



D.2017.10.04.3.3

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

Séance du 4 Octobre 2017

**3 – PLANIFICATION ET ECO-MOBILITES
COHERENCE URBANISME/MOBILITES**

**3.3 - 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 Voie du Canal de Saint-Martory.**

L'an deux mille dix-sept, le quatre octobre 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	X (M. Lafon à partir de 10h32)	
BRIAND Sacha	X		X(Empêché d'assister temporairement à la séance sans donner pouvoir à partir de 11h15)
CARNEIRO Grégoire	X		X(Empêché d'assister temporairement à la séance sans donner pouvoir à partir de 11h25)
CHOLLET François		X (M. Trautmann jusqu'à 10h45)	X(Absent excusé à partir de 10h46)
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X		
KELLER Bernard	X	X (M. Grass à partir de 10h30)	
LAGLEIZE Jean-Luc		X (Mme Marti)	
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe	X		
MOUDENC Jean-Luc		X (M. Lattes)	
TRAUTMANN Pierre	X	X (M. Del Borrello à partir de 10h45)	
TRAVAIL-MICHELET Karine	X	X (M. André à partir de 11h10)	
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SICOVAL			
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X		
SITPRT			
BACOU Denis	X		
GUYOT Philippe	X		

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 de la Voie du canal de Saint-Martory 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. Cette évaluation doit être rendue publique après avis du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Par ailleurs, dans le cadre des appels à subventions « Grenelle », l'axe bus de la VCSM fait l'objet d'une subvention apportée par l'Etat d'un montant de 4 400 000 euros, dont 3 520 000 euros ont déjà été perçus par le SMTC. La finalisation de l'évaluation de l'axe bus de la VCSM doit permettre de solliciter auprès de l'Etat le solde à percevoir d'un montant de 880 000 euros.

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 appui de 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 mais également dans les dossiers de demande de subvention « Grenelle », sont atteints.

L'évaluation et le bilan portent sur :

- La description de l'axe bus et sa mise en service dans l'organisation générale du réseau Tisséo.
- La qualité de service.
- La fréquentation et usage.
- L'accessibilité à l'axe bus.
- Les évolutions urbaines et valorisation de l'espace public.
- L'amélioration du cadre de vie (environnement, sécurité, trafics routiers...).

Une synthèse de l'évaluation est proposée et jointe à la présente délibération.

Synthèse des études de suivi et d'évaluation

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 Voie du Canal de Saint-Martory sont les suivants :

- L'axe bus de la VCSM et la restructuration du réseau de bus ont permis d'améliorer grandement l'attractivité des transports en commun sur le secteur Sud-Ouest en assurant une connexion performante avec le réseau métro :
 - L'axe bus a été accompagné par l'adaptation des lignes existantes 47, 57 et 58 et par la création de trois nouvelles lignes 48, 53 et 87.
 - 226 courses supplémentaires ont ainsi été créées, soit une augmentation de l'offre de 91%.
 - La fréquentation des lignes a doublé suite à l'ouverture de l'axe bus, ce qui dépasse les prévisions initiales du projet.
 - La moyenne des indicateurs de performance du réseau (nombre de validation par kilomètre commercial ou val/Kc) est de 1,5 Val/Kc pour les 5 lignes empruntant la VCSM, soit une moyenne identique que celle de l'ensemble du secteur sud-ouest. Cette moyenne reste faible au regard de la moyenne du réseau de bus qui est de 2,8 val/Kc.
 - Les gains de temps sont significatifs, notamment pour les lignes 47 et 57, de l'ordre de 30-35 %.
- L'axe bus a également permis d'améliorer les aménagements dédiés aux piétons et aux cycles sur un secteur initialement peu adapté pour les modes actifs. Des efforts restent cependant à faire afin de résorber les discontinuités restantes.
- Une forte dynamique urbaine est en cours le long de l'axe bus depuis une dizaine d'année et se poursuit toujours aujourd'hui. Les outils de planification mis en place permettent d'encadrer cette urbanisation et de s'assurer qu'elle se fait en cohérence avec l'axe bus. Toutefois, le développement du territoire étant conditionné par les prescriptions du SCoT, la mise en place d'un pacte urbain pourrait permettre une densification autour de l'axe bus.
- Des apports environnements positifs :

- Les mesures de qualité de l'air concluent sur une diminution des émissions de polluants dans la zone d'influence considérée et correspondant à un rayon de 800 m autour du tracé de l'axe bus.
 - Le dernier classement sonore des infrastructures de transports terrestres en Haute Garonne a été réalisé avant la mise en service de la VCSM mais a néanmoins évalué son impact sonore (en tant que projet) : cet axe bus a été classé dans la catégorie 5, soit celle générant le moins de nuisances sonore. La largeur des secteurs affectés par le bruit est de 10 mètres de part et d'autre de l'infrastructure et ne concerne donc aucun bâti.
- Un coût maîtrisé de 26,5 millions d'euros (soit 4,9 millions d'euros par kilomètre) pour une enveloppe prévisionnelle de 31,5 millions d'euros (études avant-projet mai 2011 – valeur janvier 2008).

En garantissant une liaison rapide au métro pour les habitants du secteur Sud-Ouest, notamment ceux des communes de Cugnaux et Villeneuve-Tolosane, la réalisation de l'axe bus de la Voie du Canal de Saint-Martory a permis de renforcer la fréquentation des lignes Tisséo circulant sur cet axe bus. Les piétons/cycles bénéficient également d'un espace public réaménagé et sécurisé. L'enjeu est désormais de renforcer l'urbanisation autour de l'axe bus et des lignes l'empruntant.

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

*
* *

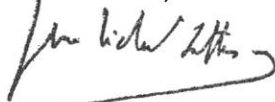
Le Comité Syndical :
Entendu l'exposé de Monsieur le Président,
Après en avoir délibéré et à l'unanimité des votants :

ARTICLE 1 : PREND ACTE des études de suivi et d'évaluation de l'axe bus de la Voie du Canal de Saint-Martory.

ARTICLE 2 : 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

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20171009-20171004-3-3D- DE Date de télétransmission : 09/10/2017 Date de réception préfecture : 09/10/2017
--

L'axe bus VCSM relie le sud-ouest de Toulouse et de son agglomération à la ligne A de métro

aua/T

La Voie du Canal Saint-Martory (VCSM) est la cinquième infrastructure de bus en site propre dans l'agglomération toulousaine. Elle a permis d'améliorer l'attractivité des transports en commun sur le secteur sud-ouest, en prolongement de l'offre de métro.

En parallèle, une dynamique urbaine est en cours sur le secteur et l'accessibilité piétons/cycles s'est renforcée

Évaluation des politiques publiques de mobilité

Axe bus VCSM

DATE DE MISE EN SERVICE : JANVIER 2014

2016 - Bilan 2 ans après la mise en service

Pourquoi des études de suivi ?

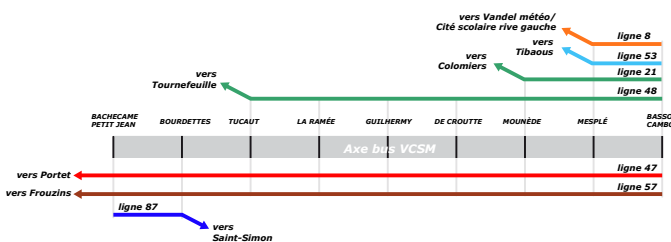
SMTC-Tisséo est le maître d'ouvrage des études de suivi de l'axe bus VCSM, qui visent à :

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

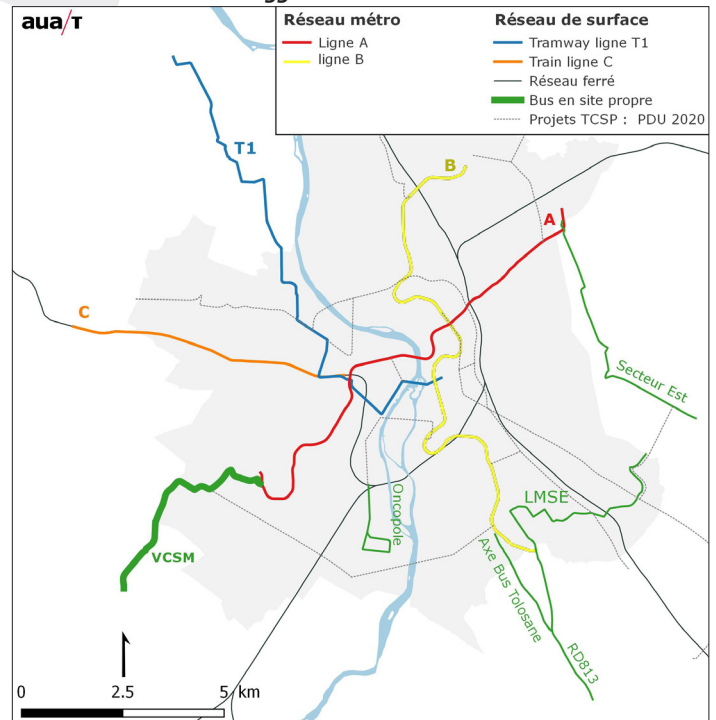
Les enjeux de l'axe bus VCSM

- Offrir des solutions de transports en commun performantes pour les déplacements depuis/vers les communes de la périphérie.
- Assurer un maillage du réseau de transports en commun en site propre (TCSP) en connexion avec le réseau de métro.
- Assurer une cohérence urbanisme/transport.
- Favoriser la multimodalité par la mise en place d'un parcs-relais, de stationnements vélo et de cheminements vélo et piéton

Une logique de tronc commun



Réseau structurant de l'agglomération en 2014



LES DONNÉES-CLÉS 2014

Caractéristiques de la desserte

Aire d'influence théorique du site propre :

- 4 600 habitants en 2010.
- 9 000 emplois en 2010.

Aire d'influence théorique des trois principales lignes de la VCSM :

- 29 000 habitants en 2010.
- 12 700 emplois en 2010.

Caractéristiques de l'offre

- Bus en site propre.
- 5,4 km, 9 stations.
- 675 m entre station en moyenne.
- Des bus prioritaires aux carrefours.
- Des stations confortables et accessibles.
- 7 lignes empruntent le site dont 2 sur son intégralité.
- 12 min pour parcourir l'ensemble du site propre.
- 1 parc-relais de 88 places.
- Une continuité cyclable et piétonne sur plus de 70% du linéaire de la VCSM.
- 30 à 35 % de gain de temps en heure pleine pour les lignes 47 et 57.
- Une information voyageur en temps réel.

Caractéristiques de la demande

- 120 validations quotidiennes en moyenne sur les arrêts de la VCSM.
- 4 650 validations/jour type sur les trois principales lignes empruntant le site propre.

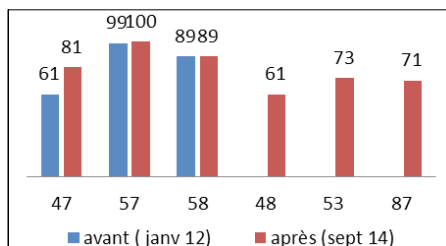
Caractéristiques économiques

- Coûts d'investissement : 26,5 M€ (4,9M€ /km) soit un coût 16 % inférieur aux prévisions.
- 1,5 validations annuelles / km commercial en 2014.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20171009-20171004-3-3D-DE
Date de télétransmission : 09/10/2017
Date de réception préfecture : 09/10/2017

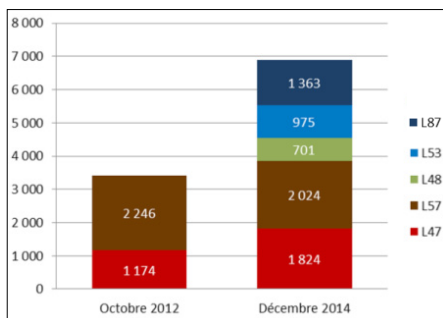
Une fréquence en hausse suite à l'amélioration de l'offre et de la qualité du service

Nombre théorique de courses quotidiennes en semaine



Source : SMTC-Tissé, billettique

Validation quotidienne par ligne (moyenne jour-type)



Source : SMTC-Tissé, billettique

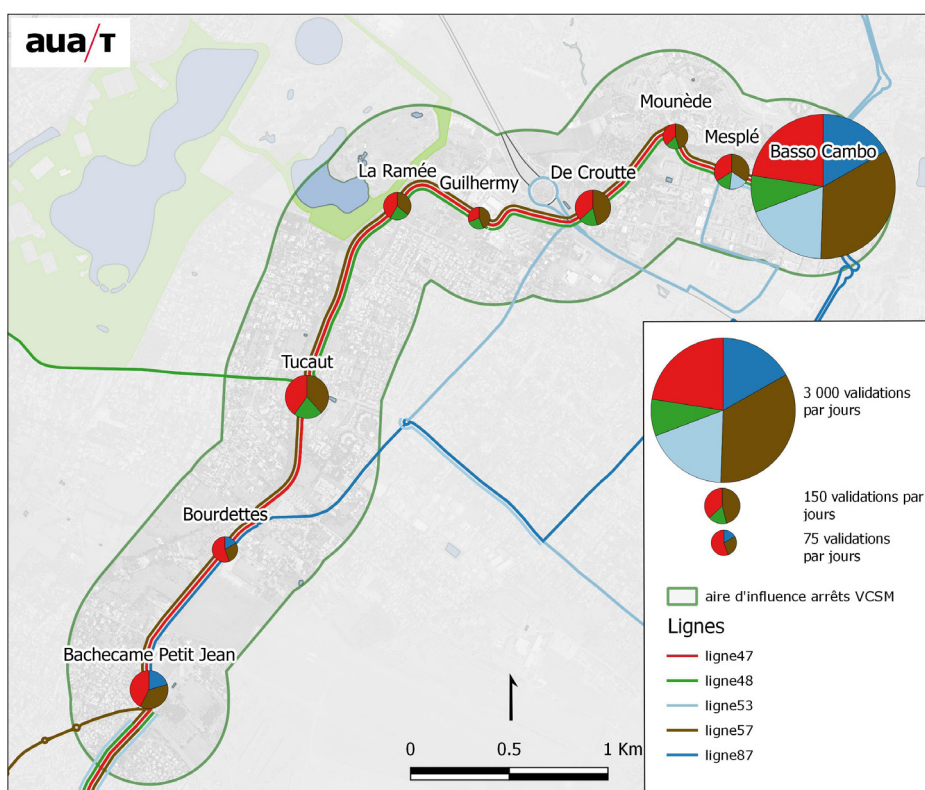
Une importante restructuration de l'offre sur le secteur lors de la mise en service de la VCSM

3 lignes ont été modifiées (47, 57, 58) et 3 lignes ont été créées (48, 53 et 87).

Une amélioration de la qualité de service

Cette restructuration a permis la création de 226 courses supplémentaires sur le secteur soit une augmentation de l'offre de 91 % (courses quotidiennes en semaine). Cette restructuration a également permis d'améliorer l'offre le weekend, d'élargir et de rendre plus lisible les amplitudes horaires et de mettre en place des horaires cadencés.

Fréquentation de l'axe bus VCSM en 2014



Source : SMTC-Tissé, billettique

Une fréquentation qui double sur le secteur

L'évolution globale sur le secteur, en prenant en compte les lignes nouvelles, est en forte progression : le nombre total de validations quotidiennes a doublé entre 2012 et 2014 (+ 101%). Le trafic devrait continuer de croître puisque, la ligne 53 a été mise en service depuis seulement 2 ans et les lignes 48 et 87 depuis un an.

Un secteur structuré autour du pôle d'échange de Basse Cambo

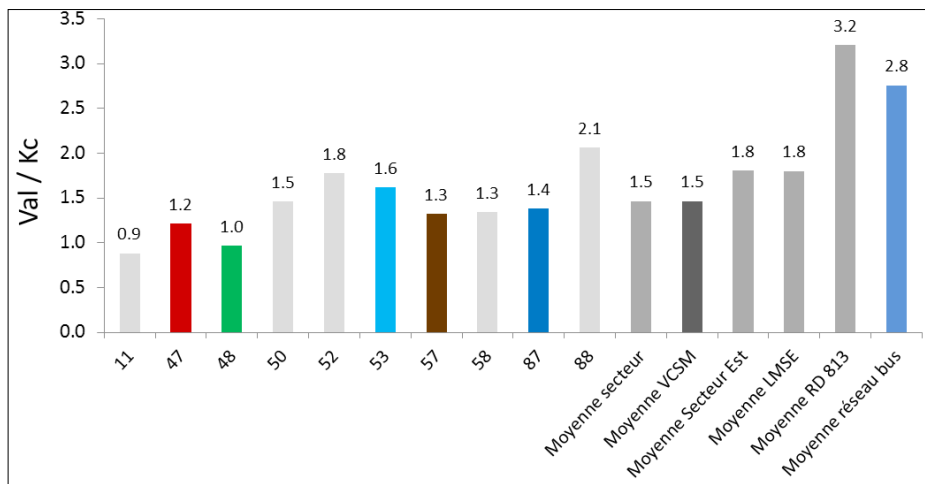
L'arrêt de Basse Cambo enregistre à lui seul 35% des montées des lignes empruntant le site propre, ce qui montre l'importance du pôle d'échange sur lequel se rabat l'ensemble des lignes du secteur.

Indicateur de performance

La moyenne des indicateurs de performance du réseau (nombre de validation par kilomètre commercial ou val/Kc) est de 1,5 Val/Kc pour les 5 lignes empruntant la VCSM, soit une moyenne identique que celle de l'ensemble du secteur sud-ouest. Cette moyenne reste faible au regard de la moyenne du réseau de bus qui est de 2,8 val/Kc.

Efficacité du réseau bus sur le secteur sud-ouest en 2014

(en couleur les lignes concernées par la restructuration)



Source : SMTC-Tissé, billettique

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20171009-20171004-3-3D-DE
Date de télétransmission : 09/10/2017
Date de réception préfecture : 09/10/2017

La cohérence urbanisme/transport se renforce le long de la VCSM

Une urbanisation planifiée

La réalisation de l'infrastructure de la VCSM a été accompagnée de mesures visant à favoriser la densification urbaine le long de l'axe.

Un **contrat d'axe** a été rédigé afin de définir les actions à mettre en œuvre afin de favoriser une cohérence urbanisme/transport le long du tracé :

- Un **projet de ZAC** a été envisagé sur le quartier de Guilhermy mais a été abandonné en raison de l'impossibilité d'équilibrer le bilan financier du projet.
- Des **Orientations d'Aménagement de Programmation** (OAP) ont été définies sur Guilhermy afin d'assurer une densification en lien avec l'axe bus.
- Une **Taxe d'Aménagement Majorée** (TAM) et un **Programme d'Aménagement d'Ensemble** (PAE) ont été mis en place sur Guilhermy afin de financer les aménagements nécessaires au développement de la zone. Un périmètre d'étude (L111-10 du code de

l'urbanisme) a été inscrit pour s'assurer de la conformité des projets avec l'OAP.

- Des Modifications ont été apportées au **PLU de Toulouse** (juin 2013) afin de renforcer la densité sur la partie nord du quartier de Guilhermy.
- Des modifications ont été apportées au **PLU de Cugnaux** (juin 2012) pour favoriser l'accueil d'activités économiques aux alentours de l'arrêt Bachecame Petit Jean. Des OAP ont été définies afin d'accompagner les aménagements nécessaires au développement de la zone d'activité.

Évolution du Bâti sur Guilhermy

Le secteur de Guilhermy, sur la commune de Toulouse, a déjà connu un important développement ces dix dernières années qui ont permis une densification des zones déjà urbanisées ainsi que des extensions d'urbanisation.

Ce mouvement se poursuit aujourd'hui et de nouveaux projets sont en train de voir le jour. La mutation du quartier va se poursuivre dans les années à venir puisqu'il reste de vastes terrains mutables (occupations agricoles).

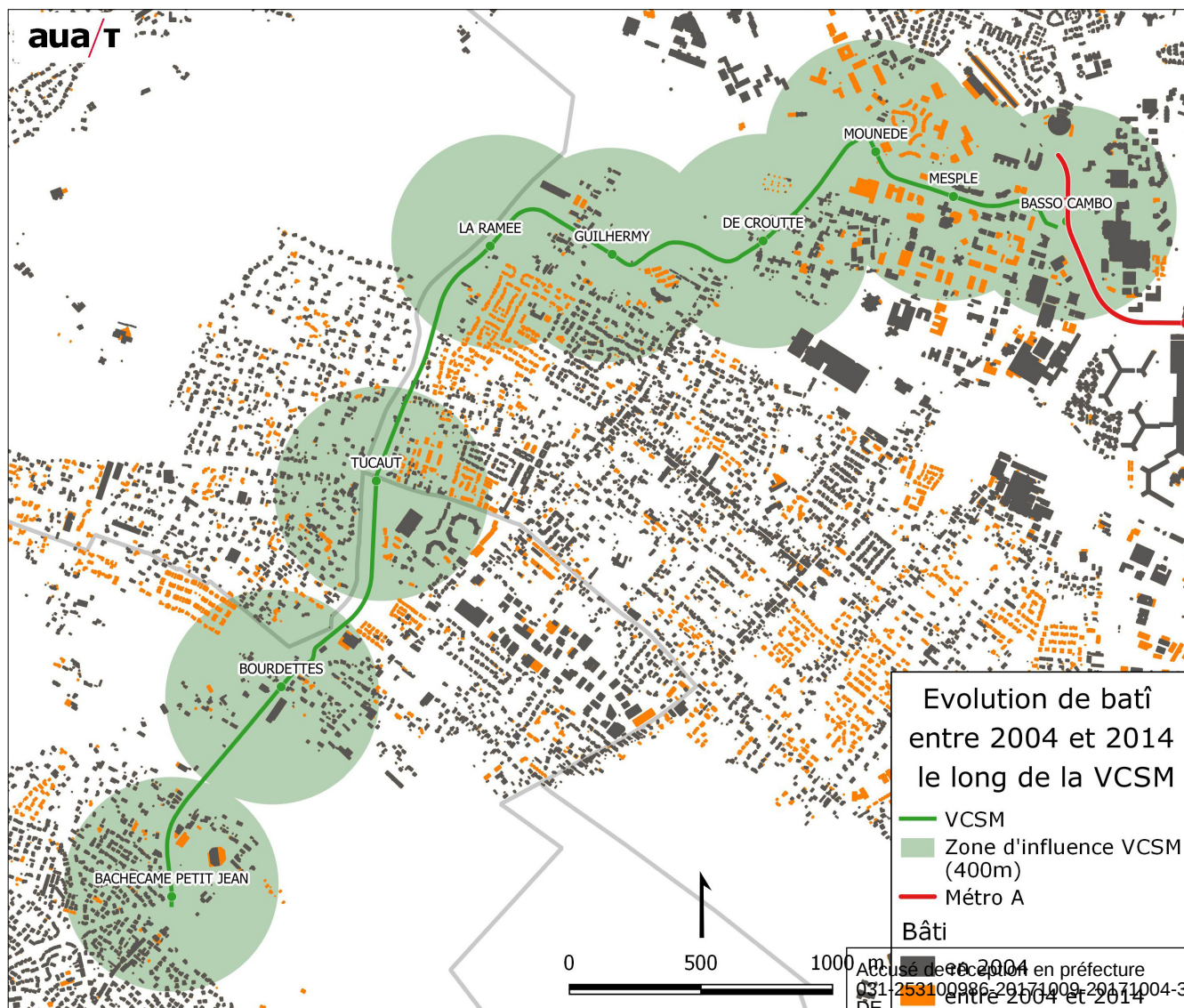
Évolution du Bâti sur Cugnaux et Tournefeuille

La densification est en cours aux alentours de l'arrêt de Tucaut.

Dans la zone d'influence de Bourdettes, de vastes zones naturelles et la zone aéronautique de Francazal rendent impossible une extension de l'urbanisation à court terme mais constituent des réserves pour un développement futur lié à la réalisation de la seconde tranche de la VCSM (boulevard urbain).

En revanche, le développement de l'emploi autour de Bachecame Petit Jean devrait avoir lieu à plus court terme.

Evolutions du bâti entre 2004 et 2014



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

Le cheminement piéton/cycles le long de l'axe bus VCSM



De nouvelles « stations » accessibles et confortables



Un accès direct créé depuis le quartier Guilhermy vers l'arrêt la Ramée



Des arceaux vélo sur l'ensemble des arrêts



Le parc-relais de 88 place à Tucaut



Un réaménagement de l'espace public pour favoriser l'accessibilité

- La réalisation de l'axe bus s'est accompagnée d'améliorations significatives pour les modes doux, le cheminement piéton-cycle, qui longe la VCSM sur toute sa longueur, contribue à la qualité de cette accessibilité et permet de compléter le réseau cyclable et piéton sur le secteur.
- De véritables « stations », identiques à celles du tramway, garantissent une accessibilité pour les personnes à mobilité réduite ainsi que confort et sécurité pour l'ensemble des usagers.
- Des nouveaux accès ont été créés pour relier les stations aux quartiers environnants.
- Des stationnements vélos ont été installés sur l'ensemble des arrêts ainsi qu'un parc-relais de 88 places (station Tucaut) ; ces équipements semblent peu utilisés pour l'instant.

Malgré les nombreux aménagements déjà réalisés, certaines stations souffrent encore de discontinuités cyclables et piétonnes (arrêts De Crouette, Tucaut et Bourdettes).

Les principaux enseignements :

- L'axe bus de la VCSM et la restructuration du réseau de bus ont permis d'améliorer grandement l'attractivité des transports en commun sur le secteur sud-ouest en assurant une connexion performante avec le réseau métro.
- La fréquentation sur le secteur de la VCSM a doublé suite à l'ouverture de la VCSM, ce qui dépasse les prévisions initiales du projet.
- L'axe bus a permis d'améliorer les aménagements dédiés aux piétons et aux cycles sur un secteur initialement peu adapté pour les modes actifs. Des efforts restent cependant à faire afin de résorber les discontinuités restantes.
- Une forte dynamique urbaine est en cours le long de la VCSM depuis une dizaine d'années et se poursuit toujours aujourd'hui. Les outils de planification mis en place permettent d'encadrer cette urbanisation et de s'assurer qu'elle se fait en cohérence avec l'axe bus. On peut cependant regretter que le contrat d'axe n'est pas été signé, ce qui limite aujourd'hui l'urbanisation des territoires d'extension urbaine associés à la VCSM.

Pour en savoir plus :

- **Fiche n°1 :**
Présentation de l'axe bus
- **Fiche n°2 :**
Territoire et offre
- **Fiche n°3 :**
Usage et accessibilité
- **Fiche n°4 :**
Cohérence urbanisme/transport
- **Fiche n°5 :**
Impact environnemental

aua/T

Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse

Le Belvédère - 11 bd des Récollets - CS 97802 - 31078 Toulouse cedex 4 - Tél. 05 62 26 86 26 - www.aul-toulouse.org

SMTC
Tisséo

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

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20171009-20171004-3-3D-DE

Date de télétransmission : 09/10/2017
Date de réception préfecture : 09/10/2017