



Deuxième révision du SCoT

Commission contributive

Mobilités optimisées

5 décembre 2018



Rappels & éléments de cadrage

/ Rappel commission cycle 2

3 directions complémentaires

Direction 1/ **Améliorer le fonctionnement des infrastructures & le report modal**

maillage tous modes – intermodalité - information multimodale - 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, ...) - entreprises /solutions innovantes de mobilités (cf.focus)

/ La mobilité, un volet important des SCoT

➤ Article « fondateur » / art. L101-2 code urbanisme
« l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre [...] **la diminution des obligations de déplacements motorisés** et de développement des transports **alternatifs à l'usage individuel** de l'automobile »

➤ Pour le PADD du SCoT, une évolution récente / art. L141-4 code urbanisme

Des objectifs des politiques publiques des transports et des déplacements qui doivent prendre en compte les **temps de déplacement (qualitatif)**

Comment diminuer
déplacements
motorisés et agir sur
les temps de
déplacements ?



Organisation
territoriale

Le SCoT, une échelle cohérente pour :

- une articulation des orientations, selon les motifs, et différentes échelles
- une prise en compte des lieux de résidence / de travail / de loisirs

/ SCoT, PDU, quelle articulation en matière de mobilités ?

SCoT

Le SCoT définit :

- les **grandes orientations** de la politique des transports et de déplacements
- les **grands projets** d'équipements et de dessertes par les transports collectifs.

[...] précise les conditions permettant de favoriser le développement de **l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs** ainsi que celles permettant le **désenclavement** par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent.

PDU

Le PDU définit les **principes d'organisation du transport et du stationnement** des personnes et des marchandises, tous modes confondus

Le PDU **coordonne des politiques sectorielles** portant sur les modes alternatifs à la voiture, la voirie et le stationnement [...]

Le PDU, **un outil de programmation**, car il hiérarchise et **prévoit le financement** de ses actions sectorielles

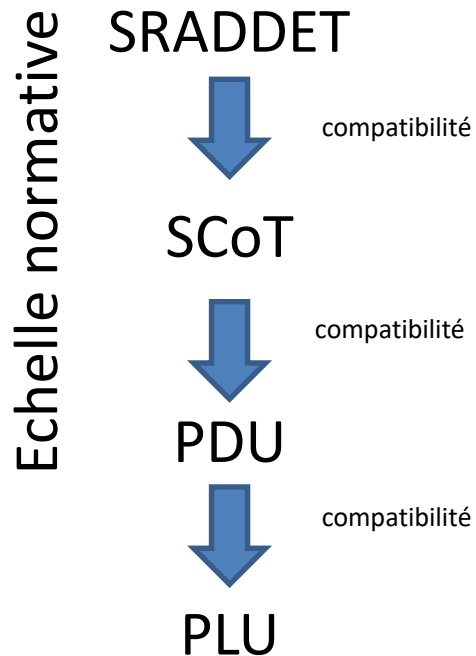
Organisation territoriale



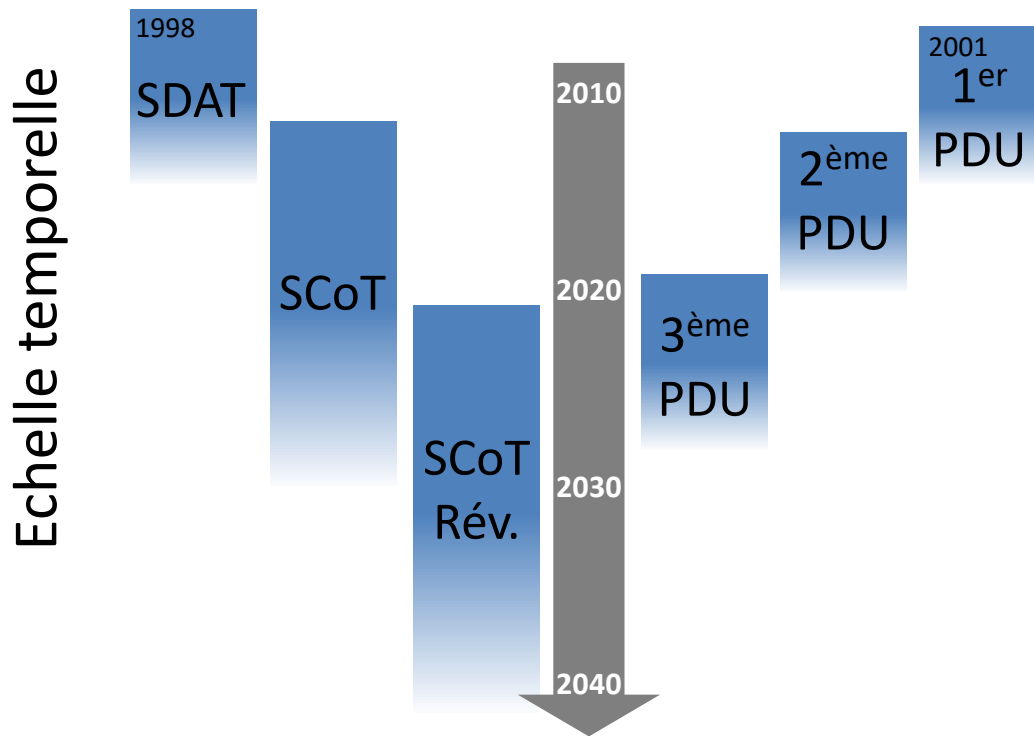
Infrastructures et offre

/ SCoT, PDU, quelle articulation en matière de mobilités ?

Une logique
théorique « simple »



Une réalité plus complexe, et itérative



/ Quelle déclinaison possible dans le SCOT ?

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

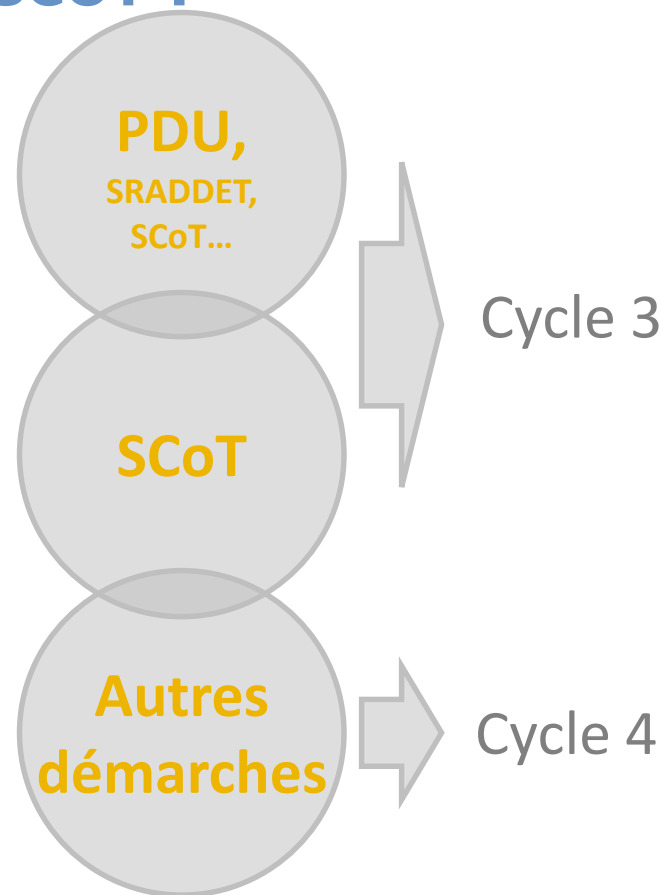
maillage tous modes – intermodalité – capacités de stationnement – transports en commun pour l'emploi – modes actifs pour la desserte des zones d'emplois/ équipements scolaires – fiabilisation des temps de parcours

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)





/ Direction 1

Améliorer le fonctionnement des infrastructures & le report modal

/ Quels projets ? Quelles perspectives ?

Des projets structurants engagés et programmés

Issus :

- de **GPSO**
- du **projet Mobilités 2020.2025.2030**
- des **réflexions en cours** au sein des **EPCI** (PARM TM, Projet de territoire Mobilité Sicoval...)

Ils constituent un **point de départ** dans la construction du projet de territoire de la grande agglomération toulousaine.



/ Quels projets ? Quelles perspectives ?



Horizon 2020

- Renforcement des **axes radiaux** : schéma Linéo

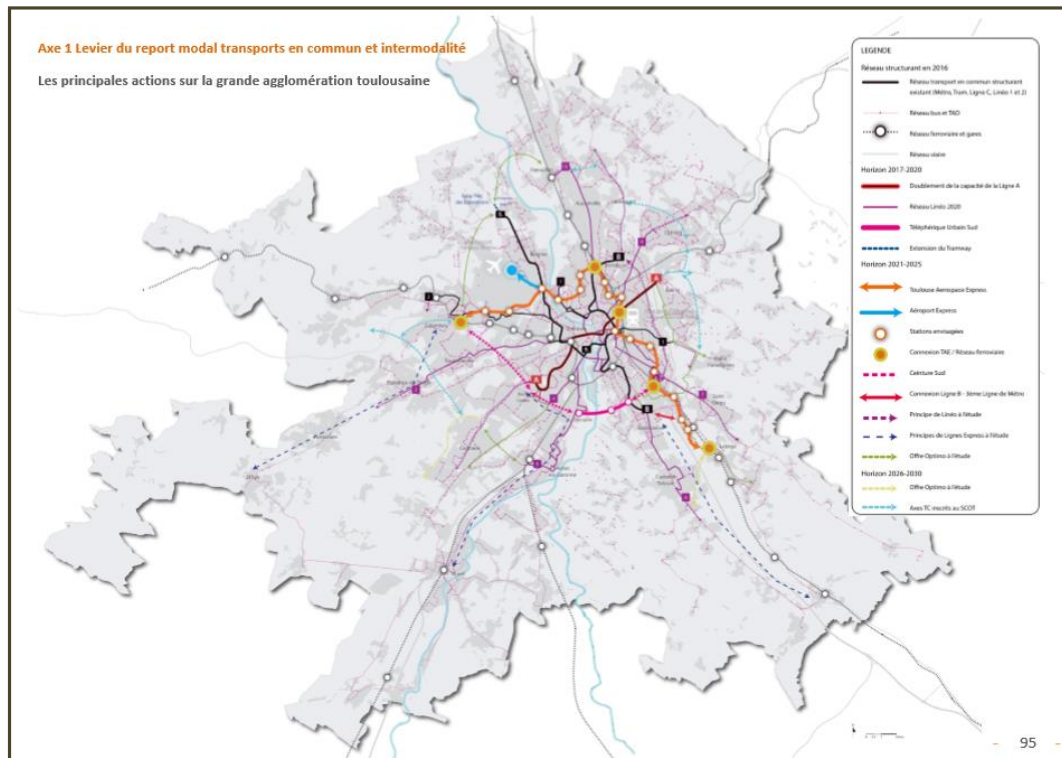
Horizon 2025

- Principalement des **axes transversaux** (TAE, ceinture sud...)

Horizon 2030

- Des projets de **liaisons transversales** mais de l'**incertitude** quant aux échéances des projets

/ Quels projets ? Quelles perspectives ?



Report modal et intermodalités, les projets inscrits au PDU

Train et SRADDET, deux "inconnues"

- Un renforcement de l'**étoile ferroviaire** (niveau de service)
- Une montée en puissance du **niveau de service autour des PEM** (Pôles d'échanges multimodaux)
- **Consacrer les pôles d'échange principaux (renforcés/émergents) comme de hauts lieux d'urbanité ?**
- **Quelle qualité de vie/ville dans les zones les mieux desservies par le TC ?**



/ Direction 2

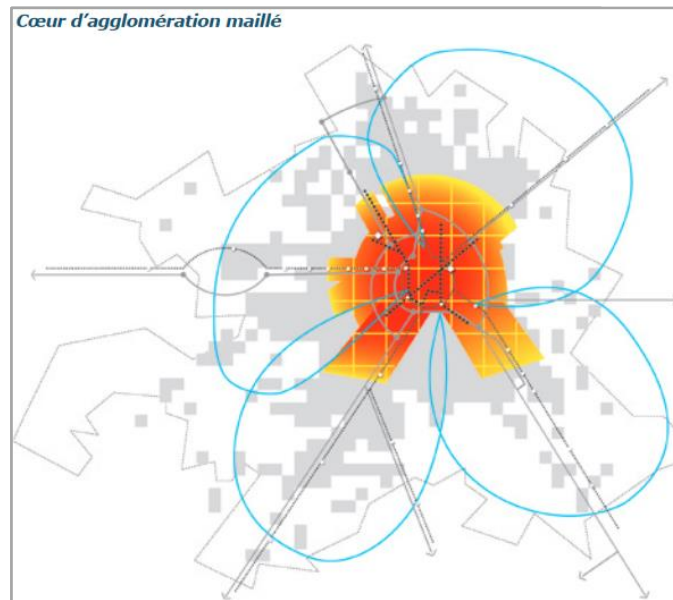
Jouer sur l'organisation territoriale

/ Quel volet mobilités pour le SCoT actuel ?

Rappel
SCoT Actuel

3 grands principes :

- La **cohérence** entre développement urbain et couverture efficace en transports en commun
- Le **développement ambitieux** du réseau de transports en commun : extension et maillage



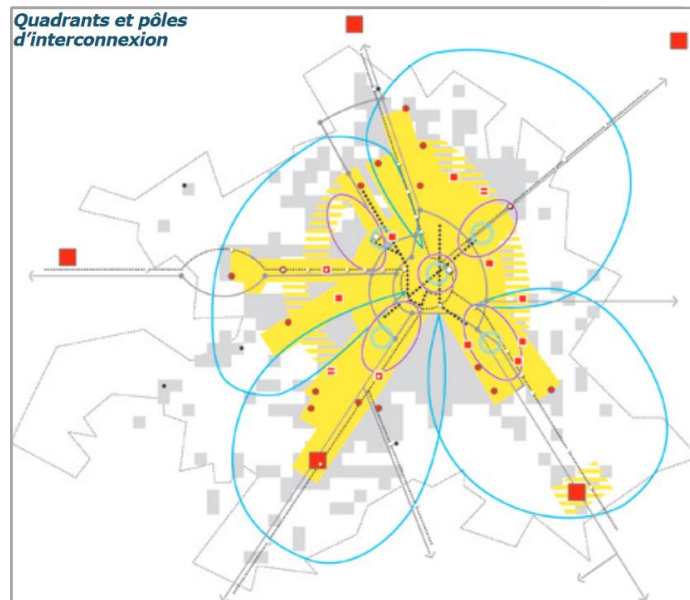
Le Cœur d'agglomération, schéma de principe
Extrait du SCoT

/ Quel volet mobilités pour le SCoT actuel ?

Rappel
SCoT Actuel

3 grands principes :

- La **cohérence** entre développement urbain et couverture efficace en transports en commun
- Le **développement ambitieux** du réseau de transports en commun : extension et maillage
- La **mixité** des fonctions urbaines et la **proximité** favorisant l'organisation territoriale en **quadrants**



Quadrants et interconnexions, schéma de principe
Extrait du SCoT

/ Jouer sur l'organisation territoriale

A quelle échelle ?

Grand territoire,

Agglomération,

Entités territoriales,

Polarités,

Proximité.

Pour optimiser les mobilités...

Quelle attractivité territoriale, quelles portes d'entrée ?

Où accueillir le développement en lien avec la desserte du territoire ?

Quel fonctionnement territorial envisager ?

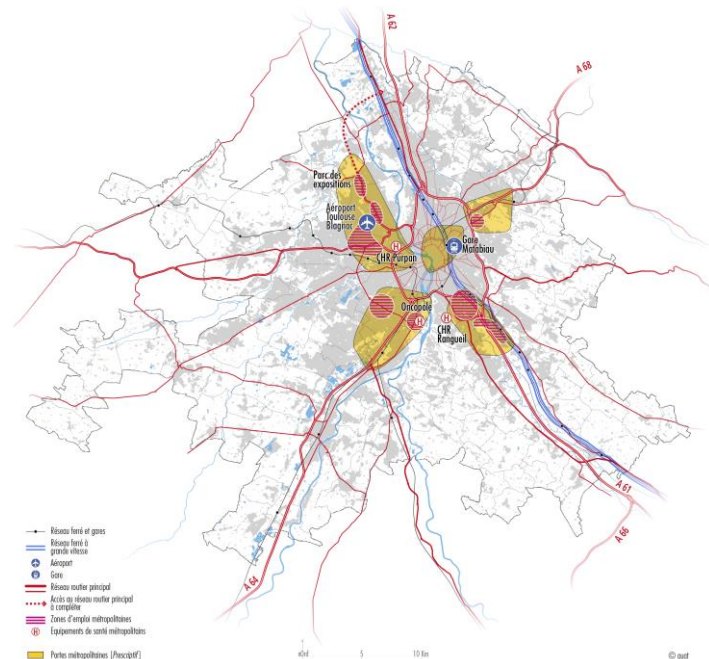
Lesquelles, comment les identifier, quelles aménités ?

Comment favoriser les modes actifs ?

/ Jouer sur l'organisation territoriale (Grand territoire)

Quelle vocation pour les (nouvelles) portes d'entrée métropolitaines ?

- Matabiau en lien avec GPSO, Aéroport, zone aéroportuaire
...mais aussi Montauban Sud
 - Pôles d'échanges multimodaux péricentraux, (vers villes moyennes à 1h...)
- Quel impact sur le **tissu urbain constitué** ? Comment anticiper/s'adapter ?
 - Quelle **connexion aux autres territoires** ?



Grande accessibilité

Extrait du DOG du SCoT 2012

/ Jouer sur l'organisation territoriale (Agglomération)

Quel écart entre développement urbain et réseaux de mobilité ?

- Un développement majoritairement porté par le **cœur de l'agglomération**, couvert par un réseau structurant de desserte en transports en commun.
 - D'autres secteurs, non ou peu desservis se développent également.
- **Loin des TC, quel développement** pour quelle mobilité ?
 - Quelle(s) réponse(s) aux **besoins de mobilité existants** ?
 - **Quelle prise en compte des aménités**, polarités, communes conséquentes non desservies ?

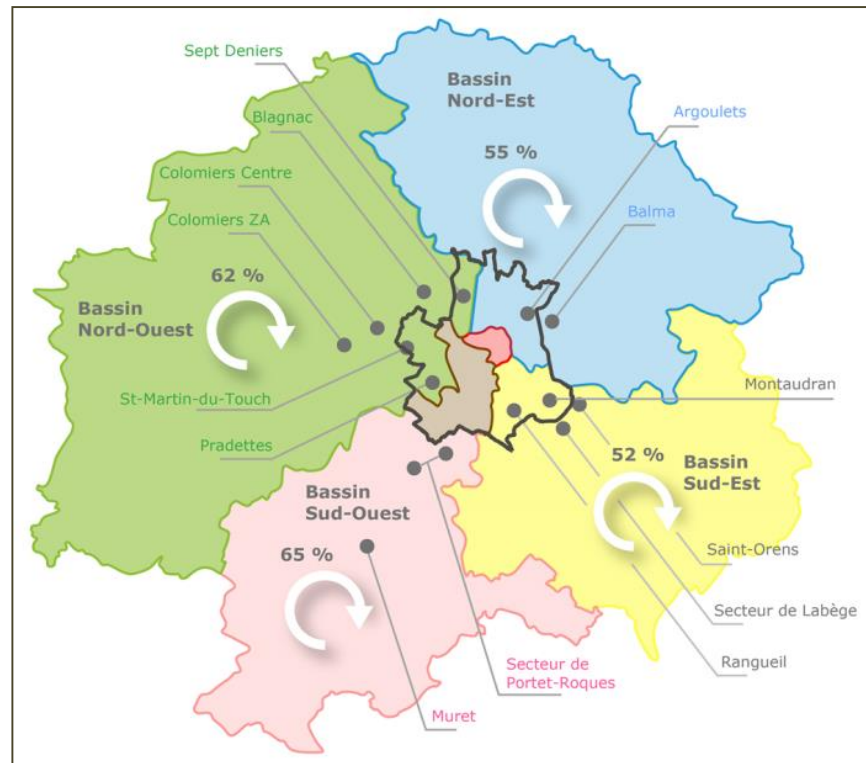


Le réseau structurant au regard de la dynamique de l'agglomération (2013)
Extrait de l'OVA 2015

/ Jouer sur l'organisation territoriale (Entités territoriales)

Quelle optimisation des déplacements au sein de la grande agglomération ?

- **Rappel : les bassins de mobilité,**
 - identifiés dès 2004 = majorité des déplacements internes à un secteur, en lien avec des pôles d'attraction / du quotidien, conséquence du réseau de transport radioconcentrique.
 -

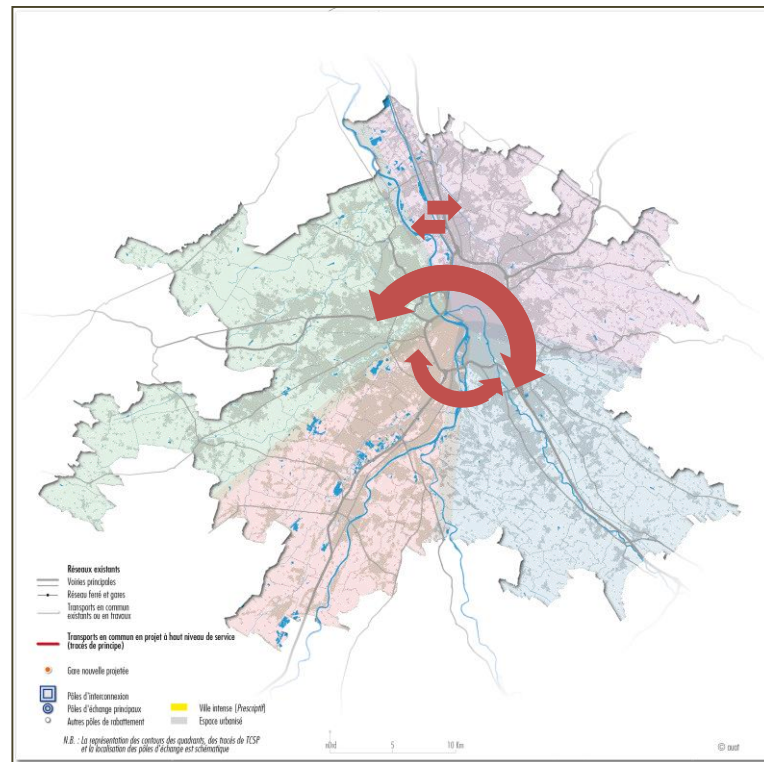


Le fonctionnement en "bassins"
Enquête Ménage Déplacement 2013

/ Jouer sur l'organisation territoriale (Entités territoriales)

Quelle optimisation des déplacements au sein de la grande agglomération ?

- **Rappel : les bassins de mobilité,**
 - identifiés dès 2004 = majorité des déplacements internes à un secteur, en lien avec des pôles d'attraction / du quotidien, conséquence du réseau de transport radioconcentrique.
 - confortés par un projet structuré en quadrants.
- **Demain, des projets d'intermodalité, des liaisons transversales (ceinture Sud, TAE...)**
- **Vers un décroisement des bassins de mobilités ?**
- **Une redistribution des liens entre territoires ?**
(moindres contraintes lieux de résidence / emploi)



Une organisation en quadrants

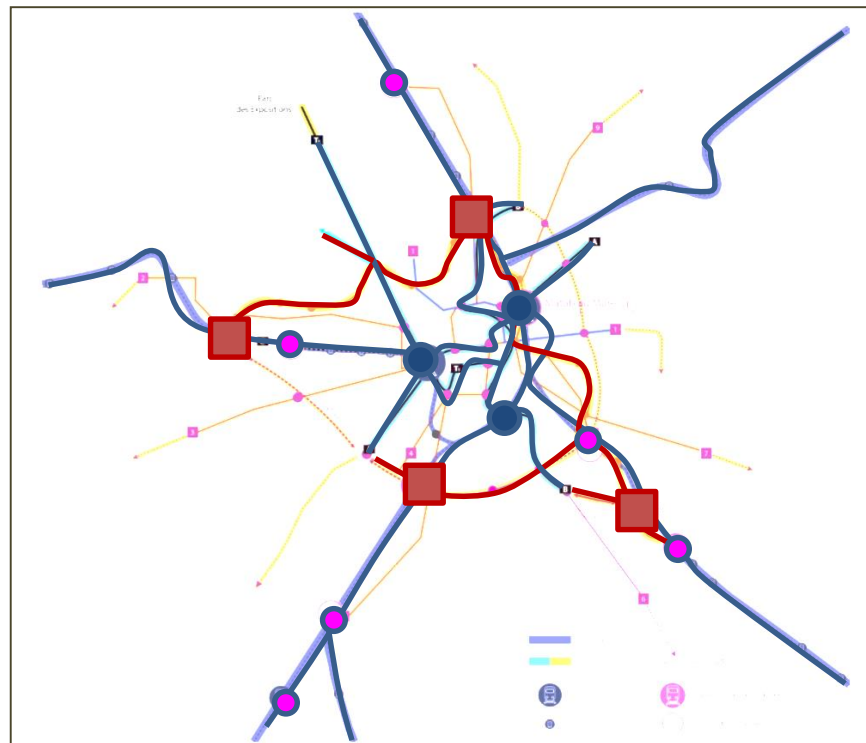
Extrait du DOG du SCoT 2012

/ Jouer sur l'organisation territoriale (Polarités)

Quelle optimisation des déplacements au sein de la grande agglomération ?

Des déplacements intermodaux en forte croissance (parking relais et PEM),

- PDU amené à renforcer ce constat par un développement volontariste de transversales et in fine de PEM + P+R
 - + Schéma directeur vélo fait également de l'intermodalité vélo/TC un objectif
 - **Amélioration de l'offre TER** de fin 2018 à fin 2020, lignes de :
 - Montauban (Saint-Jory),
 - Tarbes (Muret),
 - Perpignan (Baziège).
- Quel **fonctionnement territorial** autour des PEM ?
- Vers une **montée en puissance de secteurs périphériques** interconnectés et mieux desservis ?

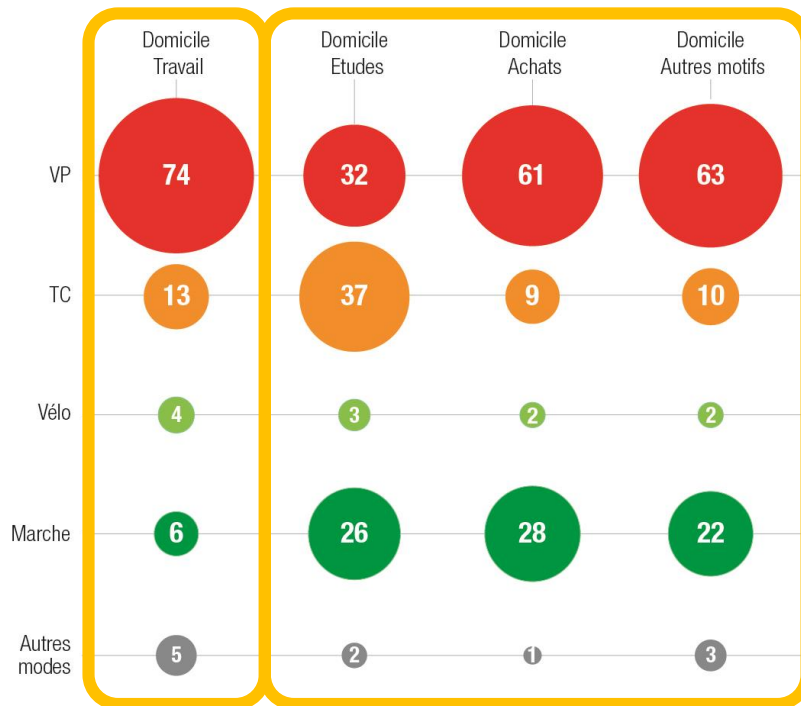


Intermodalité et pôles d'interconnexion
Extrait du projet Mobilités 2020-2025-2030

/ Jouer sur l'organisation territoriale

Quelles réflexions/quels enjeux pour une organisation territoriale optimisée ?

- Les **déplacements domicile/travail** ?
 - à l'échelle GAT voire Aire Urbaine
 - distances "longues"
 - recours massif à la voiture
- Les **"déplacements du quotidien"**
 - échelle locale, recours plus fort à la marche
 - logique de **proximité/maillage** ?
 - quelle **polarisation** ?



Motifs et parts modales des déplacements

Extrait de l'EMD 2013

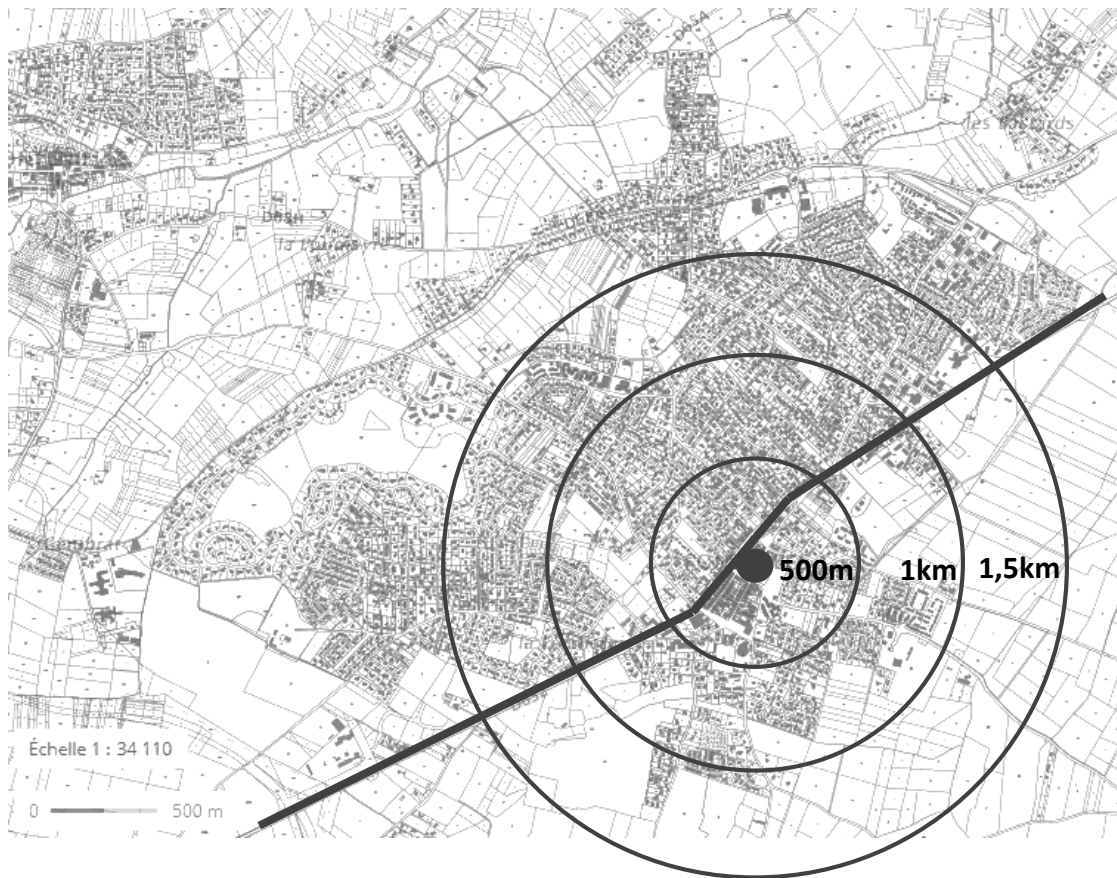
/ Jouer sur l'organisation territoriale (Proximité)

Un enjeu sur la proximité autour de mon domicile ?

Plusieurs freins sont identifiés concernant les enjeux de proximité :

- des formes urbaines et un espace public peu incitatifs,
- des espaces publics peu sécurisants,
- des commerces/services disséminés,
- ...

- Renforcer un **maillage réseaux doux** pour favoriser le **report modal** ? (échelle locale, recours plus fort à la marche, au vélo)
- Favoriser le **retour au « centre-bourg »** à 10 minutes ?



/ Jouer sur l'organisation territoriale (Proximité)

Un enjeu sur la proximité sur mon lieu d'emploi ?

Une **concentration des emplois** dans des **zones d'activités dédiées**, et non dans des secteurs mixtes (habitat...).

Une **accessibilité difficile** en transports en commun et en modes doux.

- **Favoriser la mixité fonctionnelle**
favorisation la vie de ces secteurs et offrant des solutions aux salariés ?
 - (sport, alimentation, achats...)
- **Renforcer la desserte TC/modes doux ?**
(continuité des réseaux, efficacité, sécurité, cohérence avec le développement urbain ...)



/ Jouer sur l'organisation territoriale

Un enjeu sur la proximité sur mon trajet ?

Des pratiques de mobilité encore très en lien avec la voiture, pour des trajets « solo ».

Le développement de commerces déportés sur les grands axes.

- Où **localiser le développement**, en lien avec la notion de **chaîne de déplacements** ?
- Concernant les transports en commun, les pôles d'échanges multimodaux, **points d'accroche à l'urbanisation**, centralités en devenir ? (commerces dans les gares...)

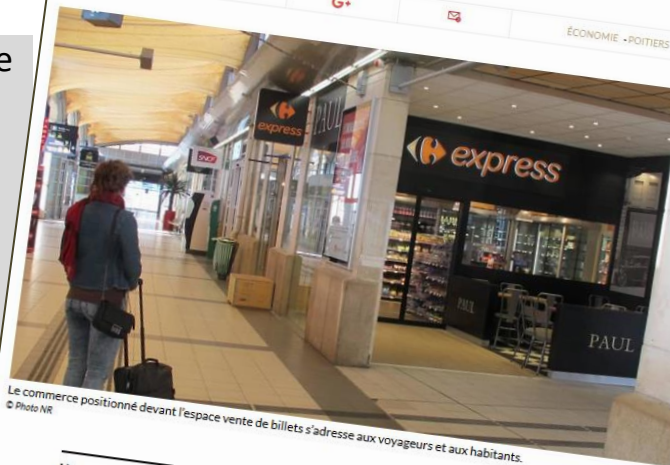
COMMERCE - LA PREMIÈRE BOULANGERIE ARTISANALE DRIVE DE L'AGGLOMÉRATION A OUVERT À VALENTIGNEY

Du pain sans quitter le volant

Sur un axe fréquenté par 14 000 véhicules/jour, route de Belchamp à Valentigney, Nathalie et Pascal Moreau innovent en ouvrant la première boulangerie artisanale drive de l'agglo.

Poitiers : La gare accueille un nouveau commerce

Publié le 14/06/2018 à 04:55 | Mis à jour le 14/06/2018 à 04:55



Le commerce positionné devant l'espace vente de billets s'adresse aux voyageurs et aux habitants.
© Photo NR

Un nouveau commerce de vente à emporter, de produits d'hygiène et alimentaires a été intégré dans le hall de la gare. La SNCF veut s'ouvrir sur la ville.

ÉDITION ABONNÉ

/ Différents questionnements

Selon l'échelle d'analyse

Pour optimiser les mobilités...

Grand territoire,

Quelle attractivité territoriale, quelles portes d'entrée ?

Agglomération,

Où accueillir le développement en lien avec la desserte du territoire ?

Entités territoriales,

Quel fonctionnement territorial envisager ?

Polarités,

Lesquelles, comment les identifier, quelles aménités ?

Proximité.

Favoriser les modes actifs ?

➤ **Quels enjeux ?**

➤ **Quelles pistes d'action en matière d'organisation territoriale ?**

/ Objectifs des cycles de la commission mobilités optimisées

