

D.2016.12.21.2.6

**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
**2.6 - 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 Secteur Est.**

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 Secteur Est 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 appuie 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 de service.

Accusé de réception en préfecture
01-25-10086-20161221-20161221-02-06D
-DE
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016

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 Secteur Est

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 Secteur Est sont les suivants :

- La mise en service de l'axe bus a permis d'améliorer fortement l'attractivité des transports collectifs et d'entraîner une augmentation de l'usage du bus à Balma et à Quint-Fonsegrives.
- Les usagers sont globalement satisfaits de 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 très limitées (concurrence du parc-relais métro à Balma-Gramont).
- Le développement urbain du secteur s'est majoritairement localisé en dehors du corridor du site propre ces 10 dernières années, mais une dynamique urbaine semble s'amorcer aujourd'hui le long de l'axe bus.
- L'urbanisation des secteurs situés de part et d'autre de la RD826 constitue un enjeu majeur pour l'optimisation de l'axe bus.
- Un audit sécurité a mis en évidence le caractère potentiellement dangereux des giratoires percés et préconise d'éviter ce type d'aménagements.
- Un coût de 30 millions d'euros (soit 4,3 millions d'euros par kilomètres) respectant l'enveloppe prévisionnelle.

En garantissant une liaison rapide au métro pour les habitants du secteur, notamment ceux des communes de Balma, de Quint-Fonsegrives et Saint-Orens, la réalisation de l'axe bus Secteur Est 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 œuvre d'un pacte urbain sur le territoire desservi par l'axe bus Secteur Est, à ce jour utilisé par 3 lignes de bus, avec une optimisation du niveau de service du réseau Tisséo (strate « Optimo » du réseau proposé au Projet Mobilités 2020.2025.2030).

*
* *

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20161227-20161221-02-06D -DE Date de télétransmission : 27/12/2016 Date de réception préfecture : 27/12/2016
--

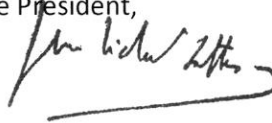
Le Comité Syndical :
Entendu l'exposé de Monsieur le Président,
Après en avoir délibéré et à l'unanimité des votants :

ARTICLE 1 : PREND ACTE des études de suivi et d'évaluation de l'axe bus Secteur Est.

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 Secteur Est, 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 Secteur Est relie les communes de l'Est de l'agglomération au terminus de la ligne A de métro

aua/T

En garantissant une liaison rapide au métro pour les habitants du secteur, la réalisation du TCSP 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 du TCSP.

études de suivi

TCSP secteur Est

2012 - Situation 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 Est, 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 Est

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

DATE DE MISE EN SERVICE DU TCSP EST : PREMIER TRONÇON FIN 2005, 2^{ème} TRONÇON FIN 2007.

LES DONNÉES-CLÉS 2012

Caractéristiques de la desserte

A moins de 400m du site propre :

- 5000 habitants en 2008
- 4800 emplois en 2008

Caractéristiques de l'offre

- Bus en site propre
- Site propre : 7 km, 11 stations
- 615 m entre station en moyenne sur le site propre
- 3 lignes empruntent le site propre
- Fréquence de 5 à 10 mn en période de pointe sur le tronç commun
- Amplitude : 5h45 à 21h30
- 2 parcs-relais : 105 places

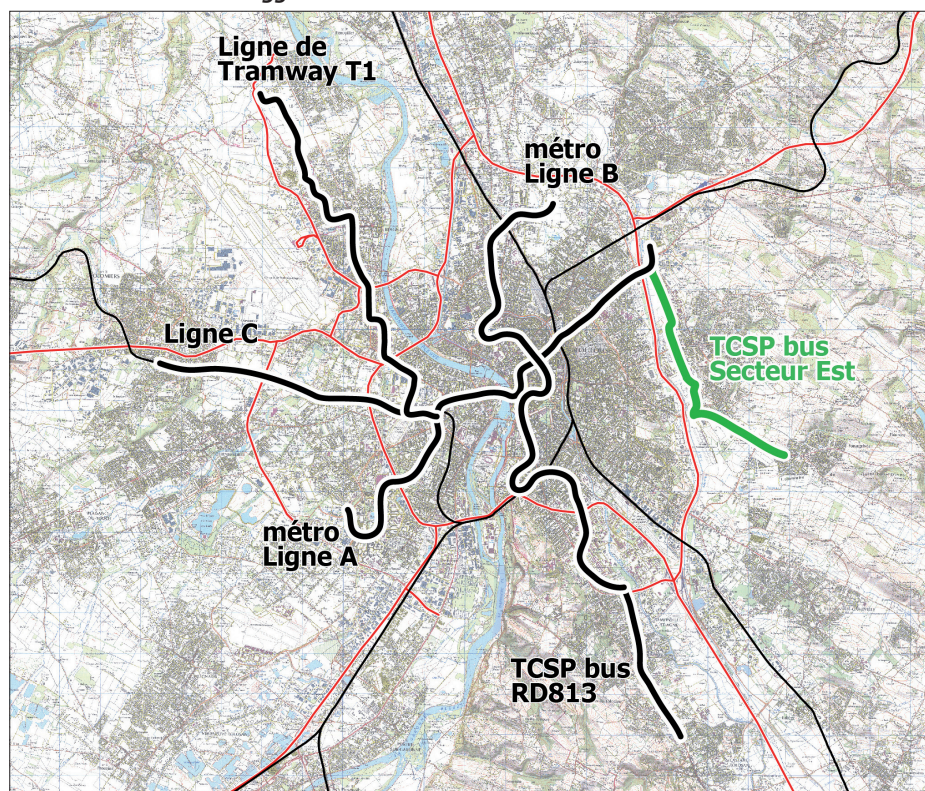
Caractéristiques de la demande

- 5800 voyages/jour sur les trois 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 : 30 millions d'euros (4,3 millions d'euros /km)
- 1,7 validation annuelle/km commercial en 2011

Réseau structurant de l'agglomération en 2012

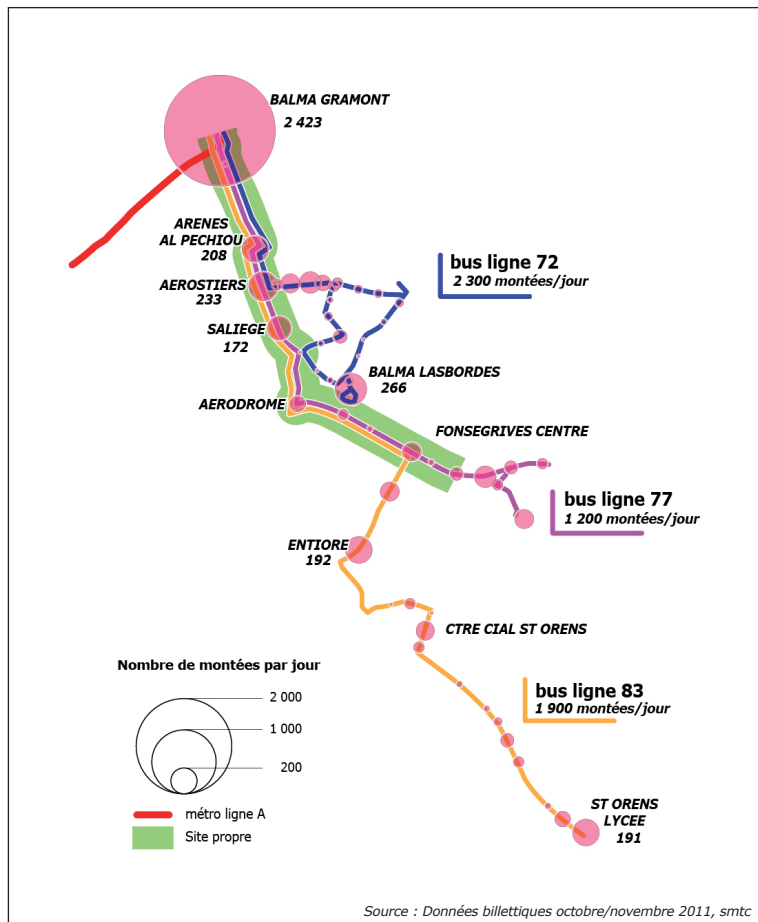


Le site propre à Balma

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161227-20161221-02-06D
-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 pour le secteur Est

Fréquentation du TCSP Est en 2011



Une amélioration de la qualité de service

Le TCSP Est a permis d'améliorer l'attractivité des transports collectifs pour le secteur Est, en complément de la ligne A de métro : lignes de bus rabattues sur la station de métro Balma-Gramont, offre renforcée, meilleure lisibilité, ponctualité améliorée, gains de temps pour l'accès au centre-ville, plus de confort...

Une augmentation de l'usage des TC dans le secteur Est

Entre 2004 et 2008, la fréquentation des arrêts de bus a augmenté de 30% sur Balma (hors Balma-Gramont), et a fortement progressé à Quint. Elle reste cependant relativement faible sur les arrêts du site propre. Le trafic sur les trois lignes atteint 5 800 voyages par jour en 2011. Une montée en charge importante a eu lieu depuis la mise en service du TCSP (+28% entre 2008 et 2011).

Une fréquentation des stations fortement liée au tissu urbain traversé

Les arrêts les plus fréquentés correspondent aux quartiers les plus denses (centre-ville de Balma et Quint, Balma-Lasbordes) et aux équipements les plus attractifs (Entiore, Lycée de St-Orens).

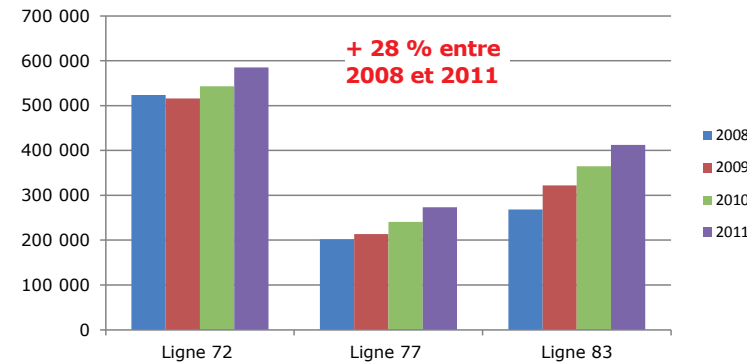
Les stations du site propre sont peu utilisées sur la RD826, où l'urbanisation est encore à ce jour limitée.

Une utilisation pendulaire en correspondance avec le métro

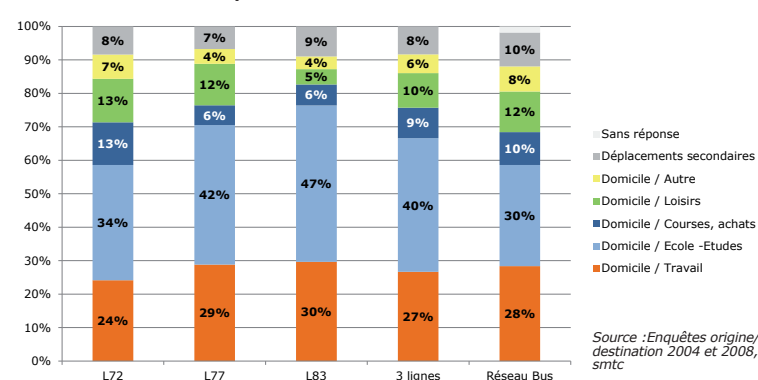
Les lignes du TCSP sont complémentaires du métro : 80% de la clientèle effectue une correspondance à Balma-Gramont. Elle est très peu utilisée pour des trajets internes au secteur.

L'usage des lignes étant très lié aux études et au travail, la majeure partie du trafic est concentrée sur la période de pointe.

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



Evolution des montées/ descentes entre 2004 et 2008



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161227-20161221-02-06D
-DE
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016

Un manque de cohérence urbanisme/transport

Un fort développement urbain en dehors du TCSP

En dehors de l'essor de la zone d'activités de Balma-Gramont autour du métro (prolongé à Balma fin 2003), le développement urbain du secteur s'est majoritairement localisé en dehors du corridor du site propre. A Balma, les ZAC Cypré et Gramont (en cours d'urbanisation) compteront à terme 2250 logements.

Une dynamique urbaine qui s'amorce autour du TCSP, dans la continuité du cœur de Balma

On constate peu d'évolution du bâti autour du site propre sur les dix dernières années. Cependant, plusieurs opérations de logements collectifs sont en cours ou à venir, représentant un apport de 350 logements.

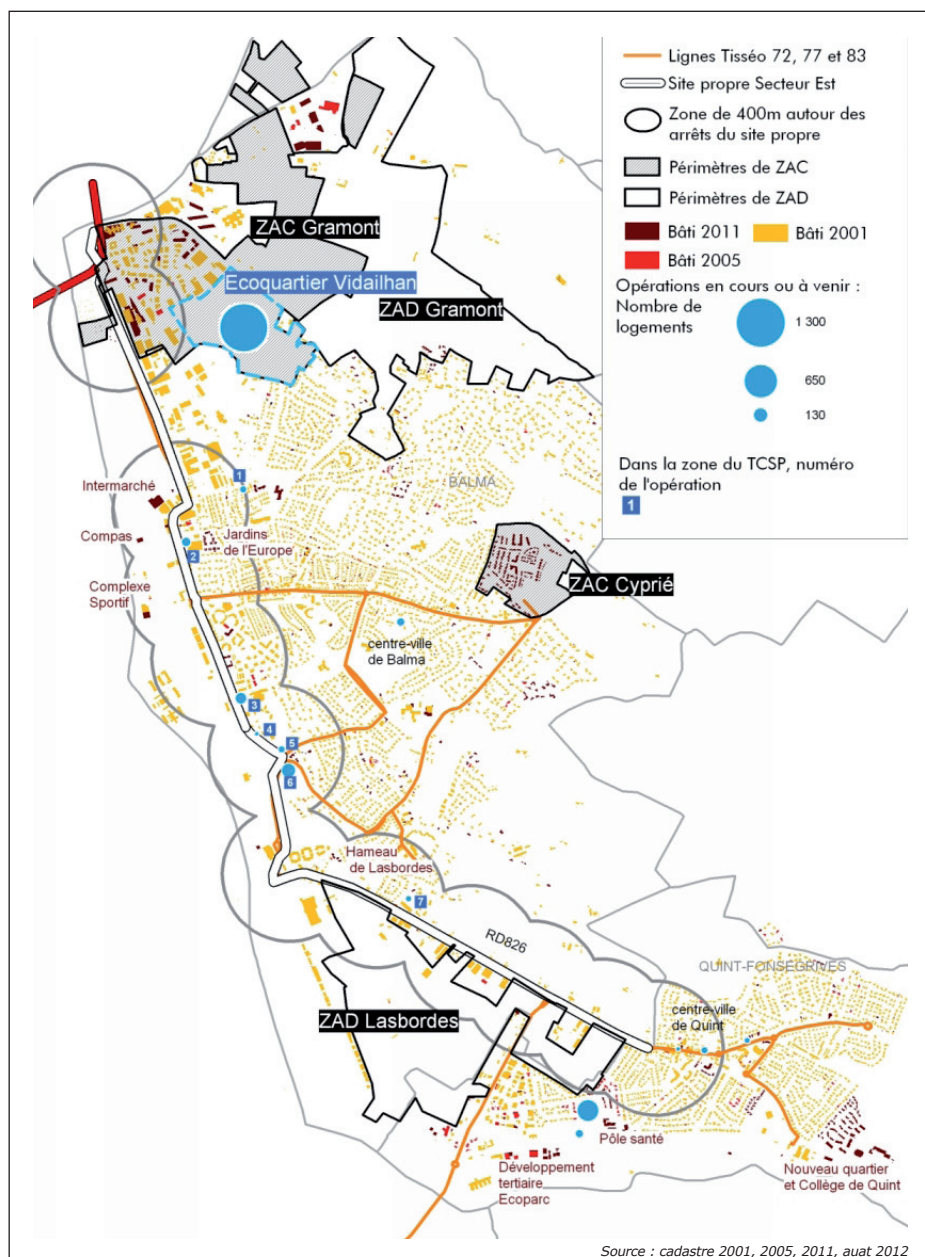
Un enjeu de cohérence urbanisme/transport autour de la RD826, non pris en compte actuellement

On note une volonté de la commune de Balma de renforcer l'urbanisation le long du TCSP : 2 servitudes ont été intégrées au PLU en 2012 pour permettre la réalisation d'opérations d'habitats collectifs denses et diversifiés.

En revanche, le sud de la RD826 n'est pas ouvert à l'urbanisation à ce jour, bien que couvert par une ZAD depuis 2004. Au nord, les terrains sont en zone agricole.

Pourtant, ce territoire constitue un secteur stratégique en terme de cohérence urbanisme/transport, au regard des investissements mobilisés (site propre), et des coûts de fonctionnement liés au haut niveau de service existant sur cet axe.

Evolutions du bâti entre 2001 et 2012



Terrains agricoles autour du site propre sur la RD826 (GoogleMaps 2012)



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161227-20161221-02-06D
DE
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016

Un confort amélioré aux stations et des aménagements qui valorisent les modes doux

Accessibilité et confort aux stations Aérosters et Saliège -2011-



Piste cyclable et jalonnement -2011-



Place des Aérosters réaménagée -2013-



Arceaux vides et quelques voitures à Fonsgrives-Collège -2013-



Parc-relais de Ribaute -2013-



Accessibilité, sécurité et confort garantis aux stations

Les arrêts de bus ont été transformés en véritable « stations » garantissant une accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et un confort nettement amélioré pour les usagers.

Une valorisation des modes doux

Une continuité piétonne et cyclable a été réalisée le long du site propre, favorisant un accès en modes doux aux équipements et emplois présents le long de l'axe ; La piste cyclable constitue un itinéraire structurant entre Quint et Balma-Gramont, permettant également de rejoindre le métro en vélo.

La place des Aérosters, carrefour majeur marquant l'entrée de ville de Balma, a fait l'objet d'une requalification spécifique pour garantir le confort des flux piétons et cyclistes.

Peu de pratiques multimodales

Du stationnement pour les vélos a été installé au niveau de plusieurs stations du site propre ; malheureusement, ils sont très peu utilisés pour l'instant.

La fréquentation des deux parcs-relais reste faible : sans doute sont-ils concurrencés par le parc-relais « Balma-Gramont », directement en contact avec le métro.

Les principaux enseignements

- La mise en service du TCSP Est a permis d'améliorer fortement l'attractivité des transports collectifs et d'entraîner une augmentation de l'usage du bus à Balma et à Quint.
- Les usagers sont globalement satisfaits de 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 Est (desserte et cadre de vie).
- Malgré les efforts pour favoriser la multimodalité, les pratiques de rabattement en vélo et en voiture restent très limitées (concurrence du parc-relais métro à Balma-Gramont ?).
- Le développement urbain du secteur s'est majoritairement localisé en dehors du corridor du site propre ces 10 dernières années, mais une dynamique urbaine semble s'amorcer aujourd'hui le long du TCSP.
- L'urbanisation des secteurs situés de part et d'autre de la RD826 constitue un enjeu majeur pour l'optimisation du TCSP Est.
- Un audit sécurité a mis en évidence le caractère potentiellement dangereux des giratoires percés et préconise d'éviter ce type d'aménagements.

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)



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

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.aa-toulouse.org

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161227-20161221-02-06D
-DE
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016