

scot
schéma de cohérence territoriale

grande
agglomération
toulousaine

document
de travail

Deuxième révision du SCoT

Commission contributive

Mobilités optimisées

26 juin 2018

Commissions contributives

Retour sur les échanges

/ Choix des focus pour le cycle 2

Spécificités territoriales

- ☐ Regard historique sur l'évolution du territoire
- ☐ Nouveaux arrivants et parcours résidentiel des familles
- ☐ Activités économiques et richesse des territoires

Mobilités optimisées

- ☐ (Benchmark –) Potentiel du développement du télétravail et impact sur les déplacements
Modes d'organisation et évolutions du travail
- ☐ Financement-gouvernance des projets de déplacement
- ☐ Temps de déplacement : impacts sur l'aménagement et environnementaux

Complémentarités foncières

- ☐ Renouvellement urbain, approches quantitative et qualitative
- ☐ Espaces de loisirs et nature en ville : quelle couverture territoriale ? quelle répartition ? pour quelle population ?
- ☐ Adéquation dotation en équipements publics et développement démographique (lien foncier)

/ Le travail de la Commission

Cycle 1

Partage des premiers éléments de constat
Retours des élus
Choix des focus

Cycle 2

Partage des focus et scénarios envisageable :
- Approfondissement schématique
- Comparaison avec autres SCoT
- Expérimentation locale

Cycle 3

Nouveaux éclaircissements
Premiers enjeux à retenir
→ Actualisation du travail de pré-diagnostic



/ Une interpellation sur la démarche

Que sera l'agglo
en 2050 ?

Quel
équilibre
demain ?

Définir le
projet

Il faut une
approche
systémique

Le travail des Commissions, outre son rôle de pré-diagnostic, devrait pouvoir alimenter concomitamment une réflexion parallèle sur le projet global de la Grande Agglomération

Un modèle
en tension

- **Au regard des perspectives démographiques à long terme pour le territoire, quel schéma de développement serait compatible avec les capacités d'aménagement de l'agglomération ?**

/ Le souhait de sortir d'un processus linéaire...

Diagnostic

**Etat des lieux,
Dynamiques du
territoire**

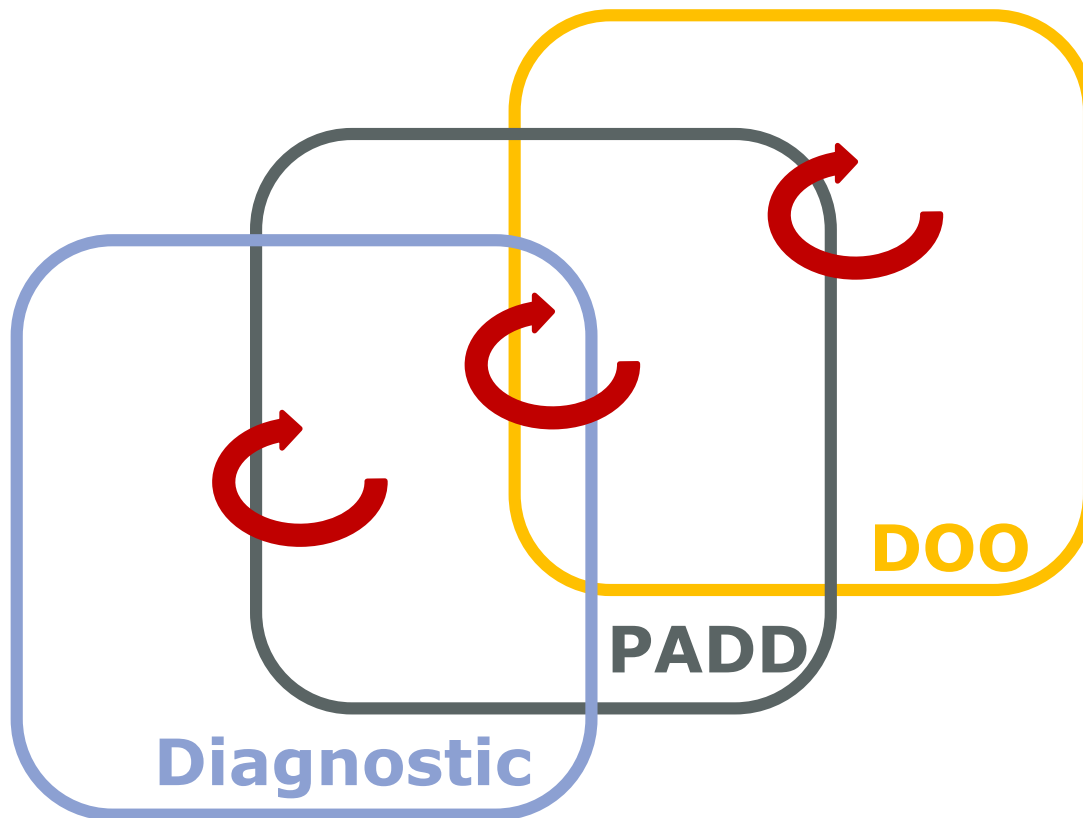
PADD

**Comment orienter
le projet ?**

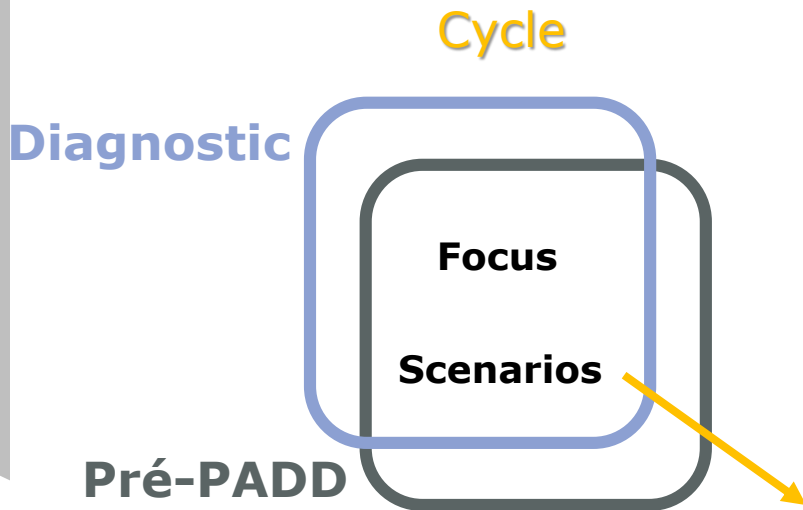
DOO

**Quels moyens
mettre en œuvre ?**

/ Pour aller vers un dispositif itératif



/ Formaliser une contribution de la commission



Objectifs :

- Construire des **scenarios contrastés** et non systémiques
- Éclairés par le **focus** (éléments de diag)
- Basés sur des **variables thématiques**
- Et les évaluer selon des **critères transversaux** (AFOM)
- Restitués sous formes de **fiches**

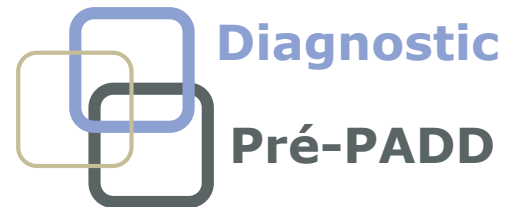
Scenario A / Variables / AFOM

Scenario B / Variables / AFOM

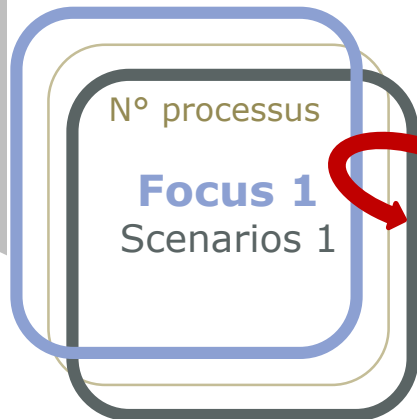
Scenario C / Variables / AFOM

Les commissions contributives

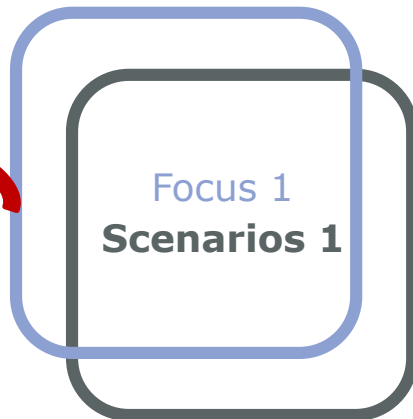
Méthodo



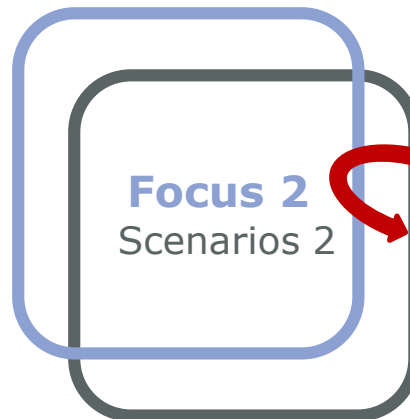
Cycle 2



Cycle 3



Cycle 4



Cycle 5



/ Choix des focus

Mobilités optimisées

Cycles 2 et 3

Temps de déplacement

Impacts sur
l'aménagement et
l'environnement

Cycles 4 et 5

**Potentiel
du développement du
télétravail et impact sur
les déplacements
Modes d'organisation et
évolutions du travail**

Benchmark

/ Le calendrier de travail de la Commission

Mobilités optimisées



Focus « temps de déplacements »

Rappel des principaux éléments
présentés le 18 mai

Diagnostic approfondi des temps de
déplacements

- *Circulation sur les axes*
- *Accès aux pôles d'emploi*

Pistes d'actions

Rappel des éléments déjà présentés sur les temps de parcours

Des temps de déplacements homogènes selon les territoires

En moyenne :

1 heure/jour consacrée aux déplacements

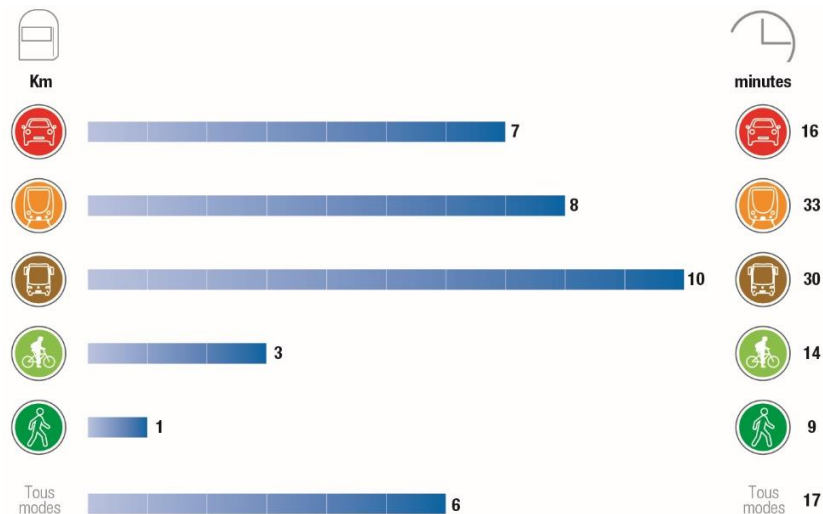
24 minutes en moyenne pour accéder à l'emploi, tous modes, pour 10km en moyenne parcourus

(21 minutes en 2004)

Des temps de déplacement **plus courts en voiture en moyenne**

Une congestion liée à des déplacements pour l'emploi et l'accompagnement des scolaires effectués majoritairement en voiture particulière

- Des trafics se stabilisant sur le réseau primaire, saturé et une propagation de la congestion aux axes secondaires
- En pointe, 12% des habitants sur les réseaux de transport (5% le reste de la journée)
- Un étalement des plages de circulation (de 15 à 20h)



Focus

« temps de déplacements »

Rappel des principaux éléments
présentés le 18 mai

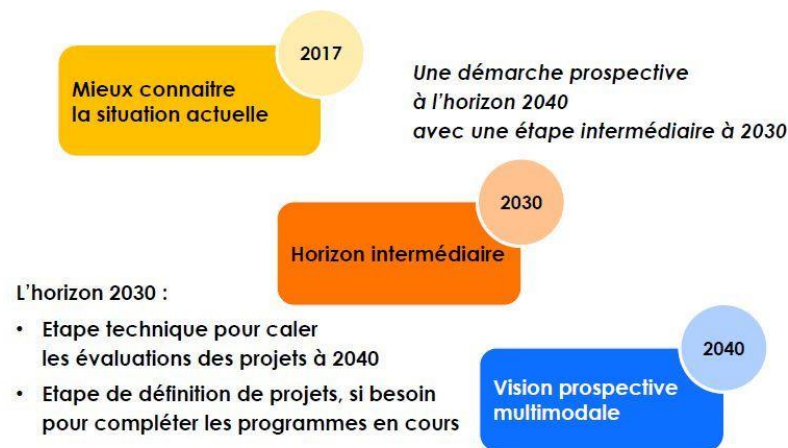
Diagnostic fin des temps de déplacements

- **Circulation sur les axes**
- *Accès aux pôles d'emploi*

Pistes d'actions

S'appuyer sur l'étude multimodale pour mesurer de temps de parcours

- **Une étude multipartenariale** : Etat (animateur), Région Occitanie, Conseil Départemental 31, Tisséo Collectivités, Toulouse Métropole
- ...menée de la fin 2017 à l'automne 2019
- ...et à visée prospective à long terme (comme le SCoT)



Extraits études multimodales



La source : Google

Quoi ?

≈ 2 000 000 mesures de temps de parcours pour des parcours types, à partir de données Google (cf. Google Maps)

Où ?

- Vers/depuis le périphérique
- Transversaux
- Sur le périph/internes à Toulouse

Quand ?

De septembre à décembre 2017

Quels indicateurs ?

$$\text{Saturation} = \frac{\text{Vitesse en charge}}{\text{Vitesse à vide}}$$

$$\text{Temps perdu} = \text{temps en charge} - \text{temps à vide}$$

Une période de pointe plus courte mais plus intense le matin que le soir

Au Nord-Ouest, un réseau chargé avec la desserte du pôle Purpan – Blagnac, en pointe inversée

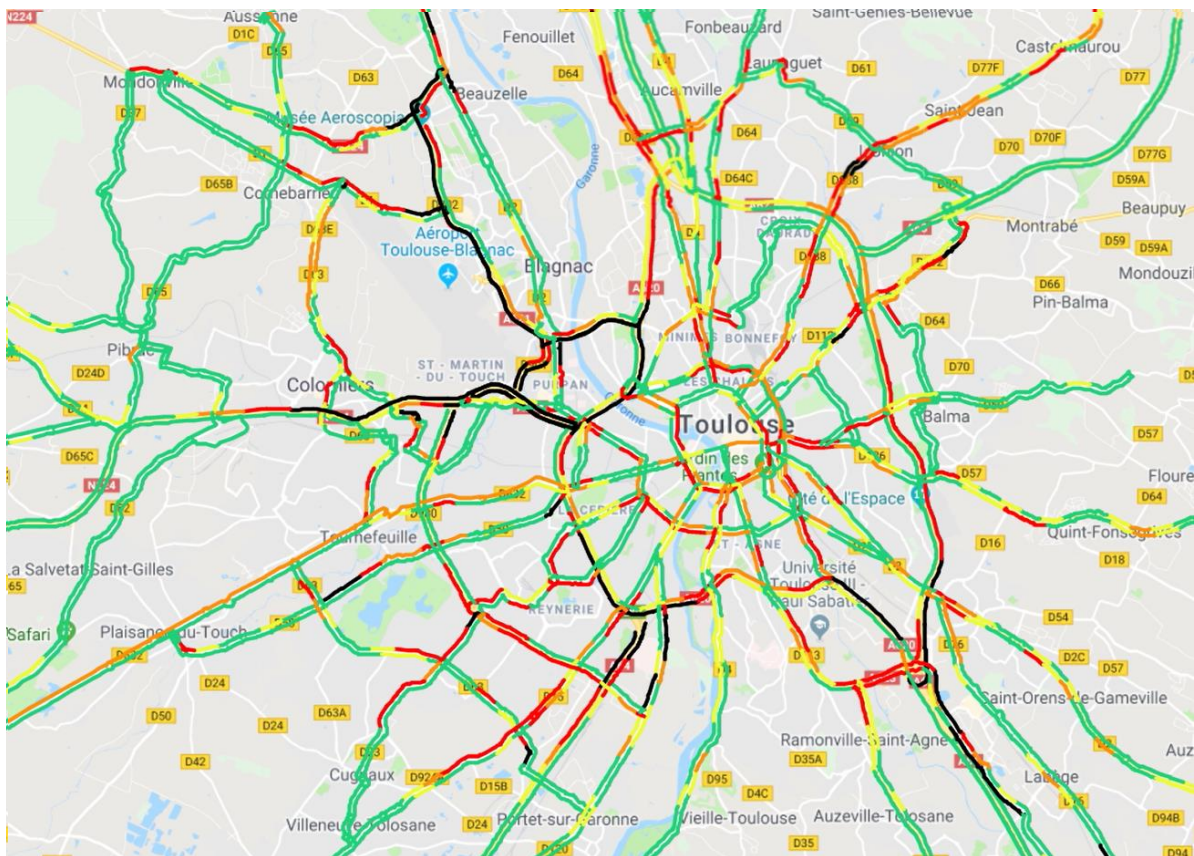
Au Sud-Ouest, le réseau le plus chargé par des mouvements pendulaires

Au Nord-Est et au Sud-Est, un réseau qui connaît des points durs proches du périphérique

Extraits des études multimodales

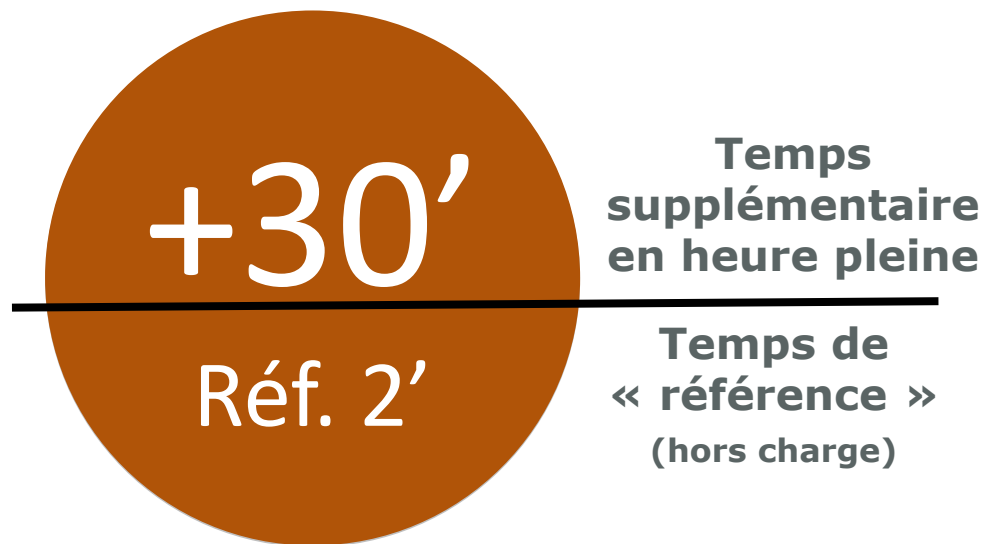


17h00-19h00

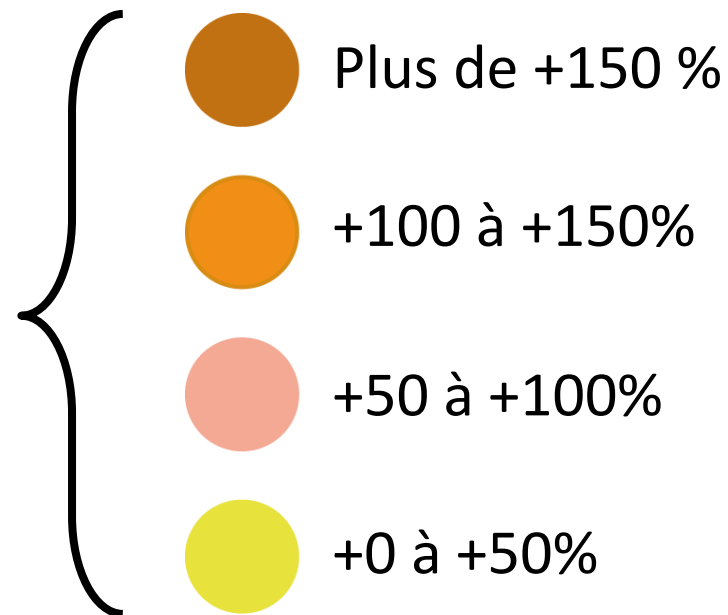


- Les durées à suivre se référeront à l'heure pleine du matin (HPM)

Pour aller plus loin, une lecture fine des temps de parcours, axe par axe



Une légende fonction du rapport entre les deux temps de parcours



HPM : une forte augmentation des temps d'accès au périphérique

A l'Ouest

Des temps de parcours fortement allongés,
quadruplés (depuis Léguevin et Muret via l'A64),
triplés (Muret, Lacroix-Falgarde)
ou doublés (Fonsorbes)

Depuis Muret, liaison plus rapide via l'A64 (impact du péage Toulouse Sud)

Equilibre du temps de parcours entre N124 et D632

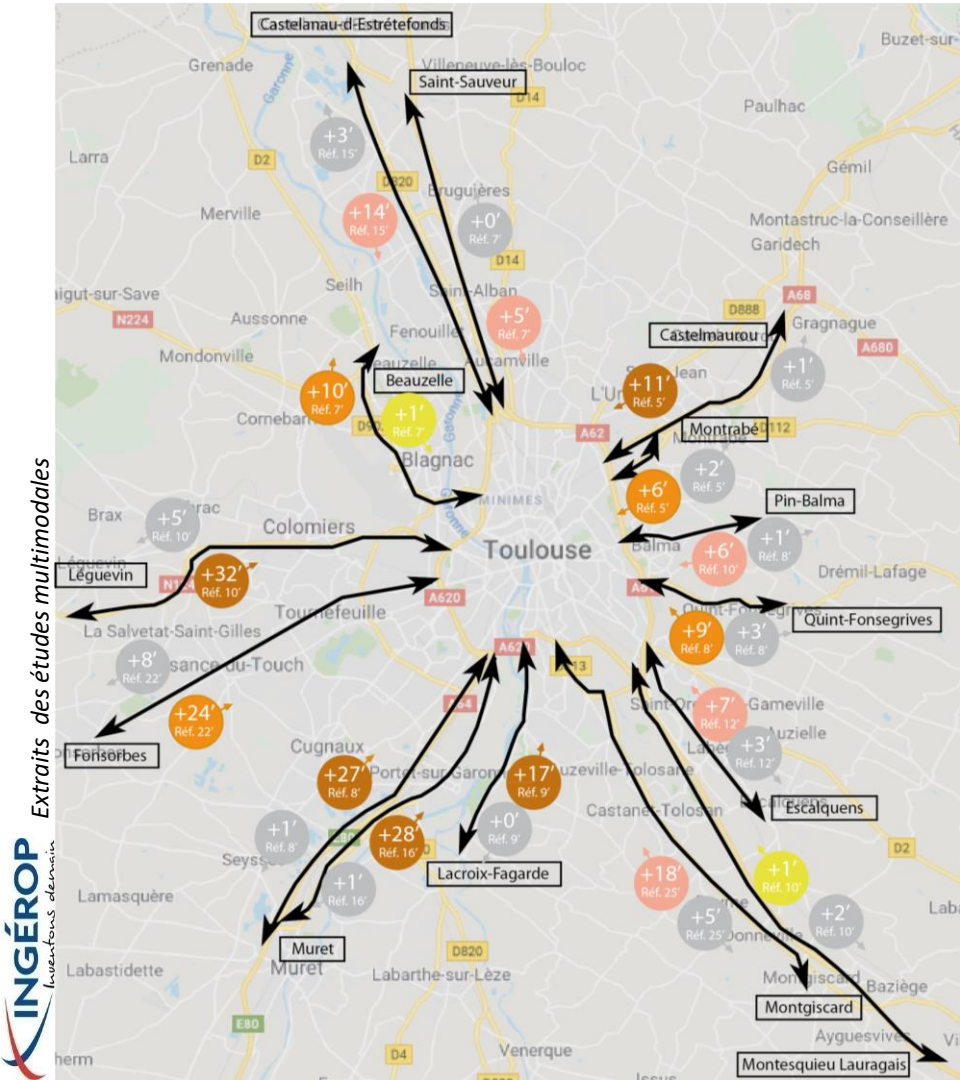
A l'Est

Temps de parcours **triplés depuis Castelmaurou** via l'A68, malgré la section à péage, **doublés sur les D820 et D112** (évitement des péages)

Et en sens contraire ?

Des temps **équivalents** à l'heure creuse à l'exception du Fil d'Ariane

- Un réseau primaire très chargé, surtout à l'Ouest et un report du trafic sur les axes secondaires ...eux aussi chargés



HPM : temps de parcours sur et internes au périphérique

Sur le périphérique :

Des temps de parcours multipliés par 2,5 (en moyenne) (23' en heure creuse contre env. 60' en HPM), et quadruplés au Sud et au Nord

Une forte variabilité des temps de parcours : entre 40' et 100' sur une même semaine

Pour les principales artères urbaines :

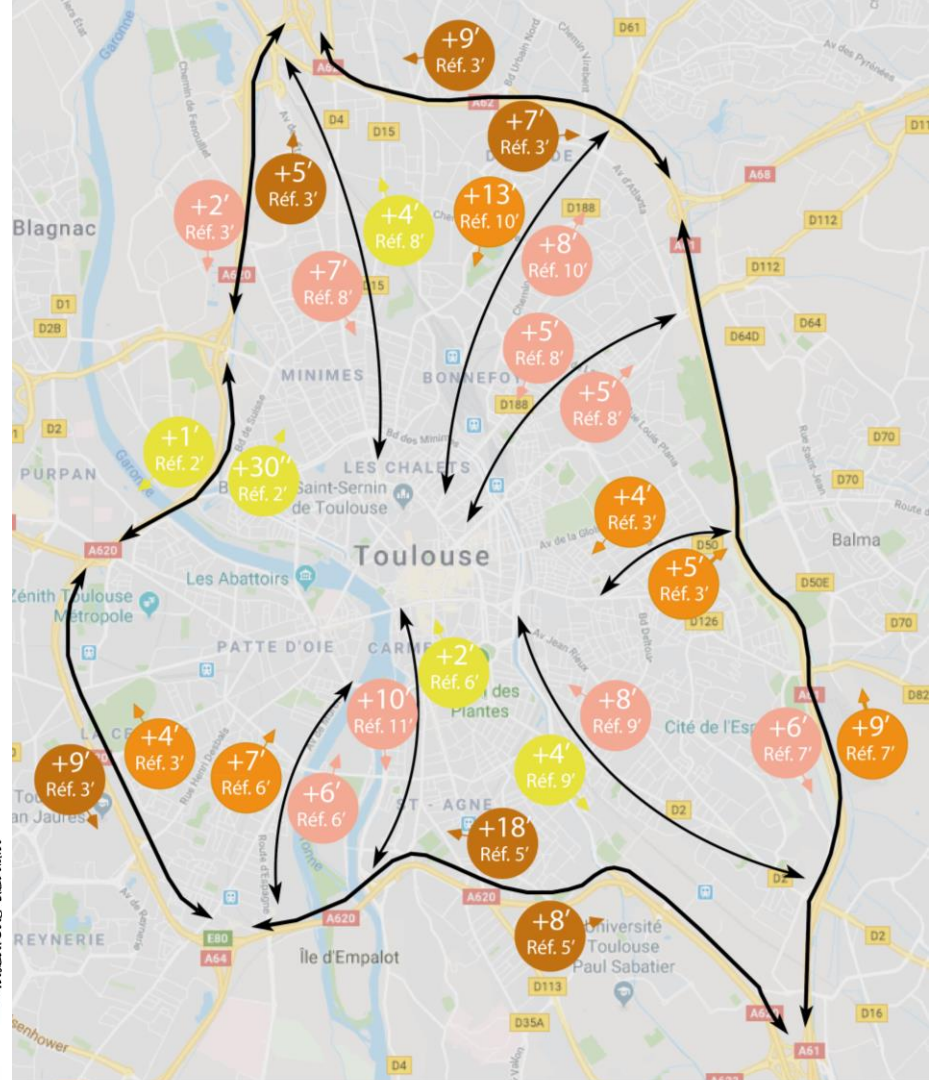
Temps de parcours doublés en moyenne

Un impact relativement faible sur les conditions de circulation : régulées par feux & temps déjà élevés

Périphérique pouvant agir comme régulateur des flux internes

Et le soir ?

Le même phénomène est constaté en sens inverse (allongement des temps et variabilités), mais un impact plus fort au Sud-Ouest entre A624 et A64 : temps de parcours multiplié par 4



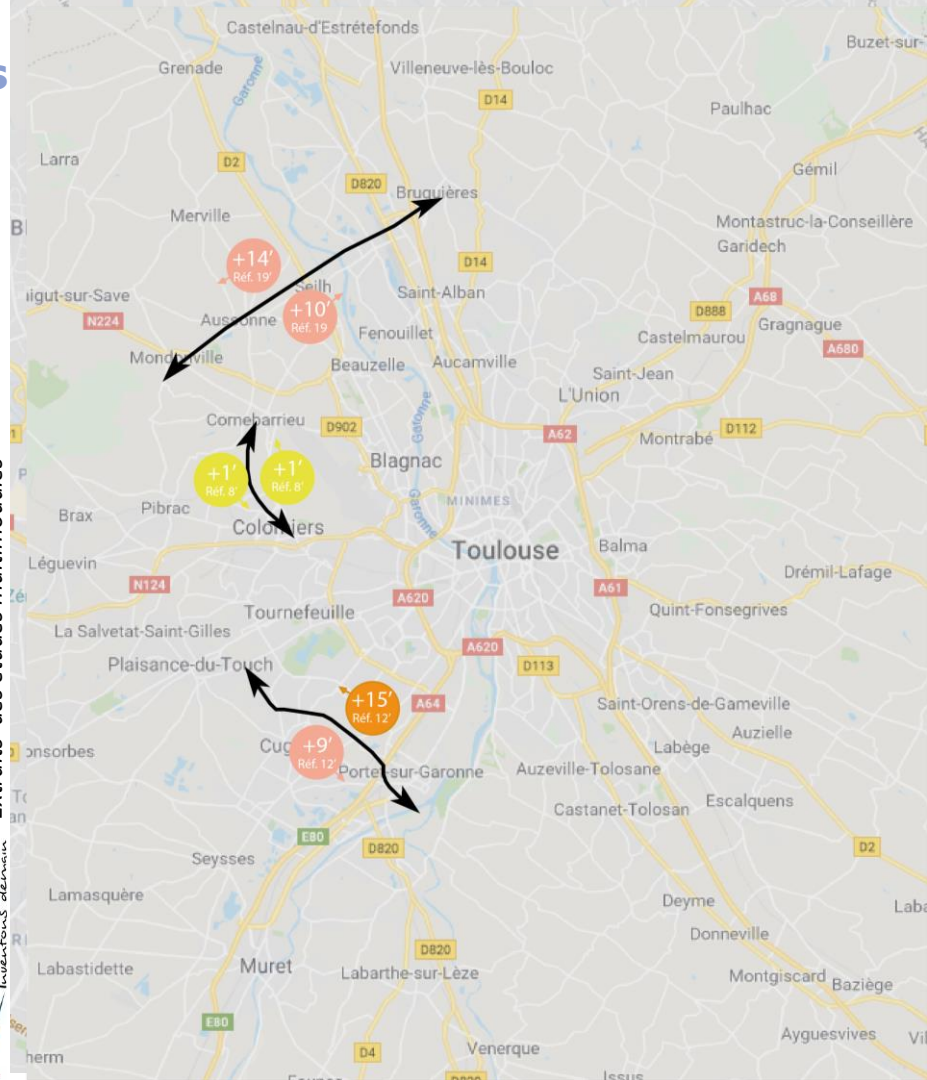
HPM : temps de parcours sur les trajets transversaux

Impact fort des liaisons transversales empruntant le périphérique
(temps de parcours doublés en moyenne)

Impact fort sur les liaisons internes au Sud-Ouest
(ex: D63 -> temps de parcours doublés)

Un allongement des temps de parcours nettement moins marqué le soir

- Des temps de parcours fortement rallongés et aléatoires, des lors que le trajet transversal emprunte le périphérique



Focus

« temps de déplacements »

Rappel des principaux éléments
présentés le 18 mai

Diagnostic fin des temps de déplacements

- *Circulation sur les axes*
- **Accès aux pôles d'emploi**

Pistes d'actions

Le modèle « SGGD » de Toulouse

Caractéristiques principales :

- Un modèle multimodal (VP, TC, modes doux),
- Prévoir la demande sur des horizons futurs
- Evaluer des projets de transports

Horizon de calage : 2013

- Basé sur l'Enquête Ménage Déplacements 2013
- Enquête OD TCU
- Enquête OD TER
- Enquête cordon VP
- Points de comptages VP (+600)

Utilisation pour calculer des isochrones en heure de pointe



Des pôles d'emplois et commerciaux aux fonctionnements différents

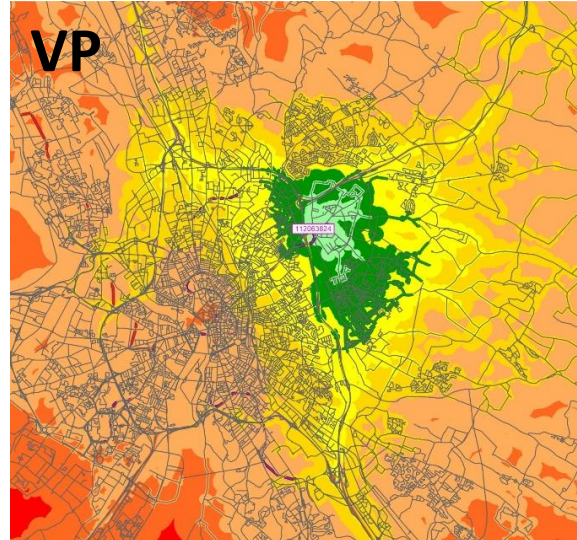
Balma Gramont

- Un rayonnement à l'Est de l'agglomération et sur le périphérique
- 9 800 véh./h en heure de pointe du soir
- 68% des trajets font moins de 3 km
- Une bonne desserte TC : 10 min de Matabiau et 18% des déplacements en TC

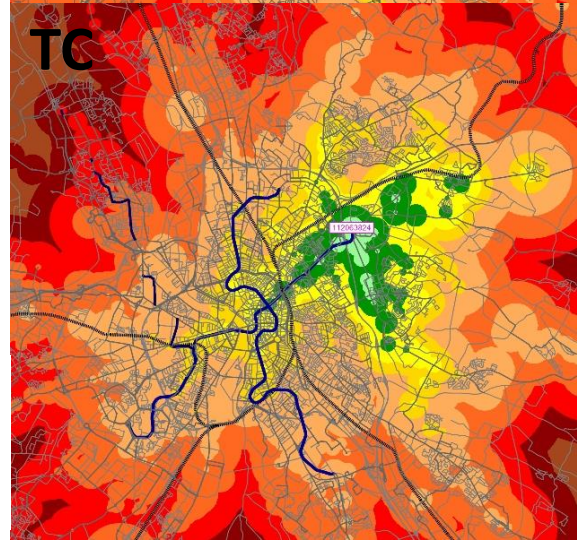
Isochrone, en voiture et en transport en commun
en heure de pointe du soir



VP



TC



Des pôles d'emplois et commerciaux aux fonctionnements différents

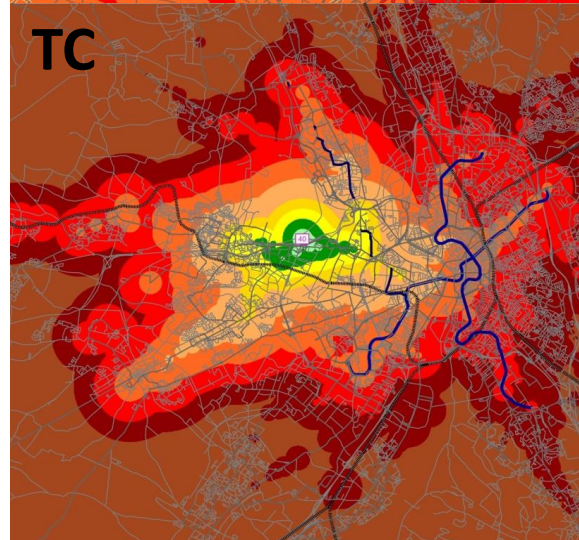
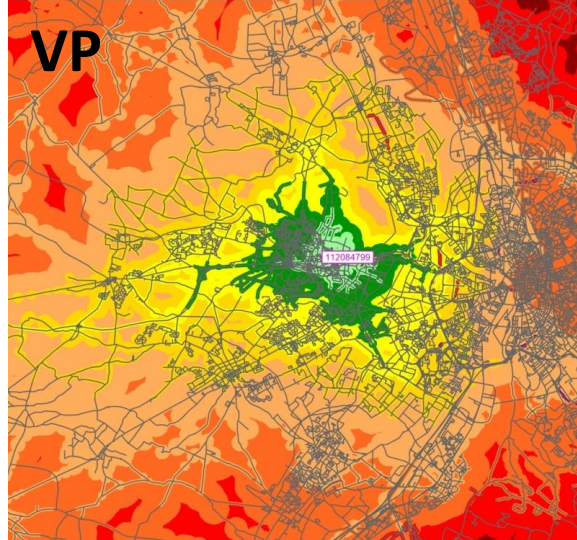
Balma Gramont

- Un rayonnement à l'Est de l'agglomération et sur le périphérique
- 9 800 véh./h en heure de pointe du soir
- 68% des trajets font moins de 3 km
- Une bonne desserte TC : 10 min de Matabiau et 18% des déplacements en TC

Colomiers-St Martin du Touch

- Un large rayonnement vers l'Ouest de l'agglomération
- 8 500 véh./h en heure de pointe du soir
- 63% des trajets font moins de 3 km
- Une faible desserte TC et 6% des déplacements en TC

Isochrone, en voiture et en transport en commun
en heure de pointe du soir



Des pôles d'emplois et commerciaux aux fonctionnements différents

Balma Gramont

- Un rayonnement à l'Est de l'agglomération et sur le périphérique
- 9 800 véh./h en heure de pointe du soir
- 68% des trajets font moins de 3 km
- Une bonne desserte TC : 10 min de Matabiau et 18% des déplacements en TC

Colomiers-St Martin du Touch

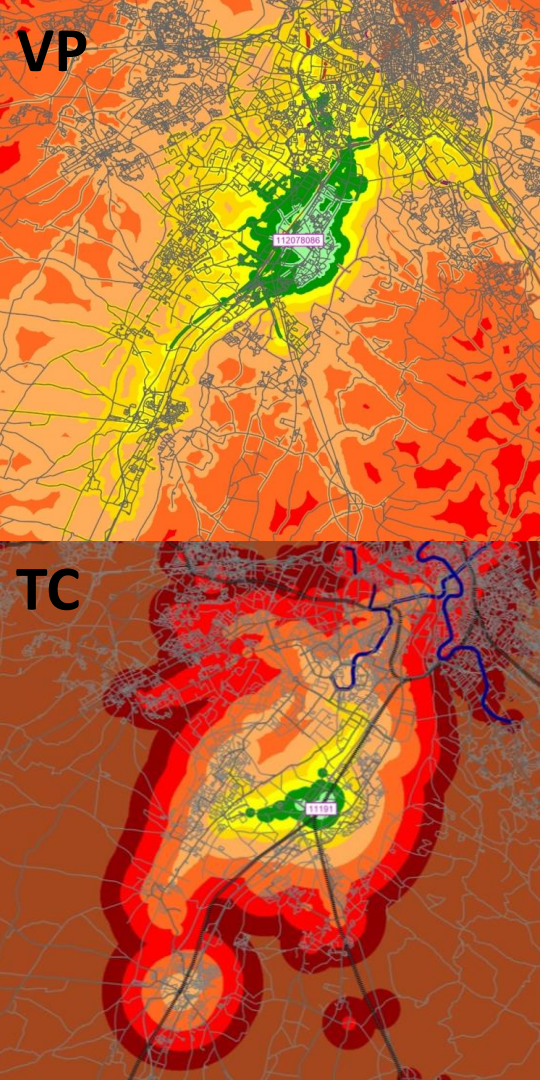
- Un large rayonnement vers l'Ouest de l'agglomération
- 8 500 véh./h en heure de pointe du soir
- 63% des trajets font moins de 3 km
- Une faible desserte TC et 6% des déplacements en TC

Portet-sur-Garonne

- Un rayonnement porté par l'A64 à l'Est de l'agglomération et sur le périphérique
- 8 100 véh./h en heure de pointe du soir
- 64% des trajets font moins de 3 km
- Une faible desserte TC et 6% des déplacements en TC

Isochrone, en voiture et en transport en commun en heure de pointe du soir

	≤ 5 min		≤ 30 min
	≤ 10 min		≤ 40 min
	≤ 15 min		≤ 50 min
	≤ 20 min		≤ 60 min



Des pôles d'emplois et commerciaux aux fonctionnements différents

Balma Gramont

- Un rayonnement à l'Est de l'agglomération et sur le périphérique
- 9 800 véh./h en heure de pointe du soir
- 68% des trajets font moins de 3 km
- Une bonne desserte TC : 10 min de Matabiau et 18% des déplacements en TC

Colomiers-St Martin du Touch

- Un large rayonnement vers l'Ouest de l'agglomération
- 8 500 véh./h en heure de pointe du soir
- 63% des trajets font moins de 3 km
- Une faible desserte TC et 6% des déplacements en TC

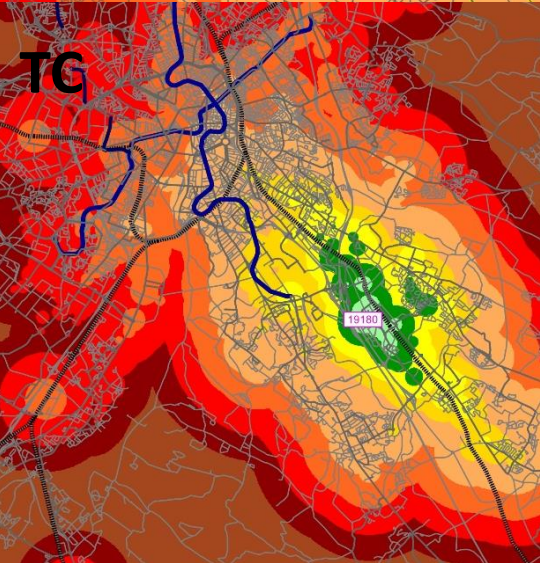
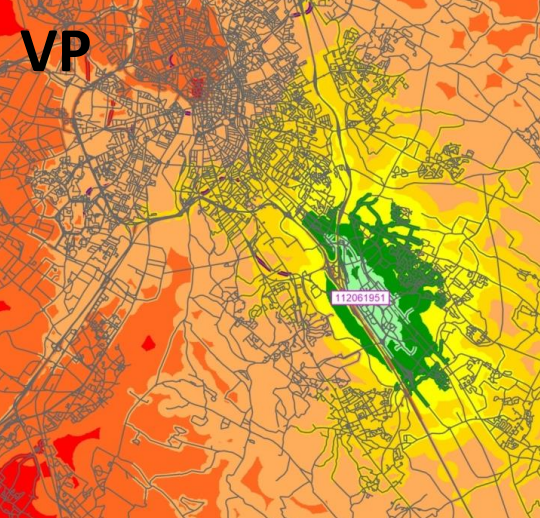
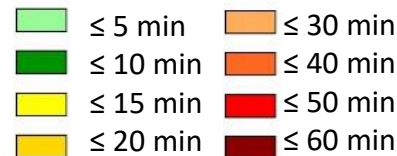
Portet-sur-Garonne

- Un rayonnement porté par l'A64 à l'Est de l'agglomération et sur le périphérique
- 8 100 véh./h en heure de pointe du soir
- 64% des trajets font moins de 3 km
- Une faible desserte TC et 6% des déplacements en TC

Labège

- Un rayonnement porté par l'A61
- 4 900 véh./h en heure de pointe du soir
- 63% des trajets font moins de 3 km
- Une faible desserte TC et 8% des déplacements en TC

Isochrone, en voiture et en transport en commun en heure de pointe du soir



Des pôles d'emplois et commerciaux aux fonctionnements différents

Balma Gramont

- Un rayonnement à l'Est de l'agglomération et sur le périphérique
- 9 800 véh./h en heure de pointe du soir
- 68% des trajets font moins de 3 km
- Une bonne desserte TC : 10 min de Matabiau et 18% des déplacements en TC

Colomiers-St Martin du Touch

- Un large rayonnement vers l'Ouest de l'agglomération
- 8 500 véh./h en heure de pointe du soir
- 63% des trajets font moins de 3 km
- Une faible desserte TC et 6% des déplacements en TC

Portet-sur-Garonne

- Un rayonnement porté par l'A64 à l'Est de l'agglomération et sur le périphérique
- 8 100 véh./h en heure de pointe du soir
- 64% des trajets font moins de 3 km
- Une faible desserte TC et 6% des déplacements en TC

Labège

- Un rayonnement porté par l'A61
- 4 900 véh./h en heure de pointe du soir
- 63% des trajets font moins de 3 km
- Une faible desserte TC et 8% des déplacements en TC

Quels enseignements en lien avec le temps de déplacements ?

1/ Un réseau favorable à l'usage de la voiture (stationnements, axes...)

2/ L'efficacité d'une desserte par les transports en commun sur les pratiques de déplacements

3/ De nombreux trajets courts, (report possible vers les modes actifs ?)

Temps de déplacement : comment maîtriser la congestion ?

Un constat

- La congestion est concentrée dans le temps et dans l'espace et est principalement liée aux motifs dit « obligés » (travail/études)
- Conséquence d'une hyper polarisation des emplois et d'une forte diffusion des lieux de résidence
- Pour autant, la congestion constitue également un facteur régulateur de l'étalement urbain

Quelles directions pour l'avenir ?

Direction 1 : Améliorer le fonctionnement des infrastructures & le report modal

maillage tous modes – intermodalité – capacités de stationnement – transports en commun pour l'emploi – modes actifs pour la desserte des zones d'emplois/ équipements scolaires – fiabilisation des temps de parcours

Direction 2 : Jouer sur l'organisation territoriale

cohérence urbanisme/mobilités (réseau structurant, gares, PEM) – mixité des fonctions dans les zones d'emplois – véhicules innovants /place dans la métropole – intensification/extension – répartition de l'emploi/de la population – urbanisme de proximité

Direction 3 : Considérer les pratiques des habitants & d'autres aspects organisationnels

télétravail (renforcer l'accès au numérique), coworking – covoiturage, voiture partagée,... – réflexion sur « les temps de la ville » (flexibilité des horaires d'embauche, ...) – information multimodale – entreprises /solutions innovantes de mobilités (cf.focus)

/ Le calendrier de travail de la Commission

Mobilités optimisées



Deuxième révision du SCoT

Commission contributive Mobilités optimisées

26 juin 2018