



Deuxième révision du SCoT

Commission contributive

Mobilités optimisées

18 mai 2018

Ordre du jour



Commission contributive, 2^{ème} révision...

1. Qu'est ce que le SCoT ?
2. Le travail de la Commission : objectif et calendrier



Cahier technique et débat



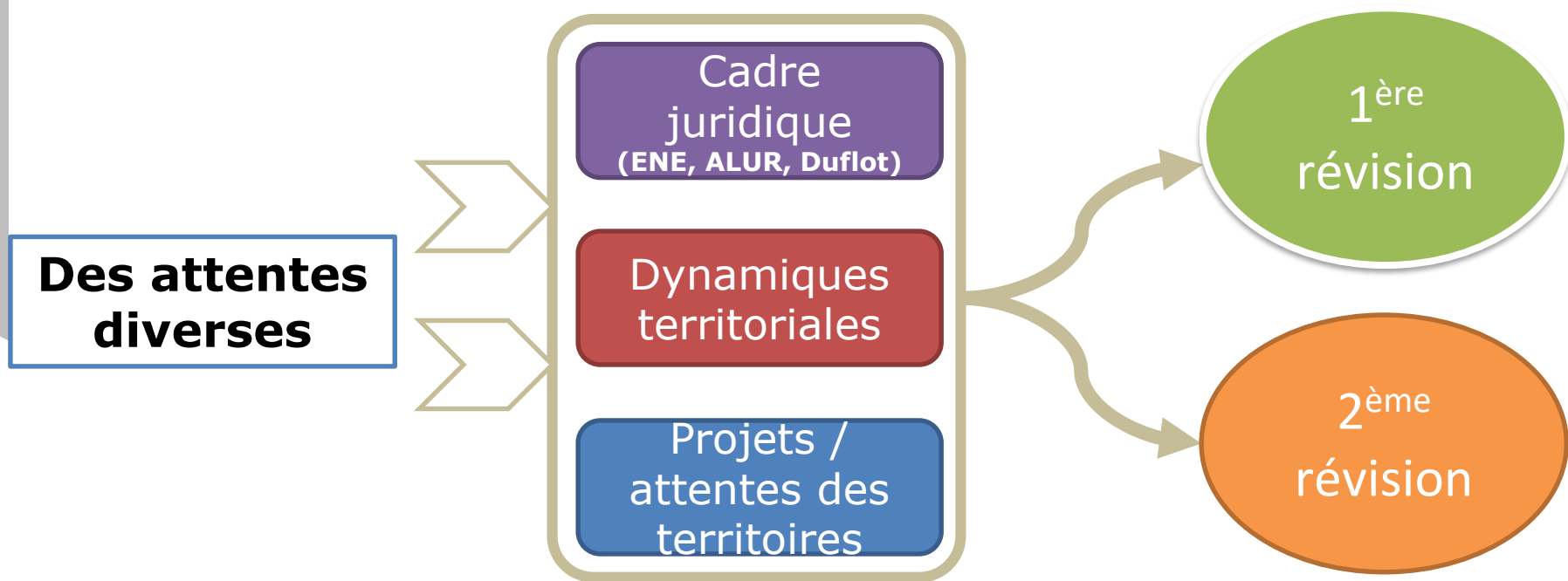
Choix des focus pour le Cycle 2

Quels sujets approfondir ?

Commission contributive, deuxième révision du SCoT... de quoi parle-t-on ?

/ Qu'est ce que le SCoT ?

Un document évolutif : des éléments à prendre en compte



/ Le travail de la commission

/ Les éléments à considérer

Les éléments déjà disponibles... et les nouveaux éléments
à prendre en compte

Préparation R1

Capitalisation R1

Veille, suivi

Cadre réglementaire

Séminaires prospectifs

Ateliers territoriaux

**Spécificités
territoriales**

**Mobilités
optimisées**

**Complémentarités
foncières**

/ Le travail de la commission

Prendre en compte les :

Spécificités territoriales

- **Attractivité des territoires ruraux**
- **Urbain + Rural**
- **Equilibre Habitants/Emploi**
- **Typologie de territoire**
- **Fait périurbain**
- **Paysage**
- **Logement**
- **Commerce**
- **Tenir compte de la diversité des territoires**
- **Diversité des échelles adaptées aux sujets (cartographiques et temporelles)**

Mobilités optimisées

- **Accessibilité**
- **Mobilité**
- **Desserte TC**
- **Energie**
- **Climat**
- **Cohérence urbanisme transports**
- **Limiter les déplacements**
- **Santé**
- **Temps de parcours**
- **Liens mobilités/zones d'emplois**

Complémentarités foncières

- **Gestion économe des ressources**
- **Urbanisme durable**
- **Renouvellement urbain**
- **Capacités d'accueil**
- **Projet agricole**
- **Intensification**
- **Préservation du foncier agricole**
- **Biodiversité**
- **Nouveaux outils**
- **Climat**

/ Le travail de la commission

Un document en révision

Préparation de la
Délibération

Délibération
de prescription

Fin du Diagnostic

Phase 0 : pré-délib'

Phase 1 : Pré-Diag

Phase 2 : Diag

Phase 3

Commissions contributives

Contributions Socio-pro

Elaboration du Diagnostic

Pré-PADD

16 nov 2017
Séminaire
élus

Janvier
2018

5 février
Plénière de
lancement

Plénière acteurs

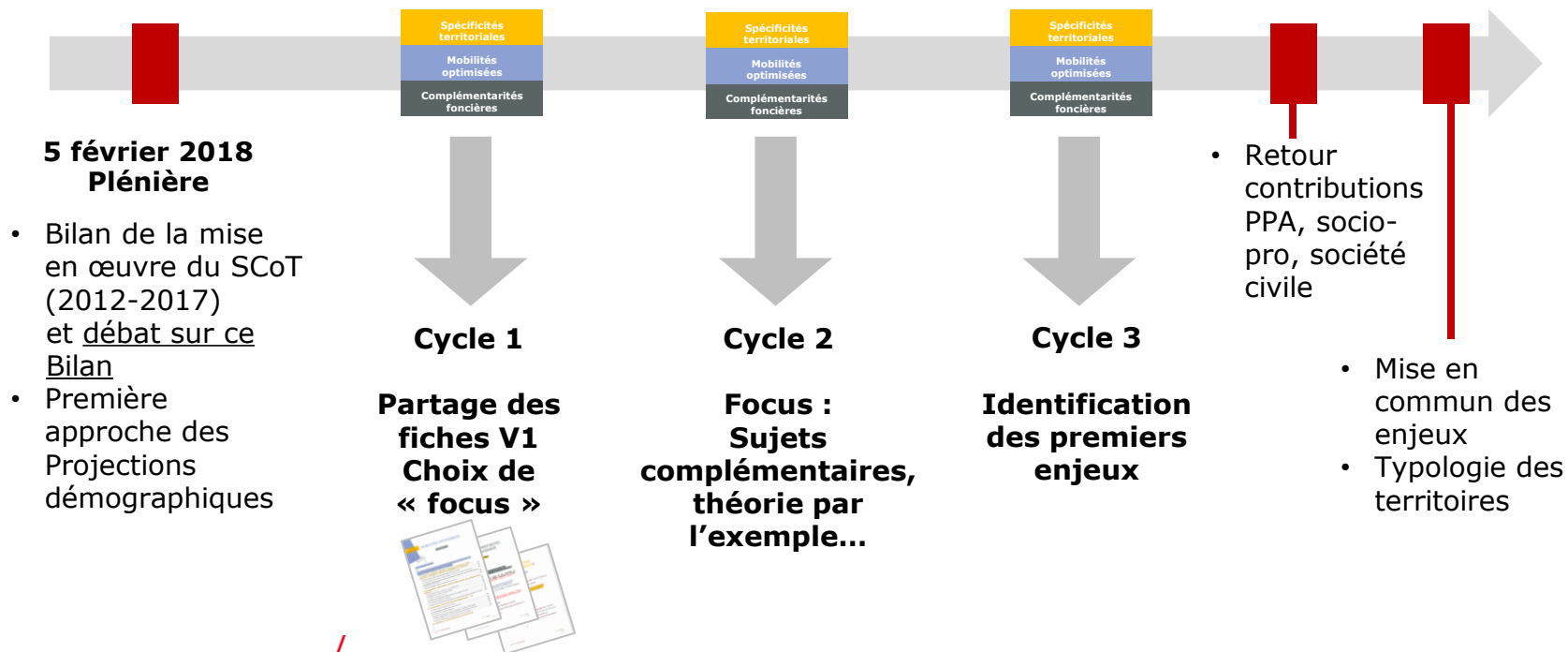
1^{er} semestre 2018
Associer les élus
aux travaux de
pré-diagnostic

Fin 2018

Automne 2018
Rédaction
Diagnostic et
Etat initial de
l'environnement

/ Le travail de la commission

→ *En partant des éléments de connaissance actuels, et donc provisoires, les élus définiront les contenus à approfondir afin de bâtir le diagnostic et d'identifier les premiers enjeux.*



/ Le travail de la commission

élus participants au Bureau, d'EPCI différents

Pilotage et validation : Bureau et Président

Préparation : Bureau restreint

Propositions techniques : aua/T, GTech Smeat

Spécificités territoriales

→ **Co-animateurs :**

- **Jacques Oberti**
- **Béatrice Ursule**
- **Jean-Louis Coll**

Mobilités optimisées

→ **Co-animateurs**

- **Joseph Carles**
- **Louis Escoula**

Complémentarités foncières

→ **Co-animateurs**

- **Dominique Coquart**
- **Raymond Alègre**

http://www.scot-toulouse.org/Timeline_V2/

Cahier technique et débat

Commission contributive

Mobilités optimisées

La mobilité, comment aborder ce sujet central ?



Ressources



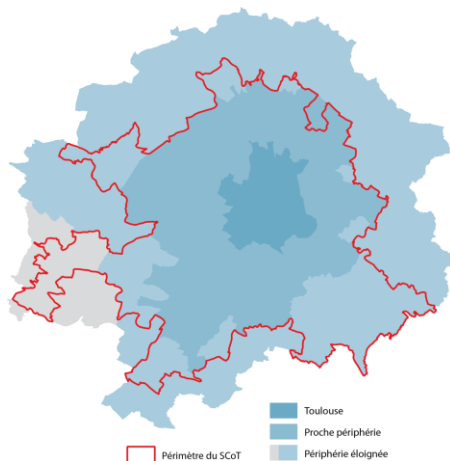
Attractivité



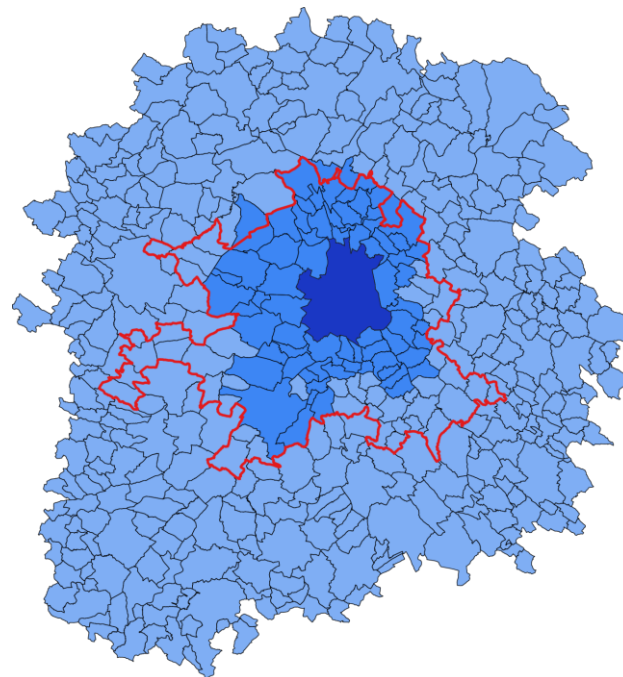
Pratiques/usages

La mobilité, comment aborder ce sujet central ?

Le périmètre de l'Enquête Ménage Déplacements



Le périmètre de l'Aire urbaine



Les données utilisées sont celles issues de l'INSEE. L'actualisation des chiffres se fera au mieux mais l'important dans le cadre de la révision du SCoT est de privilégier l'analyse des dynamiques territoriales et de rester sur les tendances lourdes.

La mobilité, comment aborder ce sujet central ?

Diagnostic

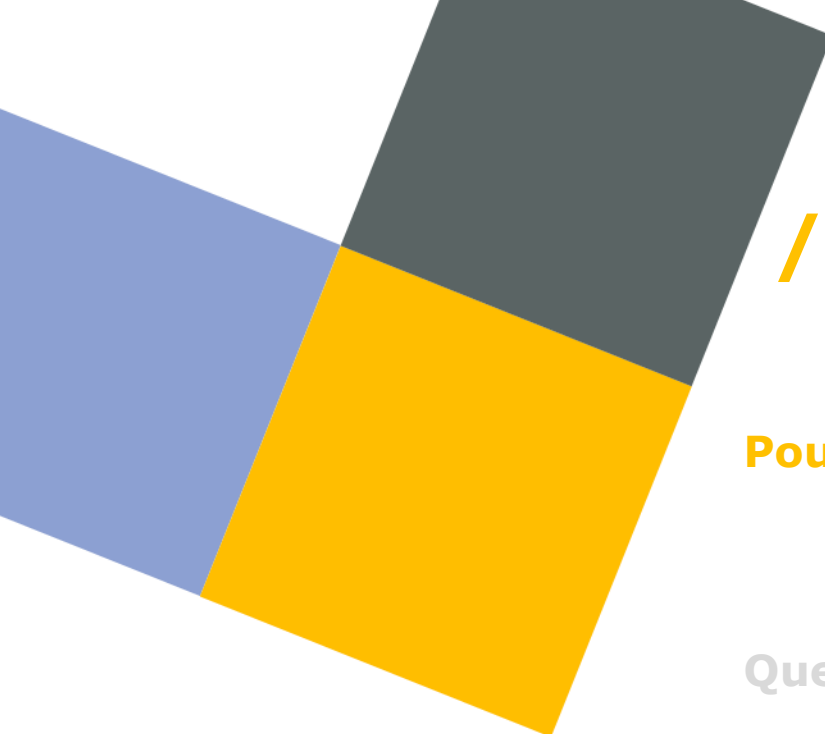
**Pourquoi
en est-on là ?**

**« On ne peut pas
continuer comme
ça, il y a trop de
bouchons ! »**

**Quels autres éléments
de constat ?**

**Comment améliorer
la situation ?**

PADD



/ Mobilités optimisées

Pourquoi en est-on là ?

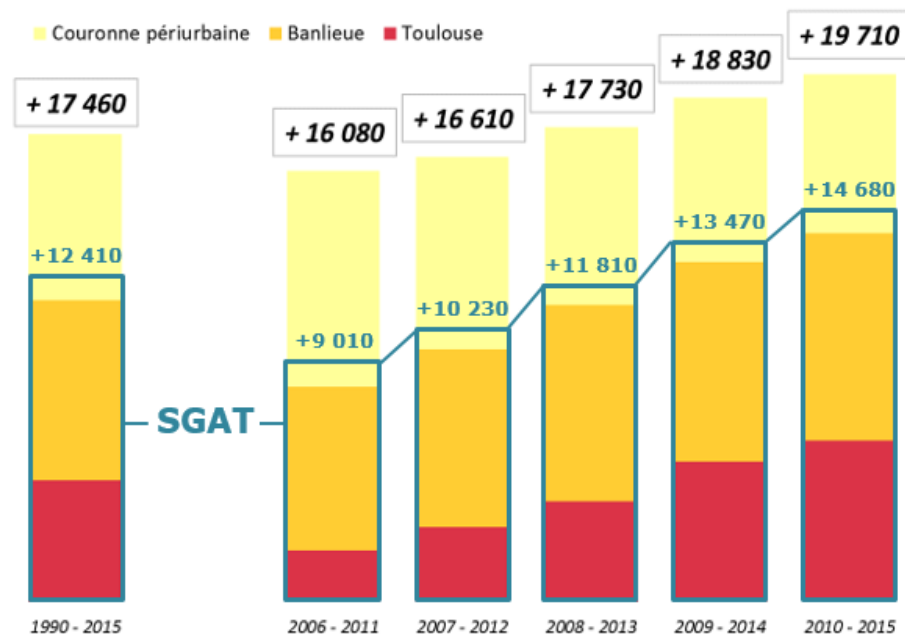
Débat et échanges entre élus

Quels autres éléments de constat ?

Débat et échanges entre élus

1. De nombreux déplacements et une utilisation privilégiée de la voiture

Une forte croissance démographique
et une accélération de l'accueil



**La croissance démographique de l'aire
urbaine toulousaine (période 2009-2014)**

(Source : RP Insee)

1. De nombreux déplacements et une utilisation privilégiée de la voiture

Une forte croissance démographique et une accélération de l'accueil

59% : part modale de la voiture

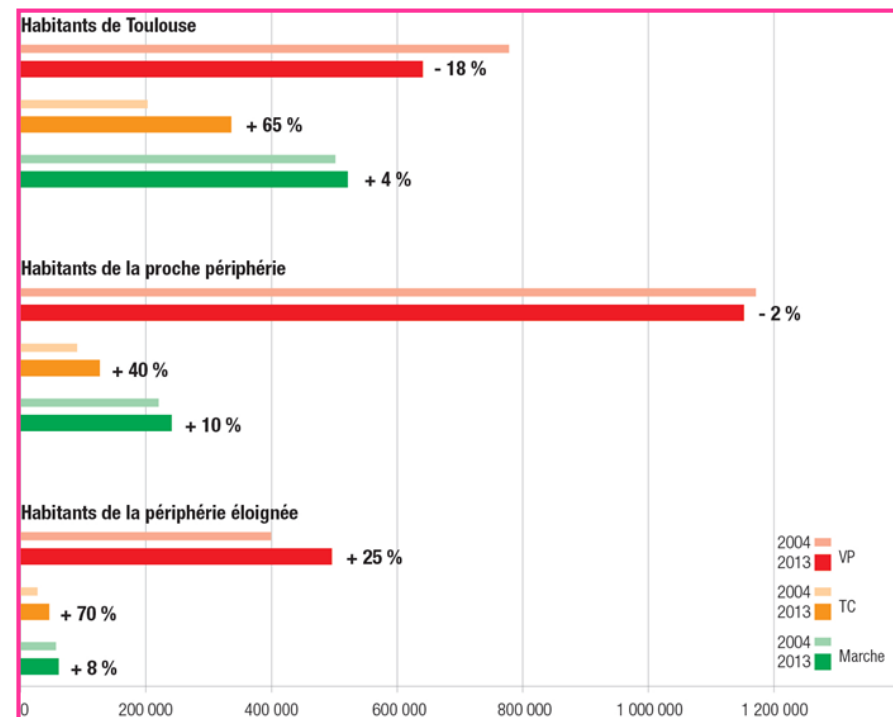
Malgré une diminution marquée de l'usage de la voiture à Toulouse...

-18% de voyages réalisés

...une dépendance à la voiture et des flux de voiture toujours plus importants en périphérie éloignée

+ 25% en périphérie éloignée

- 2% en proche périphérie



Répartition des déplacements selon les modes et les territoires
entre 2004 et 2013
(source : EMD)

2. Un tissu urbain et un développement favorables à la voiture

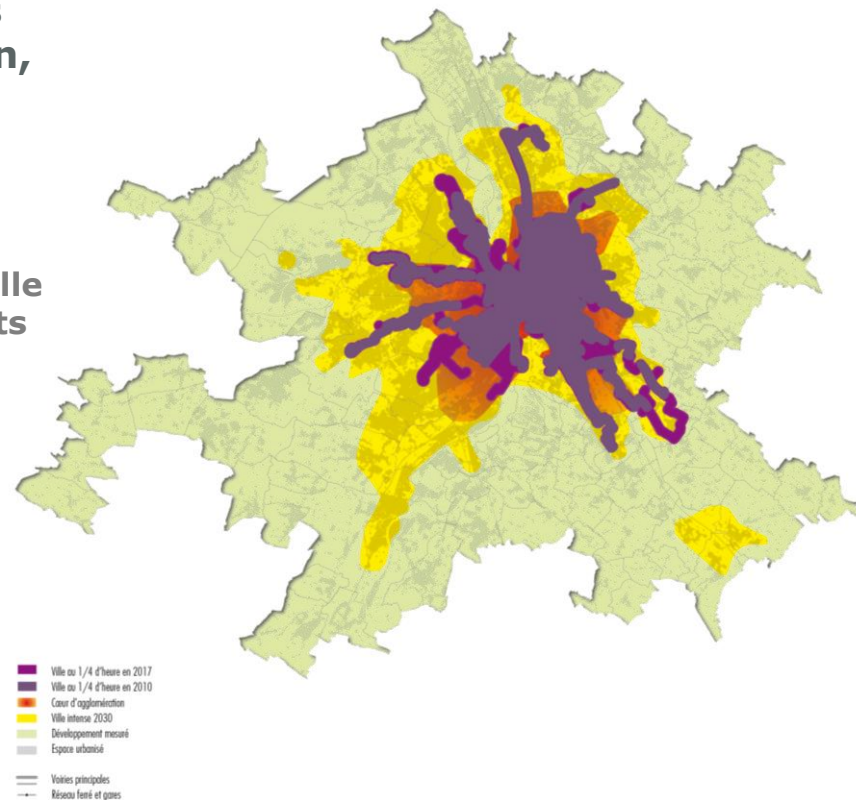
Le constat d'un étalement urbain, grâce à des infrastructures qui permettent d'aller plus loin, à temps de déplacement constant

Des difficultés à étendre une desserte en transport en commun mais...

65% des individus (habitants+emplois) de la Ville intense desservis efficacement par les transports en commun

Au-delà, une densité de population bien plus faible (<30hab/ha)

...dans un contexte de baisse structurelle des capacités financières des collectivités



2. Un tissu urbain et un développement favorables à la voiture

Le constat d'un étalement urbain, grâce à des infrastructures qui permettent d'aller plus loin, à temps de déplacement constant

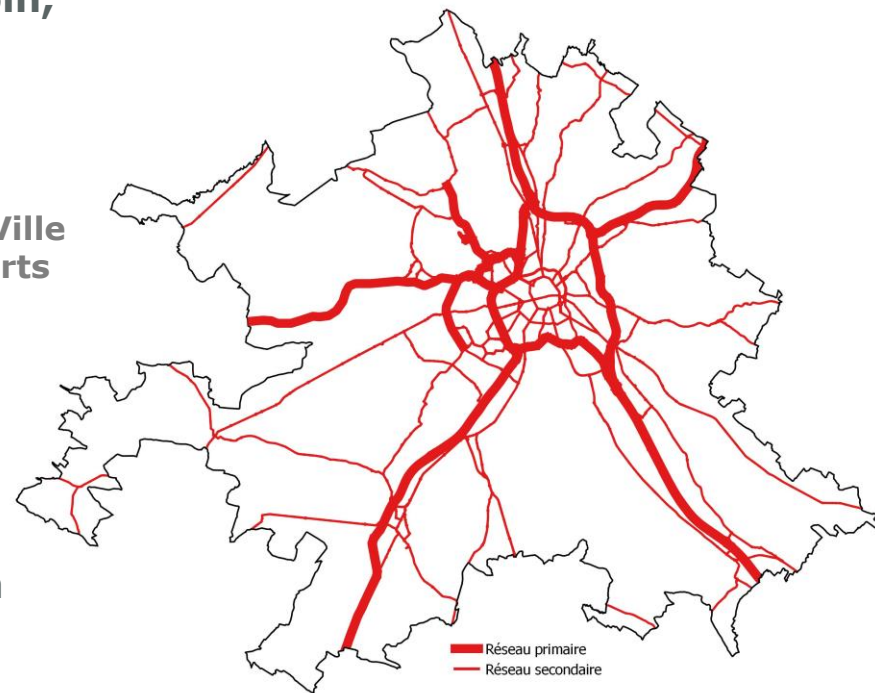
Des difficultés à étendre une desserte en transport en commun mais...

65% des individus (habitants+emplois) de la Ville intense desservis efficacement par les transports en commun

Au-delà, une densité de population bien plus faible (<30hab/ha)

...dans un contexte de baisse structurelle des capacités financières des collectivités

Un accompagnement limité de l'urbanisation par le réseau secondaire multimodal et un réseau primaire qui supplée à ce manque



3. La voiture : premier moyen de locomotion, tous motifs confondus

Emploi, une concentration des déplacements dans le temps et l'espace

70% des déplacements domicile-travail en voiture

Fort développement des pôles économiques, historiquement liés à la desserte voiture (accès, stationnement...)

Une très forte polarisation et croissance des flux vers les pôles d'emploi du Nord-ouest.

Aujourd'hui, une diversification de la desserte en cours : TAE/connexion ligne B/Linéo

Equipements et services : vers une meilleure accessibilité

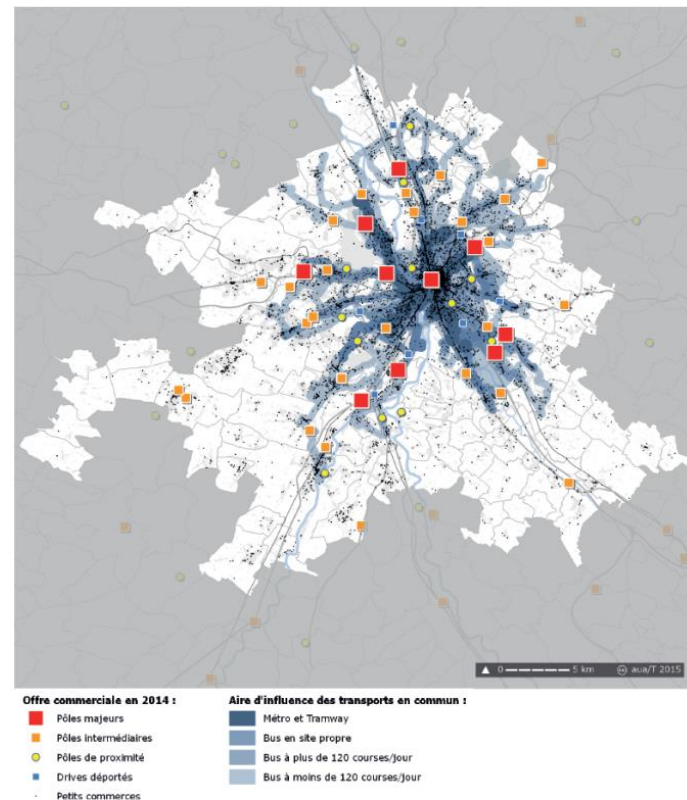
[exemple du commerce]

76% des déplacements pour les achats se font en voiture

De la même façon, des projets de diversification : TAE/connexion ligne B/Linéo : Labège, Purpan, Portet

Scolaires, 1 trajet sur 2 en voiture

180 000 trajets d'accompagnement quotidiens, durant les heures de pointe



Pôles commerciaux et aires d'influence des transports en commun (source : OP2C)

3. Des besoins logistiques en croissance

Des déplacements de marchandises importants, particulièrement sur les centres-ville

90 000 livraisons chaque jour

+5%/an, une demande croissante

Un éloignement des centres logistiques

Proximité des axes forts, coût et disponibilités foncières

De nombreux déplacements réalisés sur des voiries structurantes (encombrement des voies de bus...)

La non optimisation de la desserte du dernier kilomètre

Des sujets sur l'organisation des marchandises

Report vers le fret ferroviaire

Circulation des différents types de véhicules (convois exceptionnels)

Nouveaux comportements d'achat, outils numériques, et chaînes logistiques (Drive, e-commerce...)

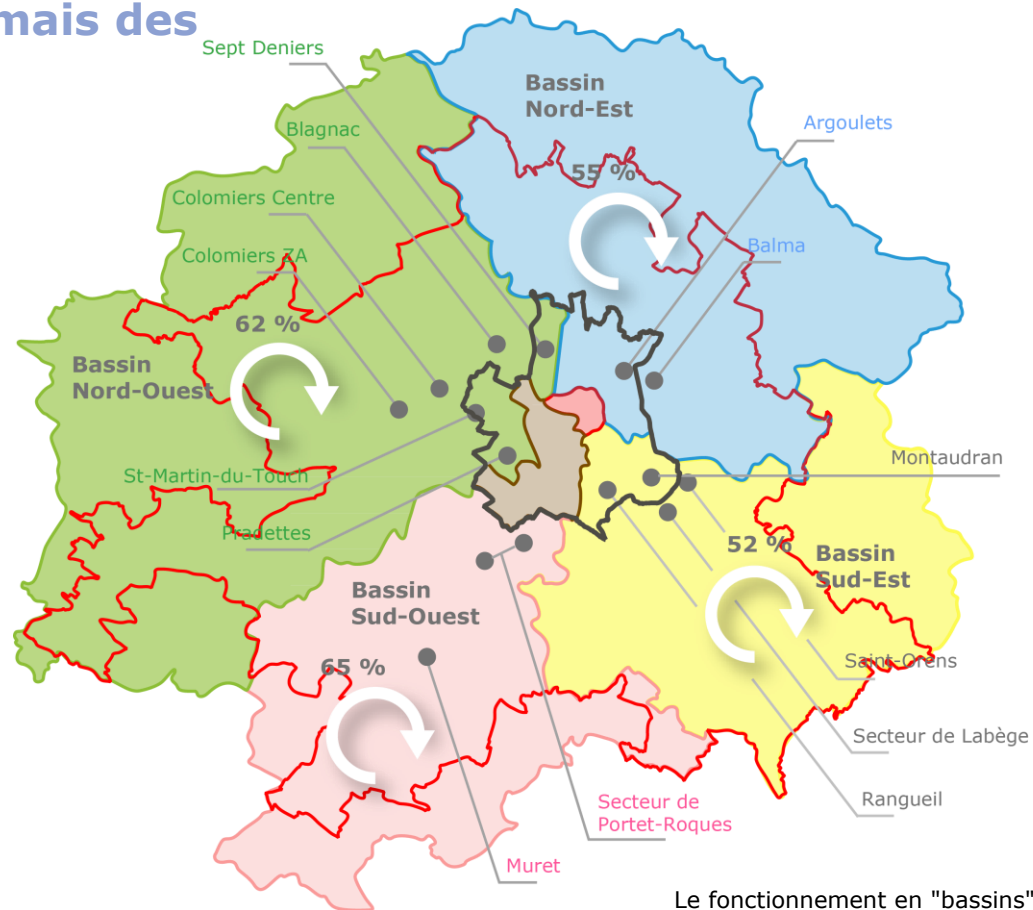
4. Un fonctionnement en bassins mais des réseaux tournés vers Toulouse

Un accompagnement limité de l'urbanisation par le réseau secondaire (radial, support de TC, de pistes cyclables, de l'urbanisation)

Or, une structuration des déplacements en bassins de mobilité

50% des actifs de proche périphérie travaillent en proche périphérie

Un choix de résidence en partie lié aux lieux d'emploi



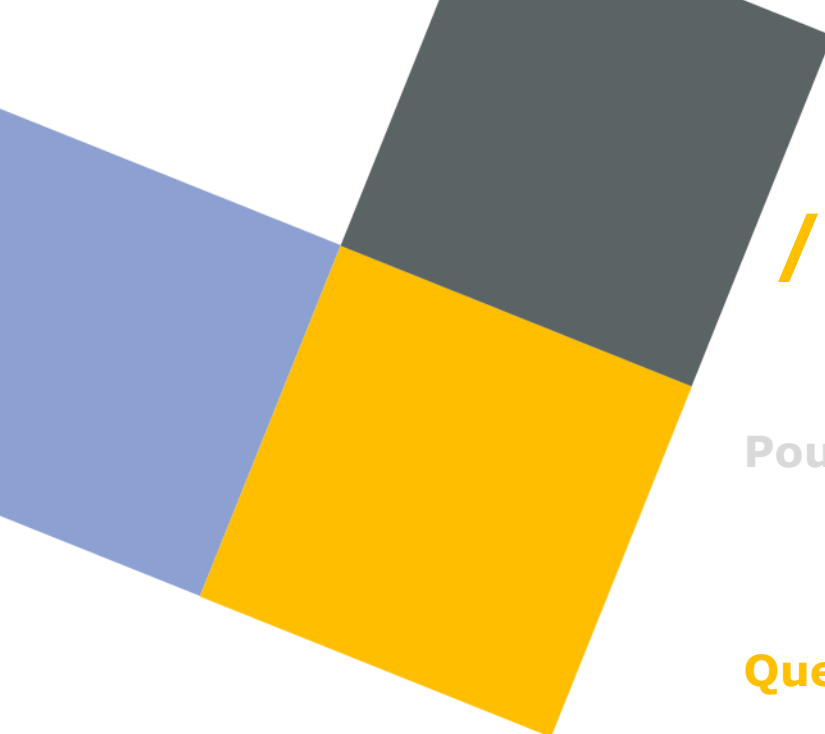
Pourquoi en est-on là ?

Échanges / Débat

Quelles réactions ?

Quelles réflexions ?

Quels commentaires ?



/ Mobilités optimisées

Pourquoi en est-on là ?

Débat et échanges entre élus

Quels autres éléments de constat ?

- 1. Un fort impact des mobilités sur les ressources territoriales**
2. Accessibilité et mobilités, deux facteurs d'attractivité territoriale
3. Des pratiques de mobilité contrastées et en évolution

Débat et échanges entre élus

Une forte empreinte environnementale des déplacements

Un impact environnemental et sanitaire

46% des émissions de GES sont liées aux transports

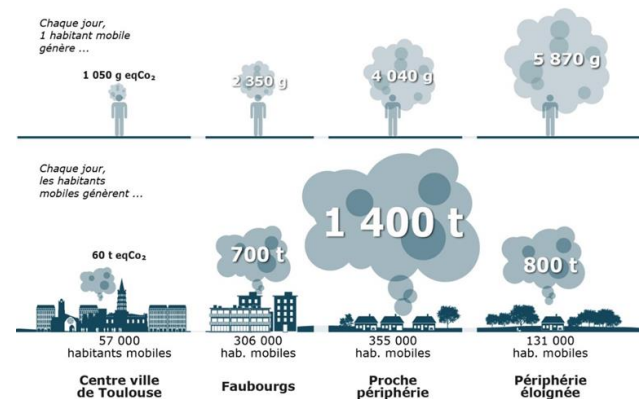
dont 88% liés à la voiture

Une exposition des habitants aux polluants (particules fines, oxydes...)

Mobilités et TVB : entre cloisonnement des espaces et support de mobilités actives

Canal du midi : réseau cyclable qualitatif, continu et structurant

Les infrastructure des mobilités s'adossent à la TVB ou, au contraire, participent au cloisonnement des espaces



Les réseaux, une ressource à saturation

...malgré des politiques publiques volontaristes en matière de transports en commun

3^{ème} réseau national

tisséo

En 10 ans : + 76% d'offre
+ 109 % de fréquentation

Un fréquentation en forte croissance
à Toulouse et en proche périphérie

Un réseau de surface freiné par la faiblesse du réseau routier secondaire

Des marges de progrès au-delà des transports en commun urbain



Intermodalité : saturation



2,2% de déplacements à vélo et un
réseau discontinu



6% de covoitureurs réguliers
Voiture servicielle



Une offre ferroviaire plus sollicitée
mais en limite de capacité

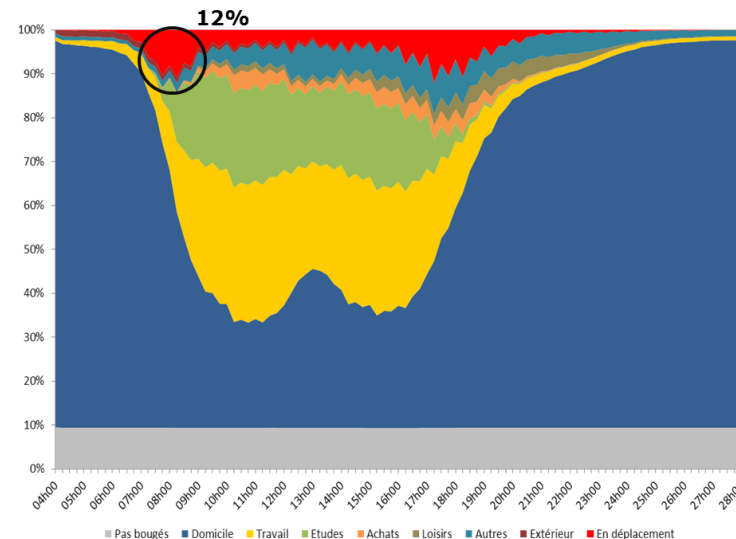
Le réseau, une ressource à saturation

Des déplacements pour l'emploi et l'accompagnement des scolaires effectués largement en voiture particulière et vecteurs de congestion

- Des trafics se stabilisant sur le réseau primaire, saturé et une propagation de la congestion aux axes secondaires
- Un étalement des plages de circulation (15-16 et 19-20h)

En pointe, 12% des habitants sur les réseaux de transport

Des évolutions constatées/à venir, liées à une réorganisation du travail et des modes de vie en mutation (mobilités émergentes, e-commerce, télétravail, gestion des temps...)



Mobilité : tenir le coût

Une hausse du coût de la mobilité privée

0,6€/km en voiture

Un renchérissement constaté et potentiel (achat, entretien...), un impact social en grande périphérie

Un contexte de baisse structurelle des capacités financières des collectivités

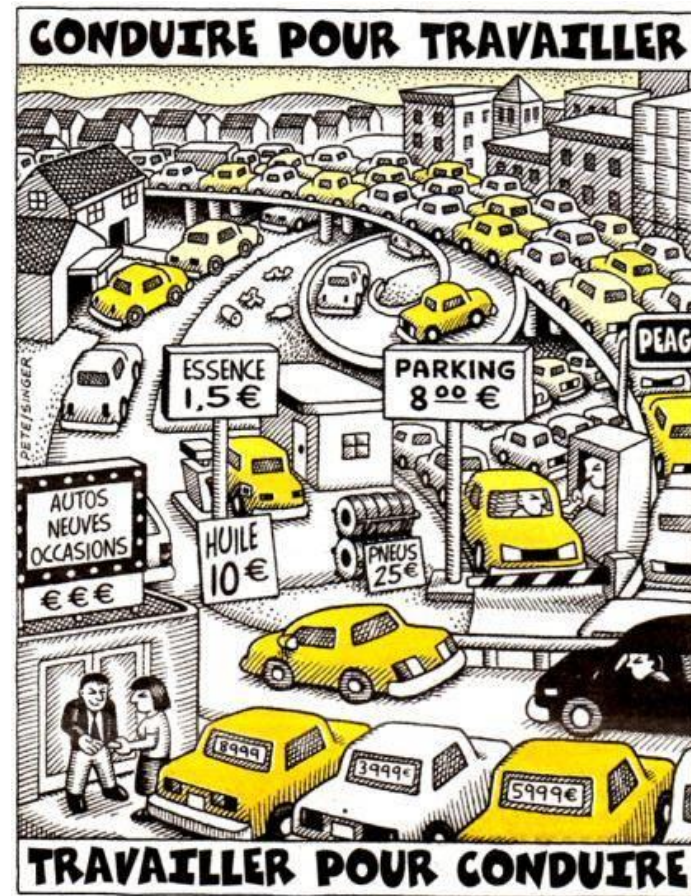
...au regard de coûts d'investissement/d'exploitations élevés

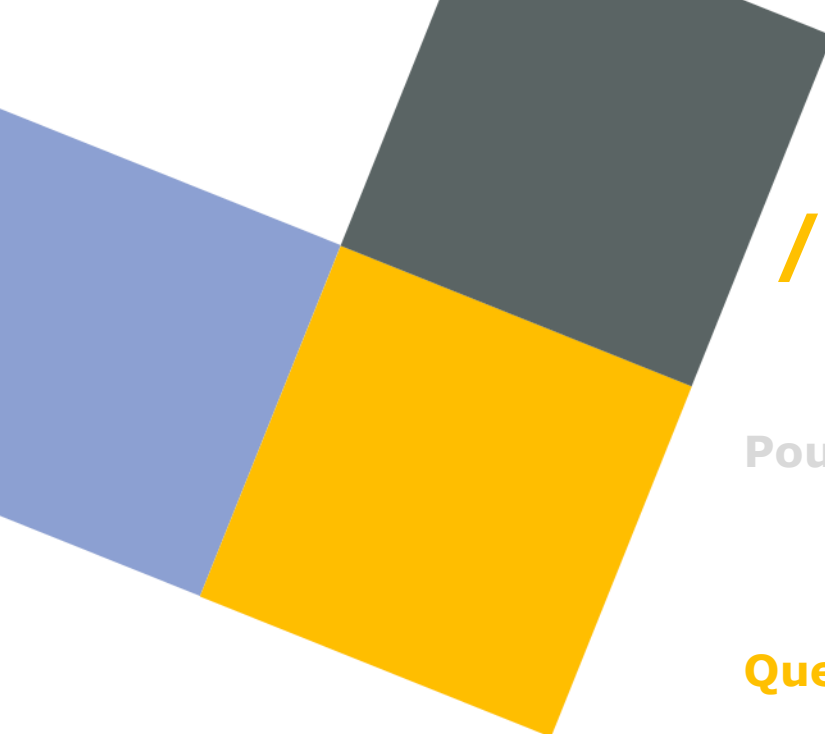
Le coût des nouvelles mobilités

1,18% de véhicules électriques, un fort développement : dimensionnement des réseaux électriques et bornes de recharge, place de la voiture en ville

Des coûts induits par l'étalement urbain

Équipement du territoire (réseaux, infrastructures...)





/ Mobilités optimisées

Pourquoi en est-on là ?

Débat et échanges entre élus

Quels autres éléments de constat ?

1. Un fort impact des mobilités sur les ressources territoriales
2. **Accessibilité et mobilités, deux facteurs d'attractivité territoriale**
3. Des pratiques de mobilité contrastées et en évolution

Débat et échanges entre élus

Toulouse, une métropole régionale accessible ?

Une accessibilité métropolitaine assurée par l'aérien

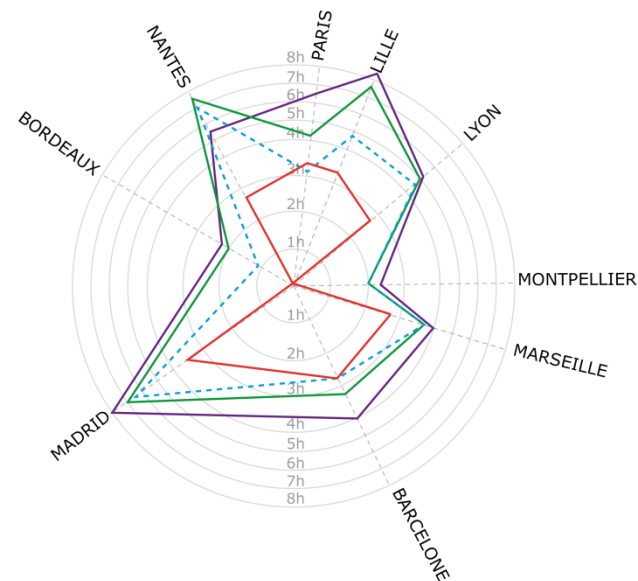
Un positionnement central dans les réseaux régionaux, mais peu de déplacements de transit

Des projets pour améliorer l'accessibilité de l'agglomération

Une attractivité forte aux effets contrastés



Meilleur temps de trajet
vers les grands centres urbains
(de centre à centre)



En avion (vol direct, temps d'accès et d'embarquement inclus)



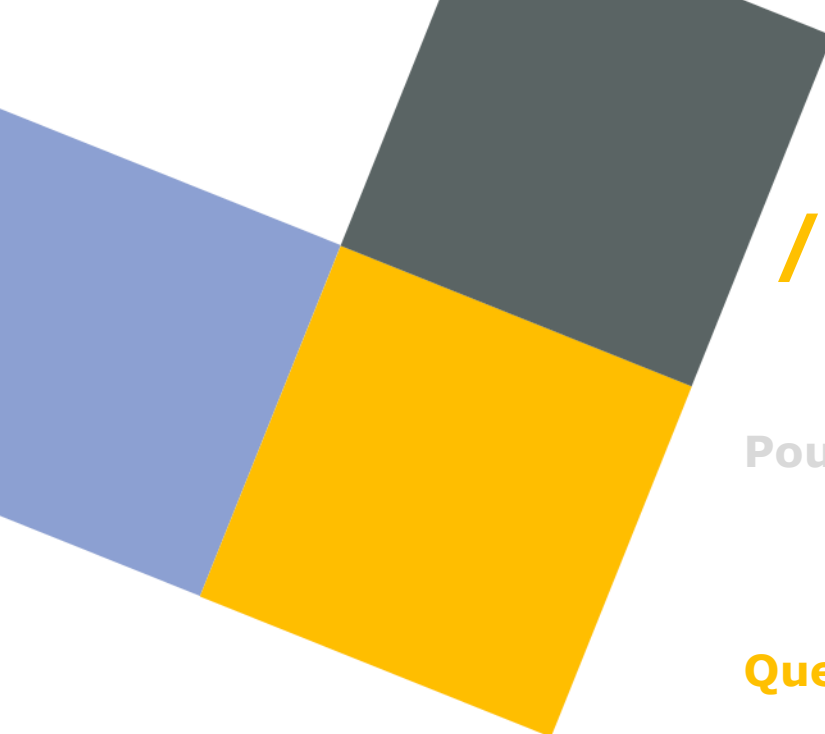
En train (de gare à gare)



En voiture (temps de pause inclus, hors circulation)



En train horizon 2030 (de gare à gare)



/ Mobilités optimisées

Pourquoi en est-on là ?

Débat et échanges entre élus

Quels autres éléments de constat ?

1. Un fort impact des mobilités sur les ressources territoriales
2. Accessibilité et mobilités, deux facteurs d'attractivité territoriale
3. **Des pratiques de mobilité contrastées et en évolution**

Débat et échanges entre élus

Des comportements en évolution

Malgré une mobilité individuelle en baisse, une augmentation des déplacements

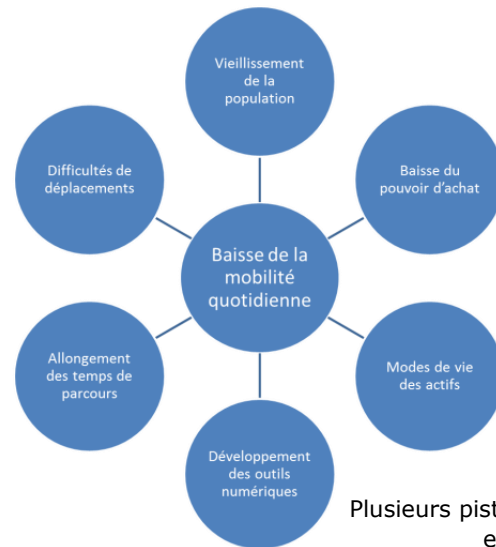
Une forte croissance démographique
3,81 déplacements/jour (4,13 en 2004)
Davantage de journées continues pour les actifs
Peu de zones mixtes

Des ménages légèrement moins motorisés et davantage abonnés aux transports en commun

80% de ménages motorisés
40% des habitants abonnés au réseau Tisséo

Une organisation des déplacements quotidiens caractérisée par les profils des habitants

Des parcours "simples" pour les actifs
Des parcours plus complexes pour les personnes au foyer ou à temps partiel



Plusieurs pistes de facteurs explicatifs de la baisse de mobilité (source : aua/T)

Mobilité selon l'occupation principale (personnes de 5 ans et plus)
(source : EMD 2013)



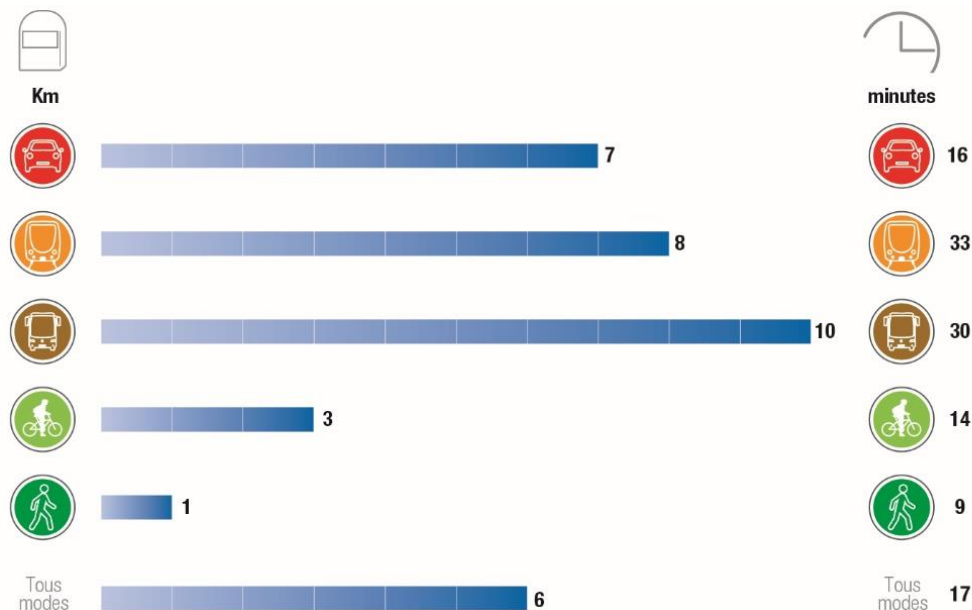
Des temps de déplacement qui restent plus courts en voiture

Des temps de déplacements homogènes selon les territoires

1 heure/jour consacrée aux déplacements

24 minutes pour accéder à l'emploi

Des transports en commun peu compétitifs en termes de temps de parcours (deux fois plus lents) ... sauf en période de pointe, sur certains itinéraires.



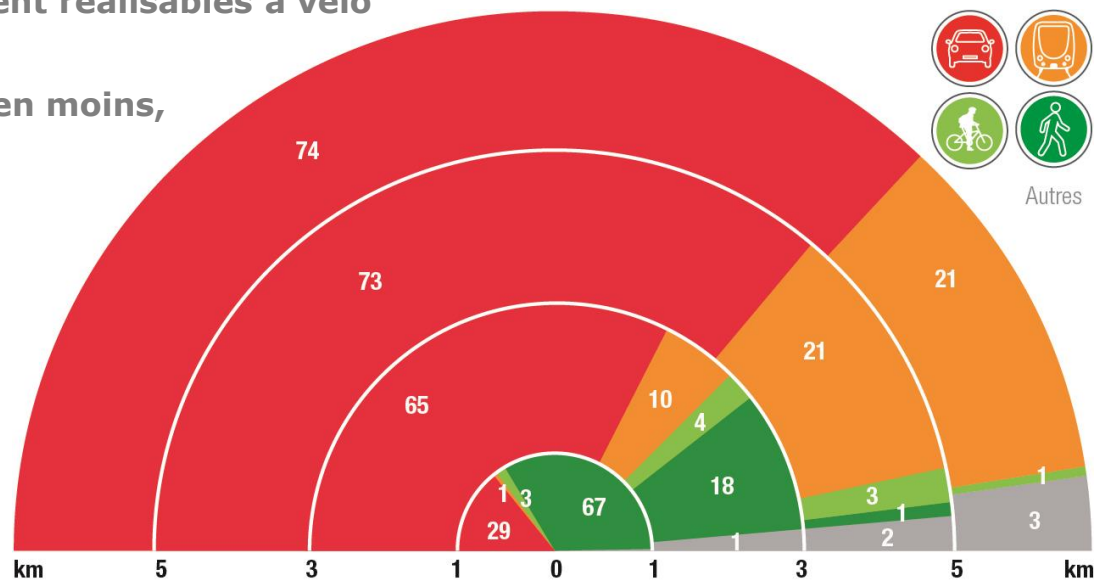
Distances et durées des déplacements
Tous motifs par mode
(source : Enquête Ménages Déplacements 2013)

40% des trajets font moins de 3 kilomètres

Des opportunités de report modal vers les modes actifs

19% à 33% des déplacements seraient réalisables à vélo
(2% réalisés aujourd'hui)

8 à 16 pts d'utilisation de la voiture en moins,
pour moitié en proche périphérie



Parts modales selon les tranches de distance (en %)
(source : Enquête Ménages Déplacements 2013)

Quels autres éléments de constat ?

Échanges / Débat

Quelles réactions ?

Quelles réflexions ?

Quels commentaires ?

Choix des focus pour le Cycle 2

Commission contributive

Mobilités optimisées

/ Choix des focus pour le cycle 2

1. Un fort impact des mobilités sur les ressources territoriales

◆ *Benchmark* – **Cohérence Urbanisme durable et mobilité, Quels modèles ?**

◆ **Déplacements domicile-travail : comment définir le modèle toulousain ?**

◆ **Financement-gouvernance des projets de déplacement**

...

2. Accessibilité et mobilité, deux facteurs d'attractivité territoriale

◆ **Lien urbanisme/transport autour des gares/stations de transports en commun**

◆ **La proximité, quels déplacements ?**

◆ ...

◆ ...

3. Des pratiques de mobilité contrastées et en évolution

◆ (*Benchmark* –) **Potentiel du développement du télétravail et impact sur les déplacements Modes d'organisation et évolutions du travail**

◆ **Territoire(s) et pratiques de déplacements**

◆ **Temps de déplacement : impacts sur**

◆ **l'aménagement et environnementaux**

...

/ Le travail de la Commission

Les prochains rendez-vous de la commission

Commission Mobilités optimisées



Deuxième révision du SCoT

Commission contributive

Mobilités optimisées

2 mai 2018