

# Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Toulousaine



- ◆ *Adopté par le Comité Syndical du S.M.T.C. le 21 mai 2001*
- ◆ *Approuvé par arrêté préfectoral le 12 juin 2001*
- ◆ *Mise en révision décidée par le Comité Syndical du S.M.T.C. le 18 juin 2001*

5

**Le projet de  
P.D.U. : des choix  
ambitieux pour  
infléchir  
durablement les  
tendances**



Celles-ci permettront de coordonner des actions convergentes sur les territoires privilégiés du développement urbain en faveur des transports publics.

- ◆ **la revalorisation des lieux d'habitat**, notamment là où les transports en commun sont les plus performants sur les axes des T.C.S.P. (métro-bus) dans :
  - l'hypercentre de Toulouse,
  - les faubourgs,
  - les centres de quartiers,
  - les noyaux villageois,
  - etc.
- ◆ **le renouvellement urbain** plutôt que l'extension urbaine, en particulier sur les territoires bien desservis par les transports en commun
- ◆ **la gestion économe de l'espace** par la maîtrise du développement urbain :
  - privilégier les territoires desservis par les transports publics
  - stopper la dispersion de l'urbanisation périphérique en réduisant les zones N B existantes et en n'en créant pas de nouvelles, en développant de nouvelles zones N A par extension directe des zones urbanisées.

Les outils réglementaires, **Schéma Directeur, P.O.S., Z.A.C. et les schémas de secteurs évolutifs** à l'articulation du S.D.A.T. et les exercices des P.O.S. doivent favoriser la mise en œuvre et le suivi de ces options d'aménagement par les Collectivités locales et le S.M.E.A.T., en étroite collaboration avec le S.M.T.C.

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

Les réseaux de transports s'inscrivent dans la ville, organisent l'évolution du tissu urbain.

La stratégie d'ensemble du système de déplacement recouvre quantité d'approches particulières relatives à chaque mode.

Le Plan doit intégrer et coordonner toutes les actions propres à chacun :

- ◆ la qualité de l'espace public, déterminante pour les espaces de proximité,
- ◆ la bonne insertion des T.C.S.P. et des lieux d'échange dans le tissu urbain,
- ◆ la hiérarchisation des voies en tenant compte des différentes zones urbanisées à desservir et à traverser.

## ❧ **FACILITER LA MARCHÉ A PIED**

La marche à pied, réservée aux déplacements de proximité qui devraient se développer avec le rapprochement des fonctions de la ville (emploi, habitat, services, espaces de nature et loisirs à la bonne échelle du quartier) doit bénéficier d'aménagements spécifiques :

### ◆ **Développer des cheminements piétonniers**

Des cheminements piétonniers peuvent être développés à proximité des commerces, des grands équipements culturels et de loisirs, des points forts de correspondance des transports en commun (rues mixtes piétons/voiture, piétons/bus, piétons/deux-roues).

### ◆ **Faciliter les traversées piétonnes** des voies de grande circulation, des grands équipements (zones industrielles et commerciales), des coupures naturelles et veiller à leur bonne signalisation.

### ◆ **Améliorer la sécurité des traversées des chaussées** (aménagement de chaussées, plantations, cheminements corrects, éclairés, sécurisés ...)

### ◆ **Créer des zones 30**, non seulement en centre-ville mais aussi dans les quartiers résidentiels. Les zones 30 permettent de limiter la vitesse et donc le trafic automobile sans l'interdire pour autant ; la rue devient partageable par tous : piétons, vélos et voitures, passants et riverains. Des aménagements et une signalétique sont indispensables aux entrées et sorties d'une zone 30.

### ◆ **Aménager les trottoirs selon les flux piétons** (protections contre le stationnement sauvage, meilleure insertion du mobilier urbain, éclairage, ...).

### ◆ **Promouvoir des espaces publics de qualité**, donnant aux piétons davantage de place, de confort et d'agrément.

## ❧ **OFFRIR AUX DEUX-ROUES**

### **LES CONDITIONS FAVORABLES**

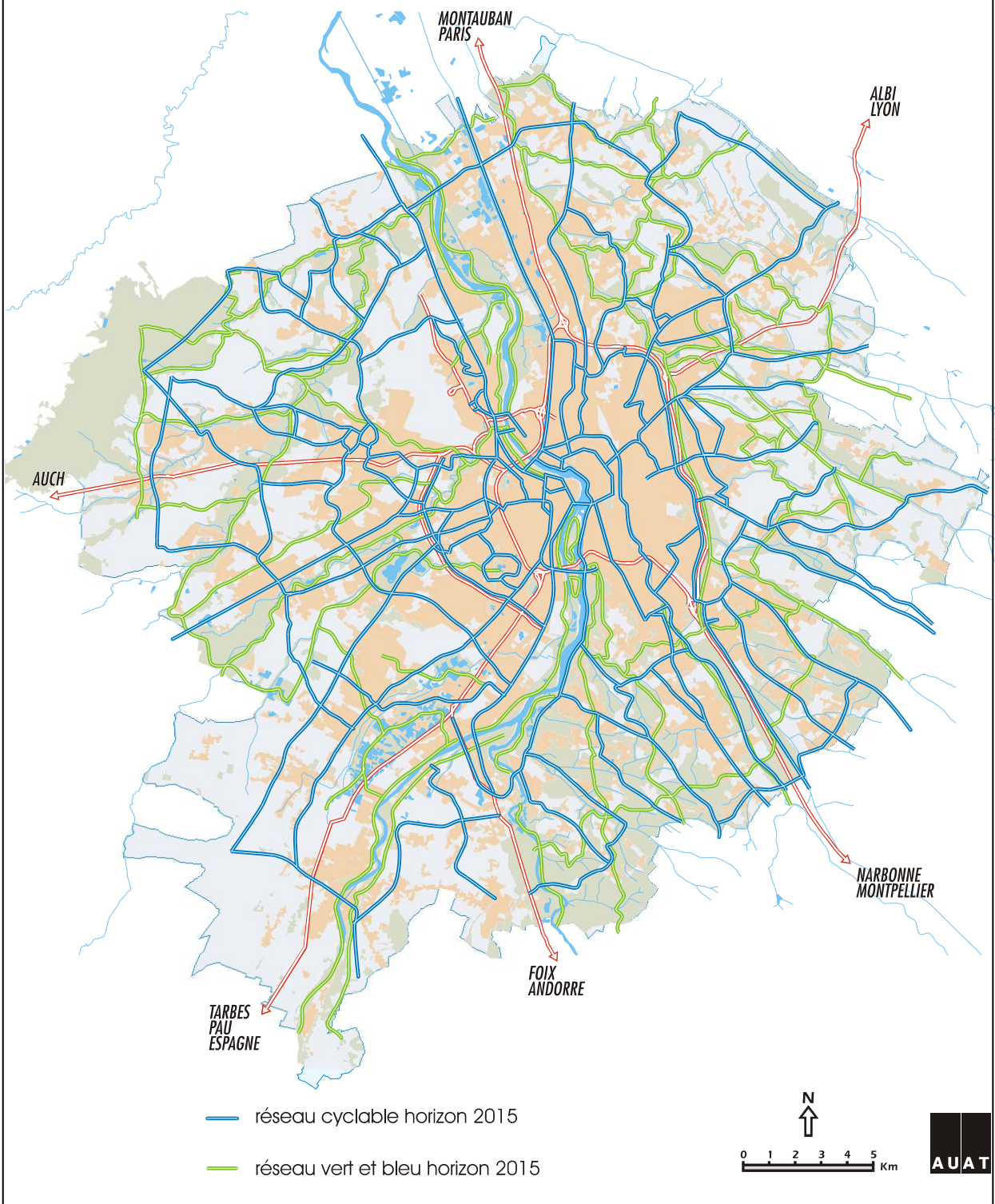
### **A LEUR DEVELOPPEMENT**

### ◆ **Augmenter de 50 % les déplacements quotidiens** à vélo dans l'agglomération en faisant passer la part de marché des deux-roues de 5 % à 7 % des déplacements quotidiens mécanisés.

### ◆ **Développer le réseau cyclable d'agglomération avec :**

- un réseau primaire qui privilégie les jonctions sur les axes de transports en commun (stations du métro, haltes, gares, arrêts bus, ...),
- le branchement des communes périphériques sur le cœur d'agglomération,
- le maillage plus fin du réseau des communes de l'agglomération,
- la réalisation de grands itinéraires vélo, notamment à l'ouest de l'agglomération (Villeneuve/Colomiers, Colomiers/Beauzelle, etc.).

# Réseau cyclable



- la réalisation de parkings vélo sécurisés, à proximité des pôles générateurs de déplacements importants (gares, grands équipements d'enseignement, équipements sportifs), des équipements de proximité commerce services...

- l'aménagement systématique de stationnement vélo près des équipements de proximité (lieux d'emploi, commerces, écoles et collèges, ...).

◆ **Accroître la sécurité, le confort des deux-roues :**

- réduction des vitesses des véhicules motorisés,

- aménagement des carrefours,

- lutte contre le stationnement gênant,

- actions pour la continuité des itinéraires : jalonnement des liaisons cyclables et informations cartographiques sur le réseau cyclable.

◆ **Rechercher la complémentarité entre les vélos et les transports en commun** dans l'aménagement des parcs-relais, des espaces de correspondance, des abords des stations.

◆ **Etablir une charte d'aménagement des stations** prenant en compte les vélos.

⇒ **RENFORCER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN ET LA RENDRE ATTRACTIVE**

**Augmenter de manière significative la part de marché des transports en commun** en la faisant passer de 12 % à 16 % des déplacements quotidiens totaux de l'agglomération.

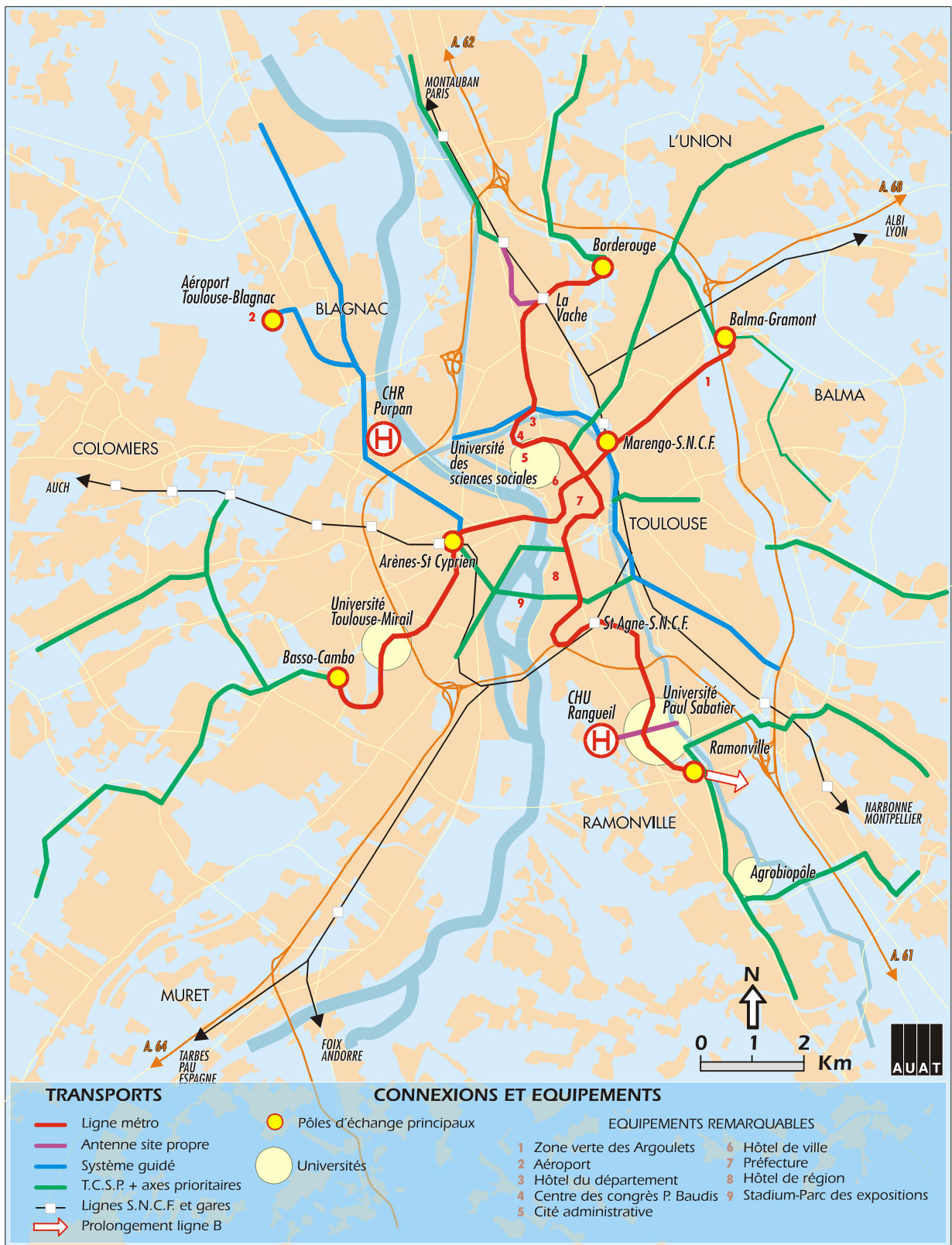
/ *Constituer un véritable réseau de transports intermodal métro-bus-train depuis le cœur d'agglomération jusque vers la périphérie*

◆ **Les territoires aux densités urbaines fortes associées à une concentration des grands équipements d'agglomération**

La desserte par le **métro** au cœur de l'agglomération a vocation à desservir les deux axes Est-Ouest et Nord-Sud les plus densément urbanisés, secteurs où l'on retrouve la plupart des équipements principaux de l'agglomération et les trois universités toulousaines. De plus, sur ces axes sont implantées la majorité des cités d'habitat social.

A l'intersection de ces deux axes, le centre-ville est le lieu privilégié d'une forte densité résidentielle et d'une animation urbaine très attractive.

# Réseau de T.C.S.P.





Par le prolongement de la ligne A (mise en service en 2004) jusqu'à la rocade Est d'une part, et la réalisation de la ligne B (mise en service en 2007) traversant la ville-centre de Borderouge au contact de la rocade Nord, jusqu'à la commune de Ramonville au Sud d'autre part, l'agglomération sera dotée de deux axes structurants autour desquels s'articulera l'ensemble du réseau de transports.

Ainsi, environ 200 000 personnes, plus de 100 000 emplois ainsi que les principaux équipements seront directement desservis avec un haut niveau de service et une forte capacité.

Le fort trafic prévisible sur ce réseau de métro conduit à réaliser, à l'horizon 2008, le passage à 52 mètres des stations de la ligne A (doublement de la longueur actuelle des quais).

Grâce à la création de parkings d'échange V.P.-métro, l'accès à la zone interne à la rocade pour les mouvements en provenance de la périphérie ou de l'extérieur de l'agglomération peut se faire en transport commun avec une seule rupture de charge.

Ainsi, le report modal de la V.P. vers le transport en commun à l'intérieur de l'anneau de rocade, indispensable au regard de la qualité urbaine peut être un véritable choix fait par l'utilisateur qui abandonne sa voiture au bénéfice d'un transport public performant de par sa vitesse commerciale, son confort, sa régularité, sa réduction du temps d'attente et souvent économique en considérant le stationnement.

La ligne B sera complétée par deux antennes en site propre à l'horizon 2015, une destinée à desservir l'Hôpital de Rangueil et le Complexe Universitaire, l'autre au Nord vers les quartiers de La Vache-Fondevre.

♦ Au-delà de ces deux axes structurants, **les territoires aux densités urbaines fortes mais essentiellement d'habitat**, des secteurs de moindre densité mais présentant un potentiel de desserte élevé, seront desservis à terme par des lignes de **Transports en Commun en Sites Propres de surface sur les axes lourds** (systèmes guidés de surface). Ont ainsi été identifiées :

- à l'horizon 2008, la ligne E<sup>18</sup> reliant la commune de Blagnac au site des Arènes, via le secteur de Purpan complétée d'une ligne E' permettant de desservir également le secteur aéroportuaire,
- à l'horizon 2015, la ligne G qui, du secteur des Ponts Jumeaux à celui de Montaudran, en longeant le Canal du Midi et la route de Revel, complète efficacement la desserte des quartiers Est et Sud-Est.

♦ **Les territoires aux densités moyennes associées à une intensification des équipements et services sectoriels** seront desservis à l'horizon 2008 grâce :

- **au développement du réseau de bus** en site propre et d'axes prioritaires bus (selon les contraintes de circulation rencontrées et les possibilités d'aménagement urbain des quartiers traversés :

---

<sup>18</sup> *Programmation de la première phase pour l'horizon 2004*

sites propres protégés infranchissables ou sites propres réservés franchissables,...) en périphérie à partir des boulevards urbains multimodaux.

En prolongement du métro vers les secteurs les plus denses de la périphérie, la voirie sera réaménagée lorsqu'elle existe (ou conçue lorsqu'elle reste à créer) afin de pouvoir réserver des sites propres pour les bus.

Ces axes, qui feront l'objet parallèlement d'une intensification urbaine, telle que définie dans le S.D.A.T., se comptent au nombre d'une dizaine dans l'agglomération :

- la R.N. 88<sup>19</sup> dans sa traversée de Saint-Jean et L'Union, avec une connexion à la station de métro des Argoulets ;
- le boulevard Nord de Balma<sup>18</sup> avec une connexion à la station de métro de Balma/Gramont ;
- la R.N. 126 (axe prioritaire bus) depuis Quint jusqu'à Toulouse ;
- la R.D. 2 depuis Saint-Orens vers la station de métro de Ramonville, en passant par Montaudran ;
- la R.D. 16 depuis Escalquens, Labège, via l'Agrobiopôle jusqu'à la station de métro de Ramonville ;
- la R.N. 113<sup>18</sup> dans sa traversée de Castanet et Ramonville, avec une connexion à la station de métro Ramonville Buchens ;
- la Voie du Canal de Saint-Martory, depuis Cugnaux et en connexion avec la station de métro de Basso Cambo ;

- la R.D. 632 (axe prioritaire bus) dans sa traversée de Plaisance du Touch et de Tournefeuille, en connexion avec la station de métro de Basso Cambo mais également avec la gare de Saint-Martin du Touch (ligne C).

Dans la ville centre, certains axes feront également l'objet d'une recomposition qui permettra de réserver des sites propres pour les lignes de bus urbains. Ont été identifiés :

- l'avenue de Muret,
- le faubourg Bonnefoy,
- la voie du Raisin<sup>19</sup>,
- l'avenue Camille Pujol<sup>19</sup>.

L'achèvement du maillage pourra être réalisé par la création de lignes circulaires sur la deuxième ceinture des boulevards, depuis l'axe Crampel/boulevard des Récollets/boulevard Déodat-de-Séverac vers la station Arènes.

Au-delà de 2008, d'autres axes seront aménagés avec des sites propres pour autobus :

- le Boulevard Urbain Nord depuis Castelnest jusqu'au terminus du métro à Borderouge ;
- la R.N. 20 Nord entre Fenouillet et Fondeyre ;
- la voie du Canal de Saint-Martory au-delà de Cugnaux.

• **au réseau ferré**, en complémentarité depuis le cœur d'agglomération vers la périphérie. L'étoile ferroviaire irrigue l'agglomération et peut offrir une desserte complémentaire en transports publics en zone urbaine et périurbaine, là

---

<sup>18</sup> *Programmation de la première phase pour l'horizon 2004*

<sup>19</sup> *Programmation pour 2004*

où les densités urbaines sont moyennes et/ou vers les centralités de secteurs (Colomiers, Muret, ...) concentrant de nombreux équipements et services.

La réalisation de la première phase de la ligne C qui a consisté en l'utilisation urbaine de la voie ferrée existante entre le métro, à la station Arènes et Colomiers sera poursuivie afin de conduire rapidement à une augmentation très sensible des fréquences. De plus, cette ligne sera complétée par trois nouvelles gares (Ramassiers, Saint-Martin du Touch et Toec).

Sur les axes Sud-Ouest (ligne D en direction de Muret) et Sud-Est (ligne F vers Escalquens), des dessertes urbaines cadencées seront expérimentées d'ici 2004 avec une augmentation progressive de l'offre conditionnée par la réalité de la demande et par l'aménagement du site de Matabiau.

Par ailleurs, la mise en place de dessertes ferroviaires périurbaines supplémentaires est également programmée dans le cadre du Plan Régional des Transports, à l'horizon 2006, vers L'Isle Jourdain, Grisolles, Gaillac, Villefranche-de-Lauragais, Saverdun et Boussens. Elles permettront dans le même temps, sans pénaliser le trafic régional, une meilleure desserte d'un certain nombre de gares situées dans le P.T.U. (Pibrac, Saint-Jory, Montrabé, Escalquens, Pins Justaret, Muret, Matabiau, ...).

- **aux systèmes de navettes internes au secteur**, en complémentarité au réseau structurant et permettant de répondre aux besoins de déplacements internes

des communes ou entre communes contiguës. Ces systèmes de navettes pourront être développés à partir de ceux existants (Colomiers, Blagnac, Tournefeuille, ...) et en fonction des demandes de déplacements observées.

Les études à programmer sur l'utilisation du réseau ferroviaire et les déplacements de périphérie à périphérie permettront de déterminer les conditions de mise en place de dessertes urbaines supplémentaires et de répondre à la demande par une offre adaptée.

- ♦ **Les territoires aux densités moyennes à faibles**, essentiellement résidentiels, avec dispersion des équipements, services et activités, seront desservis par le **réseau des bus urbains**.

Au-delà du cœur de l'agglomération, les lignes de bus permettent d'irriguer les secteurs plus diffus tout en tirant profit du niveau de service du métro, puisqu'elles y sont quasiment toutes connectées.

L'achèvement du réseau métro et la réalisation d'un certain nombre de sites propres (systèmes guidés ou bus) permettront de réorganiser et de rationaliser l'offre sur l'ensemble du réseau des lignes de bus.

- ♦ **Les territoires aux densités faibles ou très faibles** seront desservis par un **transport à la demande**.

Comme cela a déjà été mis en place dans certaines communes (Lacroix-Falgarde, Saubens, Mons, Pin Balma), un transport à la demande du type taxi collectif devrait permettre de répondre aux besoins de déplacement dans les territoires aux densités faibles ou très faibles, là où les solutions

transports en commun traditionnelles s'avèrent peu adaptées à la demande.

Un système identique plus souple pourrait, en fonction de l'évolution de la demande, être mis en place pour mieux répondre aux différents besoins de déplacements.

### */ Développer la multimodalité*

#### ◆ **Création de pôles d'échanges métro-bus-train-vélo-voiture**

La création de pôles d'échanges tels que les habitants de l'agglomération toulousaine les connaissent sur la ligne A vont se généraliser au fur et à mesure de la réalisation des axes lourds de transports.

Ainsi, le prolongement de la ligne A se traduira par la réalisation de deux pôles : Argoulets (métro + bus + voitures) et Balma-Gramont (métro + bus + autocars interurbains + voitures).

La ligne B sera l'occasion de créer de nouveaux pôles d'échanges : aux stations terminales de Borderouge et Ramonville (métro + bus + autocars interurbains + voitures) et sur des stations intermédiaires comme Saint-Agne (métro + train) ou La Vache (métro + train + voitures).

La prise en compte des connexions vélo + métro sera systématique avec l'installation d'appuis pour vélo sur toutes les stations de la ligne B et du prolongement de la ligne A. Ainsi, avec les équipements déjà présents le long de la ligne A, ce sont près de 1 000 places de stationnement pour vélo qui seront propo-

sées au contact immédiat des stations de métro.

Pour certaines stations, des aménagements cyclables seront réalisés pour assurer la jonction avec le réseau existant.

#### ◆ **Création de parcs relais de capacité plus ou moins importante**

La pratique de la multimodalité voiture + métro étant maintenant largement répandue le long de la ligne A, elle sera amplifiée avec la mise en service de deux parcs-relais pour le prolongement de la ligne A (Argoulets 600 places et Balma-Gramont 1 000 places) et de trois parcs-relais pour la ligne B (Borderouge 1 000 places, La Vache 400 places et Ramonville 1 000 places) portant à environ 6 000 places la capacité totale (qui peut être augmentée si les besoins évoluent) des parcs-relais sur le réseau de métro.

Des parcs-relais seront également créés au contact des principales gares de la ligne C et de la ligne D.

En périphérie, des parcs-relais seront réalisés le long des axes de T.C.S.P. afin de capter au mieux les flux automobiles en provenance des communes desservies.

#### ◆ **Présence de taxis aux points de connexion des réseaux publics**

Comme c'est le cas pour l'actuelle ligne A, des emplacements réservés aux taxis seront aménagés sur un certain nombre de stations de la ligne B.

#### ◆ **Recherche de complémentarité en termes d'horaires et de tarification** entre les différents moyens de transports publics.



## / Valoriser les transports en commun

### ◆ Accroître la performance du mode bus

Dans les quartiers ou communes desservis par le réseau de surface, il convient de garantir à celui-ci les conditions d'un service performant, au premier rang desquelles figure la vitesse commerciale qui doit être compétitive comparée à celle des véhicules particuliers. C'est pourquoi le système de régulation de trafic avec priorité donnée aux bus dans les carrefours, qui est actuellement en fonctionnement sur la partie Sud du parcours de la ligne 2 à Toulouse (à travers un secteur urbain dense), pourra se développer sur d'autres lignes structurantes du réseau bus.

En effet, les résultats obtenus montrent des gains de temps importants pouvant aller jusqu'à 10 % pour les temps de franchissement des feux, ce qui a pour corollaire une diminution en temps de l'intervalle moyen de passage du bus aux arrêts, soit moins d'attente à l'arrêt et une meilleure vitesse commerciale.

Par ailleurs, l'adoption des système G.P.S. de localisation par satellite permet, grâce à l'opération Prodyn-Bus, d'optimiser le trajet et d'influer sur les priorités de passage des autobus aux carrefours à feux.

### ◆ Développer le confort des usagers

L'accès au système de transports en commun doit être facilité par une recherche de confort :

- La politique de renouvellement du parc d'autobus qui conduit à mettre en service sur le réseau des véhicules confortables et dotés d'un bon niveau d'équipement sera poursuivie.

Ainsi, les investissements se sont accentués ces dernières années en faveur de la modernisation et de l'optimisation du réseau bus en acquérant une flotte de nouveaux autobus (GX 317) aux planchers surbaissés. Les dernières acquisitions portent sur des véhicules climatisés, disposant d'un système d'inclinaison et d'une palette rétractable pour faciliter l'accès aux Personnes à Mobilité Réduite, de systèmes d'informations lumineuses et sonores annonçant le prochain arrêt.

- Durée et prédictibilité de la durée du déplacement induisant le traitement du temps d'attente.

Ainsi, le principe de S.A.I. (Système d'Aide à l'Information) expérimenté sur la ligne 2, avec l'installation de panneaux lumineux qui permettent d'informer les voyageurs qui attendent leur bus du temps d'attente jusqu'au prochain véhicule, sera développé sur les principales lignes du réseau de surface, sachant que la prédictibilité de la durée des déplacements sera améliorée par la régulation de la vitesse commerciale.

- Limitation au maximum des ruptures de charge dans chaque déplacement en transports en commun.

- Amélioration de la régularité et de la vitesse commerciale,

- Aux arrêts, stations, pôles d'interconnexion (qualité des aménagements, propreté, protection contre les intempéries, signalétique, ...),

- Sur les cheminements menant aux arrêts pour les piétons et les cyclistes (parking vélo...).
- Dans les bus (places assises, accueil,...).
- Pour les P.M.R. : l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite, déjà particulièrement soignée sur la ligne A, le sera davantage encore sur son extension et sur la ligne B pour lesquelles le nouveau matériel roulant sera doté d'équipements spécifiques. Sur le réseau de surface, des autobus à plancher surbaissé et munis d'un plateau amovible seront progressivement mis en service sur certaines lignes pour lesquelles des aménagements spécifiques seront réalisés (hauteur des trottoirs aux arrêts, ...).

A l'horizon 2004, le service spécialisé Mobibus pourrait être étendu à l'ensemble des communes du P.T.U.

L'ensemble de ces actions sera repris dans le cadre d'une « charte qualité » visant à améliorer, en tous points de vue, la qualité du réseau de transports en commun et plus particulièrement le réseau de surface.

#### ♦ Adapter la structure tarifaire

- Mettre au point les systèmes de tarification intermodale pour les usagers pratiquant plusieurs réseaux pour un même déplacement (réseau interurbain bus, trains).
- La tarification doit être comparée aux autres tarifications existantes de l'agglomération (stationnement, péages routiers), de façon à rester attractive pour l'utilisateur du système de déplacement.

#### ♦ Faciliter l'usage des transports en commun

L'information sur l'offre et les services doit accompagner le P.D.U. en permanence, afin de valoriser l'image des transports publics auprès des habitants, entreprises, institutions.