#### PLAN LOCAL DE DEPLACEMENT

Réunion publique – 10/10/2016









## LE PLAN LOCAL DE DÉPLACEMENTS

#### Un plan pour:

- Améliorer les déplacements tous modes
- Canaliser le trafic routier et limiter ses impacts
- Conforter et sécuriser la pratique de la marche et du vélo
- Promouvoir les modes alternatifs à la voiture individuelle





#### –SOMMAIRE

- 1 PRÉAMBULE
- 2 LA MOBILITÉ DES UNIONAIS
- 3 LES DÉPLACEMENTS VÉHICULES PARTICULIERS
- 4 LE STATIONNEMENT
- 5 LES TRANSPORTS COLLECTIFS
- 6 LES MODES ACTIFS
- 7 LE DIAGNOSTIC EN BREF LES ENJEUX



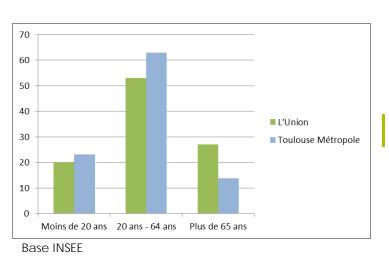
# PRÉAMBULE





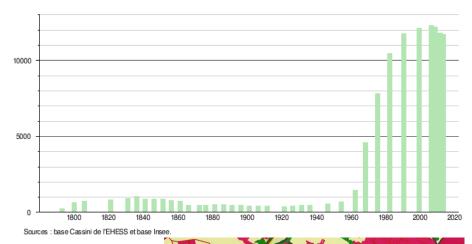
## DERNIÈRES ÉVOLUTIONS...

Une population qui a fortement augmentée entre 1960 et 1990...avant de se stabiliser depuis quelques années



...une population vieillissante mais une jeunesse importante malgré tout

Une urbanisation se stabilisant du fait d'emprises foncières de moins en moins nombreuses



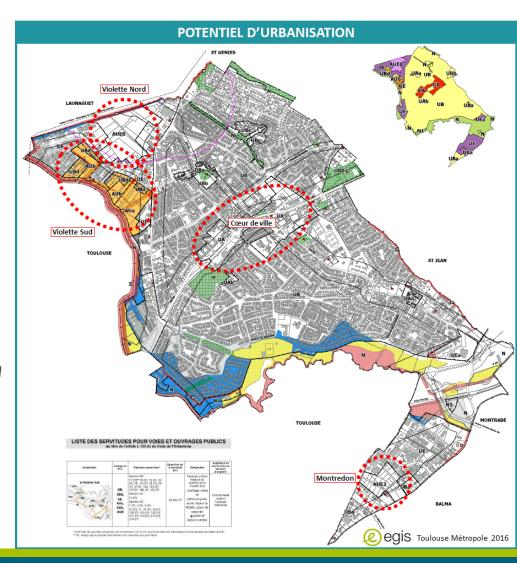


IGN

### LES PROJETS URBAINS

# Un potentiel d'urbanisation limité

- Un secteur de revitalisation : le projet Cœur de ville
- Un secteur d'urbanisation nouvelle : la Violette Sud
- Des zones d'aménagement économiques (Violette Nord et Montredon)
- Développement urbain du secteur de Balma Gramont sur la commune de Toulouse (logements et activités)





## -LA MOBILITÉ DES UNIONAIS





### LA MOTORISATION

- Une motorisation plus élevée que dans le secteur St-Jean L'Union Balma
- Une proportion très élevée de ménages motorisés

Secteur de résidence	Nb voiture / ménage	Part des ménages sans voiture
Secteur « Toulouse »	0.89	32%
Secteur « Proche périphérie » (27 communes)	1.57	7%
Secteur « St-Jean - L'Union - Balma »	1.49	6%
Secteur « L'Union »	1.58	1%



# LA RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS

Des déplacements motorisés très dominants, des marges de manœuvres sur les modes actifs

#### Nombre de déplacements des habitants et part modale

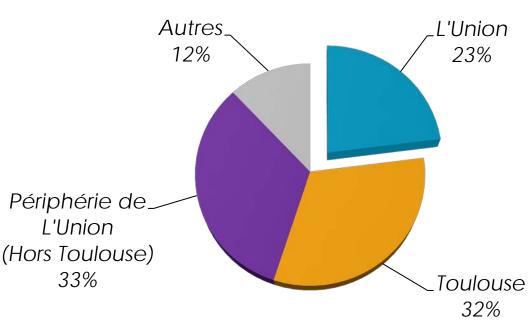
Secteur de résidence	Tous modes	Voiture	Tous TC	Vélo	A pied
Secteur « Toulouse »	1 578 460	40%	21%	3,5%	33%
Secteur « Proche périphérie » (27 communes)	1 589 773	72%	8%	1,5%	15%
Secteur « St-Jean - L'Union - Balma »	128 892	67%	12%	1,7%	17%
Secteur « L'Union »	41 498	71%	13%	1,9%	13%



## LA MOBILITÉ SUR LA COMMUNE

15 000 déplacements internes

51 000 déplacements en échange





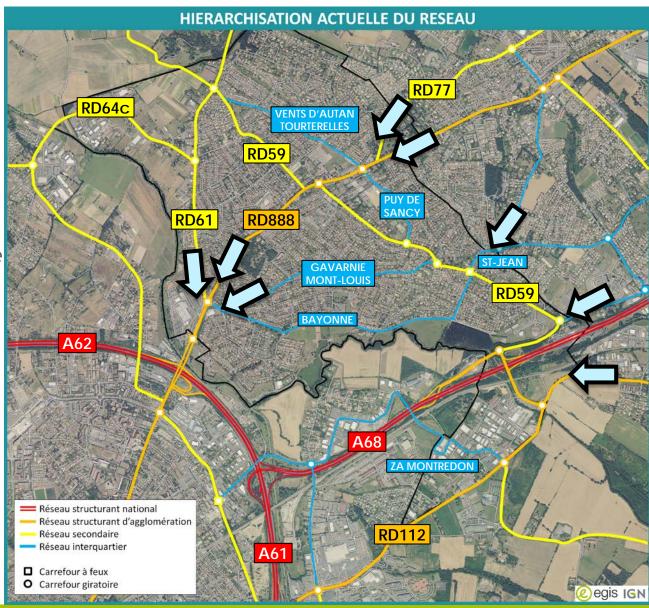
# LES DÉPLACEMENTS - VÉHICULES PARTICULIERS





### LE RÉSEAU ROUTIER

- Un réseau structurant en entonnoirs
  - Convergence des axes vers la rocade et l'A68
- Un réseau faiblement maillé à proximité du cœur de la métropole
  - Seule alternative à la rocade : la RD59



# UN DÉFICIT DE FRANCHISSEMENTS

Des effets de coupure très importants pour un territoire proche du cœur de la métropole constituant un bassin de vie de 30 000 habitants



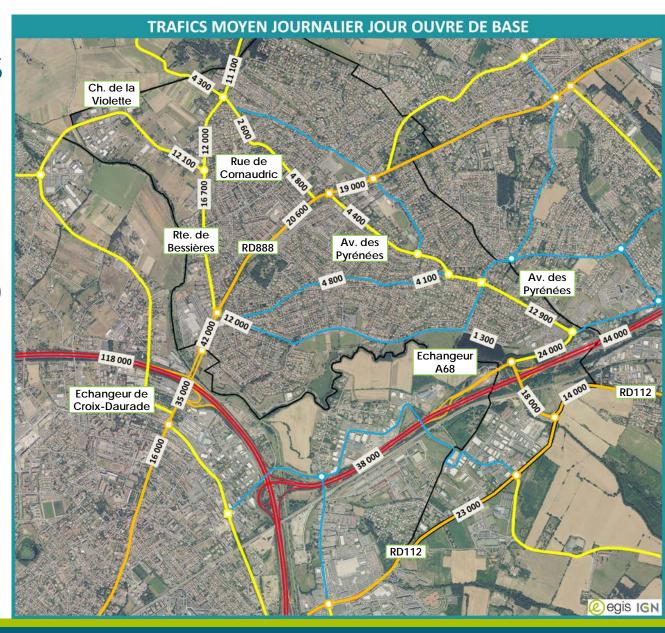






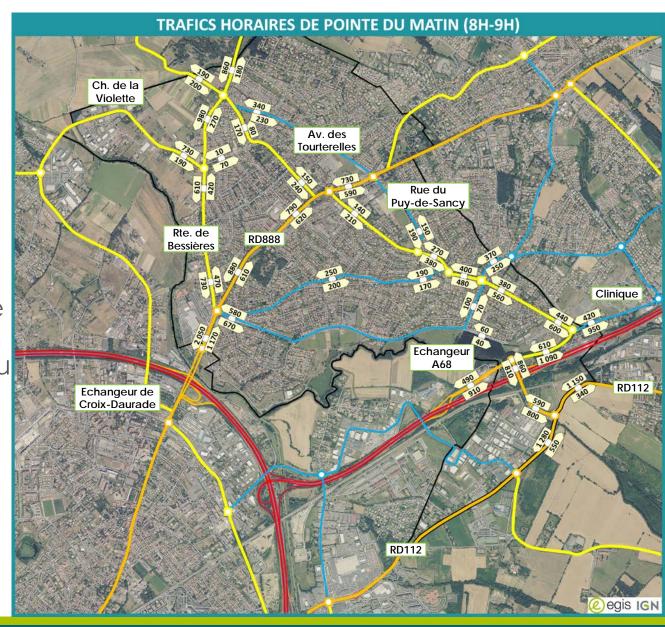
# LES TRAFICS JOURNALIERS

- Au-delà de 20 000 véhicules/jour
- Entre 10 000 et 20 000 véhicules/jour
- Moins de 5 000 véhicules/jour



# LES TRAFICS HORAIRES DE POINTE DU MATIN (8H-9H)

- Convergence des flux vers les échangeurs
- Aux portes de la ville, une demande plus forte que la capacité du réseau congestion





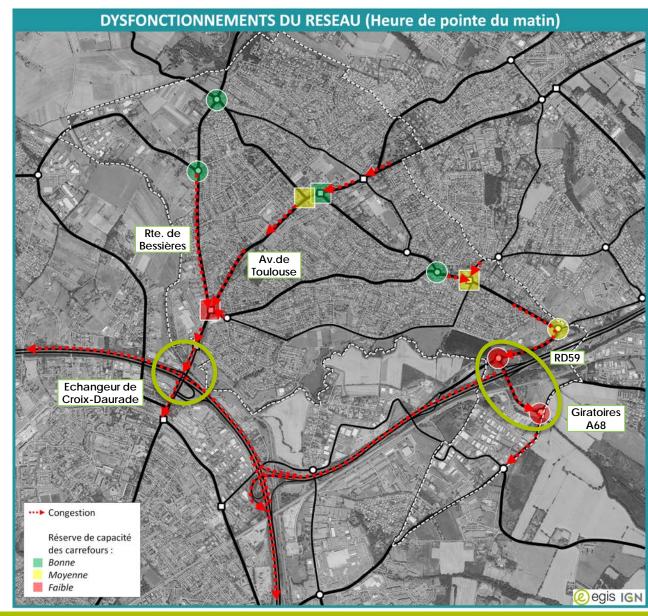
### LES CONGESTIONS







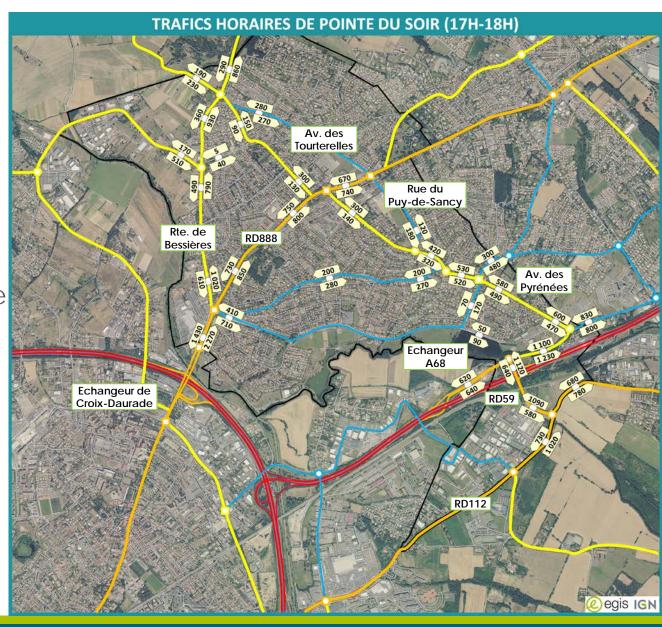






# LES TRAFICS HORAIRES DE POINTE DU SOIR (17H-18H)

- Les trafics augmentent par rapport au matin...
- ...mais une plus grande diffusion des flux >> moins de congestion

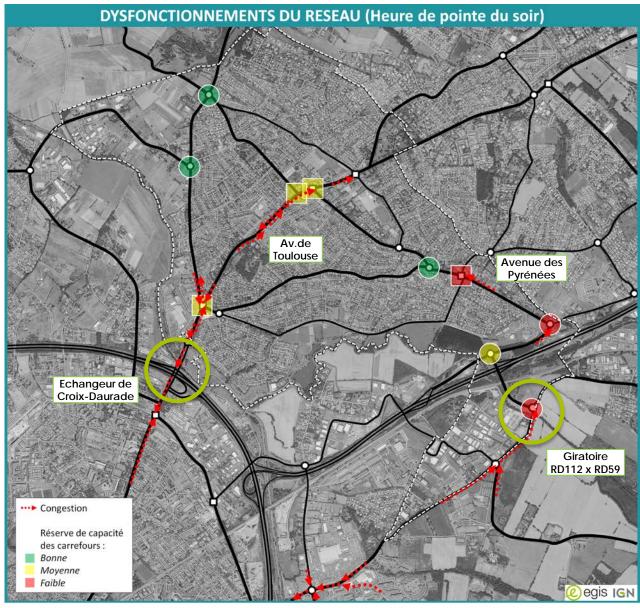


### LES CONGESTIONS





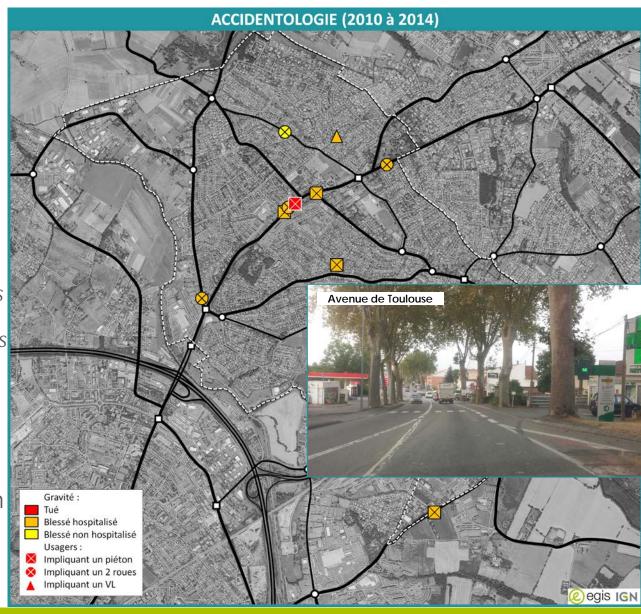






#### **ACCIDENTOLOGIE**

- Entre 2010 et 2014, 10 accidents dont 1 mortel
- Un axe en particulier : l'avenue de Toulouse
  - Lien avec le niveau de trafic et les vitesses pratiquées, la multiplicité des usages
- Piétons et deux roues plus touchés
- Une modération des vitesses dans les quartiers traduisant en partie une faible accidentologie



## LES AMÉNAGEMENTS DE QUARTIER

- Une généralisation des ralentisseurs pour lutter contre la vitesse
- Renforcement du sentiment d'un espace fortement dédié à la voiture
  - La faible largeur des trottoirs
  - Le stationnement sur les trottoirs







# LE STATIONNEMENT





# LE STATIONNEMENT

1 200 places au centre-ville





### LE STATIONNEMENT

- Hors marché, hors matchs au stade
- Une occupation importante:
  - Autour du centre commercial de St-Caprais
  - Derrière la mairie et aux abords de l'église
- Une offre loin d'être saturée (50% de l'offre avec une occupation >75%)
- Une offre disponible et abondante au niveau du parking de la Halle



23

# LES TRANSPORTS COLLECTIFS

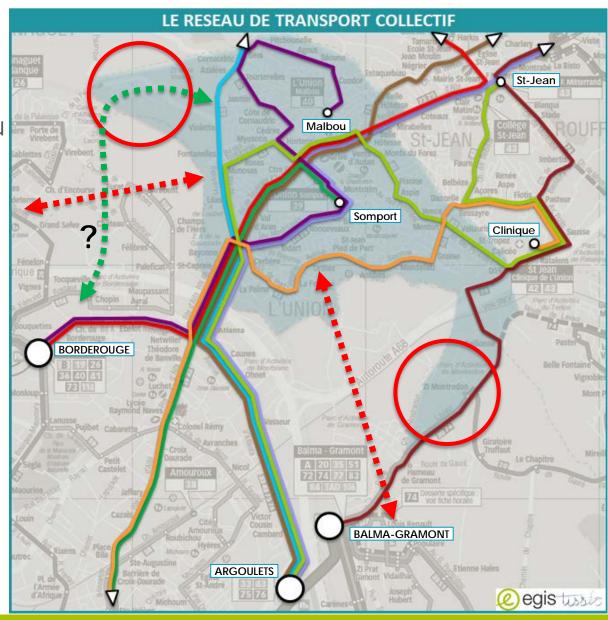




24

# LES TRANSPORTS COLLECTIFS

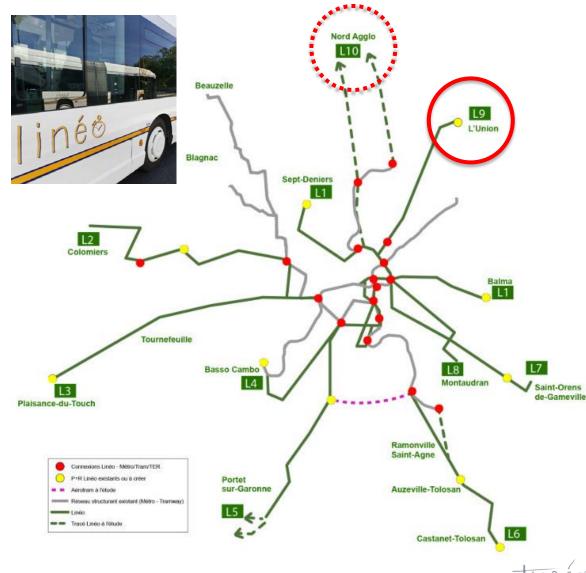
- 9 lignes urbaines...peu de secteurs non desservis
- Des fréquences élevées sur la RD888 (6 minutes en pointe, non cadencées)
- Une absence de liaisons vers Balma ou Launaguet
- L'échangeur de Borderouge : une opportunité pour mieux desservir les quartiers Ouest ?





# LES TRANSPORTS COLLECTIFS

- Le linéo 9, la desserte à haut niveau de service de L'Union
  - Amplitude horaire élargie
  - Fréquence élevée
  - Confort
  - Couloirs réservés
  - Intermodalité renforcée (Parking-relais)
- Le Linéo 10 le long du Boulevard Urbain Nord







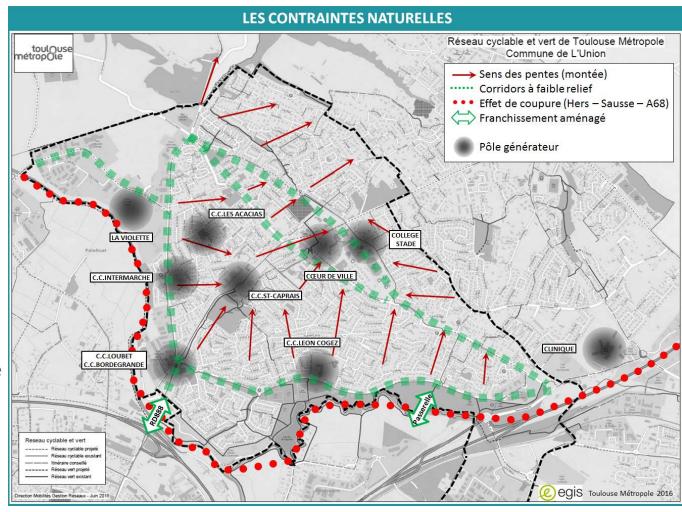
## LES MODES ACTIFS





## LES CONTRAINTES NATURELLES

- Des pentes tout autour du centreville
- Un étagement du relief de la commune
  → Potentiel pour les modes actifs sur les liaisons Est-Ouest
- Un effet de coupure très important au sud de la ville → Un seul véritable point de passage l'échangeur de Croix-Daurade



# LE RÉSEAU CYCLABLE

# De nombreux aménagements

- Pistes cyclables sur les axes Est-ouest
- Bandes cyclables sur la RD888







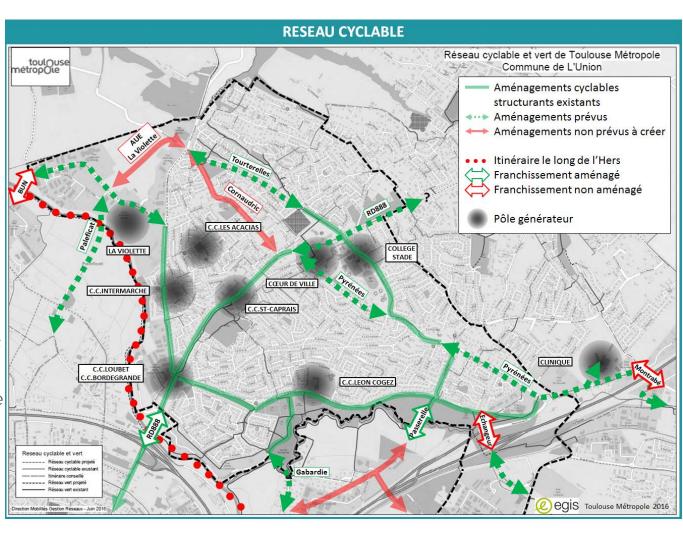


# LE RÉSEAU CYCLABLE

#### Axes projetés par Toulouse Métropole

#### Axes à créer :

- Cornaudric pour mieux relier le cœur de ville aux quartiers Ouest
- AUE La Violette : future zone d'emplois
- → Permet d'offrir une liaison confortable entre le Cœur de ville et Borderouge



## LE RÉSEAU PIÉTONS

- Des axes structurants avec de nombreux points noirs :
  - L'axe le plus direct dans L'Union : la RD888 (entre St-Caprais et St-Jean essentiellement)
  - Chemin de la Violette
  - Avenue des Pyrénées en cœur de ville (pression du stationnement)
  - Avenue de Gavarnie
  - Avenue de Cornaudric en traversée du hameau
- A l'intérieur des quartiers, de nombreux caminots permettent de relier les lotissements entre eux
  - Cheminements intéressants pour les piétons...
  - ...mais mal adaptés pour les cycles



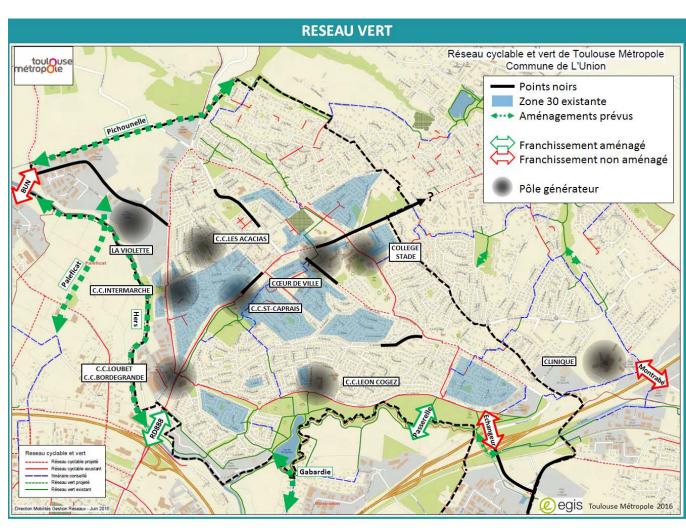






# LE RÉSEAU PIÉTONS

- Les projets urbains pour améliorer les continuités piétonnes
- A terme:
  renforcement des
  franchissements
  (BUN, Paleficat,
  Gabardie,
  Echangeur A68)
- Itinéraire le long de l'Hers dans la continuité de celui le long de la Sausse



# EN BREF...

99% des ménages ont au moins une voiture



La R alte la ro

La RD59 seule alternative à la rocade



Un déficit de franchissements pour tous les modes à proximité du cœur de la métropole

1200 places en centre-ville Des axes Est-Ouest propices aux vélo



9 lignes de bus Linéo 9



L'avenue de Toulouse où se concentre les conflits entre transit et vie locale L'avenue de Toulouse l'axe le plus direct pour les piétons



### LES ENJEUX

#### Les Véhicules Particuliers :

- Axe 1 : Revoir la hiérarchisation du réseau en intégrant l'ouverture de l'échangeur de Borderouge, les projets urbains
- Axe 2 : Renforcer le maillage du réseau pour canaliser le transit et le réduire dans le centreville et à l'intérieur des quartiers
- Axe 3: Vers un meilleur partage de l'espace public pour favoriser les modes actifs, apaiser l'avenue de Toulouse

#### Le stationnement :

- Axe 1 : Optimiser l'accessibilité VP du stationnement aux abords du centre-ville
- Axe 2 : Mieux relier les offres de stationnement par la marche à pied vers le cœur de ville





### LES ENJEUX

#### Les transports collectifs:

- Axe 1 : Renforcer l'intermodalité VP+Linéo et TC+Modes actifs
- Axe 2 : Anticiper l'ouverture de l'échangeur de Borderouge pour optimiser les lignes et gagner en temps de parcours
- Axe 3: Engager une réflexion pour une meilleure liaison entre L'Union et Balma-Gramont

#### Les modes actifs

- Axe 1 : Poursuivre le maillage du réseau cyclable en lien avec le réseau TC (rabattement sur le Linéo et le métro)
- Axe 2 : Créer des liaisons vers Toulouse, Balma et Montrabé
- Axe 3 : Poursuivre le développement des zones 30 lisibles en renforçant l'identité des quartiers





### LA SUITE DE L'ETUDE

- Compléter le diagnostic à partir de vos retours
- Des propositions pour répondre aux enjeux
- La définition d'une stratégie dans le temps pour mettre en œuvre le plan

