

D.2016.12.21.2.5

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN
DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE**

Séance du 21 Décembre 2016

2 - STRATEGIE MOBILITES
COHERENCE URBANISME/MOBILITES
**2.5 - Etude de suivi et d'évaluation des infrastructures de transport en commun en site propre :
production du bilan final d'évaluation de l'axe bus de la RD 813.**

L'an deux mille seize, le vingt et un décembre à Toulouse Métropole, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine, s'est réuni sous la présidence de Monsieur Jean-Michel LATTES, Président du Syndicat Mixte.

	PRESENTS	POUVOIR	ABSENTS EXCUSES
TOULOUSE METROPOLE			
ANDRÉ Gérard	X		
AUJOLAT Michel	X		
BRIAND Sacha		X (M.Chollet)	
CARNEIRO Grégoire	X		
CHOLLET François	X		
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X		
KELLER Bernard		X (M.Moudenc)	
LAGLEIZE Jean-Luc	X		
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe		X (M.Lagleize)	
MOUDENC Jean-Luc	X		
TRAUTMANN Pierre		X (M.Grass)	
TRAVAL-MICHELET Karine	X		
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SICOVAL			
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X		
SITPRT			
BACOU Denis	X		
LERY Sébastien	X		
MURETAIN AGGLO			
ROUCHON Adeline	X		
SUAUD Thierry		X (Mme Rouchon)	

Cadre législatif

En application des articles L. 1511-1 à L. 1511-6 du Code des transports, une évaluation socio-économique des « grands projets » d'infrastructure de transport reposant pour tout ou partie sur un financement public doit être réalisée par le maître d'ouvrage. Selon l'article R. 1511-1 du Code des transports, sont considérés comme grands projets les projets d'infrastructures de transport dont le coût, hors taxes, est égal ou supérieur à 83 084 715 €, dont les projets d'infrastructures de transports ferroviaires ou guidés. Par ailleurs, lorsque les opérations sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan a posteriori des résultats économiques et sociaux est établi et rendu public au plus tard cinq ans après leur mise en service (art. L. 1511-6).

Si l'axe bus RD 813 ne constitue pas un grand projet d'infrastructure au sens de l'article R. 1511-1 du code des transports, il n'en demeure pas moins qu'il a été réalisé avec le concours de financements publics. Dès lors, une évaluation a été réalisée par le SMTC en sa qualité de maître d'ouvrage de l'opération, qui sera soumise pour avis au Conseil général de l'environnement et du développement durable, puis mise à disposition du public.

Objectifs et méthode de l'évaluation

Les « études de suivi » ont pour objectif l'observation des modifications apportées par la mise en service d'une nouvelle infrastructure au système de transport en commun lui-même, ainsi qu'à son environnement physique, économique et social, dans le but d'évaluer l'efficacité de l'investissement public. Elles peuvent également répondre à des objectifs plus précis :

- Vérifier que la réalisation de l'infrastructure et les modifications qu'elle entraîne à l'échelle de l'agglomération sont bien en conformité avec les objectifs du projet initial et les effets prévus dans l'étude d'impact.
- Engager, si nécessaire au vu des résultats de l'observation, des actions correctrices.
- Vérifier la cohérence des actions d'accompagnement et des politiques urbaines mises en œuvre en termes d'intensification urbaine, de déplacements, de gestion des espaces publics, de grands projets urbains.
- Réunir les acteurs locaux, contribuant ainsi au développement du dialogue entre l'ensemble des collectivités et organismes impliqués dans les transports et le développement urbain.
- Accompagner la politique de communication et de valorisation du projet, avant, pendant et après sa mise en œuvre.
- Tirer des enseignements pour la mise en place d'infrastructures futures.

Les études de suivi se sont organisées en trois étapes, en appui sur la méthode d'évaluation recommandée par le CEREMA, méthode toutefois adaptée par le SMTC pour satisfaire à une évaluation plus souple permettant de vérifier que les objectifs du projet, tels que décrits dans le dossier d'enquête publique, sont atteints :

- La première étape consiste à établir une situation de référence à partir de laquelle ont été observées les évolutions. Cette situation initiale correspond à un « état des lieux ».
- La seconde étape correspond à un état « après mise en service » et a permis d'établir une première évaluation.

- Enfin une dernière étape qui doit conclure le bilan final sur les conséquences de l'infrastructure. Cette étape se fait en général au moins en situation N+5 ans après mise en service.

Les données utilisées sont issues des outils d'observation de l'agence d'urbanisme, des enquêtes ménages et origine / destination, des données billettiques Tisséo, de relevés terrain, de documents réglementaires (bruit par exemple).

Le format de restitution est le suivant :

- Fiche 1 : Description de l'axe bus et mise en œuvre.
- Fiche 2 : Qualité de service.
- Fiche 3 : Fréquentation et usage.
- Fiche 4 : Accessibilité à l'axe bus.
- Fiche 5 : Evolutions urbaines et valorisation de l'espace public.
- Fiche 6 : Amélioration du cadre de vie (environnement, sécurité, trafics routiers...).
- Une synthèse de l'évaluation.

Synthèse des études de suivi de l'axe bus de la RD 813

Sur la base de la synthèse des études de suivi, annexée à la présente délibération, les principaux points à retenir de l'évaluation de l'axe bus de la RD 813 sont les suivants :

- L'offre est devenue beaucoup plus attractive pour le secteur de la RD813, combinée à l'arrivée du métro à Ramonville, et a entraîné une augmentation significative de la fréquentation des transports en commun.
- Les usagers sont satisfaits par rapport à la qualité de service des lignes de bus, le gain de temps lié au site propre est clairement ressenti par la clientèle. La majorité des résidents exprime un avis positif sur l'apport de l'axe bus (desserte et cadre de vie).
- Malgré les efforts pour favoriser la multimodalité, les pratiques de rabattement en vélo et en voiture restent limitées.
- Une dynamique urbaine s'amorce dans le corridor de l'axe bus : les ZAC s'urbanisent et un renouvellement urbain significatif est observé (opérations privées de logements).
- La mixité des fonctions urbaines autour de l'axe bus est un enjeu, qui doit permettre de diversifier la clientèle et favoriser l'usage des lignes en période creuse.
- Un coût maîtrisé de 26 millions d'euros (soit 6,6 millions d'euros par kilomètres) pour une enveloppe prévisionnelle de 32,2 millions d'euros.

En garantissant une liaison rapide au métro pour les habitants du secteur Sud-Est, notamment ceux des communes de Castanet-Tolosan, Auzeville-Tolosane et Ramonville, la réalisation de l'axe bus de la RD 813 a permis de renforcer la fréquentation des transports en commun. Les piétons/cycles bénéficient d'un espace public réaménagé. L'enjeu est désormais de renforcer l'urbanisation autour de l'axe bus.

C'est notamment pour cette raison que le Projet Mobilités 2020.2025.2030 propose la mise en service à l'horizon 2017 du Linéo 6, qui sera accompagné par la mise en œuvre d'un pacte urbain urbanisme / mobilité sur le territoire desservi par cette infrastructure.

*
* *

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20161227-20161221-02-05D -DE Date de télétransmission : 27/12/2016 Date de réception préfecture : 27/12/2016
--

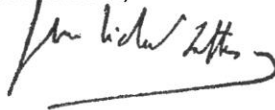
Le Comité Syndical :
Entendu l'exposé de Monsieur le Président,
Après en avoir délibéré et à l'unanimité des votants :

ARTICLE 1 : PREND ACTE des études de suivi et d'évaluation de l'axe bus de la RD 813.

ARTICLE 2 : DIT que le Conseil général de l'environnement et du développement durable sera saisi pour donner un avis sur les études de suivi de l'axe bus de la RD 813, avant mise à disposition au public.

ARTICLE 3 : DIT que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,
Pour extrait conforme,
Le Président,



Jean-Michel LATTES

Le TCSP RD813 relie trois communes du sud-est de l'agglomération à la ligne B de métro

La réalisation du site propre et l'amélioration de la qualité de service ont permis de renforcer l'attractivité des transports en commun dans le secteur sud-est, dans le prolongement de l'offre métro. En parallèle, une dynamique urbaine s'est mise en place autour du TCSP et l'accessibilité piétons/cycles s'est renforcée.

études de suivi **TCSP RD813**

2012 - Bilan 5 ans après la mise en service

Pourquoi des études de suivi ?

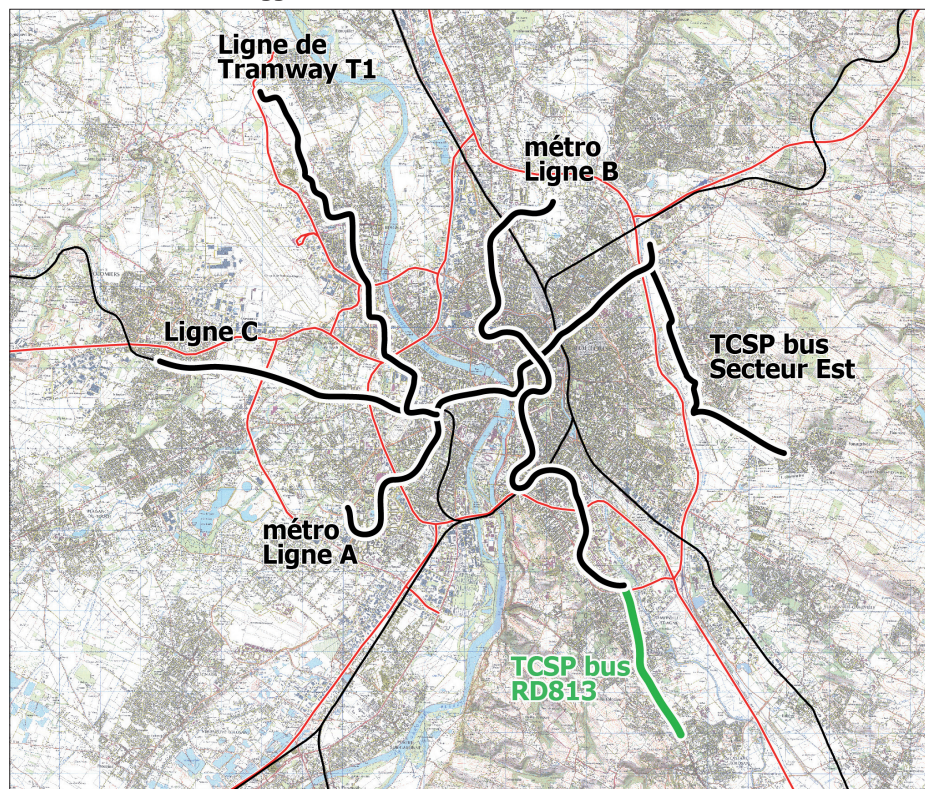
Tisséo-SMTC est le maître d'ouvrage des études de suivi du TCSP RD813, qui visent à :

- mesurer l'atteinte des principaux objectifs initiaux ;
- tirer les leçons de cette expérience pour une meilleure définition des futurs projets de TCSP ;
- analyser la cohérence des actions d'accompagnement et des politiques urbaines mises en œuvre.

Les enjeux du TCSP RD813

- Le TCSP RD813 offre-t-il une meilleure qualité de service aux usagers ?
- Le TCSP a-t-il permis de renforcer la fréquentation des transports en commun ?
- Quelles mesures ont été mises en œuvre pour favoriser l'accessibilité au TCSP ?
- L'urbanisation a-t-elle été favorisée autour du site propre ?

Réseau structurant de l'agglomération en 2012



DATE DE MISE EN SERVICE DU TCSP RD813 : FIN 2007.

LES DONNÉES-CLÉS 2012

Caractéristiques de la desserte

A moins de 400 m du site propre :

- 6500 habitants en 2008
- 2800 emplois en 2008

Caractéristiques de l'offre

- Bus en site propre
- Site propre : 4,1 km, 8 stations
- 580 m entre station en moyenne sur le site propre
- 2 lignes empruntent le site propre
- Fréquence : 6/7 mn en période de pointe en moyenne sur le tronçon commun
- Amplitude : 5h30 à 0h30
- 2 parcs-relais : 160 places

Caractéristiques de la demande

- 6200 voyages/jour sur les deux lignes (fin 2011)
- Une forte clientèle de scolaires
- Les 2/3 des déplacements liés à des motifs obligés (travail, école, étude)

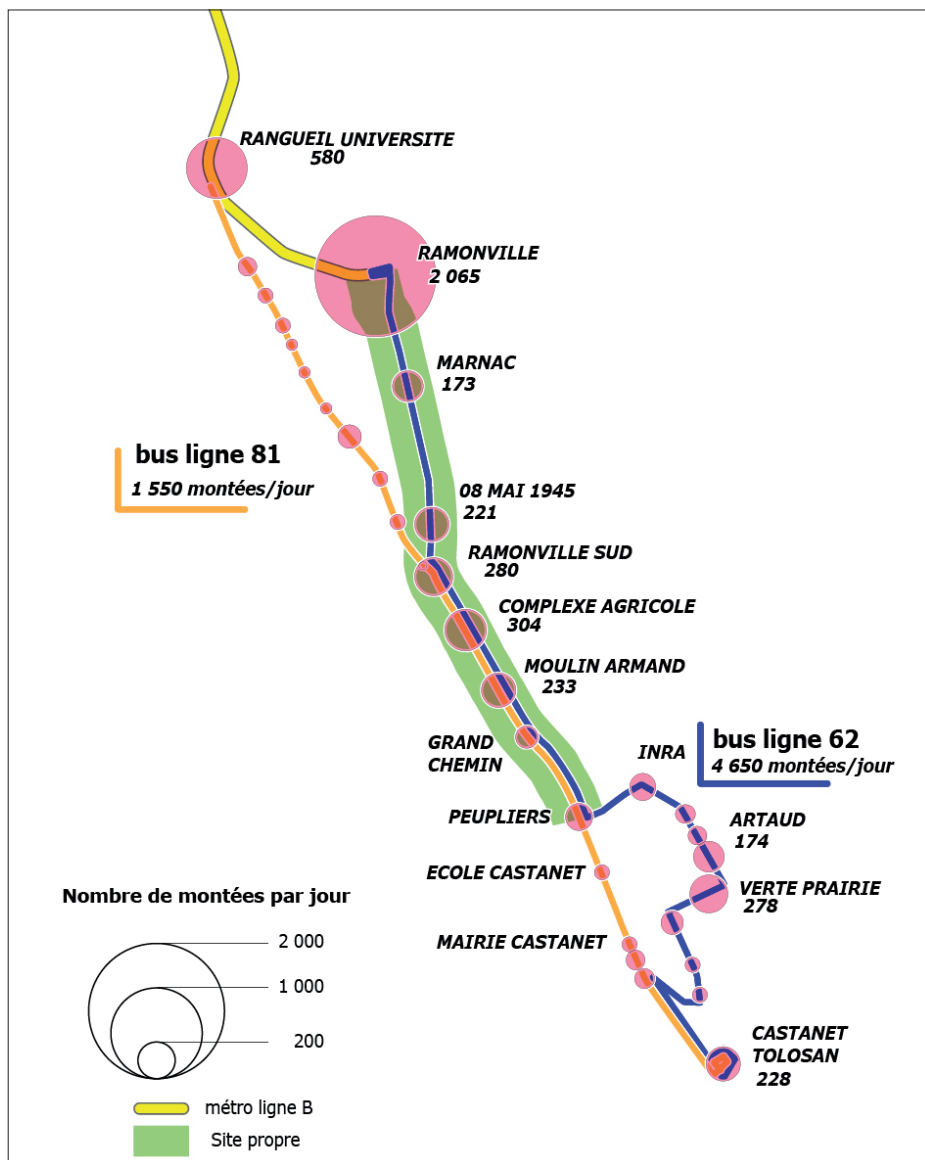
Caractéristiques économiques

- Coût d'investissement : 27 millions d'euros (6,6 millions d'euros/km)
- 2,6 validations annuelles/km commercial en 2011

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161227-20161221-02-05D
-DE
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016

Une fréquentation en hausse en réponse à l'amélioration de la qualité de service

Fréquentation du TCSP RD813 en 2011



Une amélioration de la qualité de service

Le TCSP RD813 a permis d'améliorer l'attractivité des transports collectifs entre Ramonville et Castanet, dans la continuité de la ligne B de métro : fréquence renforcée, très bonne ponctualité, gains de temps pour l'accès au centre-ville, plus de confort... Les usagers sont globalement satisfaits, la rapidité du trajet étant considérée comme un atout majeur.

Une augmentation importante de la fréquentation

Entre 2004 et 2008, la fréquentation a augmenté de 70% sur les arrêts de bus d'Auzeville et Castanet, suite à l'arrivée du métro à Ramonville et aux aménagements du site propre sur la RD813. Le trafic sur les deux lignes atteint 6200 voyages par jour en 2011, après une montée en charge importante (+35% entre 2008 et 2011).

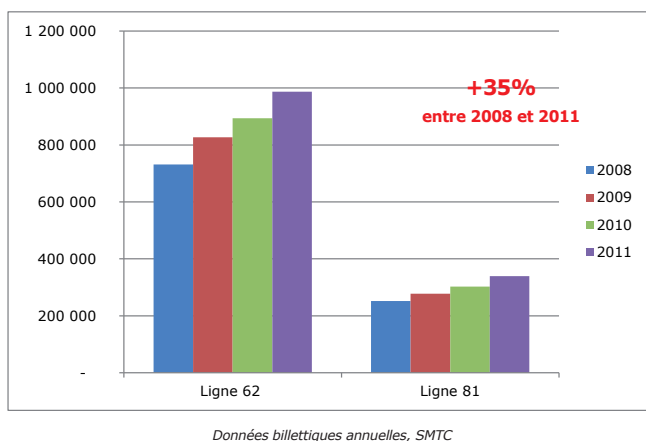
De nombreuses correspondances avec le métro

Les 3/4 des usagers effectuent une correspondance avec la ligne B. Les lignes du TCSP sont donc peu utilisées pour des trajets internes au secteur de la RD813. Beaucoup de déplacements sont réalisés en lien avec le centre de Toulouse et le secteur étudiant de Rangueil.

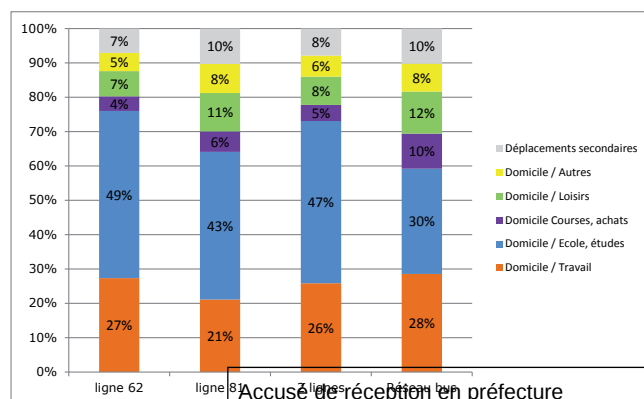
Une très forte clientèle de scolaires et un trafic concentré sur la période de pointe

Plus de la moitié des usagers sont des scolaires ou étudiants, liés notamment à l'Université Paul Sabatier et au Complexe Agricole d'Auzeville. Près des 3/4 des déplacements sont liés aux études ou au travail ; en conséquence, 60% du trafic est concentré sur la période de pointe. Représentant plus d'1/4 de la fréquentation, la part des toulousains est significative.

Évolution de la fréquentation annuelle des lignes depuis la mise en service du TCSP



Répartition des motifs de déplacements



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161227-20161221-02-05D-DE
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016

La cohérence urbanisme/transport se renforce progressivement autour du TCSP RD813

Deux nouveaux quartiers favorisant densité et mixité

5 ans après la mise en service du TCSP, les deux principaux territoires de développement identifiés dans les documents d'urbanisme et situés dans sa zone d'influence, sont en grande partie sortis de terre :

- la ZAC du Pont de Bois, à Auzeville, accueillera à terme près de 600 logements, un secteur commercial, des équipements d'enseignement, et 3000m² de locaux tertiaires.
- l'Ecoquartier du Midi, à proximité du métro à Ramonville, offre plus de 400 logements ; l'espace dédié au tertiaire, comprendra 6000m² de bureaux et un hôtel-restaurant.

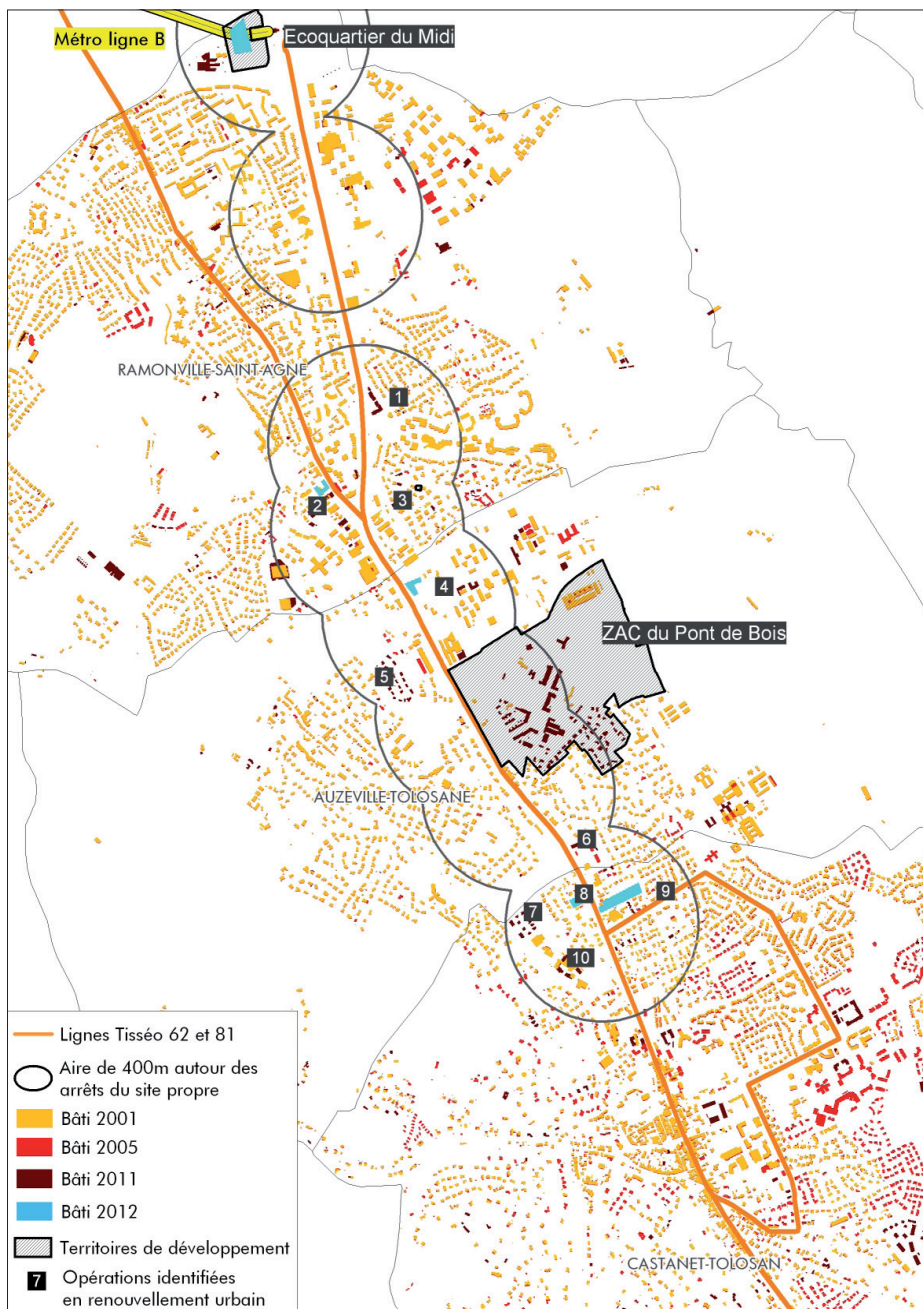
La réalisation de ces deux quartiers, favorisant densité et mixité, participe à la cohérence urbanisme/transport ; en revanche, cette urbanisation s'est faite tardivement par rapport à la mise en service du site propre.

Un renouvellement urbain significatif le long du TCSP RD813

Plusieurs opérations de logements ont été réalisées dans le corridor du TCSP, et contribuent à une densification progressive des quartiers (600 logements environ). Cette dynamique est récente et portée en grande partie par le secteur privé « au coup par coup ».

Ce renouvellement urbain est sans doute lié en partie au dynamisme du secteur et à la proximité du métro, mais le TCSP semble avoir joué un rôle d'accélérateur dans la dynamique de construction.

Evolutions du bâti entre 2001 et 2012



Vue aérienne de la ZAC du Pont de Bois à Auzeville



Un réaménagement de l'espace public en faveur des piétons et des vélos

Le cheminement piéton/cycles le long du TCSP RD813



Une nouvelle « station » accessible et confortable



Des arceaux vélo non utilisés



Un accès direct créé vers le pôle culturel « Marnac » (Ramonville)



Le parc-relais « La Maladie » (Castanet)



La réalisation du TCSP s'est accompagnée d'améliorations significatives pour les modes doux :

- un cheminement piétons/cycles continu et lisible a été aménagé le long du TCSP ;
- de véritables « stations » garantissent une accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, ainsi que confort et sécurité pour l'ensemble des usagers ;
- de nouveaux accès ont été créés - ou prévus au sein des ZAC - pour relier les quartiers et équipements environnants aux stations du TCSP.

Mais la transformation en boulevard urbain n'est pas aboutie.

Malgré le rééquilibrage des modes, cet axe reste encore trop « routier » et isolé de son environnement. L'absence de trottoirs sur une partie du linéaire, et le manque de traversées piétonnes ne favorisent pas les déplacements doux.

Les pratiques multimodales restent limitées

- Les stations du site propre ont été équipées de stationnements vélo, malheureusement encore très peu utilisés aujourd'hui.
- Les parcs relais s'avèrent sous-utilisés, concurrencés par le parc-relais métro à « Ramonville ».

Pour en savoir plus :

- **Fiche n°1 :**
Présentation du TCSP
- **Fiche n°2 :**
Qualité de service
- **Fiche n°3 :**
Fréquentation et usage
- **Fiche n°4 :**
Accessibilité en modes doux et pratiques multimodales
- **Fiche n°5 :**
Cohérence urbanisme/transport autour du TCSP
- **Fiche n°6 :**
Amélioration du cadre de vie (à venir)

Les principaux enseignements

- L'offre devenue beaucoup plus attractive pour le secteur de la RD813, combinée à l'arrivée du métro à Ramonville, a entraîné une augmentation significative de la fréquentation des transports en commun.
- Les usagers sont satisfaits par rapport à la qualité de service des lignes de bus, le gain de temps lié au site propre est clairement ressenti par la clientèle. La majorité des résidents expriment un avis positif sur l'apport du TCSP (desserte et cadre de vie).
- Malgré les efforts pour favoriser la multimodalité, les pratiques de rabattement en vélo et en voiture restent limitées.
- Une dynamique urbaine s'amorce dans le corridor du TCSP : les ZAC s'urbanisent lentement, et un renouvellement urbain significatif est observé (opérations privées de logements).
- La mixité des fonctions urbaines autour du TCSP est un enjeu, qui doit permettre de diversifier la clientèle et favoriser l'usage des lignes en période creuse.

aua/T

Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire urbaine
11 bd des Récollets 31078 Toulouse cedex 4 - 05 62 26 86 26 www.aula-toulouse.org



Contact Tissé-SMTC :
christophe.doucet@tisseo.fr

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161227-20161221-02-05D
-DE
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016