 22 et 38. En 2003, 4 gares proposent plus de 76 courses par jour.
- Entre 2003 et 2005 : le réseau bus varie peu. La ligne 1 passe de nouveau sur les boulevards. Les mêmes 6 lignes de bus offrent une desserte supérieure à 200 courses par jour. Par contre, l'offre TER a été améliorée et le nombre de gares offrant une bonne fréquence de desserte passe de 4 à 6.
- Entre 2005 et 2007, le réseau bus est restructuré avec la mise en service de la ligne B du métro. Le nombre de lignes de bus offrant plus de 200 courses par jour diminue car certaines d'entre elles sont remplacées par le métro. L'offre TER évolue peu.

Lignes de TCU et gares proposant une bonne fréquence de desserte en 2007



- Les lignes proposant une bonne fréquences (métro, bus offrant plus de 200 courses/jour et gares de plus de 76 TER/jour) sont essentiellement sur la commune de Toulouse, où l'intensité urbaine est élevée.
- Néanmoins, des zones non desservies apparaissent.

Intensité urbaine
(nombre d'habitants + emplois) / hectare

- > 150
- 100 - 150
- 50 - 100
- 30 - 50
- 15 - 30
- 0 - 15

Transports en commun à bonne fréquence

- métro
- bus offrant plus de 200 courses/jour
- gares offrant plus de 76 TER/jour

La population desservie par les TC à bonne fréquence

Réseau métro

- En 2003, avec la mise en service du prolongement de la ligne A, la population desservie par le métro augmente de 8%.
- En 2007, avec la mise en service de la ligne B, la population desservie par le métro double.

Réseau des bus à fréquence

- Le réseau des bus à fréquence évoluant très peu entre 2000 et 2005, l'augmentation de population desservie suit les évolutions démographiques et n'augmente que de 2%.
- Entre 2005 et 2007, le nombre de lignes de ce type diminue, et la population desservie diminue également.

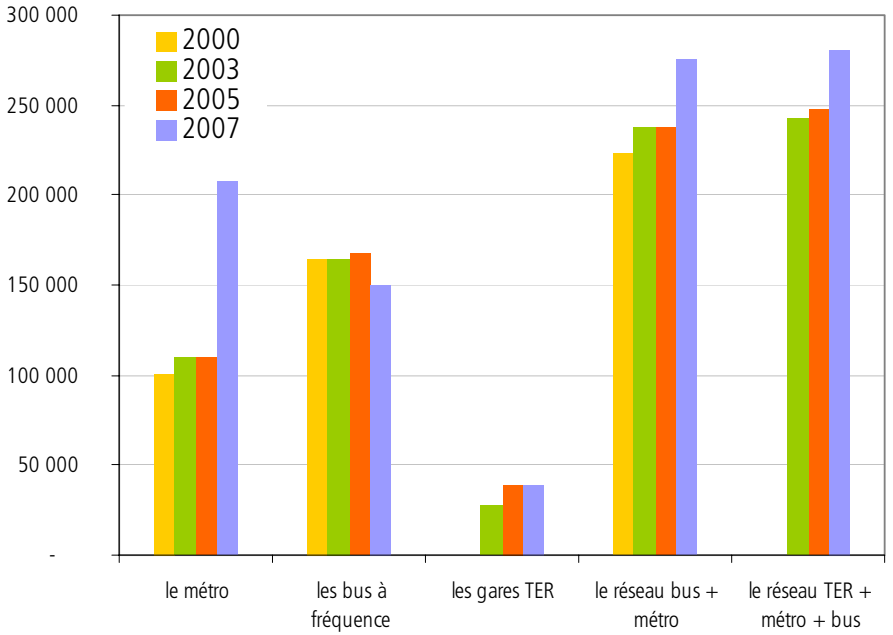
Réseau TCU (métro + bus)

- La population desservie par le réseau urbain augmente de 6% entre 2000 et 2005, principalement grâce au prolongement de la ligne A.
- En 2007, avec la mise en service de la ligne B, la population desservie par le réseau TCU augmente de 16%.

Réseau TER

- Entre 2003 et 2005, le nombre de gares proposant une bonne fréquence de desserte augmente et la population desservie par les TER progresse de manière significative : +42% .
- Entre 2005 et 2007, l'offre TER n'évolue pas.

Evolution du nombre d'habitants desservis par ...



Source : INSEE RGP99, Tisséo SMTC, SNCF, auat

Au total, en 2007, près de 281 000 habitants sont desservis par un TC à bonne fréquence sur le périmètre de révision du PDU, soit un tiers des 864 000 habitants du périmètre.

Indicateur 03-055 Fréquentation annuelle des réseaux urbain, TER et interurbain

Source	Tisséo SMTC, Tisséo Réseau Urbain, CG31, SNCF
Période d'observation	2000 à 2007 pour les TCU ; 2000 à 2006 pour les réeaux TER et interurbains

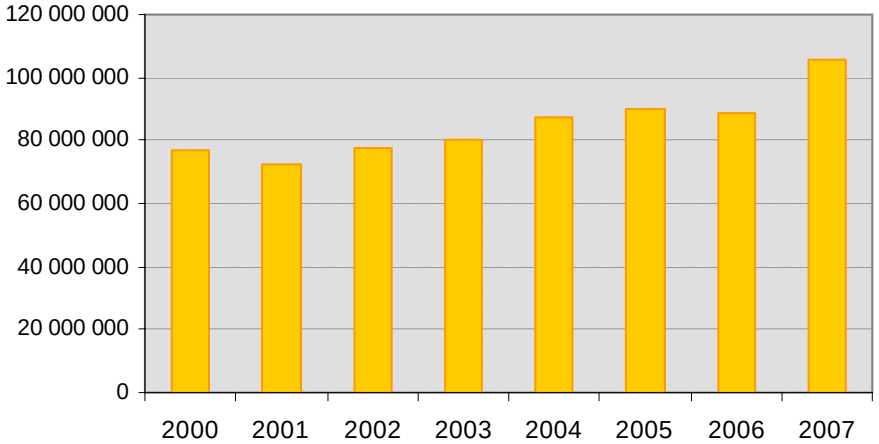
Nota : la fréquentation est en nombre de voyages. Un déplacement (trajet origine/destination) peut comporter plusieurs voyages s'il y a eu correspondance sur le réseau TC (changement de bus ou de métro).
Nota : l'année 2000 servira de référence pour cet indicateur, l'année 2001 étant marquée par l'accident AZF, qui a provoqué une baisse des validations sur le réseau TCU en 2001.

Réseau urbain

- En 2001, la fréquentation du réseau urbain est un peu plus faible que les années précédentes. Cela s'explique en partie par l'explosion de l'usine AZF qui a fortement perturbé le réseau.
- Sur la période 2001-2005, la fréquentation augmente régulièrement (entre 3 et 9% par an). En 2004, la hausse est particulièrement prononcée suite à la mise en service de la ligne ferroviaire C, utilisable avec un titre urbain, et du prolongement de la ligne A.
- En 2006, environ 88,5 millions de voyages sur le réseau urbain. Ce nombre est en baisse par rapport à 2005 (-2%), ce qui peut s'expliquer en partie par les mouvements sociaux de l'automne.
- En 2007, suite à la mise en service de la seconde ligne de métro, la fréquentation augmente fortement : +19%. Le nombre de voyages sur le réseau urbain dépasse les 100 millions.

Sur la période 2000-2007, le nombre de voyages augmente de 38%.

Nombre annuel de voyages sur le réseau urbain

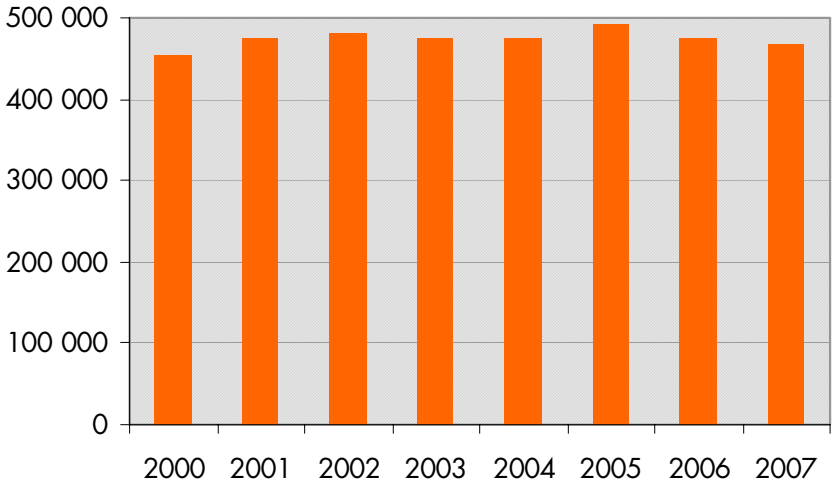


Source : Tisséo SMTC jusqu'en 2004 – Tisséo Réseau Urbain à partir de 2005

Cars interurbains

- En 2007, environ 466 000 voyages, hors scolaires, sur le réseau interurbain du Conseil-Général de la haute-Garonne.
- Le nombre de voyages est en baisse par rapport à 2005 et 2006.
- Sur la période 2000-2007, le nombre annuel de voyages, hors scolaires varie entre 450 et 500 000 chaque année.

Nombre annuel de voyages hors scolaires sur le réseau interurbain

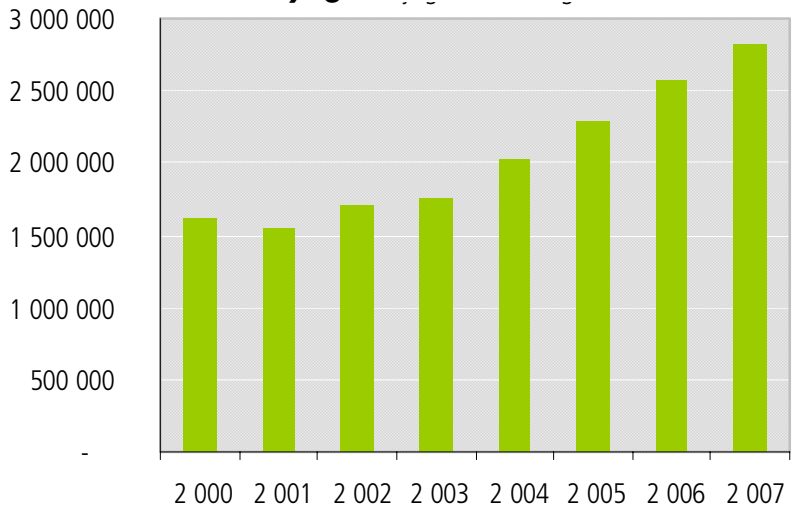


Source : Conseil Général 31

Réseau TER

- En 2006, plus de 2,8 millions de voyages sur les gares du PDU (hors Toulouse Matabiau). Cela représente une hausse de 9% par rapport à l'année précédente et de 60% par rapport à 2000.
- Les variations ne sont pas identiques sur toutes les gares :
  - on note une forte progression sur la période 2003 – 2005 pour les gares de l'axe Toulouse-Auch desservies par la ligne C.
  - forte progression également pour les gares dont l'offre a été nettement améliorée : Portet, Muret, Saint-Agne.
  - à Montrabé, la fréquentation baisse depuis 2003, ce qui peut correspondre en partie à un transfert modal vers le métro au moment de la mise en service du prolongement de la ligne A.

Nombre annuel de voyages dans les TER du PDU



source : SNCF

Indicateur 03-058 Fréquentation annuelle par type de matériel TCU et par ligne majeure

Source	Tisséo SMTC, Tisséo Réseau Urbain, SNCF
Période d'observation	2000 à 2007

Nota : l'année 2000 servira de référence pour cet indicateur, l'année 2001 étant marquée par l'accident AZF, qui a provoqué une baisse des validations sur le réseau TCU en 2001.
Nota 2 : pas de données en 2007 sur la fréquentation des axes ferroviaires Toulouse-Colomiers et Toulouse-Muret.

Réseau bus-métro

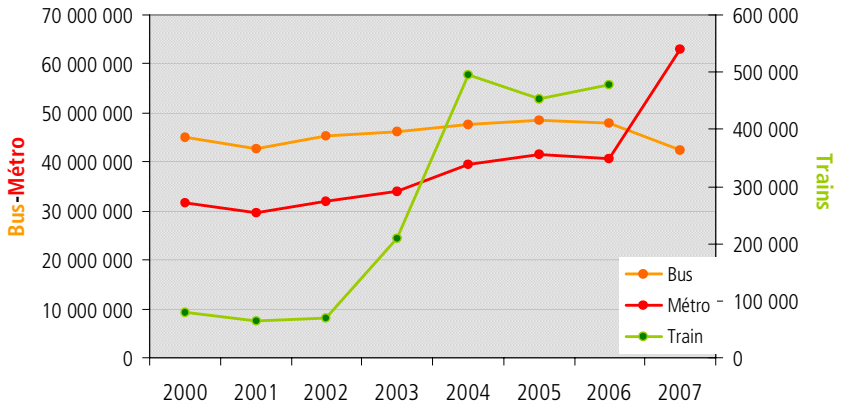
- Entre 2000 et 2007, la fréquentation sur le réseau urbain augmente. Elle augmente plus vite sur le réseau métro que sur le réseau bus.
- La légère baisse de fréquentation enregistrée sur le réseau urbain entre 2005 et 2006 (-1%) s'explique en partie par les conflits sociaux de l'automne 2006. Cette baisse affecte le bus et le métro, mais pas le train.
- En 2007, suite à l'ouverture de la seconde ligne de métro, la fréquentation du métro augmente fortement et celle du réseau bus diminue : chaque année jusqu'en 2006, le métro représente 46% des validations. En 2007, suite à la mise en service de la ligne B, il représente 60% des validations.

Réseau ferré

Il s'agit ici de la fréquentation des lignes ferroviaires C avec un titre urbain et D avecx un titre combiné SNCF/Tisséo

- Les validations dans les trains du réseau urbain sont minoritaires : elles ne représentent que 0,5% des validations annuelles du réseau TCU. Cependant elles ont fait un bond en 2003 et en 2004, avec des progressions spectaculaires de 162 et 139%. Ces évolutions s'expliquent en grande partie par la mise en service de la ligne C en septembre 2003. L'impact du cadencement de la ligne Toulouse-Muret en 2004 est limité : le nombre de validations augmente (de 50 à 90 voyages) mais reste extrêmement faible.

Nombre de voyages annuel effectué avec un titre urbain par type de matériel

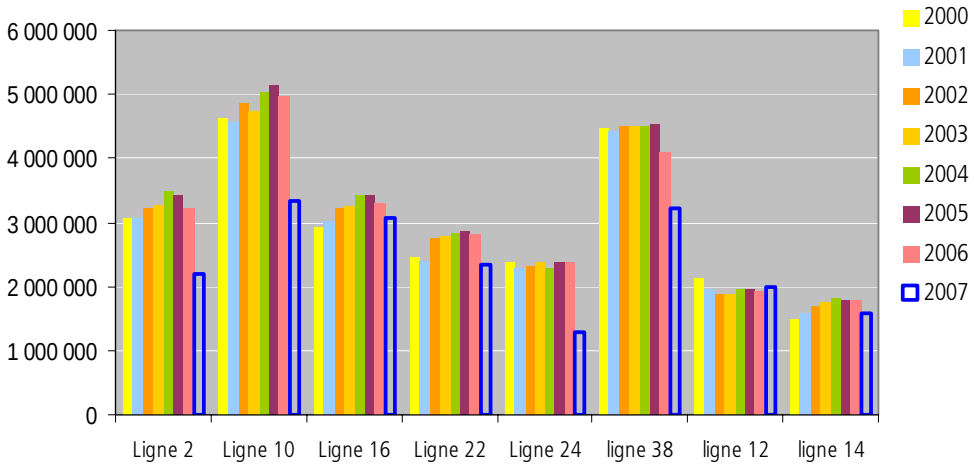


source : Tisséo SMTC jusqu'en 2004, Tisséo Réseau Urbain depuis 2005, SNCF

Zoom sur les lignes majeures du réseau bus

- Jusqu'en 2006, sur le réseau bus, 8 lignes majeures se distinguent. Elles regroupent à elles seules chaque année un peu plus de la moitié des validations bus. Il s'agit des lignes 2, 10, 16, 22, 24, 38, 12 et 14.
- Entre 2005 et 2006, la baisse générale de fréquentation sur le réseau touche également ces lignes. Néanmoins, sur la période 2001-2006, la fréquentation est en hausse. En 2007, avec la mise en service de la ligne B, le réseau bus est restructuré de manière importante. Les lignes majeures, pour la plupart située à proximité de la nouvelle ligne de métro, sont particulièrement impactées. Les tracés sont modifiés, certaines lignes sont rabattues sur une des nouvelles stations. Ces changements rendent délicate la comparaison entre 2006 et 2007, d'autant plus qu'ils sont survenu en milieu d'année, au mois de juin.
- Néanmoins, on constate que sur les lignes majeures, comme sur l'ensemble du réseau bus, la fréquentation chute fortement en raison d'un report des usagers sur le métro.

Nombre de voyages annuel par ligne de bus majeure



source : Tisséo SMTC jusqu'en 2004, Tisséo Réseau Urbain depuis 2005

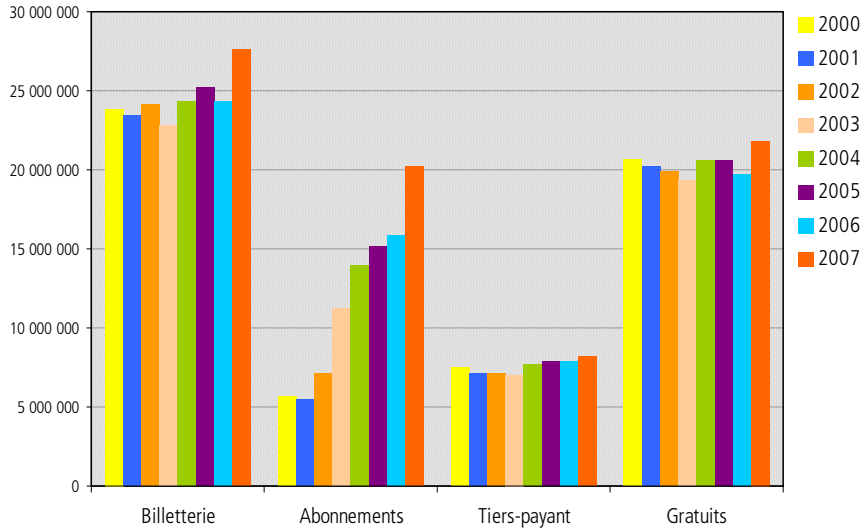
Indicateur 03-063 Répartition des déplacements par type de titre

Source	Tisséo SMTC, Tisséo Réseau Urbain
Période d'observation	2000 à 2007

Nota : L'année 2000 servira de référence pour cet indicateur, l'année 2001 étant marquée par l'accident AZF, qui a provoqué une baisse des validations sur le réseau TCU en 2001

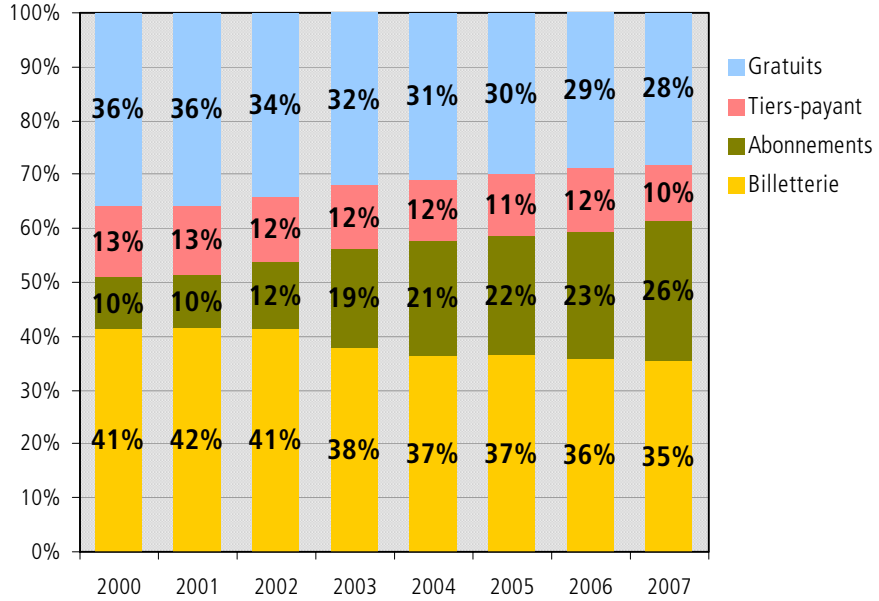
- Le nombre de déplacements réalisés avec des abonnements explose : il est multiplié par 4 sur la période 2000/2007 , pour atteindre 20 millions en 2007. Cette hausse est le résultat d'une combinaison d'actions, dont principalement :
  - une politique tarifaire volontariste en faveur des abonnements,
  - une amélioration de l'offre TCU avec principalement le prolongement de la ligne A en 2003 et la ligne B en 2007.
- En 2007, 27 millions de déplacements sont réalisés avec des titres billeterie. Ce nombre augmente sur la période 2000/2007. L'évolution est irrégulière d'une année sur l'autre. Par contre, l'effet « ligne B » est très sensible.
- Les déplacements réalisés avec des titres tiers-payant ou gratuits augmentent peu. Là aussi, un effet « ligne B » est visible.

Évolution du nombre de déplacements par catégorie de titre



Source : Tisséo SMTC jusqu'en 2004, Tisséo Réseau Urbain à partir de 2005

Part des déplacements par catégorie de titre



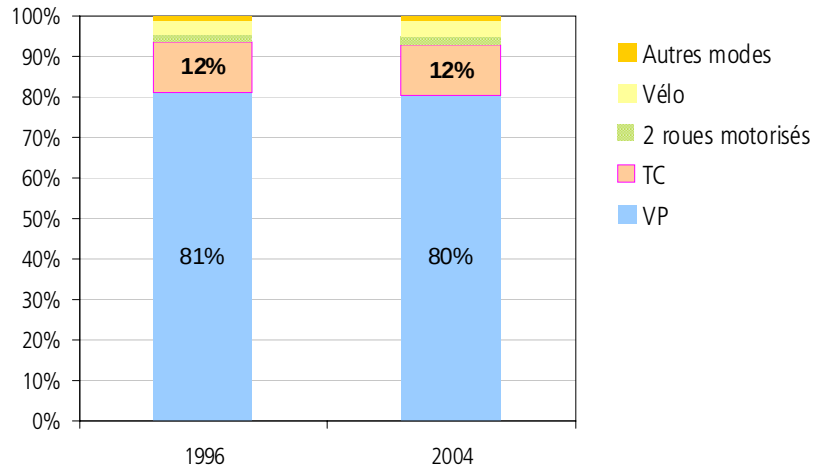
Source : Tisséo SMTC jusqu'en 2004, Tisséo Réseau Urbain à partir de 2005

- La part des titres payants pour l'usager (abonnements + billeterie) augmente sur la période : elle passe de 50% en 2000 à 60% en 2007.

Indicateur 19-236 Part des déplacements réalisés en TCU

Source	Tisséo-SMTC - Enquête Ménages Déplacements
Période d'observation	1996 - 2004

Nombre de déplacements en TC par rapport au nombre de déplacements mécanisés sur l'agglomération



Source : EMD

- Le nombre de déplacements en TC augmente de 20% entre 1996 et 2004. Néanmoins la part modale de 12% n'augmente pas.
- En 2008, sur ce même périmètre, la part modale est estimée à 16%. **L'objectif affiché au PDU serait donc atteint.**

THÈME 2

Une offre alternative de transport susceptible de mieux maîtriser l'usage de la voiture

Quatrième partie – Développer la multimodalité

Objectifs quantifiés ou évolutions recherchées du PDU 2001 de l'agglomération toulousaine

- Optimiser le système de transport.

Enjeux ou objectifs des PDU fixés par la LOTI, la LAURE et la loi SRU

- Le PDU a comme objectif « un usage coordonné de tous les modes de déplacements » et l'autorité compétente « met en place un service d'information multimodale à l'intention des usagers, en concertation avec l'État, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les entreprises publiques ou privées de transport ».

Actions inscrites au PDU 2001 pour répondre aux objectifs et enjeux fixés

1. Pôles d'échanges à créer

- Le long du prolongement Ligne A aux stations Argoulets et Balma-Gramont.
- Le long de la Ligne B aux stations Borderouge, Ramonville, Saint-Agne et La Vache.
- Le long de la Ligne C autour des gares de Colomiers et Saint-Martin du Touch.
- Le long de la Ligne D autour de la gare de Portet/Saint-Simon et de Muret.
- Parallèlement à ces pôles d'échange, le PDU prévoit l'installation d'appuis pour vélos sur toutes les stations du prolongement de la Ligne A et de la Ligne B.

2. Parcs relais à créer

- Le long du prolongement de la Ligne A aux stations Argoulets et Balma-Gramont.
- Le long de la Ligne B aux stations Borderouge, Ramonville et La Vache.
- Aux principales gares des Lignes C et D.
- Le long des autres axes de TCSP.

Pôles d'échanges et parcs-relais inscrits au PDU 2001

Source : PDU approuvé en 2001

Indicateurs de suivi de la mise en œuvre du PDU			Dates des données
	00-007	Nombre de pôles d'échanges	2001 à 2007
⊸	**05-073**	Nombre de gares SNCF desservies par les TCU	2001 – 2003 – 2005 – 2007
⊸	**05-076**	Nombre et capacité des parcs relais	2001 – 2008 pour les P+R du réseau TCU 2001 – 2007 pour les parkings des gares
	07-093	Nombre de places de stationnement vélos aux stations TCU, TCNU, parcs relais et gares SNCF	Dans le thème 2.2
	05-077	Nombre de points d'échanges aménagés pour les taxis	2007
	05-079	Nombre de titres intermodaux	2008
	00-038	Billetique innovante et interopérable	2008

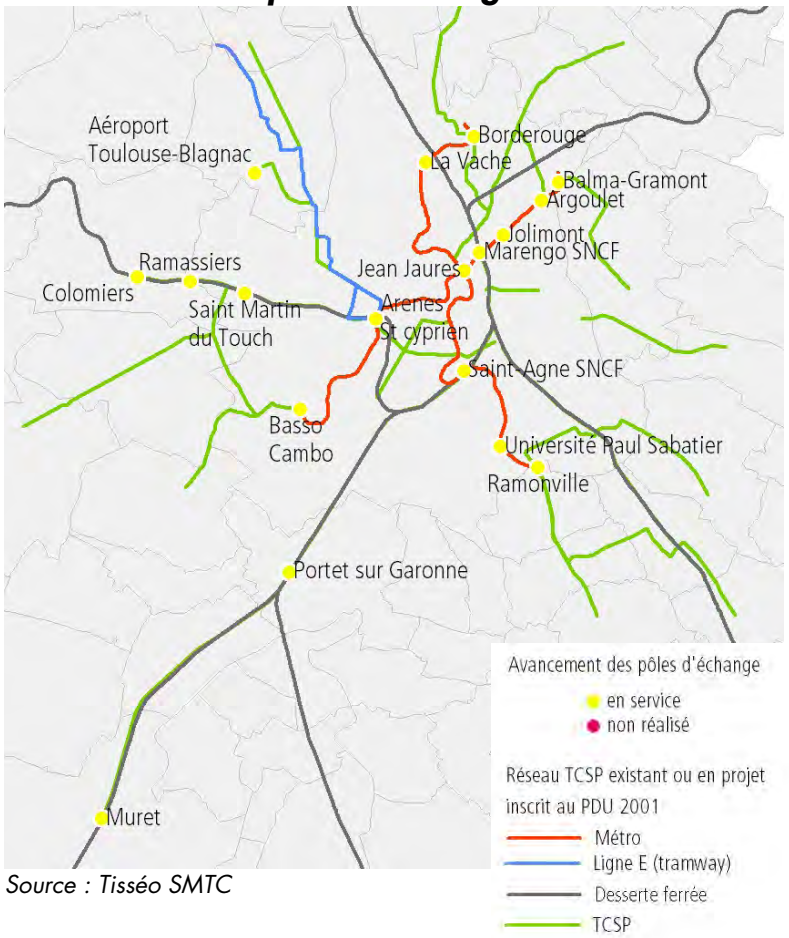
Indicateurs de suivi des effets des actions du PDU			Dates des données
⊸	**05-074**	Pratiques intermodales SNCF-TCU	1997 - 2004
	05-075	Taux de correspondance sur le réseau urbain	2000 à 2007
⊸	**08-126**	Usage des parcs-relais	Comptages automatiques 2005 ; enquêtes 2004
	00-008	Vente des titres de transports intermodaux	2002 à 2005

Le symbole ⊸ indique qu'il s'agit d'un indicateur considéré comme prioritaire par le CERTU (indicateur clé).
Deux périmètres d'observation sont utilisés : celui de la révision du PDU (109 communes en 2003) et celui du PTU (83 communes).

Indicateur 00-007 Nombre de pôles d'échange

Source	Tisséo SMTC
Période d'observation	2001-2007

Avancement des pôles d'échange fin 2007



Source : Tisséo SMTC

- En 2007, tous les pôles d'échange programmés au PDU sont réalisés.
- Certains de ces pôles sont antérieurs au PDU : l'aéroport Toulouse-Blagnac, les stations Basso Cambo, Arènes, Marengo et Jolimont de la ligne A du métro.
- Les pôles d'échange de la ligne C (Colomiers-centre et Saint-Martin du Touch) ont été mis en service en septembre 2003, ceux du prolongement de la ligne A (stations Argoulets et Balma-Gramont) en décembre 2003.
- Les pôles d'échange de Portet et Muret ont été aménagés pour la mise en service du cadencement de la ligne ferroviaire Toulouse-Muret en décembre 2004. La gare de Muret est désormais desservies par la ligne 58. Depuis 2005, la gare de Portet est desservie par les lignes 47 et 49.

Indicateur 05-073 Nombre de gares SNCF desservies par les TCU

Source	Réseau urbain : Tisséo-SMTC ; Gares : Région Midi-Pyrénées ; Calcul de l'indicateur : AUAT
Période d'observation	2001 – 2003 – 2005 – 2007

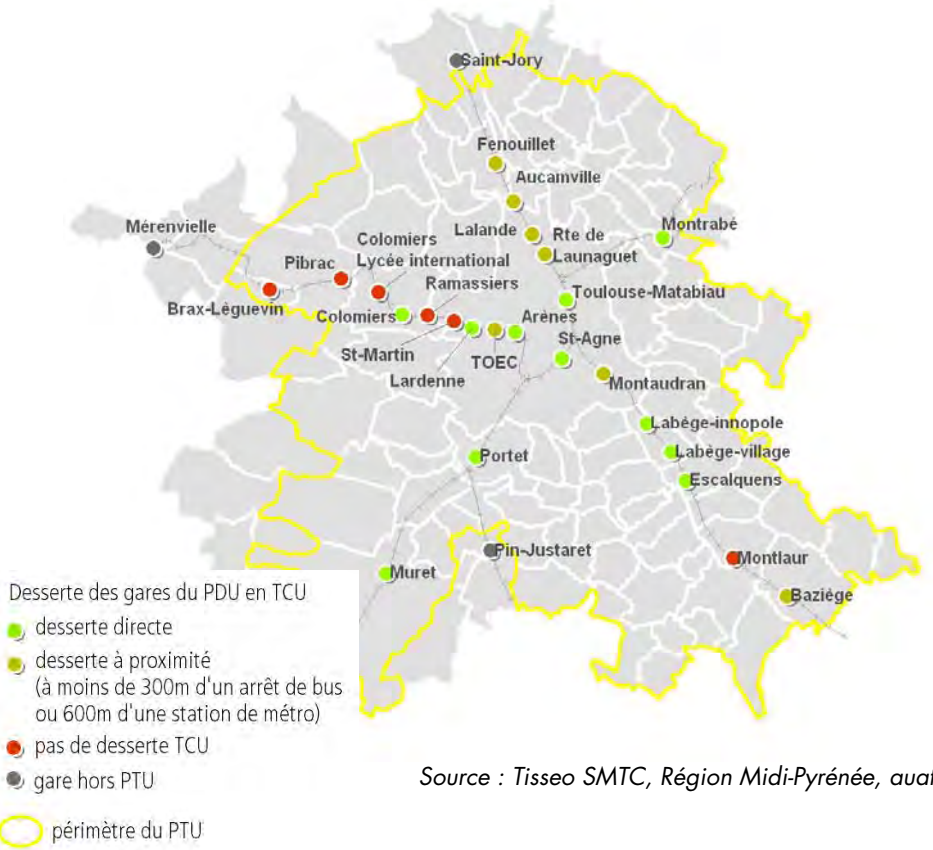
Entre 2001 et 2003, le nombre de gares sur le périmètre du PDU augmente : d'une part en raison de l'élargissement du périmètre du PDU (une gare supplémentaire : Saint-Jory), d'autre part 3 nouvelles gares sont créées à l'occasion du cadencement sur l'axe Toulouse-Auch (Ramassiers, Saint-Martin et TOEC). Au total, 27 gares sont dénombrées fin 2003 sur le périmètre du PDU. En 2007, ce nombre est inchangé.

Trois niveaux de desserte sont distingués :

- *les gares desservies directement par les TCU. En général l'arrêt TCU porte alors le nom de la gare.*
- *les gares qui ont une desserte à proximité : soit un arrêt de bus à moins de 300 mètres ou une station de métro à moins de 600 mètres.*
- *les gares non desservies*

- Sur les 27 gares du PDU, en 2007, 11 possèdent une desserte directe en TCU et 7 ont une desserte à proximité. 6 ne sont pas desservies. 3 sont situées hors PTU et par conséquent ne sont pas desservies par les TCU.

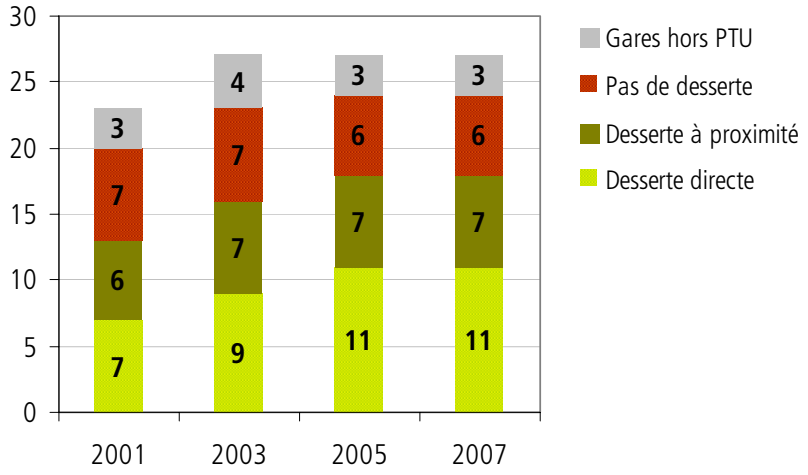
Gares du PDU desservies par les TCU en 2007



Source : Tisseo SMTC, Région Midi-Pyrénée, auat

- Entre 2001 et 2003, on observe une amélioration de la desserte sur 3 gares existantes : les dessertes des gares de Baziège et Escalquens par les navettes du Sicoval sont mises en place, et la gare de Colomiers est dotée d'un terminus pour les bus urbains. Quatre nouvelles gares entrent dans le périmètre du PDU, dont 2 n'ont pas de desserte TCU et 1 est hors PTU.
- Entre 2003 et 2005, le desserte de la gare de Muret par la ligne 58 est mise en place. D'autre part, la commune de Montrabe intègre le périmètre du PTU et sa gare est desservie par la ligne 20.
- La situation en 2007 reste inchangée par rapport à 2005.

Evolution du nombre de gares par type de desserte



Indicateur 05-076 Nombre et capacité des parcs-relais

Source	Tisséo SMTC
Période d'observation	2001 – 2008 pour les P+R du réseau TCU 2001 – 2007 pour les parkings des gares

Les parcs-relais des stations de métro

- Entre 2001 et 2008, le nombre de places de stationnement en parc-relais sur le réseau métro passe de 2 000 à 7 000 places. Cette augmentation est liée à l'augmentation des capacités des parcs-relais et à l'extension du réseau métro.
- Avec la mise en service des premiers bus en site propre durant la période 2005-2007, des parking voient le jour autour de ces nouvelles infrastructures :
  - A Castanet, au terminus des lignes 81 et 62 qui empruntent le site propre de la RD813, une centaine de places sont disponibles.
  - A côté de la station Ribaute, sur le site propre de la RN126, un parking de 56 place a été construit.
  - A Quint-Fonsegrives, au terminus à côté du collège, un parking de 50 places.

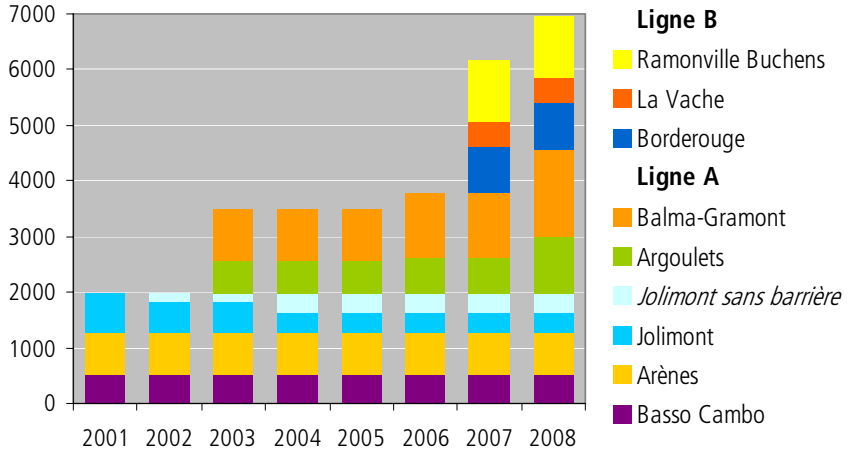
Capacité des parcs-relais du réseau urbain en 2008

Source : Tisséo Réseau Urbain

Petit historique

- En 2001, au moment de l'approbation du PDU, 2 000 places de stationnement réparties sur 3 parcs-relais.
- En 2002, un des trois parking de Jolimont (« Redoutes ») n'est plus fermé par une barrière. Néanmoins il reste utilisé par les automobilistes.
- En 2003, mise en service du prolongement de la ligne A : 2 parcs-relais supplémentaires, 1 500 places.
- En 2004, un deuxième parking à Jolimont n'est plus fermé (« Blum »). Néanmoins il reste utilisé par les automobilistes.
- En 2006, extension des parcs-relais du prolongement de la ligne A : 300 places.
- En 2007, mise en service de la ligne B : 3 parcs-relais, 2 400 places.
- Début 2008, nouvelle extension des parcs-relais Argoulets et Balma-Gramont, en silo : 800 places supplémentaires.

Evolution des la capacité des P+R

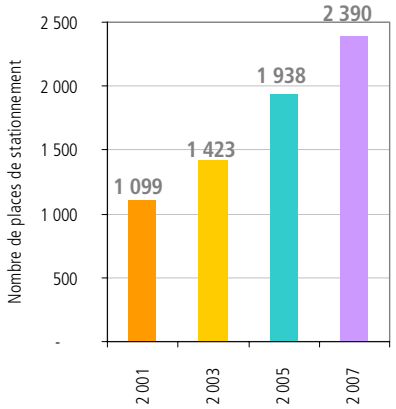


Source : Tisséo Réseau Urbain

Les parkings des gares

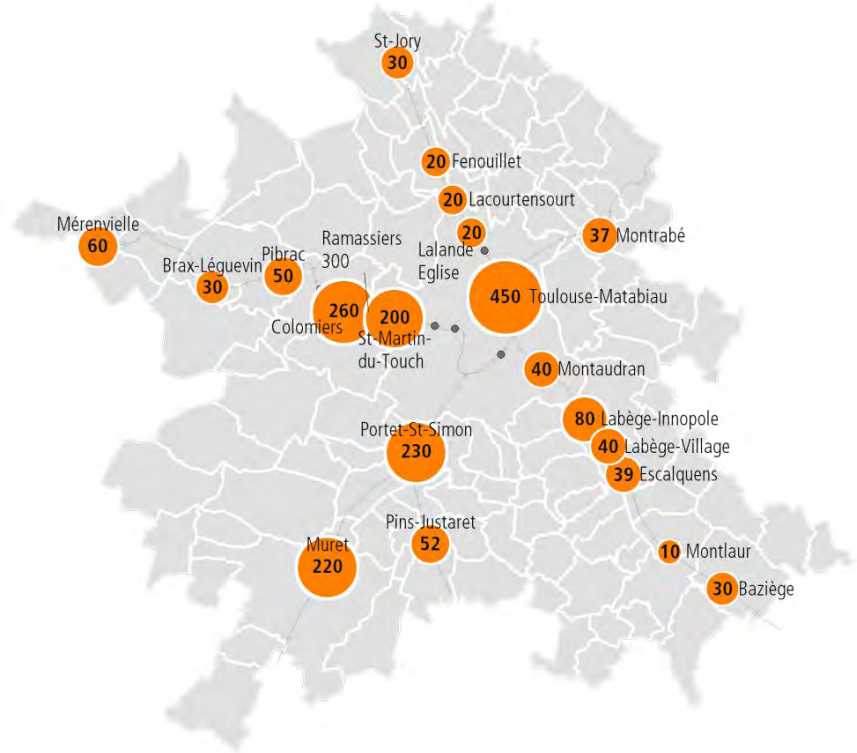
- En 2007, sur les 27 gares du PDU, 21 disposent d'un parking pour stationner les voitures. En 2001, il n'y en avait que 15. Les nouveaux parking correspondent :
  - Aux nouvelles gares de St Martin du Touch et Ramassiers (550 places)
  - La gare de St-Jory qui ne faisait pas partie du périmètre d'étude en 2001
  - Aux parkings nouvellement aménagés auprès des gares de Baziège, Fenouillet, Merenvielle, St-Cyprien Arènes.
- D'autre part, l'offre en stationnement a été renforcée sur plusieurs gares : Brax, Colomiers, Montlaur, Muret, Pibrac, Portet.
- Au total, avec un plus de 2 000 places proposées en 2007, l'offre en stationnement sur les parkings des gares a doublé entre 2001 et 2007.

Nombre de places de stationnement VP aux abords des gares du PDU



Source : SNCF

Nombre de places de stationnement sur les parkings des gares du PDU en 2007



Source : SNCF

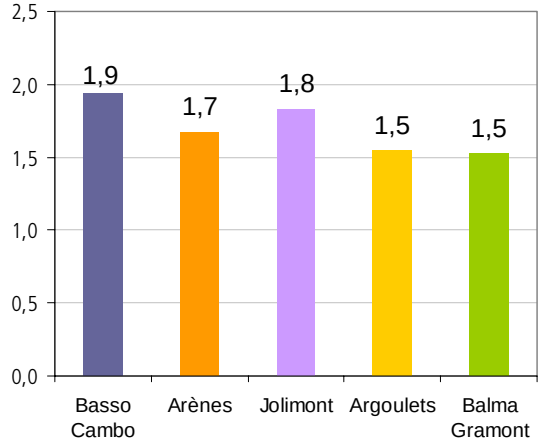
Indicateur 08-126 Usage des parcs-relais

Source	Tisséo SMTC : comptages automatiques, enquêtes stationnement des études de suivi du prolongement de la ligne A
Période d'observation	Comptages automatiques 1998, 2005 ; Enquêtes : 2004

Les comptages automatiques

- Le taux d'occupation des parcs-relais en 2005 varie entre 1,5 et 2 :
  - il est d'un peu plus de 1,5 pour les PR des Argoulets et de Balma-Gramont,
  - il est plus élevé sur les PR plus anciens : entre 1,7 et 2 à Basso Cambo, Arènes et Jolimont.
- Le taux d'occupation moyen en 2005 est 1,7, comme en 1998.

Taux d'occupation des PR de la ligne A - 2005



Source : Tisséo SMTC

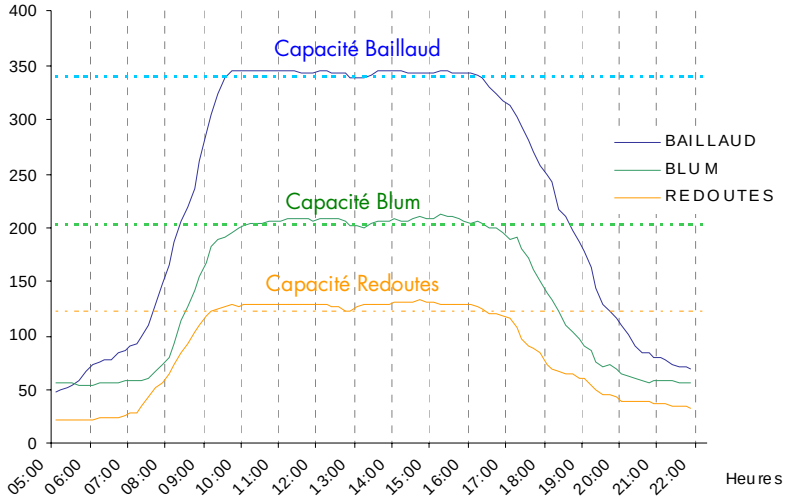
Les enquêtes sur les PR des nouvelles stations de la ligne A

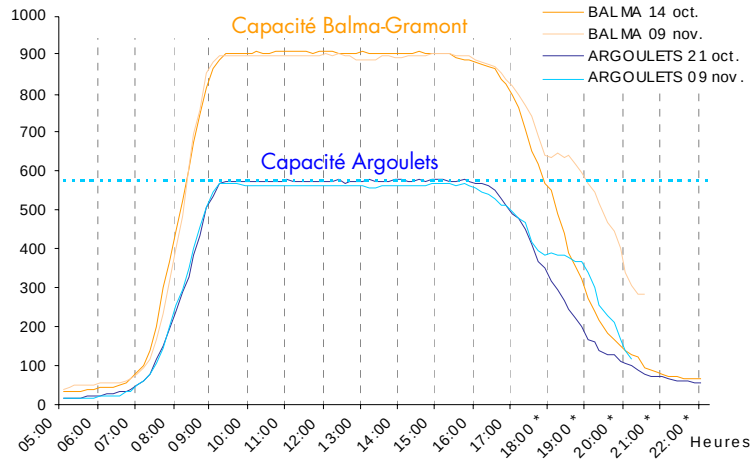
- Des enquêtes ont été réalisées en 2004 dans le cadre des études de suivi du prolongement de la ligne A, sur les parking des stations Jolimont, Argoulets et Balma-Gramont.

- Elles mettent en évidence une utilisation pendulaire de ces PR très importante, ainsi qu'une saturation dès 9h00 le matin jusqu'au soir 18h00.

Véhicules en stationnement dans les PR, enquêtes 2004

(Jolimont décomposé : 1 PR avec barrière et 2 parkings sans barrière)



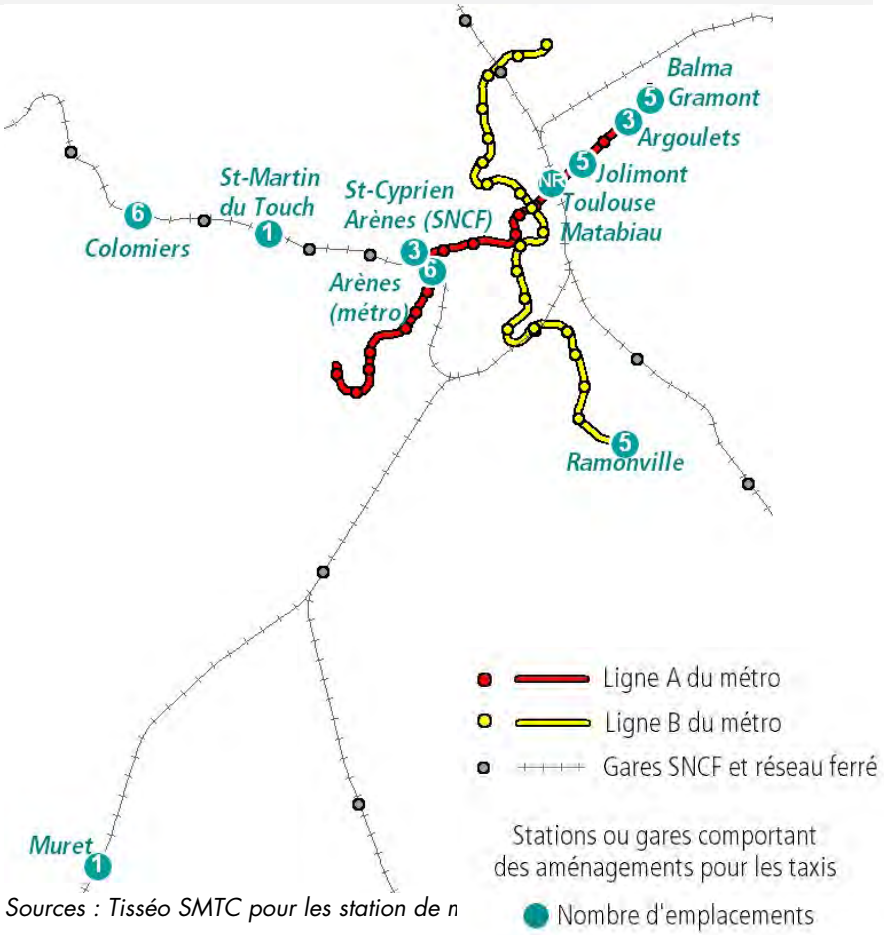


Source : rapport d'enquête stationnement PLA MV2 Conseil / Tisséo SMTC

Indicateur 05-077 Nombre de points d'échanges aménagés pour les taxis

Source	Tisséo SMTC
Période d'observation	2007

- Sur la ligne A du métro, 5 stations sont aménagées pour les taxis.
- Sur la ligne B, seulement 1 station (Ramonville)
- Sur la ligne C, 3 haltes sont aménagées.
- Sur la ligne ferroviaire Toulouse-Muret (ligne D), seulement 1 gare aménagée (Muret).



Sources : Tisséo SMTC pour les station de n

Indicateur 05-079 Nombre de titres intermodaux

Source	SMTC, CG31, Région Midi-Pyrénées
Période d'observation	2001 - 2008

- **Les titres intermodaux existants en 2008 sont identiques à ceux de 2001.**

Titres intermodaux SNCF/réseau Urbain

- Intégration tarifaire sur la ligne C : les usagers peuvent utiliser la ligne C (liaison ferroviaire Saint-Cyprien-Arenes / gare de Colomiers) avec un titre Tisséo et continuer leur déplacement sur le réseau urbain (métro, bus) avec le même titre.
- Titre combiné sur l'axe ferroviaire Toulouse / Portet / Muret : titre unique intermodal utilisable uniquement entre Toulouse, Portet et Muret. Il est proposé selon 3 formules :à l'unité, 10 déplacements, abonnement de travail (hebdomadaire ou mensuel). Comme sur le réseau urbain Tisséo, les variations de tarifs de ces titres favorisent les abonnements (tarifs en baisse entre 2002 et 2006) par rapport aux tickets unitaires (tarifs en hausse).

	2002		2006 (toujours en vigueur en mars 2008)	
Tarification combinée (€)	Muret	Portet	Muret	Portet
1 déplacement combiné	4,70	3,50	5,20	3,80
10 déplacements combinés	37,00	28,00	40,70	29,70
abonnement hebdomandaire	22,10	18,60	21,50	17,50
abonnement mensuel	78,20	65,60	76,10	61,90
	tarifs au 1er décembre 2002		*tarifs au 1er juillet 2006*	

Source : www.ter-sncf.com/midi_pyrenees

SNCF/réseau départemental :

- Une offre bus/navettes départementaux en correspondance avec les TER en gare de Carbonne, Muret, Colomiers, Castelnau, Mérenvielle, Pins Justaret, Saint-Sulpice Tarn, Saint-Jory, Auterive, Brax, Villefranche Lauragais. Deux type de titres possibles : .Abonnement Travail Plus 31 hebdomadaire ou mensuel, ou carnet TER 10 trajets (abonnement réservé aux salariés et apprentis des professions manuelles pour les trajets domicile-Travail.

Réseau urbain /Voiture

- Le stationnement en parc-relais est gratuit. Le titre de transport bus ou métro validé est nécessaire pour sortir du parking.

Réseau urbain /vélo

- Avec un ticket Tisséo en cours de validité, possibilité de louer un vélo à la vélo-station Capitole (vélo station créée en 2004 et fermée en juin 2008).
- A noter que de 2003 à 2008, une vélo station située à Marengo offrait le même service. Cette vélo station a cessé son activité en janvier 2008.
- En 2001, une expérimentation de gardiennage de vélo avec un ticket de transport urbain a été menée par l'exploitant SEMVAT aux stations Basso Cambo et Esquirol.

Indicateur 00-038 Billettique innovante et interopérable

Source	SMTC, CG31, Région Midi-Pyrénées
Période d'observation	2008

Mise en oeuvre de la carte pastel

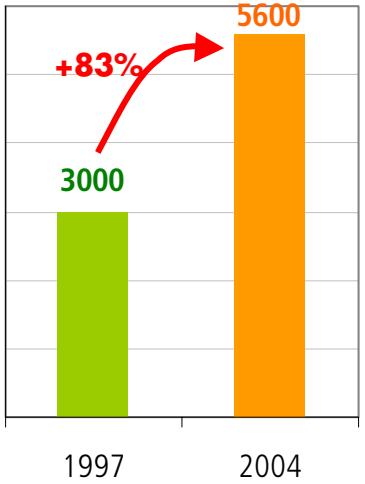
- La carte pastel est mise en œuvre en juin 2007 sur le réseau urbain. Il s'agit d'une carte à puce dite « sans contact » qui est le nouveau support pour les abonnements et les titres spécifiques (titres scolaires, seniors, titres gratuits). Elle facilite l'accès aux TCU.
- A court terme, la carte Pastel permettra également d'utiliser les transports régionaux et interurbains départementaux. Elle sera le support unique pour tous les abonnements de transport. En décembre 2008, elle a été déployée sur la ligne TER Toulouse – Latour de Carol et en mars 2009, sur les lignes Toulouse-Auch et Toulouse – Montréjeau.

Indicateur 05-074 Pratiques intermodales SNCF - TCU

Source	Tisséo SMTC, Enquête OD 1997, enquête OD 2004
Période d'observation	1997 - 2004

Nota : initialement, cet indicateur est le nombre de déplacements combinant l'usage des TCU et du train. Il évolue et devient le nombre de déplacements en TCU dont le mode d'accès au réseau TCU est le train.

Nombre de déplacements journaliers où le mode d'accès aux TCU est le train



Source : enquête OD 1997 et 2004

- Entre 1997 et 2004, le nombre de déplacements utilisant les TCU et dans lesquels l'accès aux TCU se fait en train augmente de 83%.
- Cette forte progression peut s'expliquer en partie par une forte progression de l'offre TER, notamment sur la ligne C en septembre 2003 qui est accessible avec un ticket urbain.
- Depuis 2004, il n'y a pas eu de nouvelle enquête sur l'ensemble du réseau TCU. La prochaine mise à jour pourra être réalisée avec les résultats de l'enquête OD de 2008.

Indicateur 05-075 Taux de correspondance sur le réseau urbain

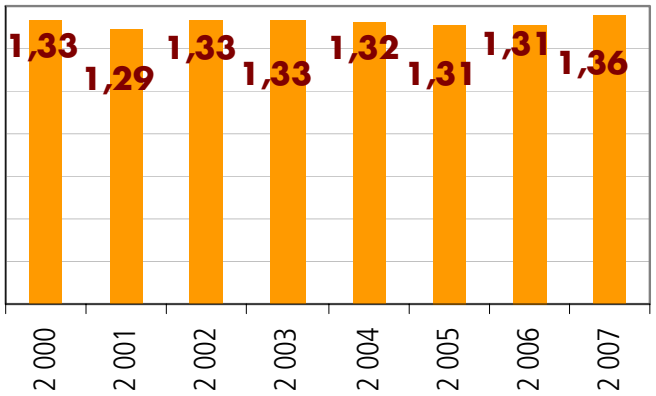
Source	Tisséo SMTC, Tisséo Réseau Urbain
Période d'observation	2000 à 2007

Définition : Le taux de correspondance est le rapport entre le nombre de voyages annuels et le nombre de déplacements annuels réalisés sur le réseau Tisséo. Un déplacement peut être composé de plusieurs voyages s'il y a eu correspondance.

Cet indicateur permet d'évaluer les apports de maillage du réseau urbain.

- Le taux de correspondance sur le réseau TCU reste stable entre 2000 et 2006.
- En 2007, le taux de correspondance augmente et passe à 1,36. Cela s 'explique en grande partie par l'ouverture de la seconde ligne de métro.

Evolution du taux de correspondance entre 2000 et 2007



Source : Tisséo SMTC, Tisséo Réseau Urbain

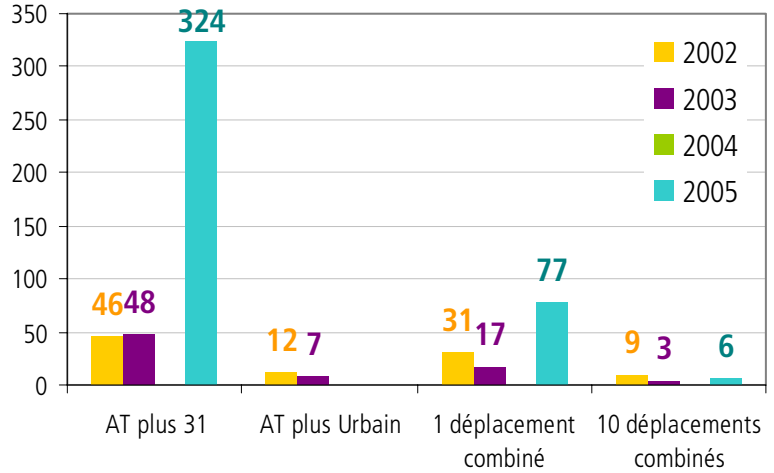
Indicateur 00-008 Vente des titres de transports intermodaux

Source	Région Midi-Pyrénées, SNCF
Période d'observation	2002-2005

Nota : les titres intermodaux sont décrits page 2.4-13, indicateur 05-079.

- Entre 2002 et 2003, les ventes de titre intermodaux sont faibles et ont tendance à diminuer.
- Les données de 2004 ne sont pas disponibles.
- En 2005, la vente des abonnements permettant la correspondance entre les TER et le réseau interurbain explose : 200 abonnements hebdomadaires et 124 mensuels ont été vendus.
- Les titres combinés pour l'axe Toulouse – Muret vendus à l'unité progressent également : 77 titres en 2005 contre 17 en 2003. quelques carnets 10 déplacements ont été vendus (6 en 2005), mais aucun abonnement.

Nombre de titres intermodaux vendus



Source :Région Midi-Pyrénées, SNCF

THÈME 3

La maîtrise des flux automobiles et le développement des boulevards urbains multimodaux

Objectifs quantifiés ou évolutions recherchées du PDU 2001 de l'agglomération toulousaine

- Réduire la part modale de la voiture dans l'agglomération de 5 points.
- Ne pas accroître l'offre VP dans différents centres urbains constitués.

Enjeux ou objectifs des PDU fixés par la LOTI, la LAURE et la loi SRU

Le PDU porte sur :

- la diminution du trafic automobile,
- l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ».

Actions inscrites au PDU 2001 pour répondre aux objectifs et enjeux fixés

Les actions sont au nombre de cinq :

1. Constituer un réseau de voirie hiérarchisé par :
- Le développement des boulevards urbains multimodaux
- L'achèvement des voiries rapides urbaines

2. Adapter les plans de circulation pour répondre aux objectifs du PDU (accroître la sécurité, réduire le nombre d'axes bruyants, améliorer l'articulation entre les modes, …)

3. Établir des plans de régulation avec des moyens dynamiques favorables à la fluidité des transports collectifs et à leur utilisation

4. Créer de nouveaux parcs relais pour réduire la circulation dans le cœur de l'agglomération

5. Décliner l'objectif national de réduction du nombre de victimes d'accidents de la route.

Nota : Les actions 2, 3, 4 et 5 sont observées dans les thèmes de l'observatoire sur le développement des transports collectifs (thème 2-3), la multimodalité (thème 2-4), les nuisances sonores (thème 8) et la sécurité routière (thème 9).

Indicateurs de suivi de la mise en œuvre du PDU		Dates des données
00-039	Avancement des projets de voirie *Cet indicateur est le résultat de la fusion des indicateurs 00-035 : « Kilomètres réaménagés de voiries existantes pour accueillir un TCSP » et 00-036 : « Création de boulevards urbains et de voiries rapides urbaines inscrits au PDU ».*	2001-Mars 2008
02-034	Diffusion d'une information coordonnée et multimodale aux usagers	2001 à 2007

Indicateurs de suivi des effets des actions du PDU		Dates des données
02-025	Trafic automobile sur les voiries accueillant un TCSP	2001 à 2006
02-022	Évolution moyenne des trafics annuels sur le périphérique Est et Ouest et sur quelques radiales	2002 - 2006
02-019	Nombre de kilomètres parcourus par jour par les habitants de l'agglomération en tant que conducteur de voiture	2004
02-021	Longueur moyenne d'un déplacement réalisé en « voiture conducteur »	1996 - 2004
19-235	Part des déplacements réalisés en voiture particulière	1996 - 2004

Le symbole indique qu'il s'agit d'un indicateur considéré comme prioritaire par le CERTU (indicateur clé).

Ces indicateurs sont observés sur le périmètres de la révision du PDU.

Indicateur 00-039 Avancement des projets de voirie

Source	DDE 31, Conseil Général 31, Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse, Auat
Période d'observation	De 2001 à mars 2008

Nota : cet indicateur est le résultat de la fusion des indicateurs 00-035 : « Kilomètres réaménagés de voiries existantes pour accueillir un TCSP » et 00-036 : « Création de boulevards urbains et de voiries rapides urbaines inscrits au PDU ».

▪ Avancement des projets de nouvelles voiries en mars 2008 (cf. carte ci-contre)

Les tableaux pages suivantes précisent l'avancement de chaque projet de nouvelle voirie.

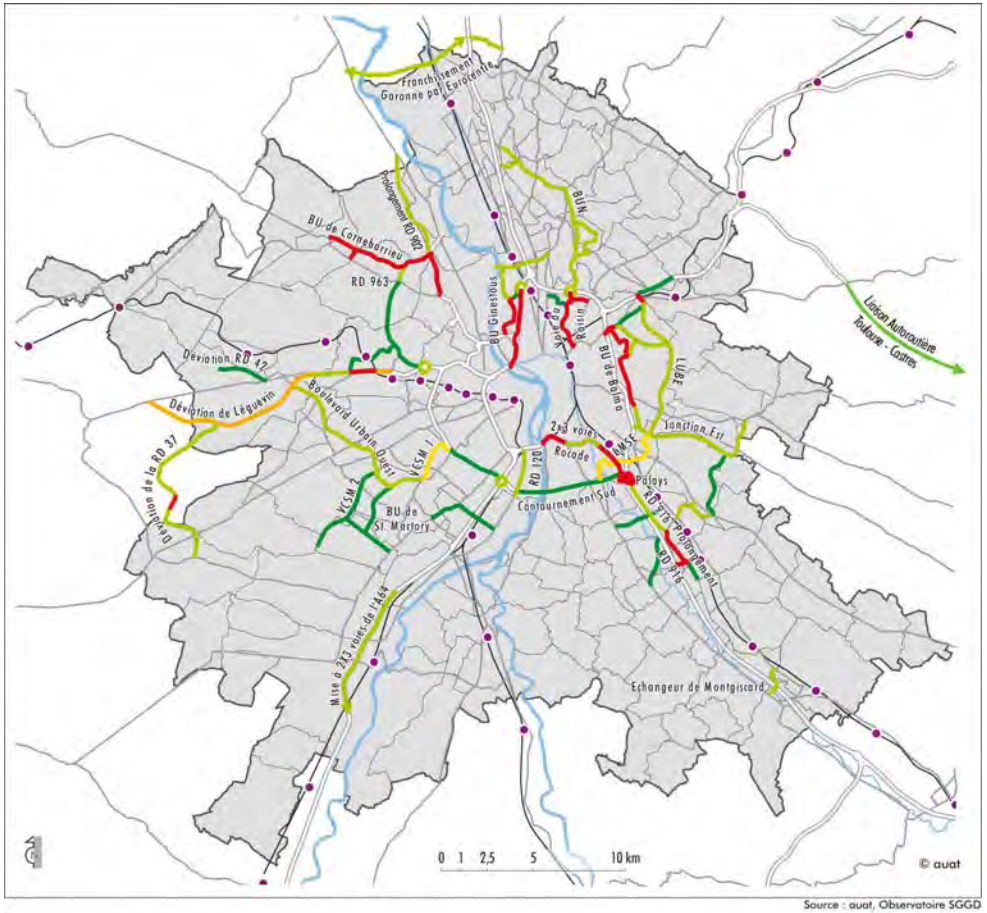
- Les nouvelles infrastructures de voirie inscrites au PDU pour l'horizon 2004 sont toutes réalisées, à l'exception de la mise à 2x3 voie du périphérique sud entre Rangeuil et Lespinet .
- Concernant les projets prévus pour l'horizon 2008, plusieurs projets ont pris du retard (BUN, boulevard urbain ouest, jonction Est…).
- En contre partie, des projets inscrits au PDU au delà de 2008 voire non inscrits sont d'ores et déjà à l'étude ou en travaux.

▪ A ces projets de nouvelle voirie, s'ajoutent les réaménagements de voirie existante pour l'insertion de TCSP

*L'état d'avancement des projets de TCSP figure p. **2.3**.18, indicateur 00.003.*

- En mars 2008, sur l'ensemble des projets de voirie à réaménager pour l'accueil d'un TCSP, 3 sont réalisés :
  - la voirie support du TCSP Est : une partie de ce TCSP est sur de la voirie réaménagée, dont la RD626 (ex RN126),
  - la RD813 (ex RN113) qui est support du TCSP ex RN 113,
  - un petit tronçon sur la RD888 (ex RN88).
- Des projets sont à l'étude dans le cadre des TCSP RD2, VCSM 1ere phase, …) ou en travaux (voirie support de la ligne E).
- Des réaménagements non inscrits au PDU ou inscrits à plus long terme sont d'ores et déjà à l'étude : la RD120 nord (ex RN20 nord) et la RD120 sud (dans le cadre de la desserte du Canceropôle).

Avancement des projets de voirie



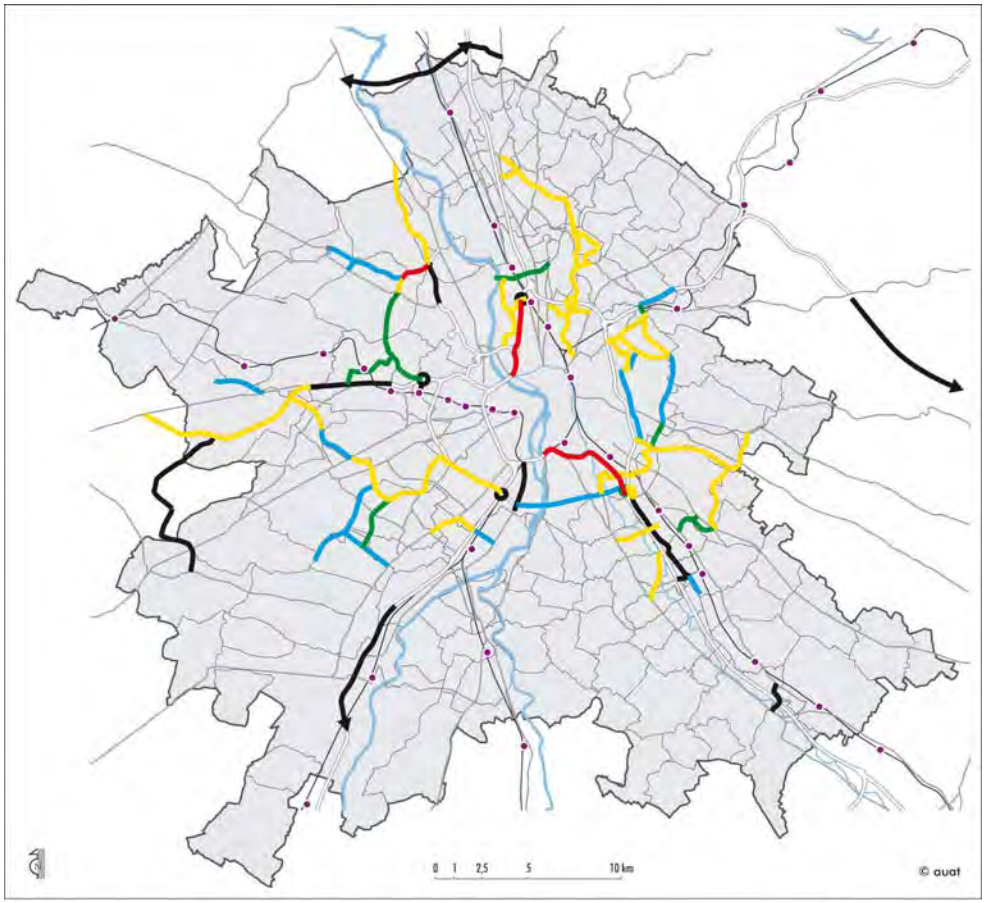
Source : auat, Observatoire SGGD

Avancement des projets de voirie
(en Mars 2008)

- En service
- En travaux
- DUP obtenue
- A l'étude
- Etude non engagée
- Autoroutes et voies rapides urbaines
- Réseau structurant national et départemental
- Lignes SNCF
- Gares

- LUBE : Liaison Urbaine Balma Est
- BUN : Boulevard Urbain Nord
- VCSM : Voie du Canal de Saint-Martory
- LMSE : Liaison Multimodale Sud-Est

Horizons inscrits au PDU



Source : PDU 2001, Tisseo-SMTC, auat

Horizons inscrits au PDU
(en Juin 2008)

- Non inscrit au PDU
- Inscrit à l'horizon 2004
- Inscrit à l'horizon 2008
- Inscrit à l'horizon 2015
- Inscrit à l'horizon du SDAT
- Autoroutes et voies rapides urbaines
- Réseau structurant national et départemental
- Lignes SNCF
- Gares

TYPE de voirie	VOIRIES inscrite au PDU pour l'horizon 2008	Etat d'avancement mars 2008
BU	Boulevard Urbain Nord (BUN)	Lancement des études en novembre 2003 Etude préalable en 2004 (définition des fonctions de la voie). Etudes toujours en cours, le passage de Launaguet posant quelques difficultés en raison de la traversée d'un parc classé.
BU	Voie du raisin + échangeur	Dans la partie toulousaine, voie communale réalisée dans la traversée de Borderouge Fin de la voie du raisin et l'échangeur avec le périphérique restent à faire, en attente de financement .
BU	Boulevards Urbains de Balma Nord	Projet renommé Liaison Urbaine de Balma Est (LUBE), incluant le projet de Boulevard Urbain de Balma Sud Etude préalable réalisée en 2005 et 2006 Afin de compléter l'étude préalable, le Grand Toulouse a décidé d'engager un étude prévisionnelle de trafic sur 2007 et 2008.
BU	Liaison Multimodale Sud-Est (LMSE)	Initialement nommé Boulevard Urbain de Montaudran, puis renommé BU Sud-Est puis Liaison Multimodale Sud-Est (LMSE) Maîtrise d'ouvrage désignée : CA du Grand Toulouse Tracé retenu en juillet 2004 Enquête publique en 2006 DUP prononcée en mars 2007, mais en mars 2008 le projet des suspendu dans l'attente d'un nouveau tracé qui préserverait le Canal du midi et l'habitat naturel du Triton marbré.
BU	Déviation de Castanet (RD 957)	Projet non enclenché / La maîtrise d'ouvrage identifiée dans le PDU est le Conseil Général
BU	Voie de l'Agrobiopole	Projet non enclenché / La maîtrise d'ouvrage identifiée dans le PDU est le Conseil Général
BU	Voie du Canal de St-Martory - 1er tronçon	Maîtrise d'ouvrage désignée : CG 31 DUP obtenue en janvier 2007 mise en service prévue pour 2011
BU	Boulevard Urbain Ouest (ou RD 924)	A l'étude / La maîtrise d'ouvrage identifiée dans le PDU est le Conseil Général
BU	Boulevard Urbain de Cornebarrieu (déviation RD 63)	Une voirie nouvelle reliant la RD1C sur Mondonville à la RD 902, faisant partie de l'Itinéraire à Grand Gabarit (RN 224), a été réalisée en 2003 par l'Etat. Le tronçon situé sur Cornebarrieu reprend une partie du tracé de la déviation de Cornebarrieu.

TYPE de voirie	VOIRIES inscrite au PDU pour l'horizon 2008	Etat d'avancement mars 2008
BU	Boulevard urbain de Ginestous	Le tronçon Sud est réalisé par la ville de Toulouse dans le cadre de la ZAC Garonne. Le tronçon nord devait passer initialement sur le chemin de Fenouillet mais cela est impossible. (le chemin de Fenouillet sera tout de même réaménagé, la DUP a été approuvée en 2006).
VRU	Achèvement de la mise à 2x3 voies du périphérique	Maîtrise d'ouvrage : Etat Sesquière-Minimes : mise en service au printemps 2003 Ponts-Jumeaux - Minimes : mise en service en novembre 2003 Empalot - Rangueil : mise en service en octobre 2003 Rangueil - Lespinet : à l'étude, enquête publique menée de janvier à mars 2006. Lespinet - Palays : mise en service en septembre 2007
VRU	Jonction Est (déviation RN 126)	Maîtrise d'ouvrage des études désignée : CA du Grand Toulouse Concertation préalable (pour les deux tronçons) du 15 septembre 2005 au 15 octobre 2005 (nombreuses variantes étudiées pour le deuxième tronçon). En 2005, la notion de VRU disparaît. Le bilan de la concertation a été adopté par le Grand Toulouse le 10 février 2006. Tronçon 1 (entre A61 et la RD 16) : - fév. 2006 : le GT décide d'être le maître d'ouvrage des travaux du tronçon A61/RD16 (BU 2x2 voies) - mars 2006 : les études d'avant-projet sont engagées. - du 5 février 2007 au 4 mars 2007, le Grand Toulouse lance une nouvelle concertation portant sur des variantes précises d'aménagement pour la section 1 de la Jonction Est (entre la RD16 et le périphérique Est : 3 variantes de tracé) + échangeur avec le périphérique (2 variantes d'échangeurs). Un bilan en a été tiré en juin 2007, conduisant au choix d'une variante de tracé. - Le dossier de demande de principe est en instruction chez ASF, en vue d'obtenir un avis favorable pour le nouvel échangeur sur le périphérique. - La réalisation du dossier d'enquête publique est envisagé sur 2008. Tronçon 2 : à l'étude, une 2x1 voie de type rase campagne.
VRU	Réaménagement de l'échangeur du Palays - phase 1	Maîtrise d'ouvrage : Etat - Bretelle Rocade Est vers Rd 916 (Labège) mise en service en mars 2003. - Bretelle Rd 916 vers Rocade Est : mise en service en août 2005.
VRU	Prolongement de la voie Arc en Ciel (Bd Eisenhower)	Projet non enclenché
VRU	Déviation de Léguevin (RN 124)	Maîtrise d'ouvrage : Etat / En travaux : VRU de 12km en 2x2 voies / Mise en service programmée pour 2009
VRU	Prolongement RD 902	Janvier 2007 : décision du Conseil Général d'engager les études sur le prolongement de la Rd 902 de Beauzelle à la rd2

TYPE de voirie	Rappel des projets inscrits au PDU 2001 pour l'horizon 2015 ou à long terme (horizon du SDAT)	Etat d'avancement mars 2008
BU	Boulevard Urbain de Balma Sud	cf. Liaison urbaine de Balma Est (LUBE)
BU	Boulevard Urbain Nord - phase 2	cf. phase 1
BU	Voie du Canal de St-Martory- 2ème tronçon	Projet non enclenché
BU	Liaison Blagnac /RN 20 Nord	Franchissement Garonne à hauteur de Fenouillet / Gagnac Maître d'ouvrage est la CA du Grand Toulouse Etude préalable engagée en 2005. La phase de diagnostic a montré la nécessité de poursuivre les études en utilisant l'outil de modélisation des déplacements mis en place dans le cadre du partenariat SGGD
BU	Liaison Labège - St-Orens	Maîtrise d'ouvrage : Conseil Général 31 Concertation auprès de la population faite en juillet 2004 mais nécessité d'une deuxième phase de concertation (approfondissement de certains points)
BU	Liaison Blagnac Constellation /Cap Ouest (RD63 - RD963)	Au SDAT, le projet s'intitule "réaménagement de la RD63 de Cornebarrieu à Beauzelle". Une partie est la RD 63 (à re-aménager) et une partie à créer. Projet non enclenché
VRU	Palays - phase 2	Maîtrise d'ouvrage : Etat - liaison A623 (Ramonville) vers périphérique Est : mise en service en juillet 2006 - bretelle périphérique sud vers Rd 916 Labège mise en service en septembre 2007

Indicateur 02-034 Diffusion d'une information coordonnée et multimodale aux usagers

Source	Tisséo-SMTC, DDE31, Conseil Général 31, CA du Grand Toulouse, RMP
Période d'observation	2001-2007

Tisséo-SMTC et Tisséo-Réseau Urbain

- Tisséo-SMTC met à la disposition de la population un site Internet www.tisséo.fr permettant d'avoir un portail unique " Tisséo ". Depuis 2005, un calculateur d'itinéraire pour les déplacements sur le réseau Tisséo y est proposé.

SGGD

- Depuis juillet 2005, mise en ligne du site www.toulouse-deplacements.com. Une cartographie de la circulation routière en temps réel est disponible Ce site permet également de connaître la liste des chantiers en cours et à venir sur l'agglomération ainsi que les autres évènements perturbant la circulation routière et les réseaux TER et Tisséo. Un lien vers les sites des partenaires du SGGD est assuré, notamment vers ceux sur les réseaux urbain et TER.
- Fin 2006, une consultation a été lancée pour l'attribution d'un marché permettant de mettre en place la Centrale d'Information Multimodale du SGGD qui devrait être opérationnelle courant 2009. Celle-ci intègrera entre autres un calculateur d'itinéraire multimodal (TC-VP-Piéton-Vélo) et ne sera accessible dans un premier temps qu'aux partenaires du SGGD. Son ouverture vers le grand public reste à programmer ultérieurement

Région

- En septembre 2006, la Région met en ligne le site Internet www.transports.midipyrenees.fr. Ce site permet aux usagers de préparer leurs dé-placements dans la région Midi-Pyrénées en utilisant le réseau ferroviaire, les cars interurbains ou le métro. A termes, ce service pourra intégrer l'ensemble des données du réseau urbain de l'agglomération toulousaine, grâce à une interface définit dans le cadre du SGGD.

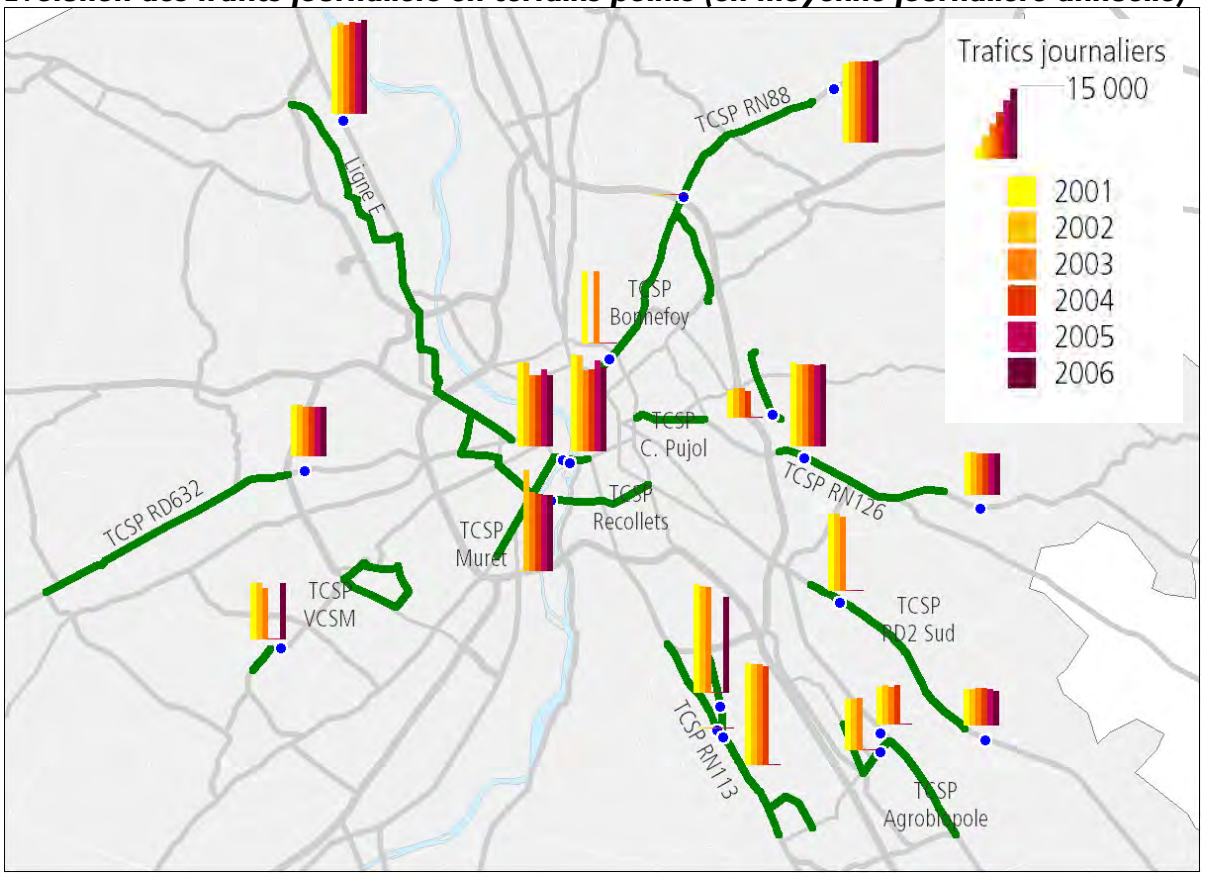
Maison de la mobilité

- 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.

Indicateur 02-025 Trafic automobile sur les voiries accueillant un TCSP

Source	DDE 31 – DIR Sud-Ouest, Conseil Général, Ville de Toulouse
Période d'observation	2001 - 2006

Evolution des trafics journaliers en certains points (en moyenne journalière annuelle)



source :DDE- DIR SO/ CG31 / Ville de Toulouse

- En 2006, les TCSP devant s'insérer sur des voiries existantes ne sont pas encore mis en service, excepté le premier tronçon du TCSP Est (Balma Gramont – rond point des aérostiers) mis en service en 2005 mais sur lequel aucun comptage routier n'est disponible.

Les fluctuations de trafic routier observées ne sont donc pas liées aux TCSP.

- Sur les ponts toulousains St-Michel et P. de Coubertin, et sur l'ex-RN113, la tendance est la baisse de trafic sur la période 2001-2006.

- Sur la RD2 à Beauzelle, le trafic est en hausse.

- Sur les autres points de comptages, le trafic reste globalement-stable.