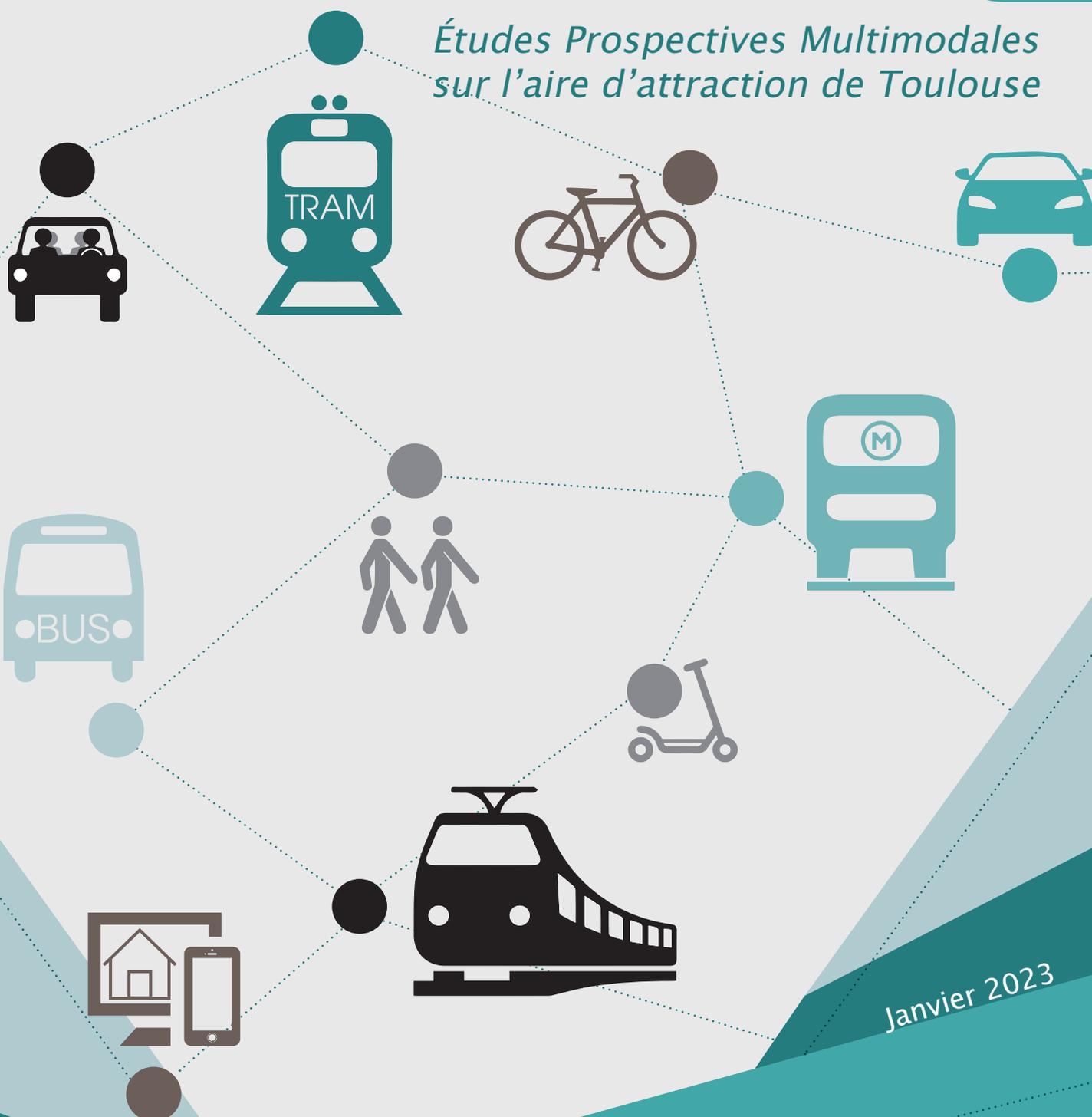


Anticiper ensemble les déplacements de demain

2030
2040

*Études Prospectives Multimodales
sur l'aire d'attraction de Toulouse*



Janvier 2023

UNE VISION PROSPECTIVE COMMUNE À L'HORIZON 2040

L'aire d'attraction de Toulouse est la 5ème de France. Elle représente plus de 1,47 million d'habitants et connaît une croissance démographique parmi les plus élevées de France. Elle a gagné plus de 1,3 % de population par an entre 2014 et 2020. Ce phénomène se traduit par des forts impacts en termes de mobilité, avec **plus de 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires attendus d'ici 10 ans.**

Pour répondre aux enjeux de mobilité de ce territoire, l'État, la Région Occitanie, le Département de la Haute-Garonne, Toulouse Métropole et Tisséo ont adopté une **démarche partenariale prospective, tous modes de transports confondus.**

Depuis 2017, les cinq partenaires travaillent conjointement pour identifier et mettre en place des solutions de mobilité articulant les différents modes de déplacements (vélo, transports en commun, train, route, covoiturage) afin d'accompagner les évolutions des modes de vie, les développements économique et urbain, ainsi que les nouvelles formes et pratiques de mobilité. La construction de cette vision partagée des mobilités à l'échelle de l'aire d'attraction de Toulouse repose sur la modélisation des effets de projets aux horizons 2030 et 2040.

L'ambition commune vise à réduire la congestion routière, à assurer l'amélioration de l'accessibilité globale du territoire ainsi qu'à préserver l'environnement et à améliorer la qualité de l'air.

Cette démarche, animée par l'Etat, permet un échange continu autour des études menées et concourt à la **cohérence d'ensemble et à la collégialité des décisions prises.**

Ce document a pour objectif de mettre en avant les principales conclusions et points clés de la synthèse des études prospectives multimodales depuis 5 ans.

Comprendre l'existant ...

La démarche repose sur un diagnostic réalisé en 2017. Cette étape préalable a mis en évidence :

- **une situation de forte congestion sur le réseau routier principal** en période de pointe, qui s'étend de plus en plus sur le réseau secondaire (périphérique totalement ou partiellement saturé 8 heures par jour),
- **l'importance du trafic courte distance sur les voies rapides**, identifié comme un levier majeur de report vers les transports collectifs et les modes actifs (temps de parcours 2,5 fois plus long en heures de pointe),
- **la forte augmentation des flux domicile-travail sur les distances moyennes et longues** (+ 70% sur les distances de 60 à 80 km et + 45% sur les distances de 20 à 30 km).

Un fort potentiel de report vers les transports collectifs et les modes actifs en lien avec les très nombreux déplacements de courte distance :

- la voiture est utilisée pour **65%** des déplacements de 1 à 3 kilomètres
- **50%** des déplacements dans l'agglomération font moins de 3 kilomètres
- **50%** du potentiel de report se situe dans les communes limitrophes de Toulouse

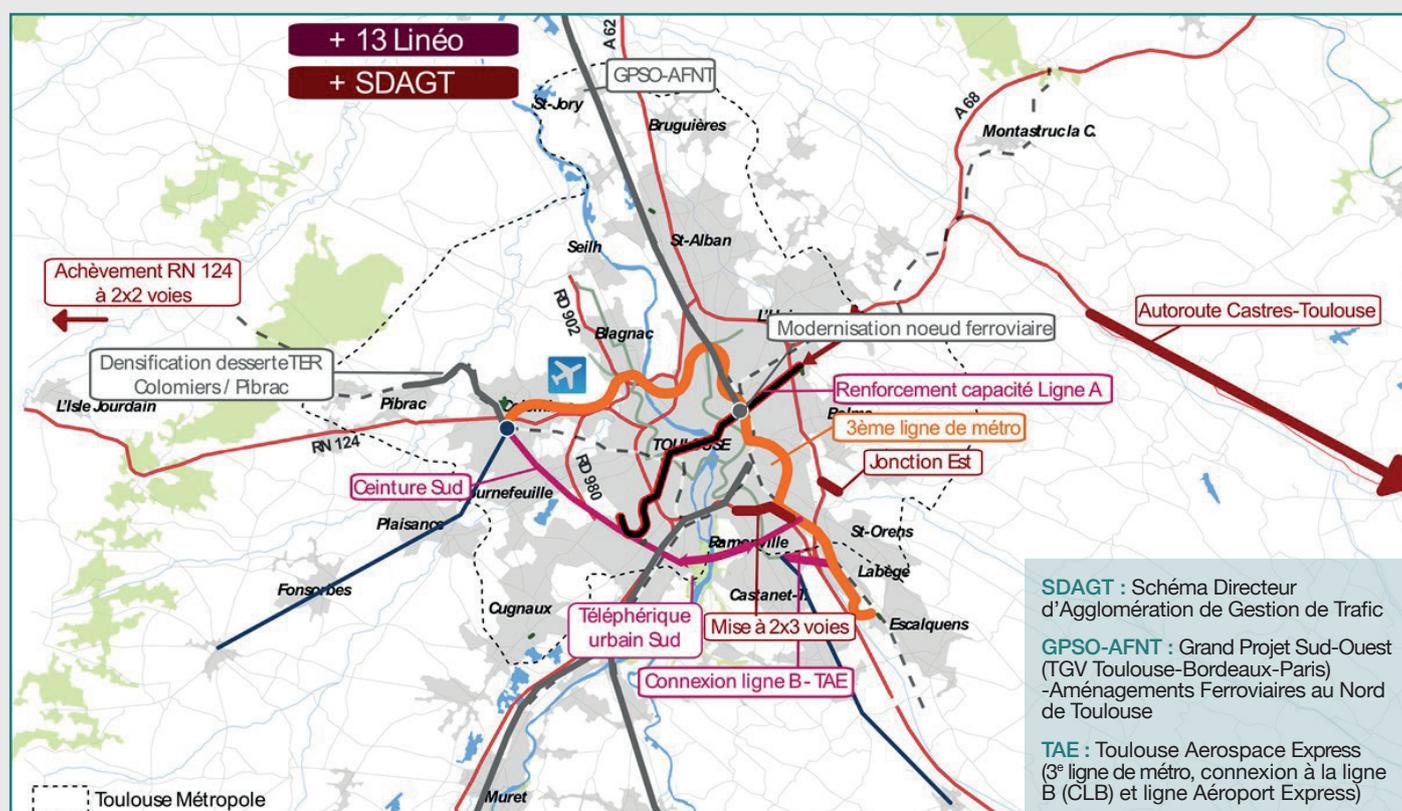
... se projeter en 2030 et 2040

La croissance démographique exceptionnelle (environ 18 000 habitants supplémentaires par an) va se poursuivre à un rythme soutenu d'ici 2030 et 2040, avec **un effet sensible sur les besoins de déplacements**.

Se pose également la question des modalités d'accueil sur le territoire, des pratiques de déplacement et des distances parcourues sur les réseaux.

Sur la base du diagnostic initial, **une modélisation a été conduite à l'horizon 2030**, compte tenu des opérations déjà au programme dans : le Plan de Déplacements Urbains (PDU), le contrat de plan Etat-Région 2015-2022, le plan d'aménagement multimodal de l'agglomération toulousaine. Ces opérations sont intégrées dans une situation dite de référence, qui sert de base de comparaison pour l'évaluation des projets ou scénarios.

LA SITUATION DE RÉFÉRENCE



Grâce aux projets mis en œuvre dans la situation de **référence**, les transports collectifs et les modes actifs permettent d'absorber l'essentiel des déplacements supplémentaires générés par la croissance démographique attendue, **sur le cœur d'agglomération**.

Cependant, ces projets seront insuffisants pour répondre aux enjeux de déplacements, qui continueront d'augmenter fortement en périphérie, à l'échelle de l'agglomération.

La saturation du réseau routier augmentera avec, en particulier :

- un périphérique saturé en heure de pointe du soir en semaine,
- la densification de la circulation sur les pénétrantes autoroutières (RN124, A64, RD2, A621, RD916, RD50...),
- dans l'ouest toulousain, davantage qu'à l'est, une saturation du réseau routier qui s'étendra de manière plus marquée par rapport à 2017 (jusqu'à 15 kilomètres du centre-ville de Toulouse sur la quasi-totalité des voies).

Parmi les 17 projets étudiés, **13 ont été sélectionnés** par les partenaires. Sur la carte apparaissent en orange les projets de **moyen terme** et en bleu ceux de **plus long terme**.

1 2 DÉFINITION D'UN SCHÉMA DIRECTEUR « VÉLO »

Le projet s'attache à coordonner une stratégie globale dans l'objectif de **développer la part modale du vélo** à 5 % en 2030 et à 8, ou même 10 % en 2040. Le schéma directeur «vélo» intègre les projets de REV (Réseau Express Vélo) à haut niveau de service, portés par les collectivités maîtres d'ouvrage.

3 ACCÈS FACILITÉ VERS LES GARES RÉGIONALES DE COLOMIERS ET L'ISLE-JOURDAIN

Le projet vise à alléger la charge des réseaux routiers (en particulier la RN124) et à **favoriser un report modal vers le ferroviaire**, en développant les rabattements vers les gares régionales de l'axe Colomiers-L'Isle-Jourdain (Colomiers-Gare, Lycée International, Pibrac, Brax, Mérenvielle, L'Isle-Jourdain).

4 DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE POUR LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

Le projet vise à développer, de façon coordonnée entre les collectivités, la **pratique du covoiturage pour les déplacements quotidiens Domicile-Travail** dont le potentiel reste encore à mobiliser. Ce projet prend en compte la réalisation d'aménagements favorisant les pratiques de covoiturage (aires et spots de stationnement, stations et information sur voirie, etc.) ainsi que les actions et services d'accompagnement pour encourager cette pratique.

5 APPROFONDISSEMENT DE LA FAISABILITÉ TECHNIQUE DE VOIES RÉSERVÉES SUR LES VOIES RAPIDES

Le projet recherche des possibilités de **report de trafic de la voiture vers les transports collectifs**. Il étudie les conditions d'aménagement de voies réservées au covoiturage, à certaines catégories de véhicules, ainsi qu'aux transports en commun sur l'axe RN124/A624 et sur l'A68.

7 ADAPTATION DES VITESSES AUTORISÉES SUR LES VOIES RAPIDES

La réduction de la vitesse limite autorisée a pour effet d'**améliorer la capacité d'écoulement du trafic global** de la voirie. Le projet retenu consiste à réduire de manière permanente la vitesse limite autorisée de 110 km/h à 90 km/h sur une section de la RN124. Le linéaire concerné, d'une longueur de 4km, est situé entre l'échangeur N°6 « ZA En Jacca - Le Perget » et l'échangeur N°8 « La Salvetat-Saint-Gilles ».

8 AMÉNAGEMENTS PONCTUELS DE CAPACITÉ SUR LES VOIES STRUCTURANTES DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE ET LANCEMENT D'ÉTUDES DE RÉAMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DU PALAYS

Le périphérique toulousain concentre l'essentiel des flux journaliers ou de transit. Aménagé principalement à 2x3 voies, il demeure à 2x2 voies sur plusieurs secteurs. Cette discontinuité, ainsi que celles de certains points des pénétrantes A624 et A621, constituent des facteurs importants de congestion que l'on peut limiter par des **aménagements ponctuels de capacité**.

9 FRANCHISSEMENT NORD DE LA GARONNE ET CRÉATION D'UN NOUVEL ACCÈS AU NORD DE LA ZONE AÉROPORTUAIRE

Le projet permet de répondre à la croissance dans le Nord toulousain qui génère une forte augmentation des déplacements (migration quotidienne et transit) et renforce les besoins en termes de franchissement. Les ouvrages existants sont fortement sollicités et ne permettent pas de répondre à la demande. Le projet contribue au **maillage du réseau entre A62, A624 et A64 et crée un accès nord** au parc d'exposition (MEETT à Aussonne), à Eurocentre ainsi qu'à la zone aéroportuaire.

10 13 ETUDES TECHNIQUES POUR UNE LIAISON MULTIMODALE À L'OUEST

L'inadaptation du maillage routier du sud-ouest de l'agglomération toulousaine (Blagnac/Colomiers/St-Martin) crée des phénomènes récurrents de congestion.

Une liaison multimodale à l'Ouest pourrait permettre d'offrir une **capacité routière supplémentaire pour tous les modes**, une alternative au périphérique actuel tout en favorisant un report vers les transports publics.

14 RENFORCEMENT DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE DE L'AIRE D'ATTRACTION DE TOULOUSE

Le projet entend développer les services ferroviaires à l'échelle de l'aire d'attraction de Toulouse afin d'**assurer une offre de type « RER »**, alternative majeure aux usages de la voiture entre Toulouse et ses couronnes périphériques compte tenu de l'importance de l'étalement urbain.

En phase de densification depuis 2020, l'étoile ferroviaire porte de réelles opportunités d'irrigation de ce vaste territoire urbanisé et d'amélioration des déplacements des usagers du quotidien.

16 ENJEUX DE DESSERTE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DANS LES SECTEURS PERIURBAINS NON DESSERVIS PAR L'ETOILE FERROVIAIRE

L'étude des zones périurbaines non desservies directement par le ferroviaire et les transports collectifs structurants (métro, tramway, téléphérique) a permis d'**identifier un certain nombre d'enjeux de desserte pour les transports en commun** à long terme (2040). La réflexion pourra être approfondie avec la mise à jour des données de mobilité et urbaines.

17 POURSUITE DE L'AMÉNAGEMENT DE L'AXE CAPENS-NAILLOUX (LIAISON A61-A64)

Le projet consiste à **aménager l'itinéraire orienté Est-Ouest** long de 32 km de Capens à Nailloux, entre l'A61 et l'A64, à 40 km au sud de Toulouse.

3 projets ne sont pas poursuivis en l'état et l'approfondissement d'une réflexion est reporté à l'acquisition de nouvelles données de mobilité à l'échelle du territoire.

6 CRÉATION DE ZONES À ACCÈS RÉGULÉ

Cette étude consistait à **évaluer des solutions contribuant à limiter la congestion dans les zones ou sur les axes les plus touchés** ; par des mesures de restriction d'accès (vignette ou péage cordon), ou des mesures incitatives (péage positif). La modélisation des différentes solutions conduit à privilégier le dispositif du Péage Positif. Sa faisabilité reste toutefois dépendante d'évolutions législatives et réglementaires.

11 AMÉLIORATION DE LA CIRCULATION DANS LE SECTEUR DE L'UNION

L'étude d'une amélioration de la circulation dans le secteur du péage de L'Union a démontré qu'aussi bien la gratuité partielle (résidents, covoitureurs) que **la suppression du péage n'ont pas d'effet positif sur la réduction de la congestion**. Compte tenu des montants financiers importants, le scénario de suppression du péage de L'Union a été abandonné et la recherche de solutions intermodales alternatives a été engagée.

12 NOUVELLE INFRASTRUCTURE À L'EST

La modélisation des effets d'une **nouvelle infrastructure structurante à l'est de l'agglomération démontre que son impact sur le trafic du périphérique Est reste limité**, le trafic de transit n'étant capté que partiellement.

Une amélioration des liaisons locales à l'Est pourra être approfondie dans le cadre d'études ultérieures, en réponse à un besoin de déplacement local de courte distance assez marqué.

MESURER LES IMPACTS DES NOUVELLES PROPOSITIONS D'AMÉLIORATIONS

Les projets issus des études prospectives multimodales ont été évalués afin de déterminer leurs effets sur :

- l'usage des **modes de transport alternatifs** à la voiture particulière,
- les **distances parcourues** en voiture particulière,
- les **temps de parcours** et la congestion,
- les émissions de polluants et la qualité de l'air.

Les simulations ont été conduites pour les horizons 2030 et 2040. Les effets des projets ont été comparés avec une situation sans projet et avec une situation *de référence* qui correspond à la mise en œuvre du PDU.

En l'absence de réalisation de nouveaux projets, la forte croissance démographique se traduit par une augmentation des distances parcourues en voiture, des temps de parcours et de la congestion, ainsi que des émissions de polluants et de CO₂.

La mise en œuvre conjointe du PDU et des projets issus des études prospectives multimodales, en favorisant le report vers des modes alternatifs à la voiture, a **un impact positif sur les critères analysés.**

L'évaluation a été conduite à l'aide du modèle multimodal de déplacement de l'aire d'attraction de Toulouse. L'analyse intègre l'apparition de nouvelles mobilités associées au développement du télétravail, du temps partiel, de l'usage du vélo ...

L'acquisition de nouvelles données de mobilités en 2023 permettra d'affiner la prise en compte de ces nouveaux comportements et notamment leur évolution suite à la crise du COVID-19 avant de poursuivre le travail d'évaluation des effets de projets.

Agir sur la pratique des modes alternatifs à la voiture

Les projets inclus dans les études multimodales, et notamment celui de l'étoile ferroviaire en articulation avec l'ensemble des projets déjà engagés dans le cadre du PDU (3ème ligne de métro et prolongement de la ligne B), auront pour effet d'**augmenter la fréquentation des modes alternatifs à la voiture**, avec la poursuite du développement des transports en commun et du vélo.

- + **31%** d'usage des modes alternatifs à la voiture particulière sans nouveau projet **en 2030**
- + **66%** d'usage des modes alternatifs à la voiture particulière avec le PDU **en 2030**
- + **70%** d'usage des modes alternatifs à la voiture particulière avec le projet Etudes Multimodales **en 2030**
- + **110%** d'usage des modes alternatifs à la voiture particulière avec le projet Etudes Multimodales **en 2040**



Agir sur les distances parcourues sur les réseaux routiers

Les projets complémentaires issus des Etudes Multimodales permettront de soutenir le report vers les transports en commun et le vélo. Les simulations traduisent une **baisse des distances parcourues en voiture individuelle** par rapport à un scénario sans nouveau projet.



Une augmentation de **21%** de distances parcourues en voiture particulière sans nouveau projet en 2030

+**17%** de distances parcourues sur les réseaux routiers avec le PDU en 2030

+**12%** de distances parcourues sur les réseaux routiers avec le projet Etudes Multimodales en 2030

Agir sur les temps de parcours

La mise en oeuvre du PDU et des projets issus des Etudes Multimodales permettra de **contenir l'augmentation des temps de parcours** en voiture particulière.



60% d'augmentation des temps de parcours sans projet en 2030

47% d'augmentation des temps de parcours avec le PDU en 2030

Limitation à **+24%** avec le projet Etudes Multimodales en 2030

Des projets qui préservent la qualité de l'air

La mise en oeuvre conjointe du PDU et des projets issus des Etudes Multimodales permet de limiter la hausse des émissions de gaz à effet de serre. Elle accentue la diminution des émissions de dioxyde d'azote et de particules à l'horizon 2040, par rapport à un scénario d'évolution de la qualité de l'air sous le simple effet de l'augmentation de la population, et sans mise en oeuvre de projet particulier.

Limitation de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre à **9%** en 2030 contre une augmentation de **21%** dans le scénario *sans nouveau projet*.

Baisse de **21%** de tous les autres polluants (particules en suspension et oxydes d'azote) à l'horizon 2040.

LES DÉCISIONS COLLÉGIALES PRISES ET LA POURSUITE DE LA DÉMARCHE



La démarche des Études Multimodales a montré une **dynamique d'échanges et de partenariat** pour construire une vision concertée des projets qui permettront de faire évoluer un territoire en croissance économique et résidentielle constante vers des modes de déplacement plus résilients. Les curseurs ont été poussés, pour plus d'exigence en matière d'infrastructures et d'offre de modes de déplacements alternatifs.

La démarche a permis de faire avancer les projets déjà existants de manière concertée et de **faire émerger de nouvelles propositions**. Sa dimension prospective, en adoptant un horizon 2040, permet d'alimenter l'élaboration des documents stratégiques de planification à l'échelle de l'aire d'attraction de Toulouse, pour une meilleure prise en compte des enjeux de mobilité de long terme (Schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme intercommunal, Plan de Mobilité, etc...).

Les partenaires approfondissent la réflexion, sur un plan opérationnel, pour la mise en œuvre des projets retenus et relevant de leurs compétences, selon un calendrier propre à chaque projet. En ce sens les partenaires des études multimodales s'engagent à poursuivre l'analyse de l'opportunité d'un service de type « RER », en s'inscrivant dorénavant dans les annonces faites par le président de la République.

Le déploiement du PDU et des nouvelles propositions issues des Etudes Multimodales **absorbent une grande partie des effets de la croissance démographique et économique sur la circulation**, sans toutefois permettre d'inverser la tendance.

Les efforts sont à poursuivre et à amplifier. Les Etudes Multimodales entrent dans une nouvelle phase qui permettra de contribuer à **l'amélioration du lien entre transports et territoires** ainsi qu'entre **les différents réseaux de transports de l'aire d'attraction de Toulouse**. Elles seront également élargies aux **services aux usagers** (billettique, tarification, information) dans l'objectif de renforcer l'attractivité des solutions alternatives proposées.

