

D.2016.12.21.2.7

**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**

**2.7 - Etude de suivi et d'évaluation des infrastructures de transport en commun en site propre :
production du bilan final d'évaluation de la ligne B du métro.**

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).

La ligne B constitue un grand projet d'infrastructure au sens de l'article R. 1511-1 du code des transports. 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 :

- 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 études de suivi de la ligne B du métro ont été enclenchées en 2005.

Au-delà de l'utilisation des données issues des outils d'observation de l'agence d'urbanisme, des enquêtes ménages et origine / destination, plusieurs études spécifiques ont été nécessaires :

- Des études de mesures acoustiques, de qualité de l'air et de qualité des nappes phréatiques, des eaux de ruissellement et des eaux usées.
- Des études sur l'activité commerciale.
- Des études sur les pratiques de stationnements, les temps de parcours.

4 volets ont été produits :

- Un volet traitant de la dynamique urbaine mise en œuvre dans le corridor d'influence de la ligne B.
- Un volet traitant des évolutions de mobilité apportées par la ligne B.
- Un volet traitant des apports de la ligne B sur l'amélioration du cadre de vie.
- Un volet plus économique abordant notamment le coût final de réalisation de la ligne B.

Synthèse des études de suivi de la ligne B

Sur la base de la synthèse des études de suivi, jointe à la présente délibération, les principaux points à retenir sur l'évaluation de la ligne B du métro sont les suivants :

Volet Urbain :

- Le réseau métro dessert les quartiers les plus denses de la ville centre, le renforcement urbain ayant été plus conséquent dans le corridor de la ligne B entre 2004 et 2013 que sur le reste du territoire communal.
- En dehors des zones d'emploi du centre-ville de Toulouse, de Basso Cambo et de Balma-Gramont, le réseau métro dessert peu les grandes zones d'emploi. Si la création d'emploi a été soutenue entre 2004 et 2013 sur Toulouse, elle a été deux fois moins importante dans le corridor de la ligne B du métro.
- La ligne B a renforcé l'effet réseau et a amélioré de façon significative la desserte du cœur d'agglomération : 47% de la population, 91% des universités et grandes écoles, 43 des emplois, 48% des administrations et services publics, 64% des établissements de santé.
- La Ligne B dessert les grands quartiers d'habitat social d'Empalot, de Rangueil / Saouzelong et a porté le développement urbain de Borderouge (140 hectares et plus de 5 000 logements).
- Durant la période 2005-2011, le corridor de la ligne B a connu une dynamique en termes de construction immobilière nettement supérieure au reste de la commune. Ce dynamisme a débuté avant la mise en service de la ligne B. L'arrivée de la ligne B a créé un effet d'anticipation chez les promoteurs immobiliers. Après la mise en service de la ligne B, ce dynamisme s'est encore renforcé.
- La croissance des grandes surfaces entre 2006 et 2013 est nettement supérieure sur le périmètre de la ligne B (10,4%) que sur le reste de la commune (1,5 %). Ces grandes surfaces sont principalement concentrées sur l'hyper-centre et leur croissance peut être attribuée au nombreux réaménagement du centre-ville dont l'arrivée de la ligne B n'est qu'un des facteurs. En revanche, le développement des petits commerces est plus faible sur le corridor de la ligne B que sur l'ensemble de la commune de Toulouse. Le métro semble mettre les commerces des faubourgs en concurrence avec ceux du centre-ville. Les galeries commerciales en lien avec les stations Compans-Caffarelli et Jean-Jaurès n'ont pas connu le succès escompté malgré la fréquentation des stations. Le métro à lui seul ne suffit pas pour insuffler une dynamique commerciale.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161227-20161221-02-07D
-DE
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016

Volet Mobilité :

- Sur la période 2006-2013, la progression de la fréquentation du réseau métro est de 173 %. La mise en service de la ligne B va entraîner une progression de 119 % en seulement deux ans. Puis sa croissance reste soutenue jusqu'en 2013.
- L'effet réseau généré par la mise en service de la ligne B va également bénéficier à la ligne A qui va enregistrer une forte progression de la fréquentation dès 2010 et au réseau bus dont la fréquentation croît fortement après deux années. L'effet réseau se mesure aussi au taux de voyage avec correspondance sur le réseau TCU qui augmente de 25 à 40 % entre 2008 et 2012.
- En 2010, le succès de fréquentation du réseau métro est nettement supérieure (+20%) aux prévisions initiales (80,3 millions de validations - Enquête préalable à la DUP, juin 1999).
- Jean Jaurès, station de correspondance entre les deux lignes, est devenue le point central du réseau de métro. Elle a vu sa fréquentation multiplier par 9 entre 2006 et 2008. Elle est de loin la station la plus fréquentée du réseau : avec plus de 23 millions de validations en 2013. En plus de son rôle de correspondance entre lignes métro et avec le réseau bus, Jean-Jaurès est également une des stations métro permettant de desservir l'hyper-centre en cours de requalification urbaine.
- Avec l'arrivée de la ligne B, les usagers toulousains restent très majoritaires (81 %) malgré une baisse de 3 points au profit de la périphérie. Parmi les 15 principales communes de résidence des usagers du métro, on retrouve celles desservies par un mode lourd en connexion avec le réseau métro (Colomiers, Blagnac, Muret, Balma, Ramonville) et celles qui bénéficient d'un bus en site propre en connexion avec le réseau métro comme Castanet-Tolosan. Le nombre d'usagers du métro originaires des communes du Nord et du Sud-Est, situées dans l'axe de la ligne B a fortement augmenté.
- L'extension de la zone de chalandise du réseau métro reflète celle du rayonnement métropolitain de Toulouse : des villes éloignées comme Montauban, Muret et Auterive font leur apparition parmi les principales communes d'origine des déplacements sur le réseau métro.

Volet Environnement :

- La mise en place de la ligne B a permis une baisse généralisée des concentrations de fond de NO₂ sur son périmètre.
- On observe une amélioration globale des niveaux sonores directement liée aux aménagements de voiries et report de circulations. Les plus fortes améliorations se situent sur les grands boulevards du centre-ville et des faubourgs qui ont vu leur trafic baisser suite à la mise en place de la ligne B, à la piétonisation et au nouveau plan de circulation du centre-ville.
- Au regard des prélèvements effectués lors de différentes campagnes, les rejets d'effluents dans le réseau communal sont conformes avec les interdictions et restrictions. L'écoulement des eaux superficielles n'a pas été impacté par l'infrastructure métro.
- La baisse de l'accidentologie est très forte et continue entre 2006 et 2013. Cette baisse est plus forte sur Toulouse (-56 %) qu'au niveau régional (- 50%). Cette réduction de l'accidentologie peut être attribuée en partie à la ligne B qui a contribué à la réduction de la place de la voiture sur Toulouse.

Volet Economique :

- 1,24 milliard d'€ : les coûts de construction de la ligne B ont été parfaitement maîtrisés puisqu'ils ne dépassent les coûts initialement prévus que de 1,2% par rapport aux coûts indiqués dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique 1999.
- Un apport de subventions pour investissements à la ligne B de 134,56 millions d'euros de l'Etat et de 55,37 millions d'euros du département de la Haute-Garonne.

Recours de réception en préfecture
134-253100986-20161227-20161221-02-07D
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016

- Un cumul de 780 millions d'euros sur la période 2001 / 2012 d'apport des collectivités membres du SMTc investit dans le fonctionnement et l'extension du réseau Tisséo, dont la ligne B.
- Un cumul de 1 milliard 900 millions d'euros de versement transport sur la période 2001 / 2012, affecté à l'investissement du réseau Tisséo, dont la ligne B.
- Un emprunt pour la construction du réseau métro à 1 milliard 300 millions d'euros pour la ligne B et le prolongement de la ligne A.

*
* *

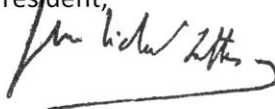
Le Comité Syndical :
Entendu l'exposé de Monsieur le Président,
Après en avoir délibéré et à l'unanimité des votants :

ARTICLE 1 : PREND ACTE des études de suivi et d'évaluation de la ligne B du métro.

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 la ligne B du métro, 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

ÉTUDES DE SUIVI DU MÉTRO LIGNE B

Evaluation cinq ans après la mise en service



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161227-20161221-02-07D
-DE
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016

INTRODUCTION

POURQUOI ?

La ligne B du métro, inaugurée en 2007, est un des **maillons essentiels du réseau de transports urbains** de la grande agglomération toulousaine.

Elle constitue, avec la ligne A, la colonne vertébrale autour de laquelle se structure l'ensemble du système de transports en commun.

Les études de suivi, qui à l'origine répondent à une obligation légale inscrite dans la loi LOTI, se font en **trois étapes** qui permettent de mesurer les mutations générées par la mise en service du réseau métro :

- Situation **un an avant la mise en service**.
- Situation **un an après la mise en service**.
- Situation **cinq ans après la mise en service**.

COMMENT ?

Les études de suivi de la ligne B s'articulent autour de questions prioritaires :

- Quel est l'impact de la **mise en place d'un réseau de métro** et de la restructuration du réseau de bus associée sur **l'offre et l'usage des transports en commun** ?
- Comment s'organise la **multimodalité** ?
- Comment évolue **le dynamisme commercial** du centre-ville ?
- Observe-t-on des **mutations urbaines** ?
- Quels **impacts sur l'environnement** ?

Chaque étude se décline en **quatre volets** :

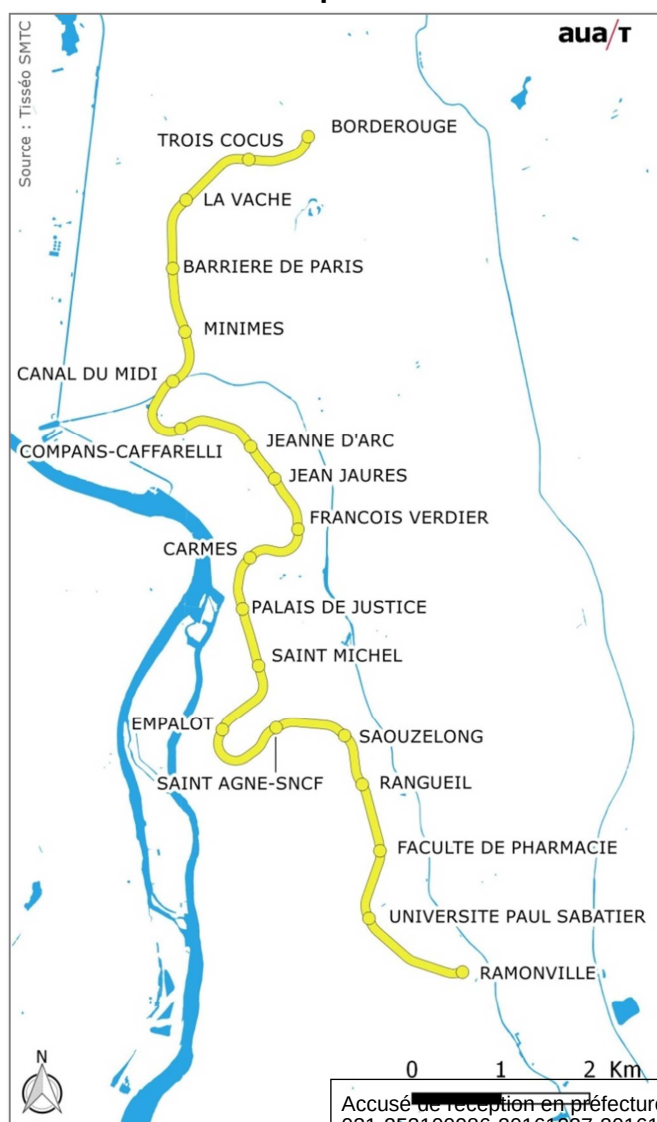
- Volet **déplacements**.
- Volet **urbain**.
- Volet **environnement**.
- Volet **économique**.

La ligne B

Mise en service en juin 2007

15 km

20 stations



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161227-20161221-02-07D
-DE
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016

UNE OFFRE TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS RENFORCÉE

LA NAISSANCE D'UN RÉSEAU DE METRO...

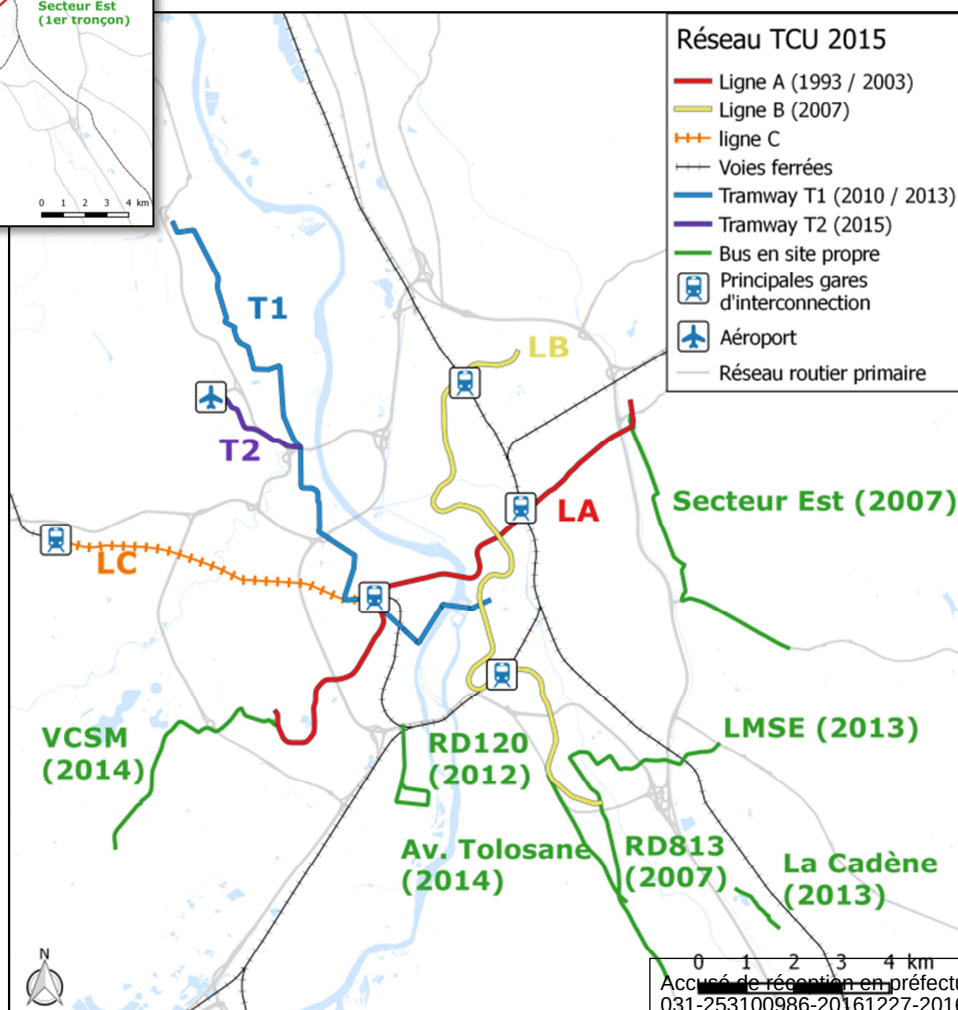
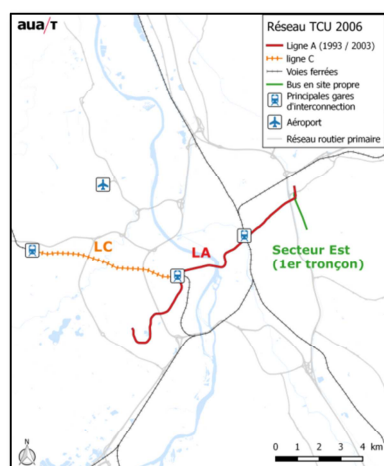
Composé de deux lignes de métro :

- 1993 : la ligne A (12,5 km, 18 stations),
- 2004 : le prolongement de la ligne A, (2,3 km, 3 stations),
- 2007 : la ligne B (15 km, 20 stations),

...COLONNE VERTEBRALE D'UN RÉSEAU STRUCTURANT EN FORT DÉVELOPPEMENT...

Le réseau de métro est renforcé par d'autres infrastructures de transport en commun en site propres :

- Deux lignes de tramway (T1 et T2, 17 km) complété par une ligne ferroviaire cadencée et à tarification urbaine (ligne C, 7 km).
- Sept sites propres pour bus.



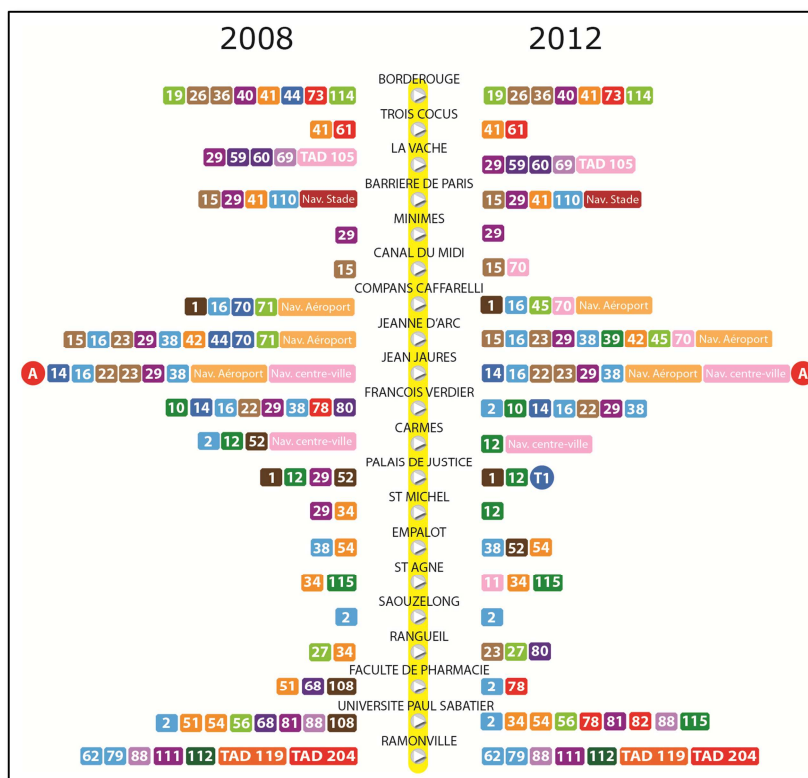
Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161227-20161221-02-07D
-DE
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016

...ACCOMPAGNÉ D'UNE IMPORTANTE RESTRUCTURATION DU RÉSEAU DE BUS

Les correspondances sur la ligne B en 2008 et 2012

L'arrivée de la ligne B s'accompagne d'une **importante restructuration du réseau** bus en 2008, afin d'assurer la meilleure complémentarité possible entre les deux modes.

Une seconde restructuration a eu lieu au sud du réseau, en lien avec la mise en service de la Liaison Multimodale Sud-Est



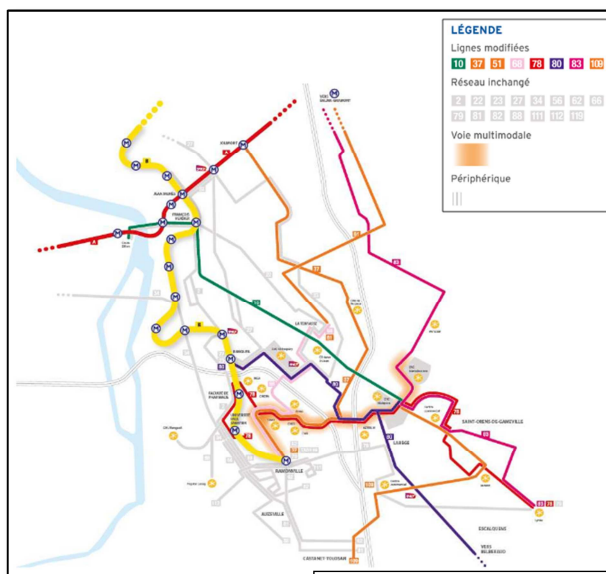
Source : Tisséo SMTc

Restructuration du réseau de bus : les grands principes

- Principe de hiérarchisation** : les lignes sont hiérarchisées, l'offre est adaptée aux territoires desservis.
- Principe de recouvrement des réseaux de surface et lignes de métro** : certains recouvrements sont mis en place pour pallier aux situations dégradées.
- Principe de lisibilité du réseau** : le réseau doit être compréhensible pour l'utilisateur.
- Principe de redéploiement à moyen constant** : les kilomètres commerciaux économisés par la ligne B sont réinjectés sur les lignes raccourcies et/ou sur les lignes ne bénéficiant pas de l'offre métro.

Les mises en service progressives des transports collectifs en site propre sont accompagnées de restructuration des lignes de bus.

Exemple de restructuration du réseau de bus lors de la mise en service de la Liaison Multimodale Sud-Est en 2013



Source : Tisséo SMTc

DES TRANSPORTS EN COMMUN PLUS PERFORMANTS

La restructuration du réseau recherche la **multiplication des connexions entre le réseau bus et le réseau métro**.

Le **rabattement des bus sur le métro** améliore la régularité et la performance de

Une offre transports en commun urbains renforcée

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161227-20161221-02-07D
-DE
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016

UN TERRITOIRE DESSERVIS MIXTE ET DENSE

La ligne B traverse la commune de Toulouse suivant un axe nord / sud et rejoint la commune de Ramonville.

Elle dessert des **territoires denses, fortement urbanisés** mais présentant des **caractéristiques éclectiques** :

SECTEUR NORD :

*Extension urbaine importante
(Zone d'Aménagement Concertée
de Borderouge et de la Vache)
Quartiers d'habitat social*

FAUBOURGS NORD :

*Tissu urbain dense,
renouvellement urbain en cours*

CENTRE-VILLE

*Secteur le plus dense,
forte mixité fonctionnelle,
nombreux équipements publics,
faible renouvellement urbain*

FAUBOURGS SUD

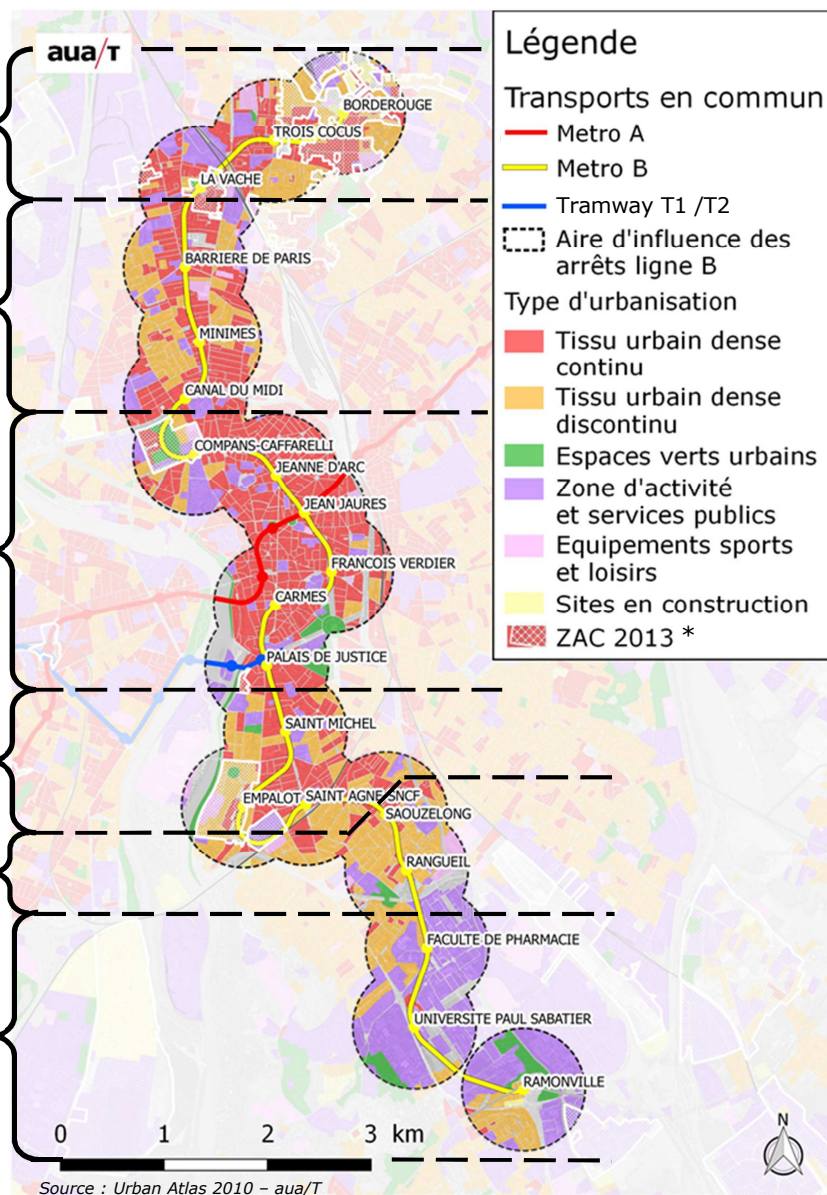
*Tissu urbain dense,
quartiers d'habitat social,
renouvellement urbain en cours*

SECTEUR RANGUEIL

*Quartiers d'habitat social et
résidentiel*

SECTEUR UNIVERSITAIRE

*Campus universitaire,
grands équipements,
logements étudiants,
zones d'activités,
extension urbaine sur le terminus
(Ecoquartier du Midi)*

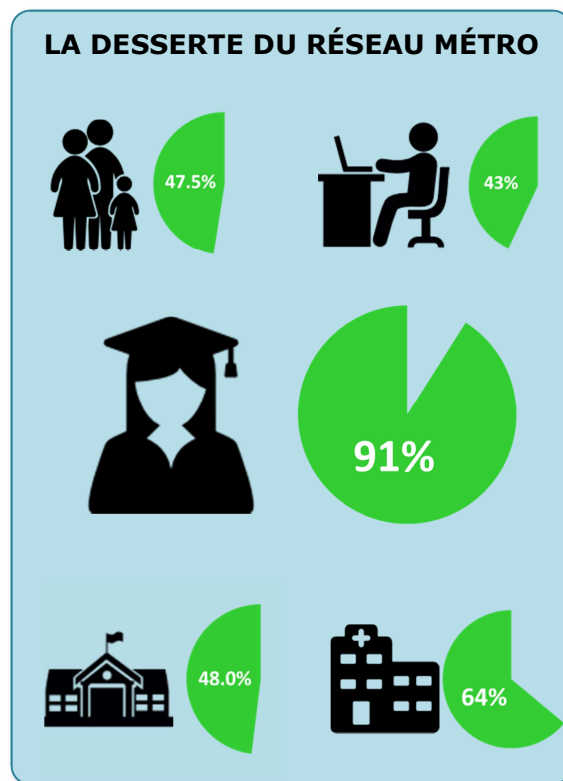
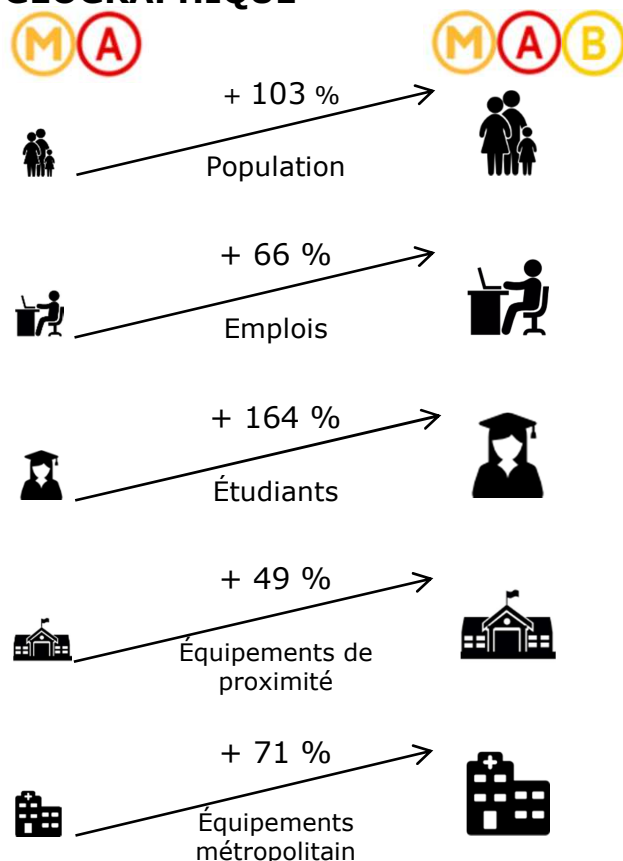


territoire desservi mixte et dense

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161227-20161221-02-07D
-DE
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016

UNE MEILLEURE DESSERTE DU CŒUR D'AGGLOMÉRATION

UNE MEILLEURE DESSERTE PAR EXTENSION DE LA COUVERTURE GÉOGRAPHIQUE



LE RÉSEAU MÉTRO DESSERT LES ZONES DE PLUS FORTE DENSITÉ DE POPULATION...

Notamment le centre-ville, une partie des faubourgs et les quartiers d'habitats sociaux les plus importants.

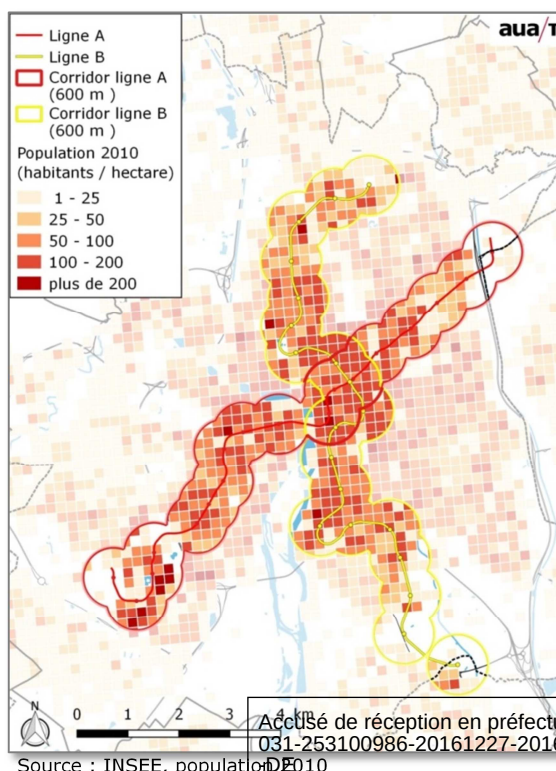
... ET DES TERRITOIRES AYANT UN FORT POTENTIEL DE CROISSANCE DE POPULATION...

Entre 2004 et 2013, l'évolution de la population a été plus marquée dans le corridor de la ligne B que sur l'ensemble de la commune de Toulouse.

...MAIS DESSERT MOINS LES GRANDS PÔLES D'EMPLOIS

En dehors du centre-ville et de Basso-Cambo et de Balma-Gramont, le réseau métro dessert peu les grands pôles d'emploi. Si la création d'emploi a été particulièrement forte sur Toulouse entre 2004 et 2013, elle a été deux fois moins soutenue dans le corridor de la ligne B.

La population desservie



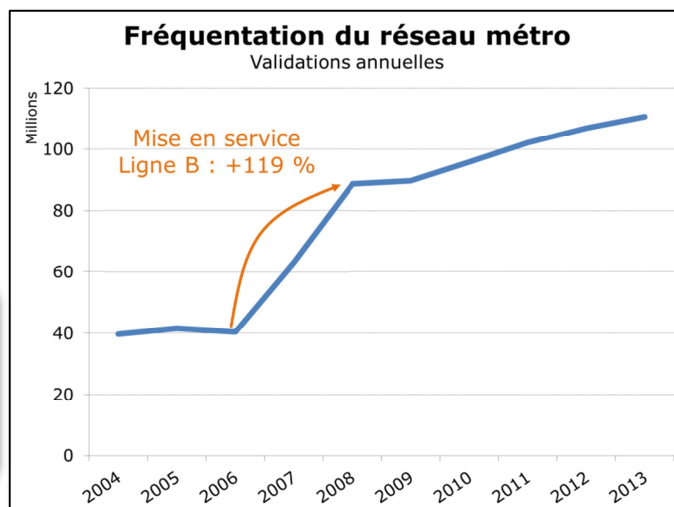
Une meilleure desserte du cœur d'agglomération

UNE EXPLOSION DE LA FRÉQUENTATION FAVORISÉ PAR L'EFFET RÉSEAU

Sur la période 2006-2013, la progression de la fréquentation du réseau métro est de 173 %

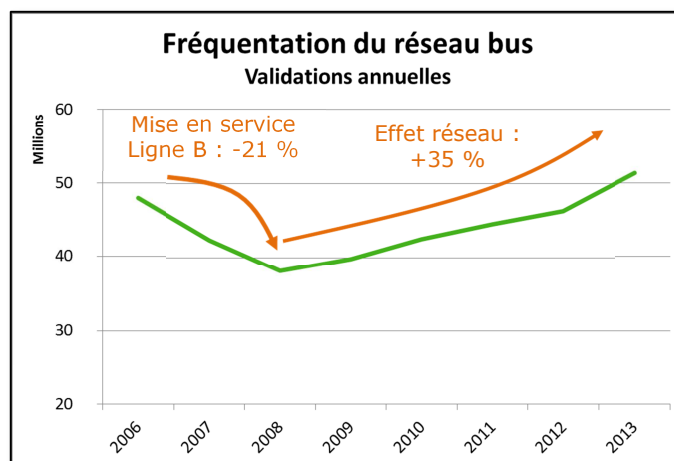
La mise en service de la ligne B va entraîner une progression de 119 % en seulement deux ans. Puis sa croissance reste soutenue jusqu'en 2013.

En 2010, le succès de fréquentation du réseau métro est nettement supérieure (+20%) aux prévisions initiales (80,3 millions de validations)
(Enquête préalable à la DUP, juin 1999)

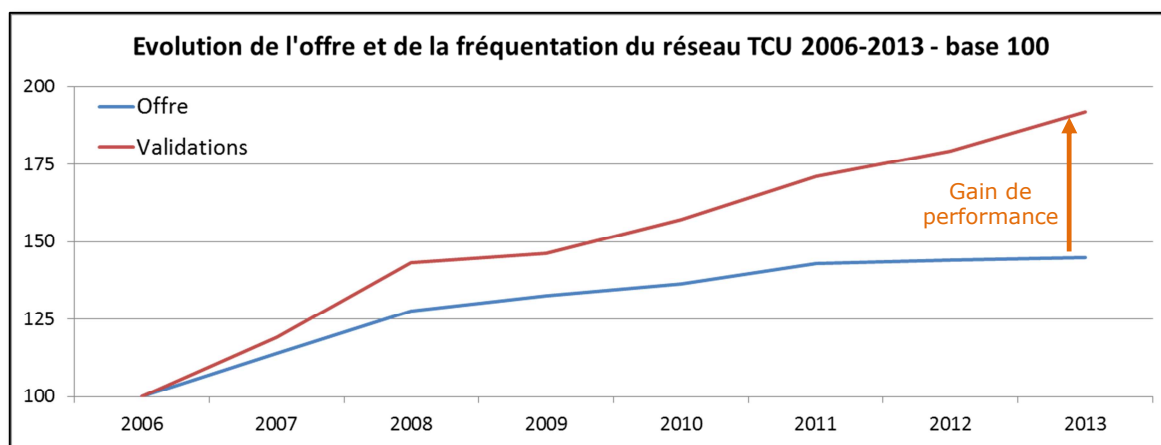


L'effet réseau généré par la mise en service de la ligne B va également bénéficier à la ligne A qui va enregistrer une forte progression de la fréquentation dès 2010 et au réseau bus dont la fréquentation croît fortement après deux années.

L'effet réseau se mesure aussi au taux de voyage avec correspondance sur le réseau TCU qui augmente de 25 à 40 % entre 2008 et 2012

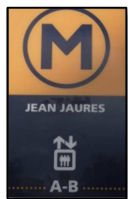


Les performances sur le réseau de transport en commun ont évoluées favorablement, entre 2006 et 2013 : la croissance des validations a été deux fois plus forte que celle de l'offre.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161227-20161221-02-07D
-DE
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016

JEAN JAURÈS, CŒUR DU RÉSEAU MÉTRO



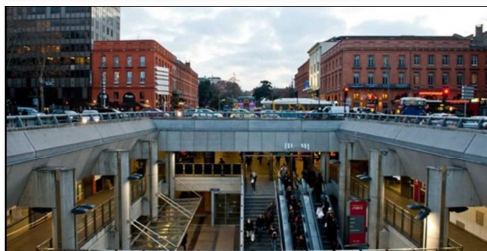
Jean Jaurès, station de correspondance entre les deux lignes, est devenue **le point central du réseau de métro**. Elle a vu sa fréquentation multiplier par 9 entre 2006 et 2008.

La station Jean Jaurès est l'unique point de correspondance entre les deux lignes de métro : **55 000 correspondances quotidiennes ont lieu** entre la ligne A et B

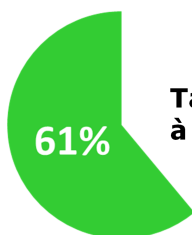
Elle est de loin la station la plus fréquentée du réseau : avec plus de

23 millions de validations en 2013.

En plus de son rôle de correspondance entre lignes métro et avec le réseau bus, Jean-Jaurès est également une des stations métro permettant de desservir l'hyper-centre en cours de requalification urbaine.

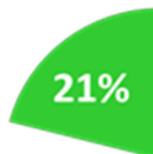


La station Jean-Jaurès est la plus fréquentée du réseau métro.



Taux de correspondance à la station Jean Jaurès

61%



Part des validations du réseau métro concentrée sur Jean Jaurès

21%

LA REQUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS EN CENTRE-VILLE

Des réaménagements importants ont été réalisés dans le centre-ville toulousain, en prévision des nouveaux flux de piétons attendus.

L'espace public a été requalifié dans l'objectif d'un meilleur partage de la voirie et afin d'étendre les zones piétonnes. Cette piétonisation se poursuit aujourd'hui.

En 2012 dans le centre-ville, les secteurs les plus fréquentés par les piétons correspondent aux zones réaménagées ces dernières années.



Après un premier aménagement provisoire en 2007, la rue Alsace Lorraine est devenue intégralement piétonne en 2012



Un plateau piétonnier permet de rejoindre le centre-ville à partir de la station Jean-Jaurès



Après la rue Pargaminière, la place de la Daurade et la place Saint-Pierre, des aménagements sont en cours ou prévus rue des Lois, rue Bayard sur les allées Jean-Jaurès.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161227-20161221-02-07D
-DE
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016

UNE ZONE D'INFLUENCE DU MÉTRO ÉLARGIE

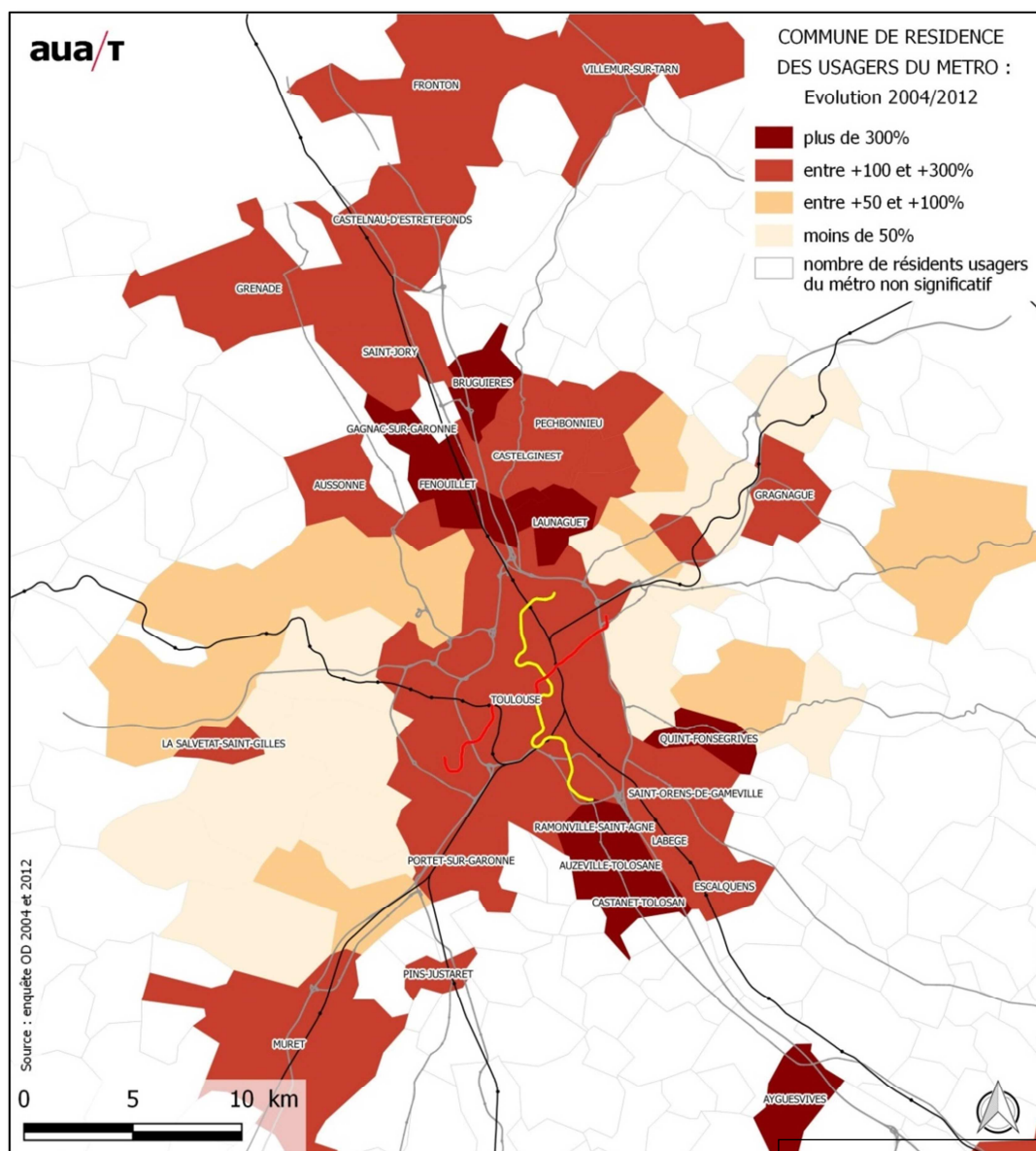
Avec l'arrivée de la ligne B, les usagers Toulousains restent très majoritaires (81 %) malgré une baisse de 3 points au profit de la périphérie.

Parmi les 15 principales communes de résidence des usagers du métro, on retrouve celles desservies par un mode lourd en connexion avec le réseau métro (Colomiers, Blagnac, Muret, Balma, Ramonville) et celles qui bénéficient d'un bus en site propre en connexion avec le réseau métro comme Castanet-Tolosan.

Le nombre d'usagers du métro originaires des communes du nord et du sud-est, situées dans l'axe de la ligne B a fortement augmenté.

Le métro : élément du rayonnement métropolitain de Toulouse

L'extension de la zone de chalandise du réseau métro reflète celle du rayonnement métropolitain de Toulouse : des villes éloignées comme Montauban, Muret et Auterive font leur apparition parmi les principales communes d'origine des déplacements sur le réseau métro.



Une zone d'influence du métro élargie

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161227-20161221-02-07D
-DE
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016

UNE INTERMODALITÉ RENFORCÉE AUTOUR DU RÉSEAU MÉTRO

Sur les vingt stations de la ligne B, treize peuvent être considérées comme étant des pôles d'échanges multimodaux :

- **Les parcs-relais**

L'objectif des parcs-relais est de faire bénéficier de la performance du métro des habitants des communes périphériques éloignées peu desservies par les transports en commun. Les parcs-relais sont complétés une importante station de bus.

- **Les pôles de rabattement bus**

Situés hors centre-ville : les lignes de bus de desserte locale ou de la périphérie sont rabattues sur le réseau métro.

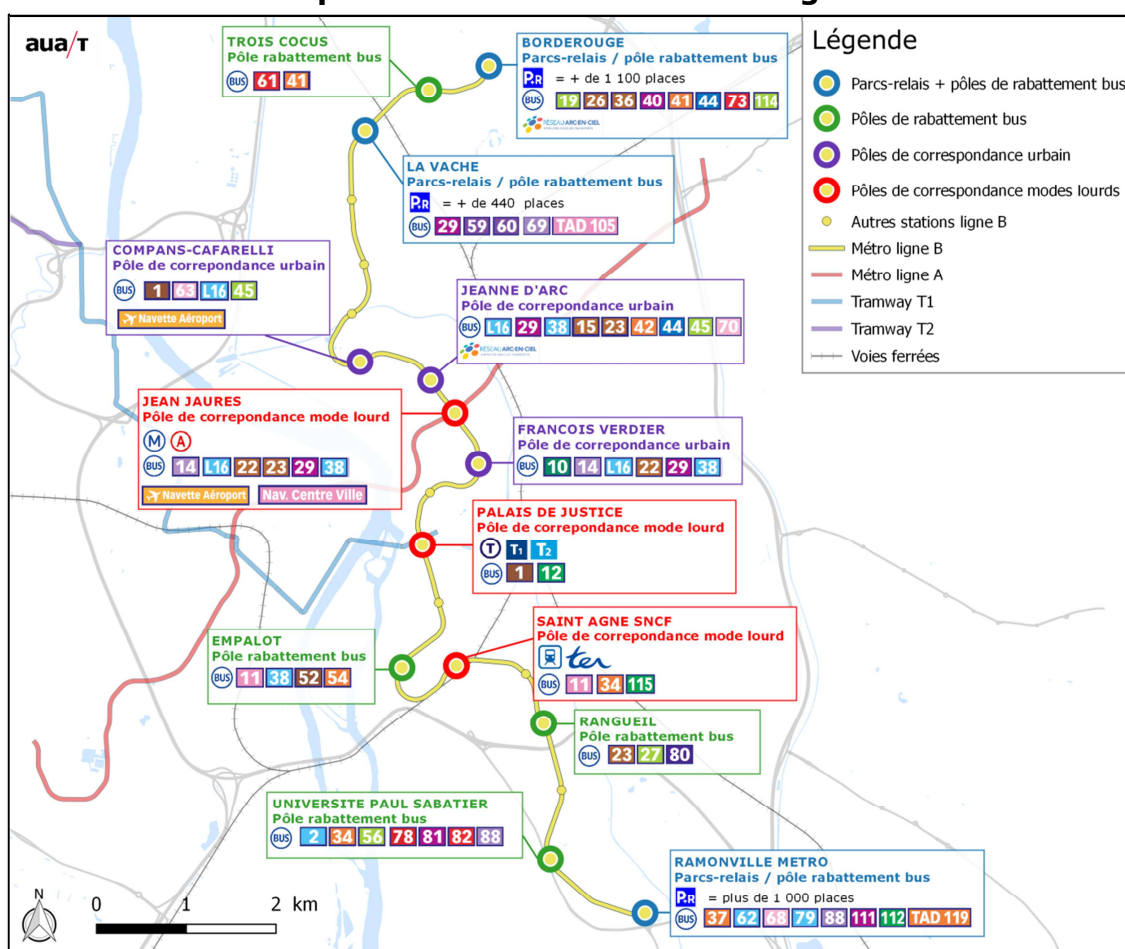
- **Les pôles de correspondance urbains**

Situés aux entrées du centre-ville : offre un maximum de correspondance avec les lignes structurantes du réseau bus.

- **Les pôles de correspondance modes lourds**

Offre une correspondance avec un mode lourd, notamment le ferroviaire et le tramway.

Les pôles d'intermodalité sur la ligne B



Sources : SMTC-Tisséo / aua/T

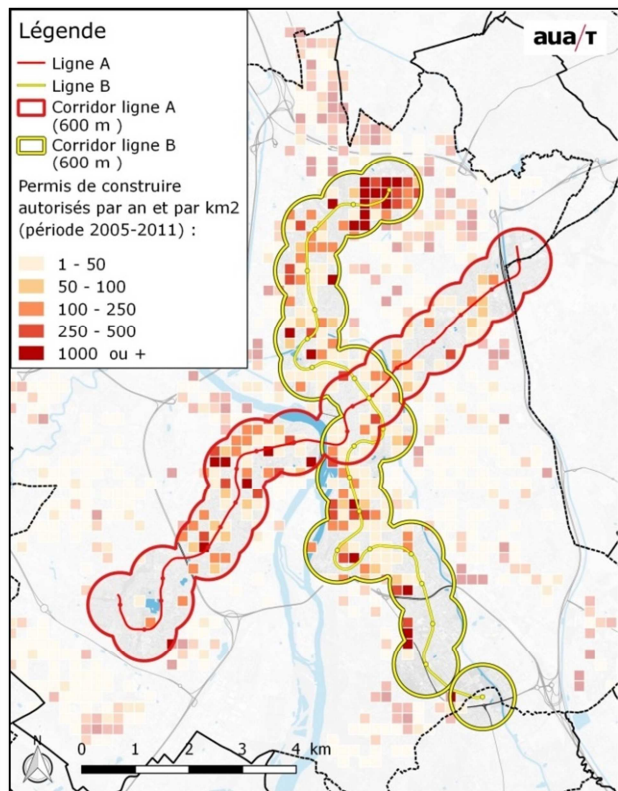
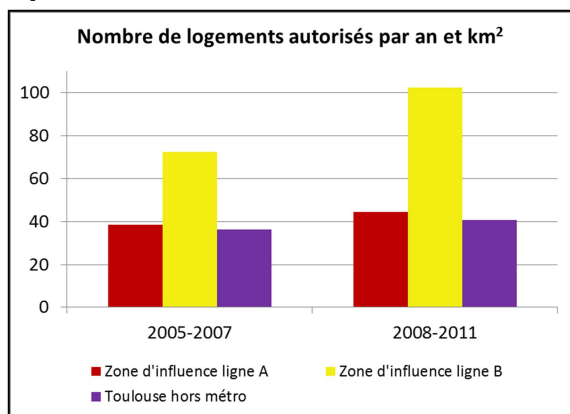
UNE FORTE DYNAMIQUE URBAINE PORTÉE PAR LA LIGNE B

UN DYNAMISME DE LA CONSTRUCTION DE LOGEMENT PORTÉ PAR LA LIGNE B

Durant la période 2005-2011, le corridor de la ligne B a connu une dynamique en termes de construction immobilière nettement supérieure au reste de la commune.

Ce dynamisme a débuté avant la mise en service de la ligne B. **L'arrivée de la ligne B a créé un effet d'anticipation chez les promoteurs immobiliers.**

Après la mise en service de la ligne B, ce dynamisme s'est encore renforcé.



UN DYNAMISME PORTÉ PAR LES ZONES D'AMÉNAGEMENTS CONCERTÉES (ZAC) ET LE RENOUVÈLEMENT URBAIN

La construction de la ligne B s'est accompagnée de grandes opérations d'urbanisme :

- La ZAC de Borderouge
- La ZAC de la Vache
- L'Ecoquartier du Midi (Ramonville)
- La ZAC Niel
- Des résidences étudiantes à proximité d'UPS

Les stations à proximité de ses programmes ont connu les plus fortes croissances de fréquentation entre 2008 et 2012

L'arrivée du métro a également impulsé une **forte dynamique d'intensification et/ou de renouvellement urbain** dans les faubourgs desservis.

Une forte dynamique urbaine portée par la ligne B

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161227-20161221-02-07D
-DE
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016



La ZAC de Borderouge est une vaste opération d'urbanisme (de 5 130 logements à terme) qui s'étend sur une surface de 144 hectares.

Ce projet urbain d'une ampleur exceptionnelle est porté par l'arrivée du métro autour duquel il se structure.

Le **secteur du carré de la Maourine**, en cours de finalisation, est la dernière tranche de cette opération. Le projet concerne une superficie de 11 hectares au niveau du terminus de la ligne B

DES OPÉRATIONS D'ACCOMPAGNEMENT DE LA LIGNE B

En plus de la réalisation des infrastructures propres au fonctionnement de la ligne B, des actions complémentaires ont été menées afin d'intégrer au mieux le métro dans son contexte urbain. L'enjeu de ses opérations est d'améliorer l'efficacité de l'ensemble du système de transport en commun et du métro en particulier.

Plusieurs objectifs peuvent être visés :

- **Améliorer l'accessibilité de la station**
- **Favoriser l'intermodalité**
- **Valoriser les espaces publics**
- **Réaliser un projet urbain**

Stations	Améliorer l'accessibilité de la station	Valoriser les espaces publics	Favoriser l'intermodalité	Opérations d'urbanisme (ZAC GPV logts étudiants)
Borderouge	+++	+++	+++	+++
Trois Cocus	+	+		+
La Vache	+	+	++	+
Barrière de Paris	+			
Minimes - Claude Nougaro	+	+		
Canal du Midi	++	+		
Compans Caffarelli	++	++		
Jeanne d Arc	++	+	++	
Jean Jaures B	+++	+++	++	
Francois Verdier	+			
Carnes	++	++		
Palais de Justice	++	+	+	
Saint Michel - Marcel Langer	++	+		
Empalot	++	+		++
Saint Agne SNCF	+		+	+
Saouzelong	+			
Rangueil	+			
Faculte de Pharmacie	+			+
Universite Paul Sabatier	+		++	+
Ramonville	+++	+++	+++	

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161227-20161221-02-07D
-DE
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016

UN IMPACT MITIGÉ SUR LE DYNAMISME COMMERCIAL

DES COMMERCES QUI RESTENT TRÈS CONCENTRÉS SUR LE CENTRE-VILLE

La croissance des grandes surfaces entre 2006 et 2013 est nettement supérieure sur le périmètre de la ligne B (10,4%) que sur le reste de la commune (1,5 %). Ces grandes surfaces sont principalement concentrées sur l'hyper-centre et leur croissance peut être attribuée au nombreux réaménagement du centre-ville dont l'arrivée de la ligne B n'est qu'un des facteurs.

En revanche, le développement des petits commerces est plus faible sur le corridor de la ligne B que sur l'ensemble de la commune de Toulouse. **Le métro semble mettre les commerces des faubourgs en concurrence avec ceux du centre-ville.**

Les galeries commerciales en lien avec les stations Compans-Caffarelli et Jean Jaurès n'ont pas connu le succès escompté malgré la fréquentation des stations. **Le métro à lui seul ne suffit pas pour insuffler une dynamique commerciale.**

Les enseignements de l'enquête commerce (2013)

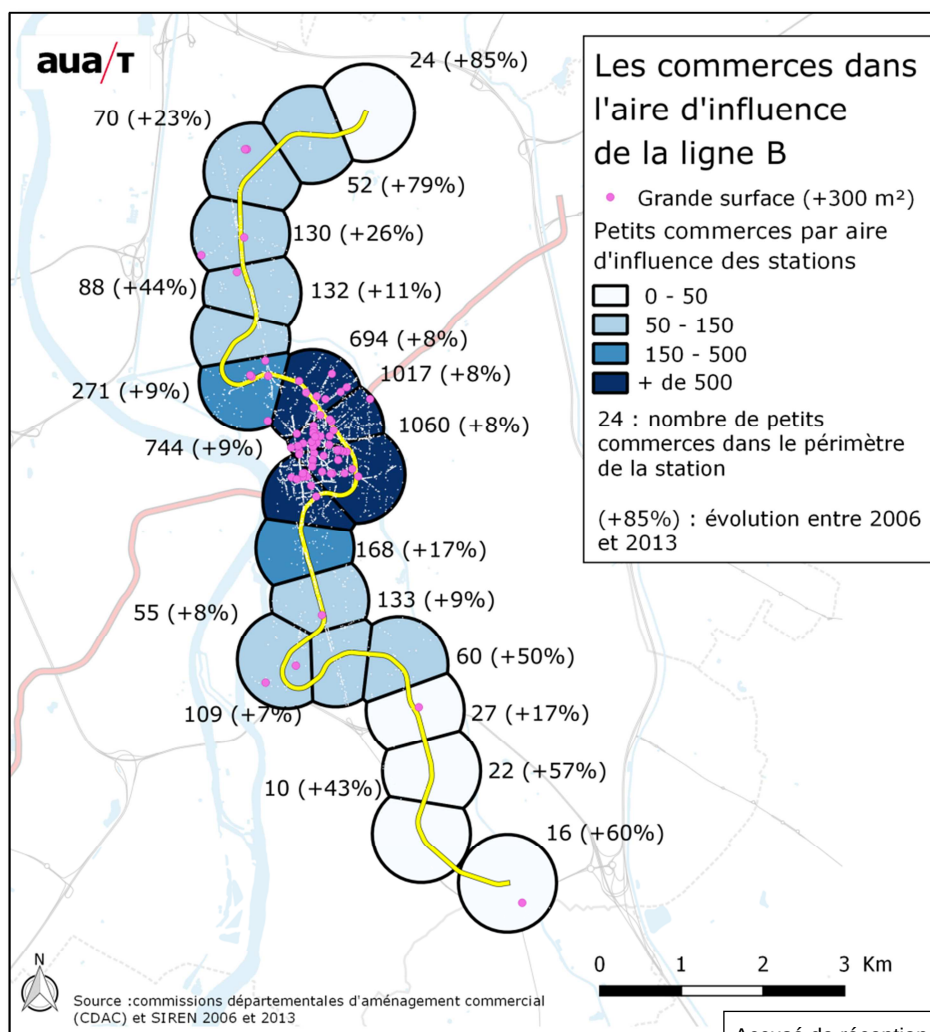
Des commerces majoritairement serviciels

La surface des commerces en baisse : - 10 % entre 2008 et 2013.

Une clientèle essentiellement de quartier (+ de 60 %)

Une augmentation des intentions de fermeture

Une amélioration de l'accessibilité et de l'image des quartiers desservis



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161227-20161221-02-07D
-DE
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016

LA LIGNE B COMME LIEN SOCIAL

DES LOGEMENTS SOCIAUX INÉGALEMENT RÉPARTIS

Dans l'aire d'influence de la ligne B du métro, le parc locatif social est de 11 400 logements en 2012, soit 11,6 % des logements.

Ce taux est en augmentation par rapport à 2005 mais reste inférieur à celui de Toulouse (13,7 %).

Les logements sociaux sont inégalement répartis :

- surreprésentés autours des stations Empalot et Faculté de Pharmacie
- très présents sur le secteur Nord,
- peu présents sur le secteur Centre et sur les proches faubourgs.

L'ARRIVÉE DU MÉTRO, UN CATALYSEUR DES PROJETS D'AMÉNAGEMENTS DANS CES QUARTIERS

La ligne B a permis de desservir plusieurs quartiers d'habitat social : **Empalot, Rangueil, les Izards.**

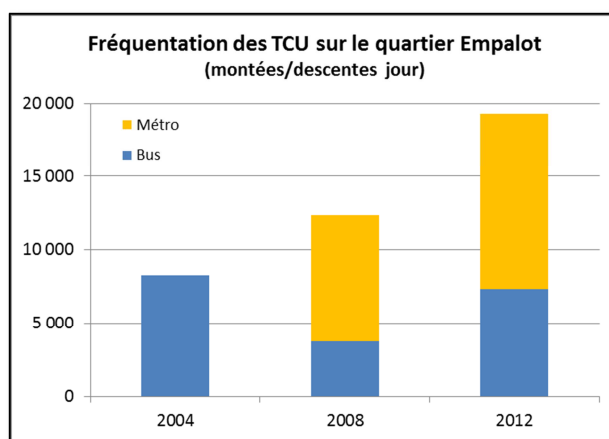
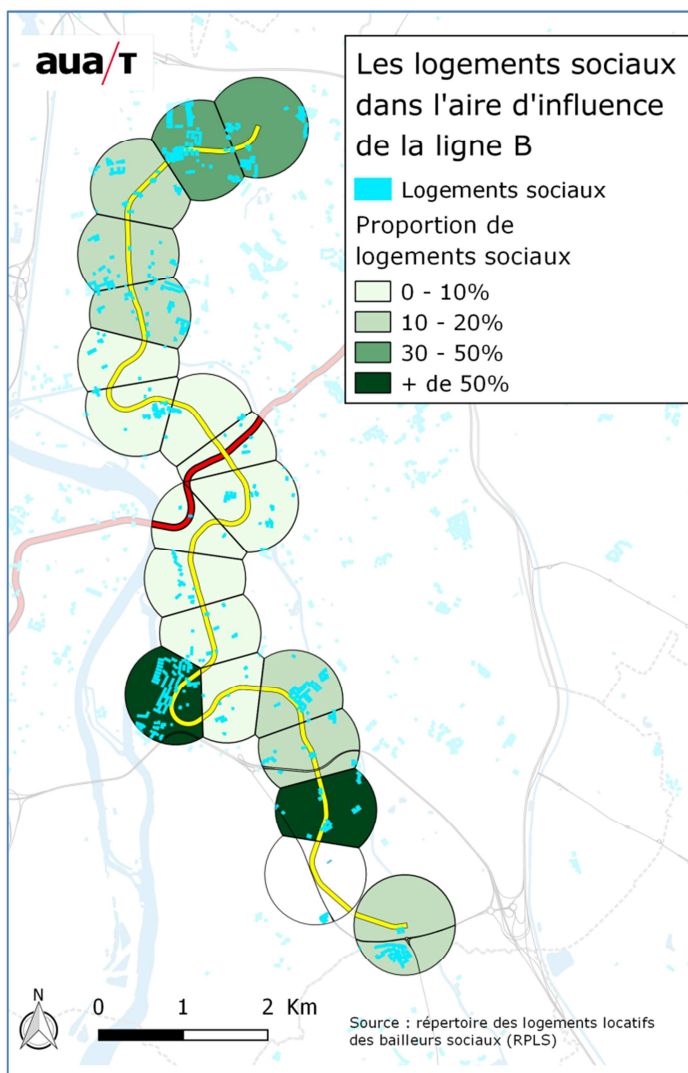
L'arrivée du métro a été accompagnée d'aménagement urbain dans ses quartiers :

- **Trois Cocus : valorisation des espaces publics,** la place Micouveau, centralité du quartier et émergence du métro a été réaménagée.
- **Empalot : mise en place d'un pôle multimodal** et semi-piétonisation facilitant l'accès au métro.
- **Rangueil et Saouzelongue :** aménagements ponctuels sur l'espace public.

LA LIGNE B FAVORISE LE DÉSENCLAVEMENT DES QUARTIERS D'HABITAT SOCIAL QU'ELLE DESSERT

L'arrivée du métro et la restructuration du réseau bus ont entraîné de très fortes augmentations de la fréquentation des TC entre 2004 et 2012 :

- **Empalot :** +133%
- **Izards :** +400 %
- **Rangueil-Saouzelong :** +540 %



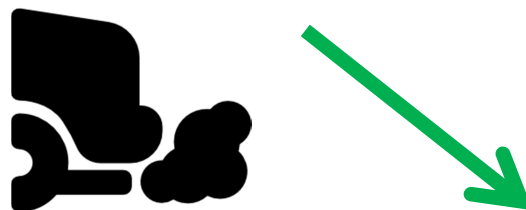
Sources : Enquête OD 2004, 2008 et 2012

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161227-20161221-02-07D
-DE
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016

UN IMPACT ENVIRONNEMENTAL POSITIF

UNE AMELIORATION NOTABLE DE LA QUALITE DE L'AIR

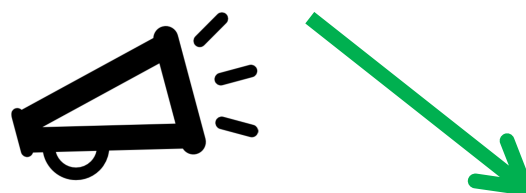
La mise en place de la ligne B du métro toulousain a permis **une baisse généralisée des concentrations de fond de NO₂** sur son périmètre.



UNE DIMINUTION DES NUISANCES SONORES

On observe une amélioration globale des niveaux sonores directement liée aux aménagements de voiries et report de circulations.

Les plus fortes améliorations se situent sur les grands boulevards du centre-ville et des faubourgs qui ont vu leur trafic baisser suite à la mise en place de la ligne B, à la piétonisation et au nouveau plan de circulation du centre-ville.



UNE ABSENCE D'IMPACT SUR LA QUALITE LES EAUX SUPERFICIELLES ET SUR L'ECOULEMENT DES EAUX SOUTERRAINES

Au regard des prélèvements effectués lors de différentes campagnes, les rejets d'effluents dans le réseau communal sont conformes avec les interdictions et restrictions.

L'écoulement des eaux superficielles n'a pas été impacté par l'infrastructure métro.



UNE DIMINUTION DE L'ACCIDENTOLOGIE

La baisse de l'accidentologie est très forte et continue entre 2006 et 2013. Cette baisse est plus forte sur Toulouse (-56 %) qu'au niveau régional (- 50%).

Cette réduction de l'accidentologie peut être attribuée en partie à la ligne B qui a contribué à la réduction de la place de la voiture sur Toulouse.



Un impact environnemental positif

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161227-20161221-02-07D
-DE
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016

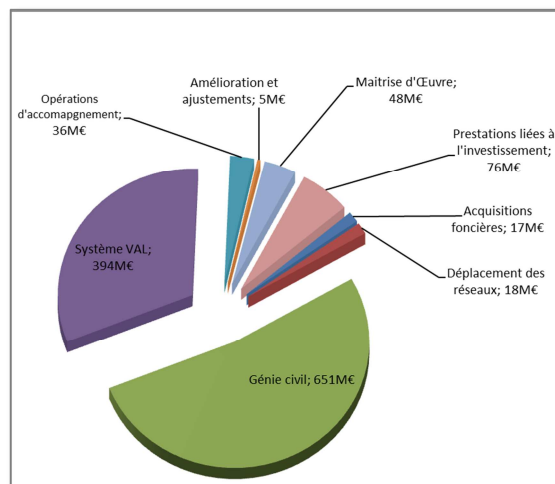
UN COÛT DE L'OUVRAGE MAITRISÉ



1,24 milliard d'€

Les coûts de construction de la ligne B ont été parfaitement maîtrisés puisqu'ils ne dépassent les coûts initialement prévus* que de 1,2%

* :enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (1999)



UN FINANCEMENT PARTENARIAL

LES SUBVENTIONS POUR INVESTISSEMENTS



Etat :

135,56 millions d'€

Département Haute-Garonne :

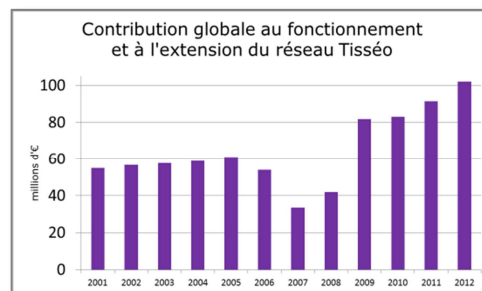
55,37 millions d'€

LES CONTRIBUTIONS DES COLLECTIVITÉS MEMBRES DU SMTC

Contribution globale au fonctionnement du réseau Tisséo et à son extension.



780 millions d'€ de 2001 à 2012.



Source : TISSEO-SMTC

LE VERSEMENT TRANSPORT

Le versement transport est prélevé par le SMTC sur l'ensemble des communes du PTU et est affecté à l'investissement du réseau urbain.



1,9 milliard d'€ de 2001 à 2012.

Evolution du taux du versements transport				
1974	de 1975 à 1991	de 1991 à 2006	de 2007 à 2011	Depuis juin 2011
0,91	1,00	1,75	1,80	2,00

L'EMPRUNT POUR LA CONSTRUCTION DU RÉSEAU MÉTRO



1,3 milliard d'€ de 2001 à 2008.
(Prolongement ligne A + ligne B)

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20161227-20161221-02-07D
-DE
Date de télétransmission : 27/12/2016
Date de réception préfecture : 27/12/2016

