



Deuxième révision du SCoT

Commission contributive

Mobilités optimisées

21 mars 2019



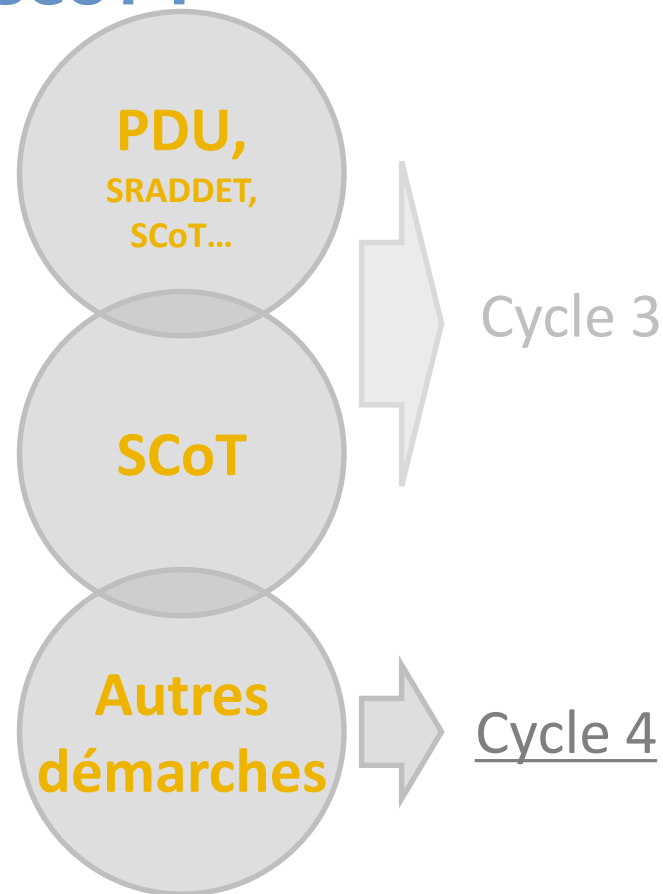
/ Rappels & éléments de cadrage

/ Quelle déclinaison possible dans le SCOT ?

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

Direction 2/ Jouer sur l'organisation territoriale

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





/ Direction 3

Considérer les pratiques des habitants & des entreprises

Un constat, la saturation des systèmes de transport, en lien avec la mobilité domicile-travail

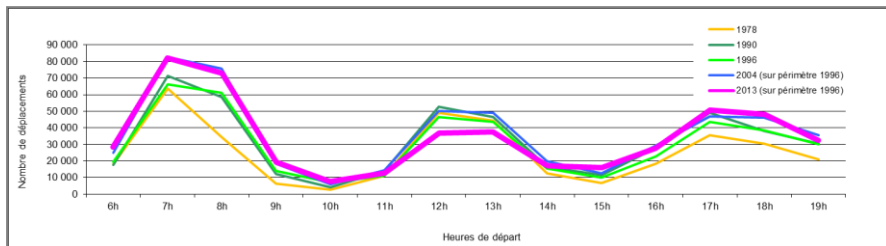
Rappel

1 000 000 de déplacements quotidiens liés au travail,
réalisés à 74% en voiture

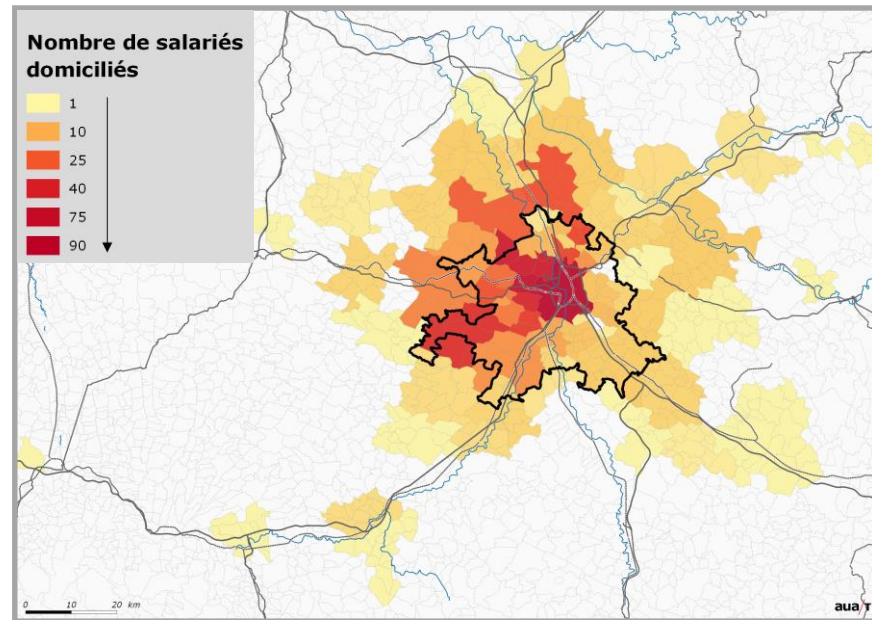
Une forte polarisation des emplois
80% en ZAE, 54% au sein de 4 communes

Une distorsion entre lieux d'emploi et de résidence

Un phénomène de pointe horaire, des temps de
parcours fortement pénalisés



Des phénomènes d'heures de pointe induits par les
mobilités domicile-travail



Localisation des salariés de la zone de Saint Martin du Touch

/ Un constat, la saturation des systèmes de transport, en lien avec la mobilité domicile-travail

Rappel

Un constat conforté par :

- la **croissance démographique et économique du territoire, notamment endogène** (mobilisation foncière des parkings, déménagements...),
- les **choix d'implantation des entreprises et des habitants**, guidés par plusieurs critères (dont la pression foncière)

Des implications sociales

L'augmentation du **budget des ménages pour leur mobilité**, en lien avec la **hausse des prix des carburants**.

/ L'entreprise au cœur des mobilités

Une prise de conscience,

- par **la collectivité** :

Les déplacements quotidiens liés au travail structurent le territoire et orientent le choix du mode de déplacements

- par **les entreprises** de leur possibilités d'agir, parallèlement aux initiatives publiques

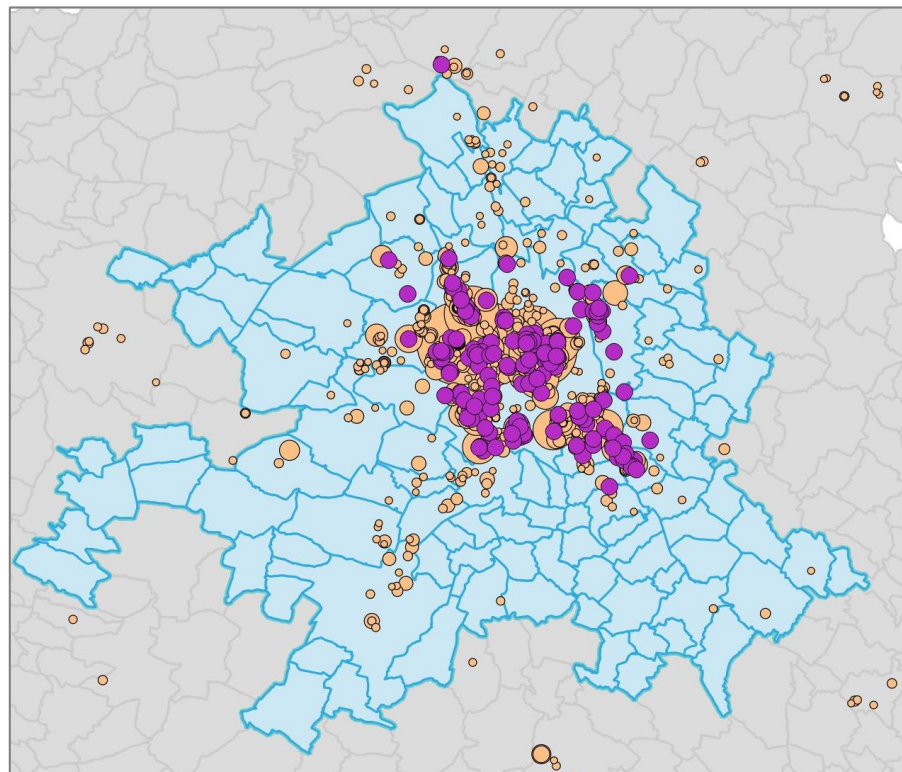
730 entreprises de plus de 100 salariés
(+ de 280 000 emplois)



Obligation de Plan de Mobilité d'Entreprise
(dans le périmètre PDU) → un panel de solutions du ressort des entreprises

Des initiatives, au-delà de l'obligation

COMMUTE : exemple de gestion collaborative public/privé de la mobilité urbaine pour réduire la congestion de la plateforme aéroportuaire
→ un bouquet de solutions en réflexion (télétravail, horaires, vélo...)

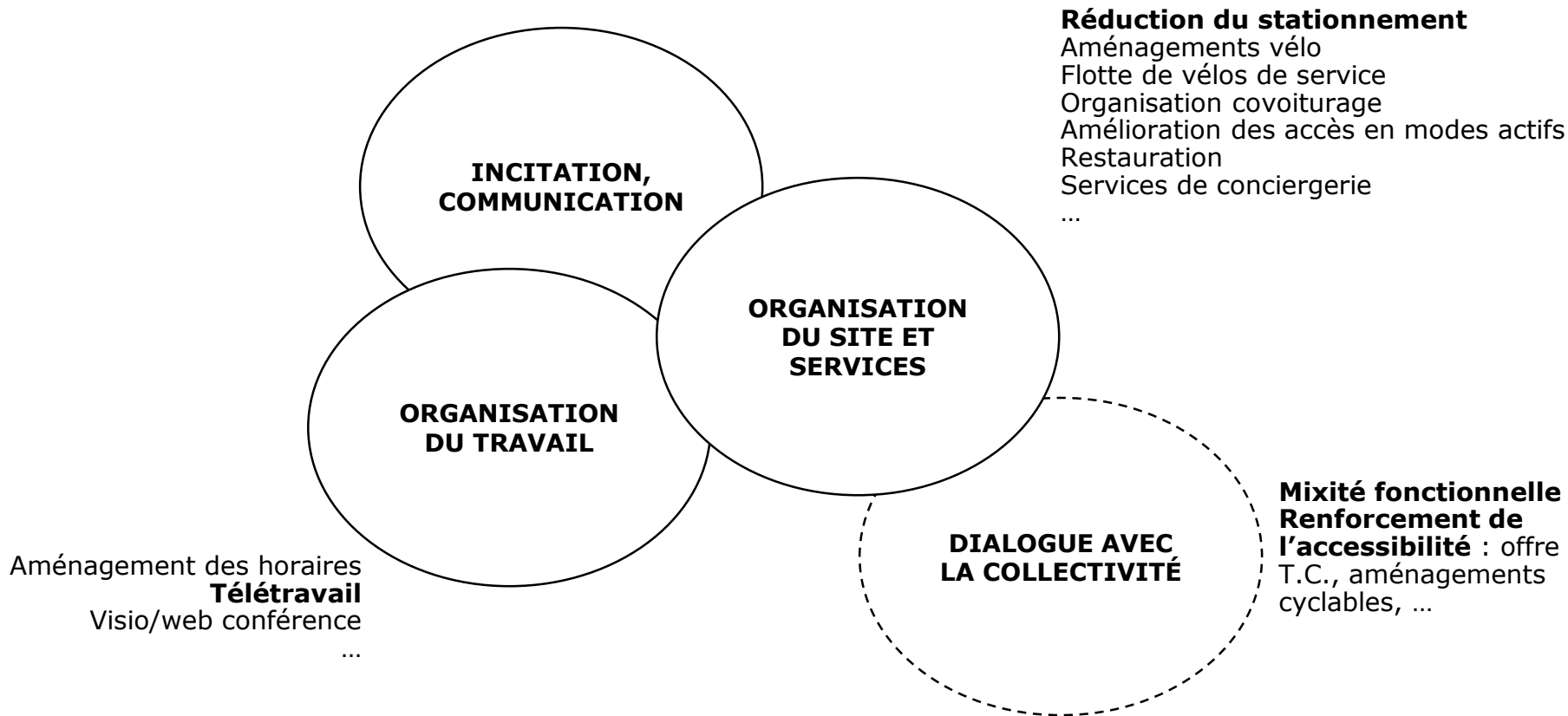


15 000
5 000

Localisation et poids des entreprises
de plus de 100 salariés sur le territoire

● Les 172 démarches de PDE
engagées aujourd'hui
(dont PDE inter entreprises)

/ Un bouquet de leviers d'action pour les entreprises



/ Le stationnement, un sujet lié aux entreprises... et au SCoT

Un **fort effet de levier** sur les pratiques des salariés.

Un **sujet foncier** pour les entreprises (extension, croissance endogène)
Les espaces liés au **stationnement** représentent **entre 35% et 40% du foncier des zones** du Chapitre et de Basso Cambo 1.

Un **encadrement possible** par le SCoT (le DOO, cf. art. L141-15)

Des conditions de mise en œuvre :

- Desserte structurante en transports en commun
- Qualité du réseau cyclable (continuité...)
- Capacité et localisation des P+R, des stations de covoiturage
- Mixité/proximité dans le modèle de développement



Zones d'emplois et espaces d'accès au stationnement, dans les zones d'activités de Basso Cambo 1 et du Chapitre

/ Le stationnement, un sujet lié aux entreprises... et au SCoT

Quid des P+R ?

Une **saturation des P+R** Tisséo
(8 300 places)

Plus de **6 500 places**
de stationnement en gare

Quels critères pour réduire la
congestion et encourager le report
modal à partir des P+R ?

(localisation, accessibilité en voiture, en
lien avec des gares/offre TC
structurante, des lieux de vie...)

Stationnement en gare Places en Parking+Relais

● 500

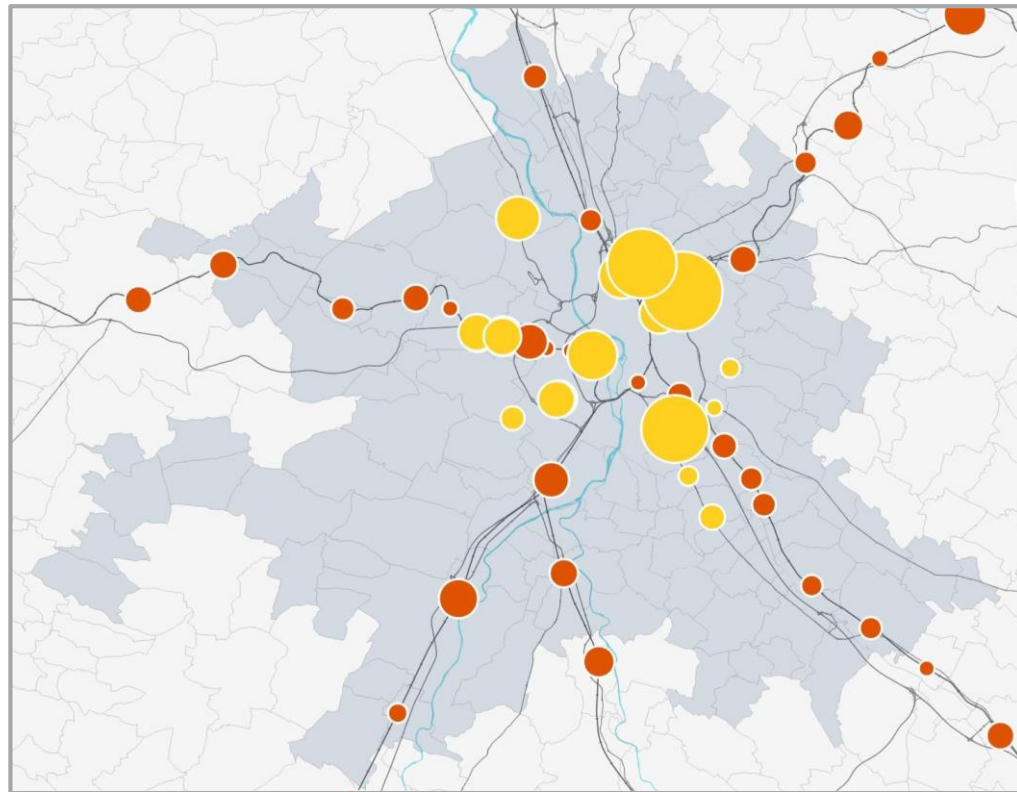
● 1000

● 1500

● 500

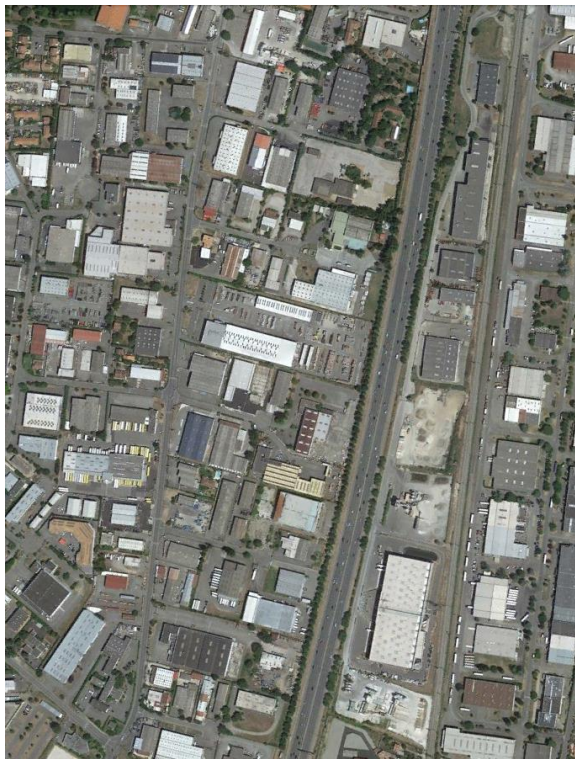
● 1000

● 1500

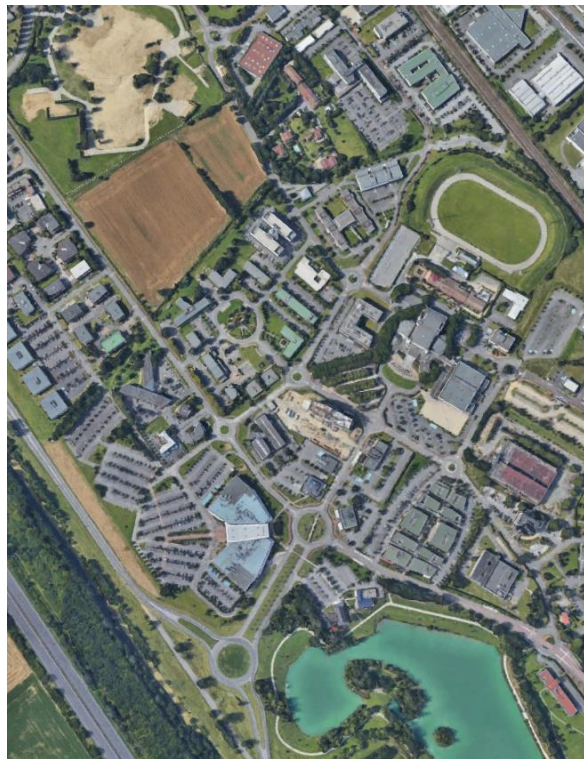


Localisation des parking relais et stationnements en gares au sein de l'aire urbaine

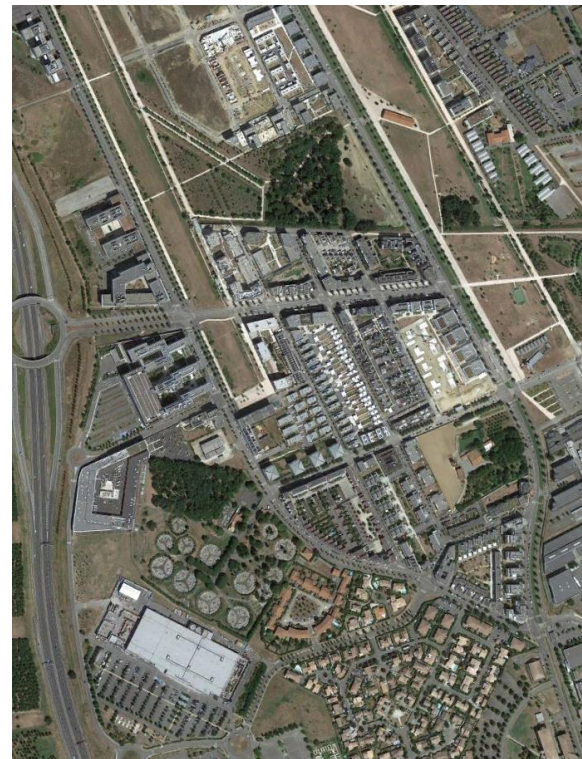
/ L'organisation des zones économiques



Zones de Thibaud/Larrieu, Toulouse



Zone Enova, Labège



Zone Andromède, Blagnac

Des leviers SCoT pour la structuration des zones économiques :

Encadrement du renouvellement urbain (friches...) et du développement des futures zones (mixité/localisation)

...

/ Le télétravail : accompagner et organiser la non-mobilité

Le télétravail :

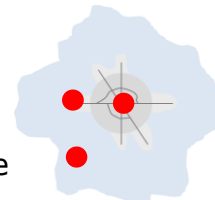
- Activité exercée par un salarié hors de ses locaux
- de **façon régulière et volontaire**
- En utilisant les **technologies de l'information et de la communication**



Un salarié



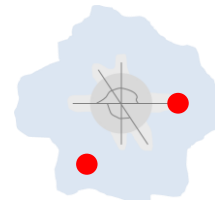
Domicile/Bureau satellite



Une start-up/PME



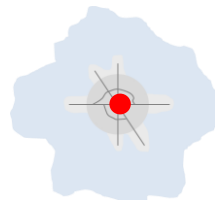
Télécentre



Un independant



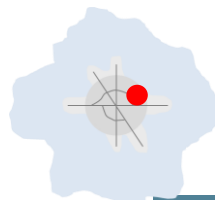
Coworking



Un salarié itinérant



Centre d'affaires



/ Télétravail : un sujet ancien, mais d'actualité

Fantasme ou réalité ?

En 2018, 29% de télétravailleurs occasionnels ou réguliers contre 27% en 2017 (*Sondage IFOP fév2019*)

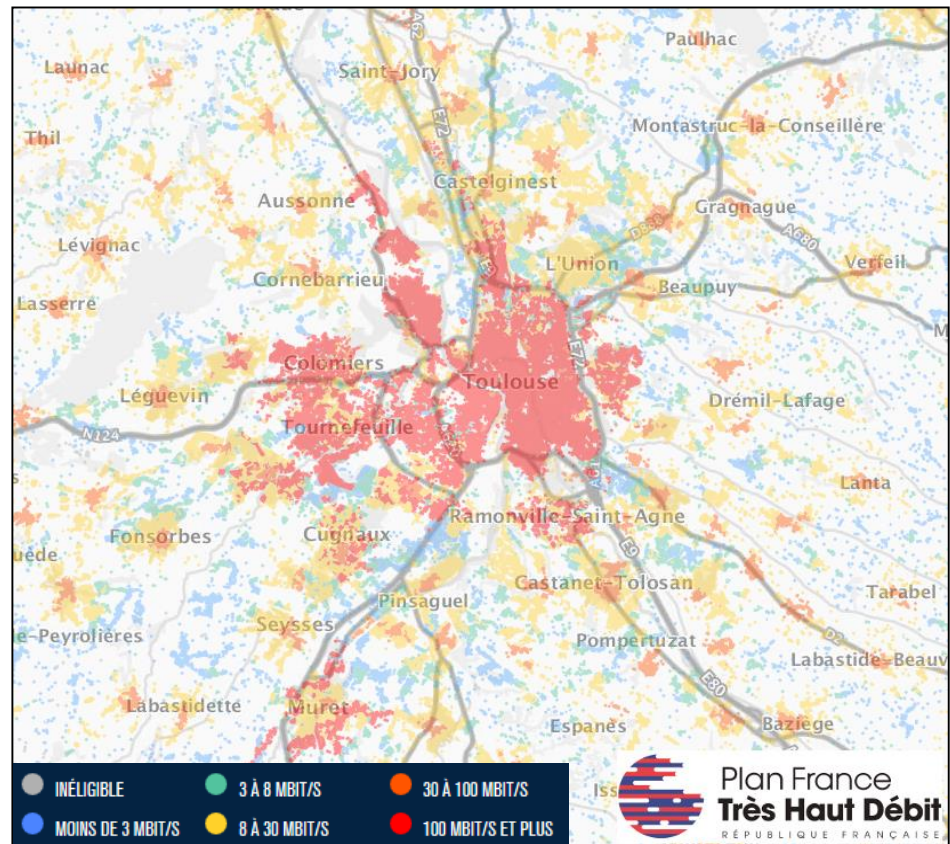
Localement, en mars 2019
6 à 25% des salariés en télétravail régulier
dans plusieurs grosses entreprises du territoire
(1 à 2j/semaine)

Hypothèse du CGET : **progression annuelle d'1%**
depuis 2011

Une dynamique encouragée par :

- l'évolution de la réglementation
- un engagement de l'état
- une révolution numérique qui a fait son chemin

Dématérialisation et miniaturisation, Sécurité,
Développement d'outils et applications de
communication, Disponibilité haut débit/fibre



Un développement territorial mature des technologies de communication pour permettre le télétravail

/ Télétravail : un sujet ancien, mais d'actualité

Un calendrier précis de déploiement du (très) haut débit à l'échelle départementale

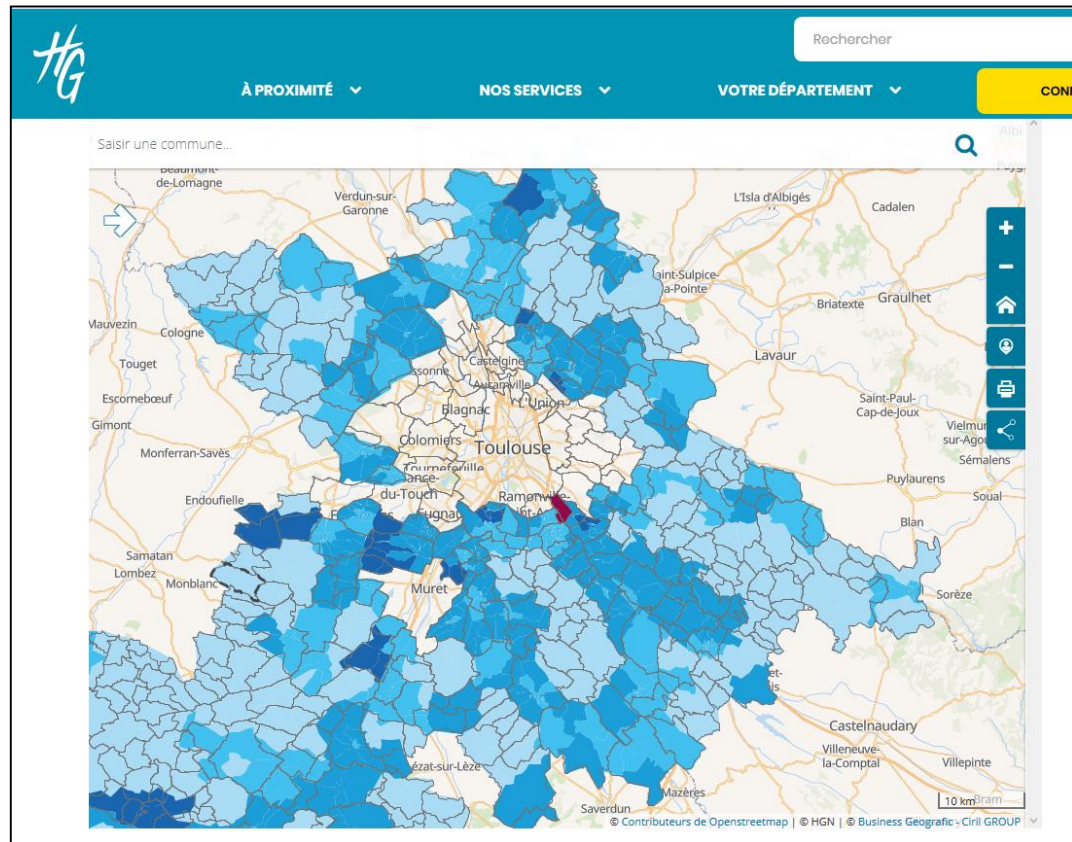
- Une compétence de Fibre 31, via une délégation de service public de la part du Département
- Pour les communes non prises en compte (Toulouse Métropole et Muret, principalement), un **déploiement FTTH antérieur (dès 2013) et relevant des opérateurs privés (SFR et Orange)**

Déploiement FTTH par Zone de Sous-Répartition Optique

- De juin 2018 à mai 2019
- De juin 2019 à mai 2020
- De juin 2020 à mai 2021
- De juin 2021 à mai 2022

Réseau d'Initiative Publique de 1ère génération (RIP)

- RIP CLEO



Avancement du déploiement du THD en Haute Garonne
(source : haute-garonne.fr)

/ Télétravail : quel(s) impact(s) ?

Un impact individuel...

Baisse des distances parcourues
Baisse mob quotidienne
Qualité de vie, en facilitant la gestion du temps quotidien, en réduisant les temps passés dans les transports
Synchronisation déplacements familiaux
Gains financiers (hors mode TC)
Temps gagné réinvesti localement
...

...mais surtout territorial !

Réduction du phénomène de congestion

Remaniement des chaînes de déplacement (achats, accompagnement scolaire, loisirs...)

Renforcement des centralités/centre-bourgs (déplacement lieux de consommation/emplois)

Définition d'une politique d'aménagement numérique

Quels secteurs sous équipés aujourd'hui ? Opportunité d'un maillage du territoire en tiers lieux ? Quelle demande ?

Contribueraient-ils à diminuer les déplacements domicile-travail ?

Des choix résidentiels moins liés au lieu d'emploi

Quelle redistribution de l'interdépendance entre lieux d'emplois et de résidence à l'échelle des villes à « 1h de Toulouse » ? (ex: habiter à Castres et travailler à Toulouse 3 jours par semaine).

/ Télétravail : quel levier potentiel sur la mobilité ?

Un potentiel de plus de 80 000 télétravailleurs → ~ 25 000 déplacements voiture en moins chaque jour (sur la base d'un jour de télétravail/semaine)

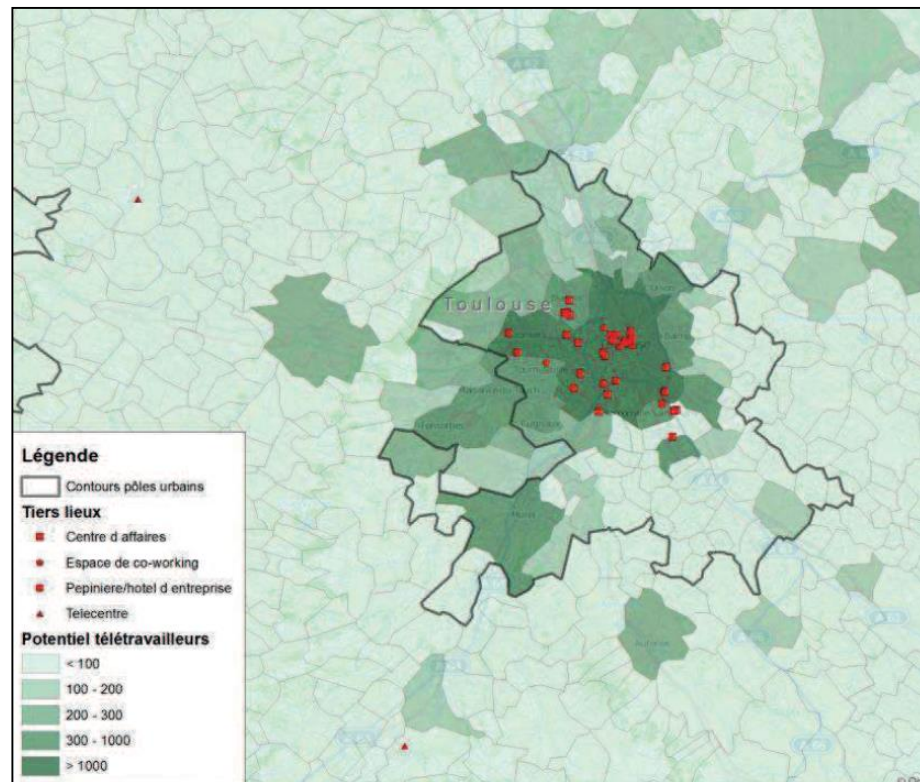
Une opportunité pour toutes les entreprises ?

- services aux entreprises (services TIC), banques assurances, industrie manufacturière
- surtout au sein des entreprises de plus de 250 salariés

Une opportunité pour tous les secteurs géographiques de l'agglomération ?

Selon le type d'emploi occupé :

- des inégalités liées aux domaines d'activité présents dans les territoires,
- des inégalités de distances par rapport au lieu d'emploi



Un potentiel de plus de 80 000 télétravailleurs en 2025 mais une répartition géographique hétérogène
(Étude sur les opportunités des territoires à développer le télétravail, modélisation des gains pour les individus, les entreprises et les territoires, CGET, 2015)

En conclusion

La congestion liée aux mobilités domicile travail

... des leviers à l'échelle du SCoT !

- Sur l'organisation territoriale (localisation des zones d'activité, des lieux d'emploi)
- Sur l'organisation spatiale des zones d'emploi
- Sur la facilitation du report modal (desserte des Zones d'activité, offre en P+R...)

...un développement actuel et à venir du télétravail à prendre en compte

- Vers une évolution du modèle d'organisation territoriale (hypermobilité, relocalisation des lieux d'emploi...)
- Le développement numérique, des offres de tiers lieux (quel accompagnement, coordination ?)

Les suites de la procédure

/ Objectifs des cycles de la commission mobilités optimisées

C1

Principales dynamiques territoriales

C2

Temps de déplacements

Une congestion routière qui interpelle le modèle de développement et les leviers : organisation territoriale / report modal TC et management de la mobilité

C3

Caractériser l'organisation territoriale au regard des mobilités et temps de déplacements : quels enjeux à l'échelle de l'agglomération ? Quels enjeux infra-SCoT ?

C4

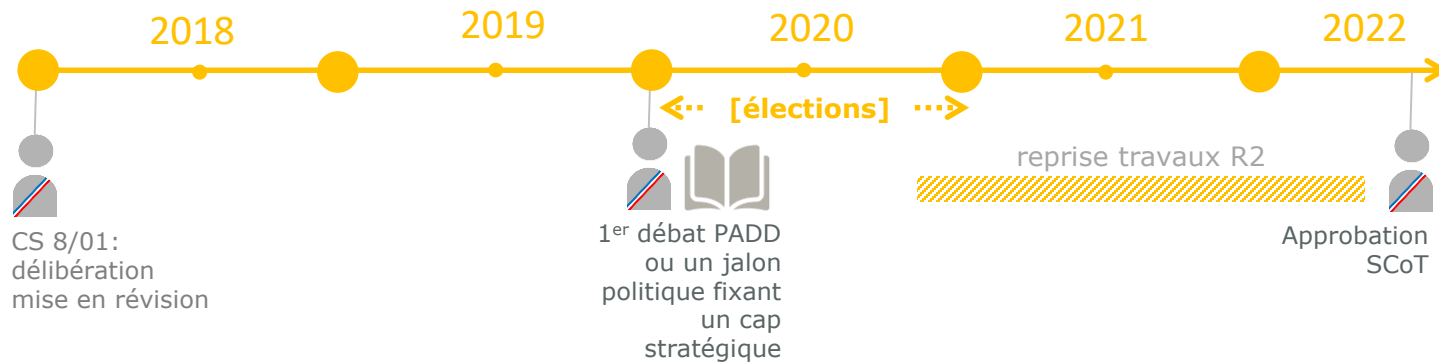
Organisation du temps et du lieu de travail

Un levier à actionner ? Comment ?



/ Feuille de route : 2^{ème} révision du SCoT

Un programme de travail pluriannuel

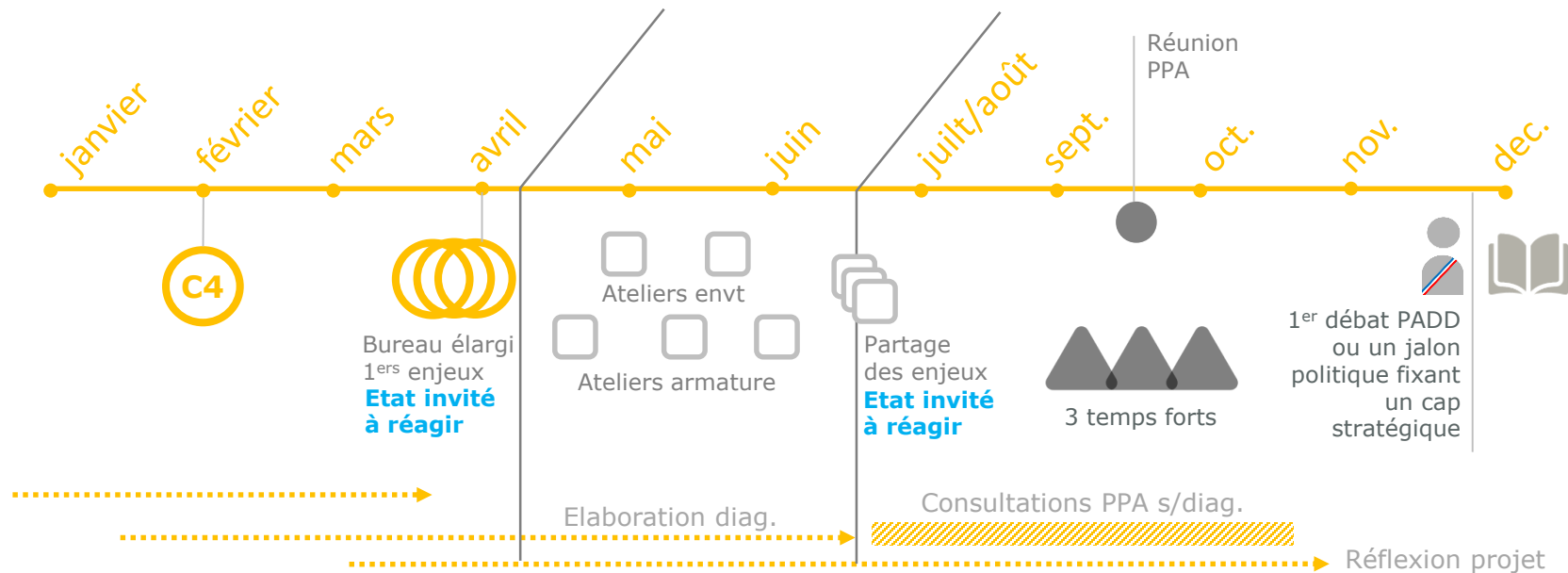


Préfiguration du modèle de développement : grands principes d'aménagement, de protection, de croissance, grands sites stratégiques...



/ Feuille de route : 2^{ème} révision du SCoT

feuille de route SCoT 2019



scot
schéma de cohérence territoriale

grande
agglomération
toulousaine

Deuxième révision du SCoT

Commission contributive

Mobilités optimisées

21 mars 2019