



# ECOMOBILITE

LE.CAS.DE.TOULOUSE

# Ecomobilité à Toulouse

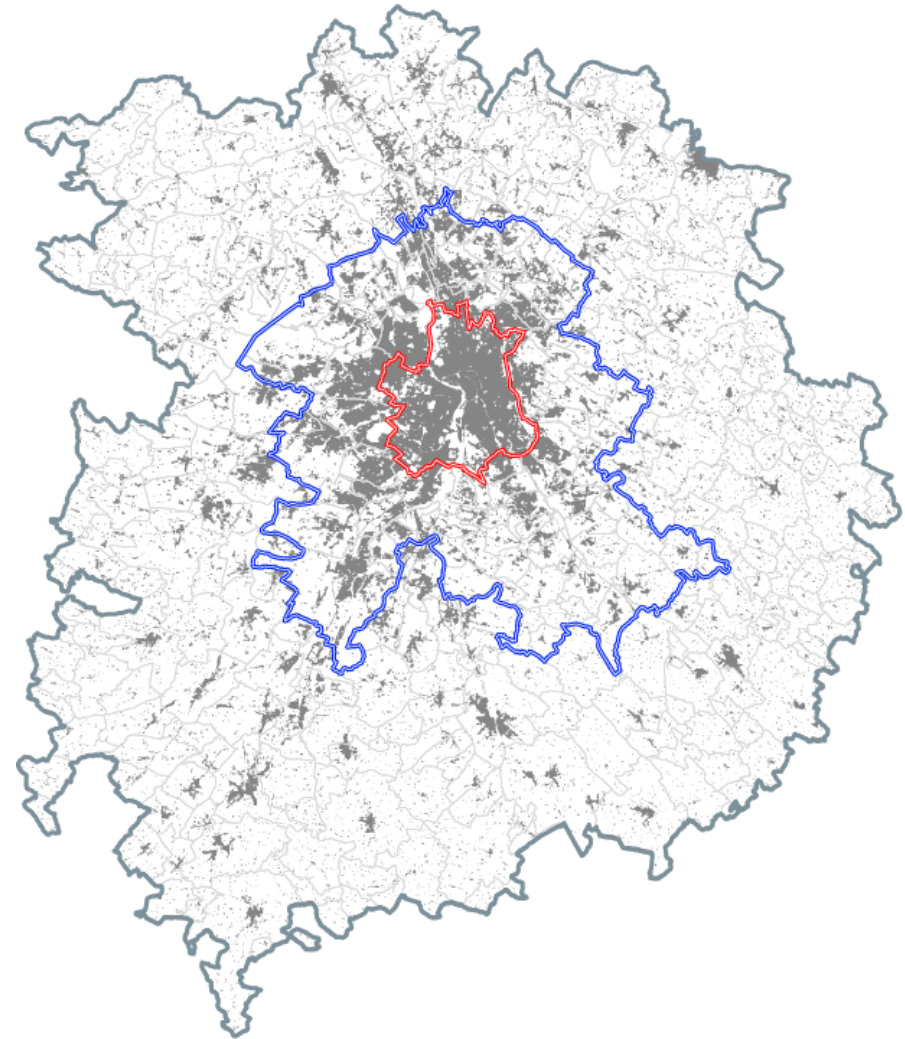


- Nombre d'habitants intra-muros : 450 000 habitants env.
- Habitants de l'aire urbaine : 1,15 million (+ 20 000 par an)
- **30 781 Entreprises présentes sur le Périmètre de Transports Urbains de Tisséo (86 communes réparties sur 895 km<sup>2</sup> ) soit plus de 280 000 salariés<sup>2</sup>**
- **3 Campus universitaires soit ± 65 000 usagers**

Depuis 1999, le rythme de croissance démographique annuel est beaucoup plus élevé que la moyenne métropolitaine (1,2 % contre 0,7 %)

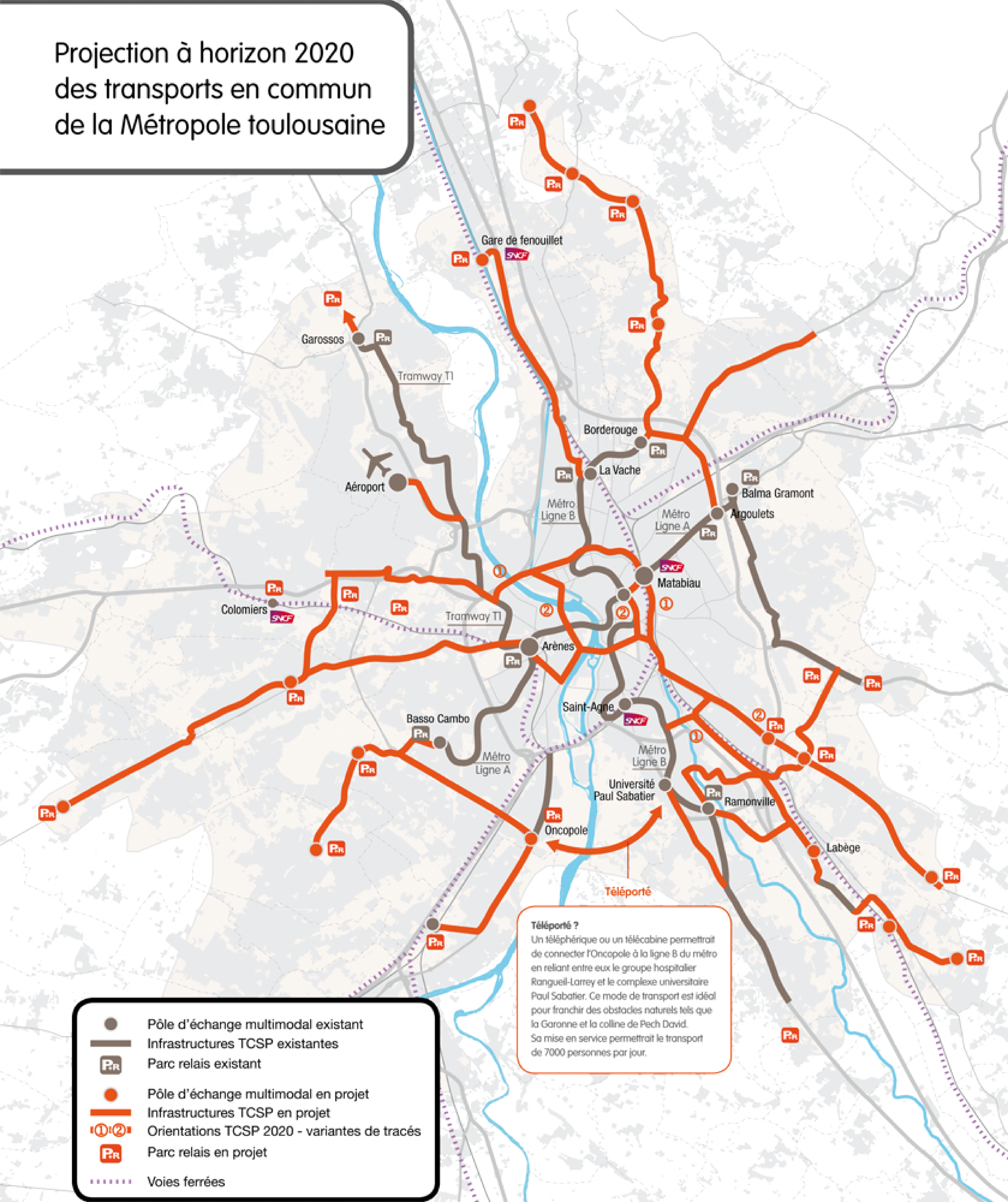
## TOULOUSE, une agglomération en forte croissance









- **Toulouse**
  - **439 400 habitants** (2007)
  - + 6 800 habitants / an entre 1999 et 2007
  - **263 000 emplois**  
(estimation Auat à partir de la source INSEE-CLAP)
  - + 4 000 emplois / an entre 1999 et 2006
- **Aire urbaine de Toulouse**
  - 342 communes
  - **1 118 000 habitants** (2007)
  - + 19 800 hab. / an entre 1999 et 2007
  - **480 000 emplois**  
(estimation Auat à partir de la source INSEE-CLAP)
  - + 11 000 emplois / an entre 1999 et 2006
- **PTU Tisséo**
  - 88 communes
  - **850 000 habitants**
  - un périmètre très étendu : 90 000 hectares





# Projection à horizon 2020 des transports en commun de la Métropole toulousaine



-  Pôle d'échange multimodal existant
-  Infrastructures TCSP existantes
-  Parc relais existant
-  Pôle d'échange multimodal en projet
-  Infrastructures TCSP en projet
-  Orientations TCSP 2020 - variantes de tracés
-  Parc relais en projet
-  Voies ferrées

**Téléporté ?**  
 Un téléphérique ou un télécabine permettrait de connecter l'Oncopole à la ligne B du métro en reliant entre eux le groupe hospitalier Rangueil-Larrey et le complexe universitaire Paul Sabatier. Ce mode de transport est idéal pour franchir des obstacles naturels tels que la Garonne et la colline de Pech David. Sa mise en service permettrait le transport de 7000 personnes par jour.



# Le PDU approuvé : un réseau hiérarchisé, structuré autour du métro

- Une organisation de la desserte TC adaptée à la densité urbaine desservie:

Densités urbaines fortes + concentration des grands équipements publics	métro
densités urbaines fortes	tramway
densités moyennes + intensification des équipements et services sectoriels	bus en site propre, réseau ferré et navettes communales
densités moyennes à faibles, essentiellement résidentiels avec dispersion des services	bus urbain
faibles ou très faibles densités	transport à la demande



# **PDU : Organisation multimodale proposée**

## **1/ Des actions sur la maîtrise de la circulation ...**

*extension du Plan local de stationnement, mise en œuvre de plan de circulation, zone 30, ...*

## **2/ ... qui offrent des marges de manoeuvre au développement des transports collectifs ....**

Développement des réseaux métro, tramway, tram-train, bus en site propre, création du réseau bus structurant sur Site propre et voiries partagées, traitement de l'accessibilité vers les réseaux, intermodalité, ...

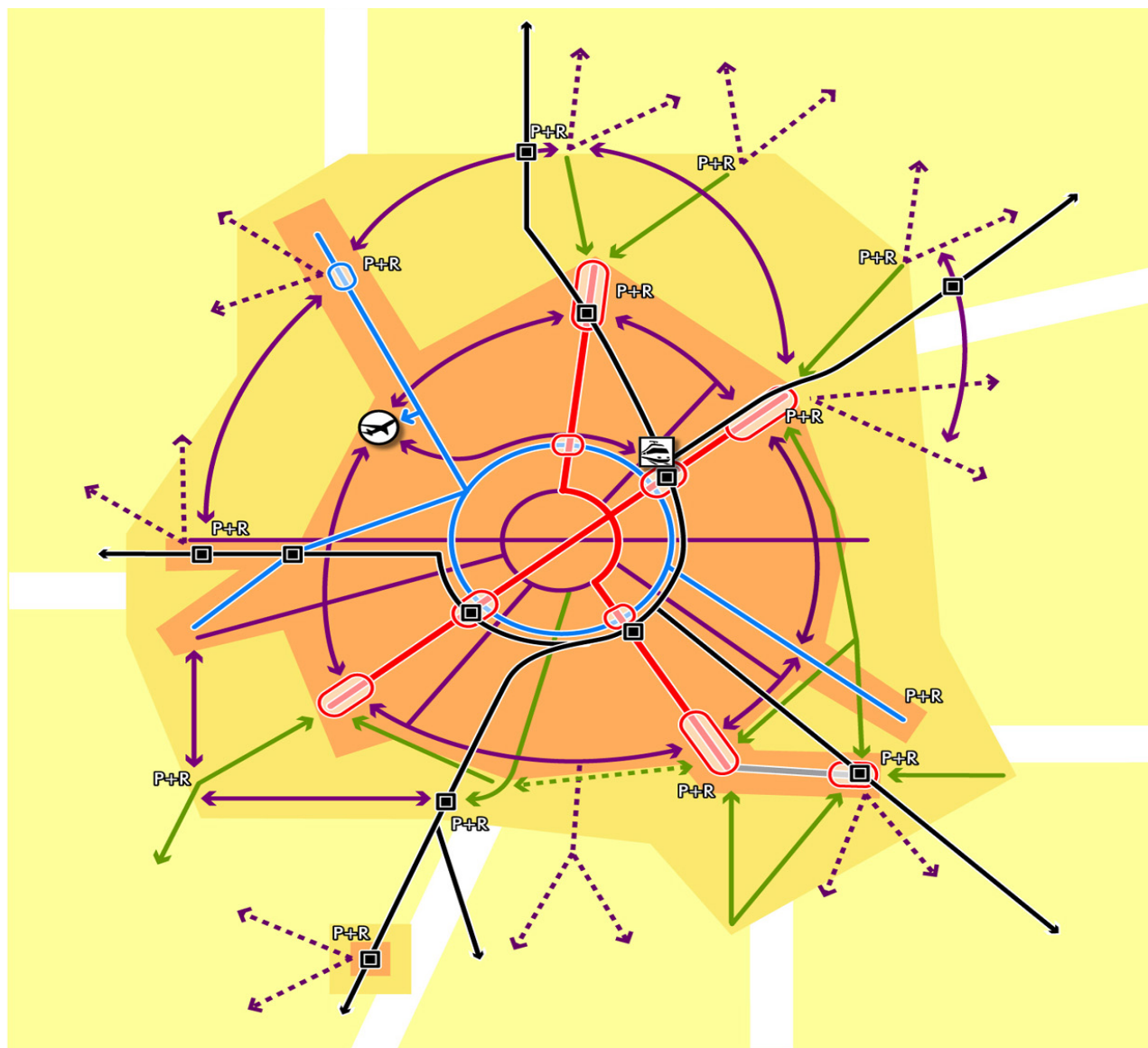
## **3/ ... et aux réseaux modes doux ...**

Piétonisation zone 30, schéma Directeur vélo, ...

**... dans une agglomération ou l'étalement urbain est maîtrisé, ou la densité et la mixité urbaine sont renforcées**

Réduction des vitesses de circulation, seuils minimaux et urbanisation le long des axes de TCSP ou autour des stations, mixité des zones économiques, ...

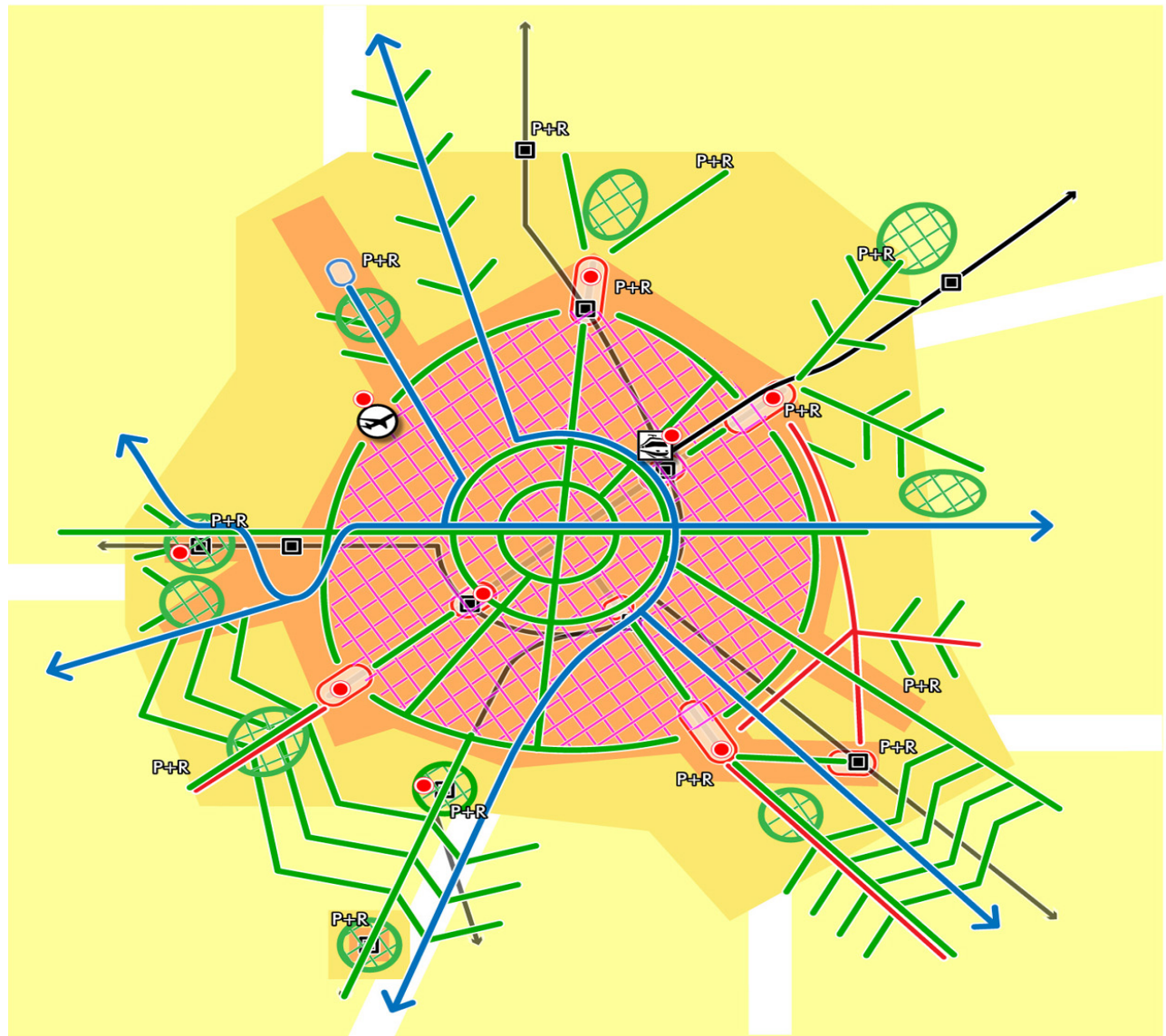
## Schéma d'organisation du réseau de transport en commun

















- |  |  |
|--|--|
| — Réseau ferré                           | ○ Pôle d'interconnexion TC urbain  |
| — Métro                                  | ■ Pôle d'interconnexion réseau ferré   |
| — Liaison Ramonville / Labège-Innopole   | P+R Parc - relais  |
| — Tramway                                |  |
| — Bus en Site Propre                     |  |
| — Téléporté                              |  |
| — Lignes structurantes et lignes Express | ■ Densité forte, desservie par le réseau structurant TC                      |
| — TAD                                    | ■ Densité moyenne, desservie par les Bus en Site Propre et lignes régulières |
|  | ■ Densité faible, desservie par les lignes régulières ou TAD                 |

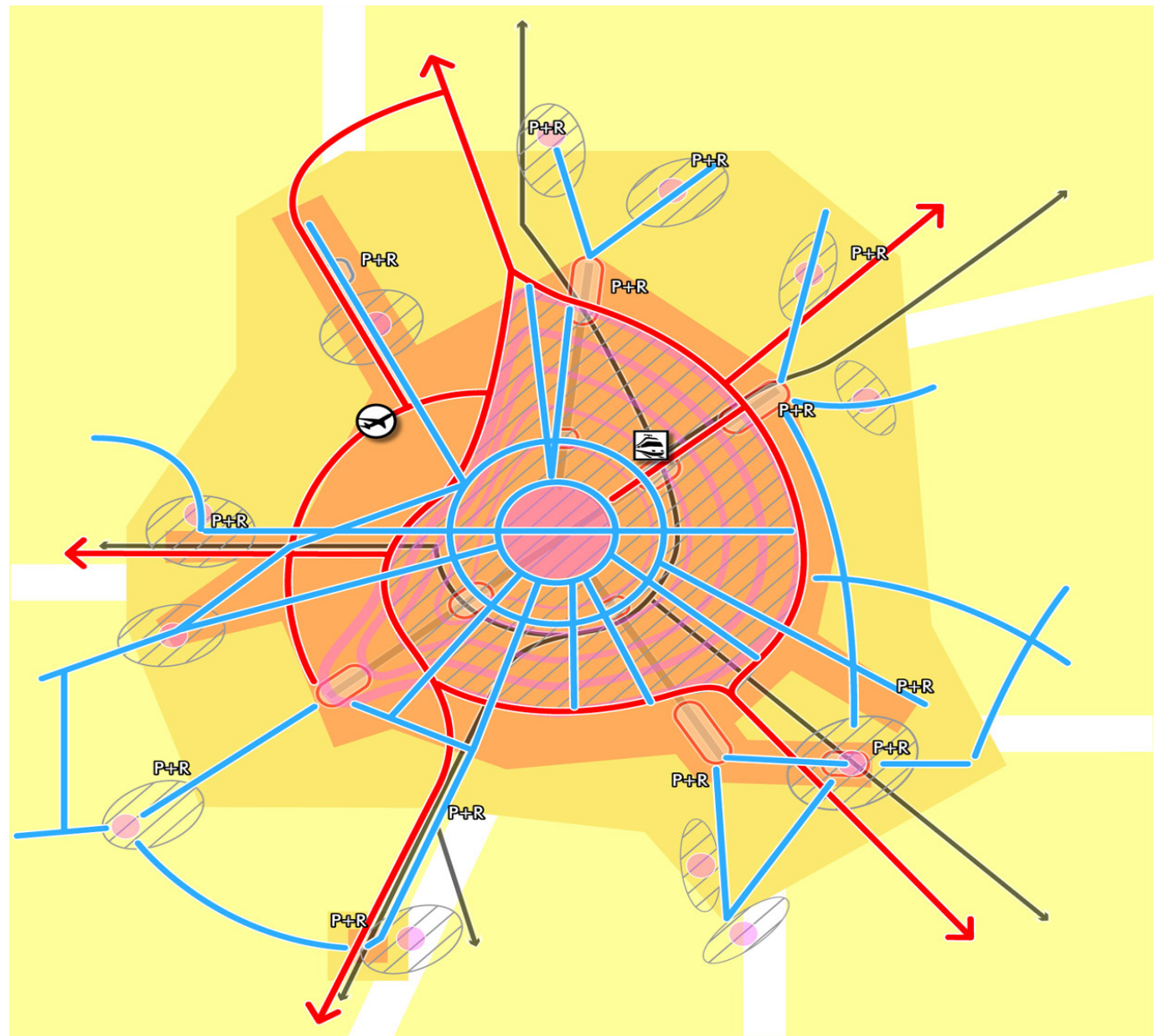


## Schéma d'organisation du réseau cyclable d'agglomération



- |   |  |   |  |
|---|--|---|--|
|  | Axe cyclable structurant                                 |  | Réseau ferré   |
|  | Réseau cyclable  |  | Métro  |
|  | Réseau cyclable associé au TCSP                          |  | Pôle d'interconnexion TC urbain  |
|  | Vélo Toulouse  |  | Pôle d'interconnexion réseau ferré   |
|  | Système de location vélo humanisé                        |  | Parc - relais  |
|  | Réseau local connecté au réseau cyclable d'agglomération |  | Densité forte, desservie par le réseau structurant TC                      |
|   |  |  | Densité moyenne, desservie par les Bus en Site Propre et lignes régulières |
|   |  |  | Densité faible, desservie par les lignes régulières ou TAD                 |

## Schéma d'organisation du réseau routier



— Réseau primaire  
— Réseau partagé avec les TC

— Réseau ferré  
— Métro  
○ Pôle d'interconnexion TC urbain  
P+R Parc - relais

○ Extension PLS  
○ Zone apaisée / 30  
○ PLS + Zone 30

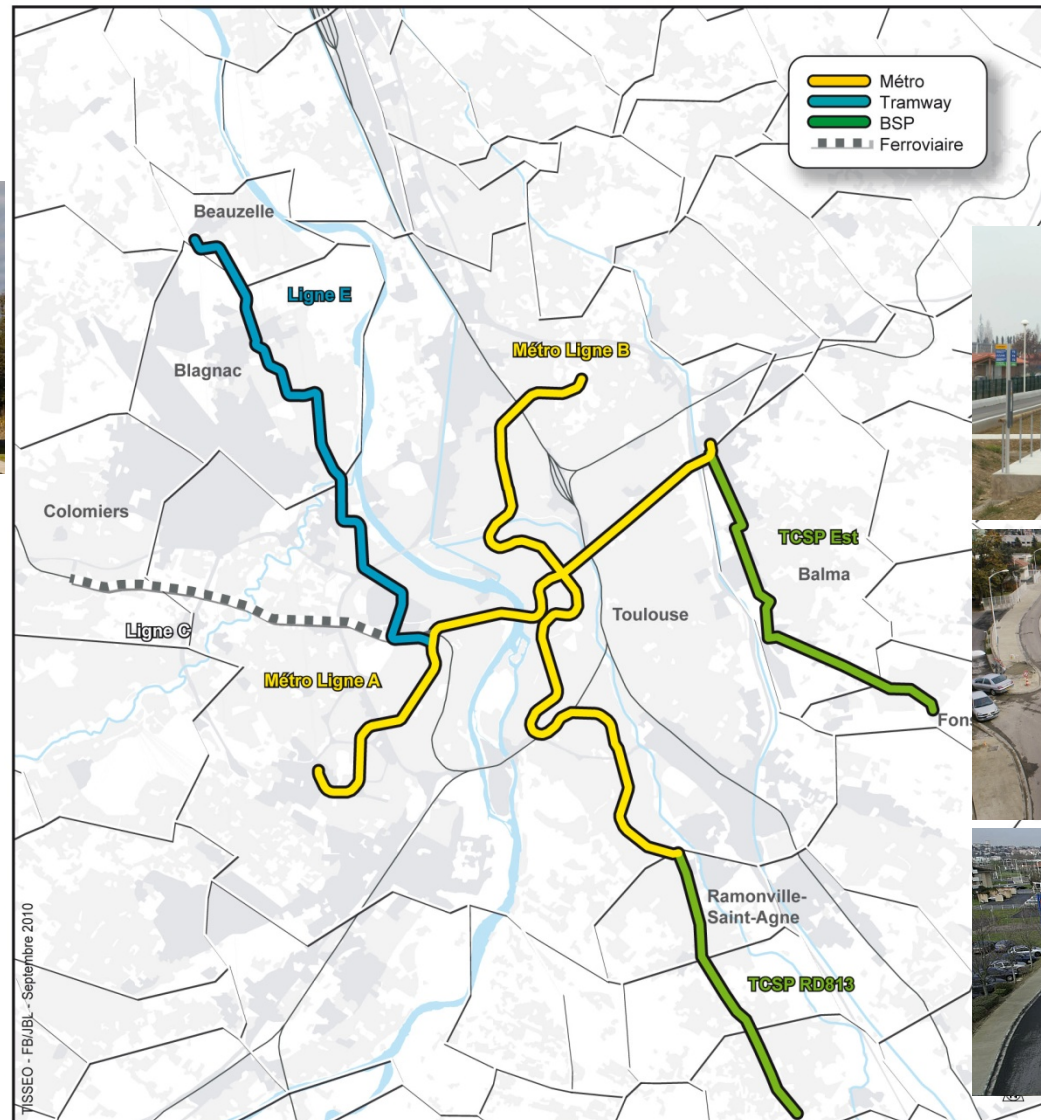
■ Densité forte, desservie par le réseau structurant TC  
■ Densité moyenne, desservie par les Bus en Site Propre et lignes régulières  
■ Densité faible, desservie par les lignes régulières ou TAD



# TCSP réalisés ou en travaux



Ligne de tramway E  
(T1)  
Mise en service  
novembre 2010







Animations entreprises



Bus mobile



Maison de la Mobilité



Accompagnement PDE

# Services écomobilité à Toulouse



Service de covoiturage



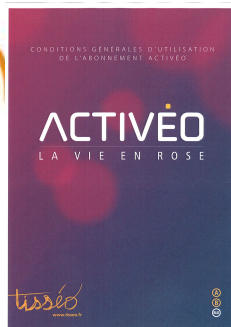
Plate-forme extranet PDE



Services vélo



Autres services



# Les services de la Maison de la Mobilité



- Accueil du public et organisation **d'animations de proximité**
- **Information multimodale**, sensibilisation à l'écomobilité, conseil en mobilité personnalisé
- Gestion du système de covoiturage (inscription, mise en relation)
- **Vente de titres TC Tisséo**
- **Velostation** et gardiennage

**Chiffres clés** : en 2009, les agents de la MdM ont répondu à plus de 2500 questions mobilités, dont environ 400 ventes de titre. En ajoutant les contacts pour gestion du covoiturage, locations vélo et animations, on obtient un nombre d'environ 4500 contacts soit 21% TC - 37% vélo - 23% covoiturage

**Moyens humains et matériels** : 3 conseillers en mobilité

**Objectifs 2010** : travailler en synergie avec les conseillers en mobilité entreprise et les communes en proximité qui mettent en oeuvre des actions de mobilité durable





# Les services : le covoiturage



- Base de données inter entreprises
- Aide du gestionnaire Tisséo
- Garantie retour



**Mise en ligne du site de covoiturage en janvier 2010**

**Près de 500 inscriptions**

**Chiffres clés** : 34 entreprises partenaires - 1460 inscrits  
90 équipages actifs de 2 200 000 km évités soit 453 tonnes  
de CO2 non rejetées dans l'atmosphère

**Moyens humains et matériels** : 2 gestionnaires

**Objectifs 2010** : développer la version 2 du logiciel intégrant  
l'information «parking relais covoiturage » et autres lieux  
possibles : parking relais metro, etc.





<http://covoiturage.tisseo.fr>

Adresse <http://covoiturage.tisseo.fr/>  OK Liens >>

 **Covoiturage, en route vers l'écomobilité**  
A votre service au 05 34 66 51 48

Identifiant  [Première connexion](#)  
Mot de passe   
[Mot de passe oublié](#) | [Se connecter](#)

Accueil | Charte | Mon profil | Mes trajets | Rechercher | Mes équipages

Bienvenue sur l'espace de covoiturage de Tisséo

### à savoir

<b>Covoiturage Tisseo, Bienvenue</b>	20/5/2010
Conventions de covoiturage Tisseo	15/5/2010
Comment fonctionne ce site ?	14/5/2010
La Garantie Retour	13/5/2010
Quel est l'intérêt de covoiturer ?	10/5/2010
Infos pratiques pour covoiturer	9/5/2010
Félicitations à nos covoituteurs !!!!	1/5/2010
Les entreprises qui covoiturent avec Tisséo...	1/10/2009
Le covoiturage Tisséo et le projet Européen SUMOBIS	1/9/2009

## Covoiturage Tisséo, Bienvenue

Service humanisé de covoiturage sur l'aire urbaine de **Toulouse**  
Une équipe à votre service du lundi au vendredi de 8h à 19h

**+ de 1340** covoituteurs inscrits



**Réduisez vos coûts de transports**  
**Profitez agréablement de votre trajet domicile-travail**  
**Faites un geste pour la planète**

déjà inscrit ?  
cliquez en haut à droite de votre écran sur [Mot de passe oublié](#)  
non encore inscrit ?  
cliquez en haut à droite de votre écran sur [Première connexion](#)

**et créez votre espace personnel de covoiturage**

C'est très simple mais vous pouvez aussi suivre le [guide ici](#)  
ou contacter le [service covoiturage Tisséo](#).

v 1.1 | [Mentions légales](#) | [Nous contacter](#) | [Foire aux questions](#) | [Charte](#) | Copyright GEOSIGNAL - 2009

# MOBILIB

- 12 voitures à dispositions a proximité des 7 stations de métro : Métro Jeanne-d'Arc, Jean-Jaurès, François Verdier, Carmes, Palais de Justice et Saint Cyprien, Compans Caffarelli.
- 11 nouvelles voitures en 2010, portant ainsi son parc à 22 véhicules.
- 5 nouvelles stations qui ceintureront les stations actuelles avec des places de stationnement réservés dans plusieurs stations de métro



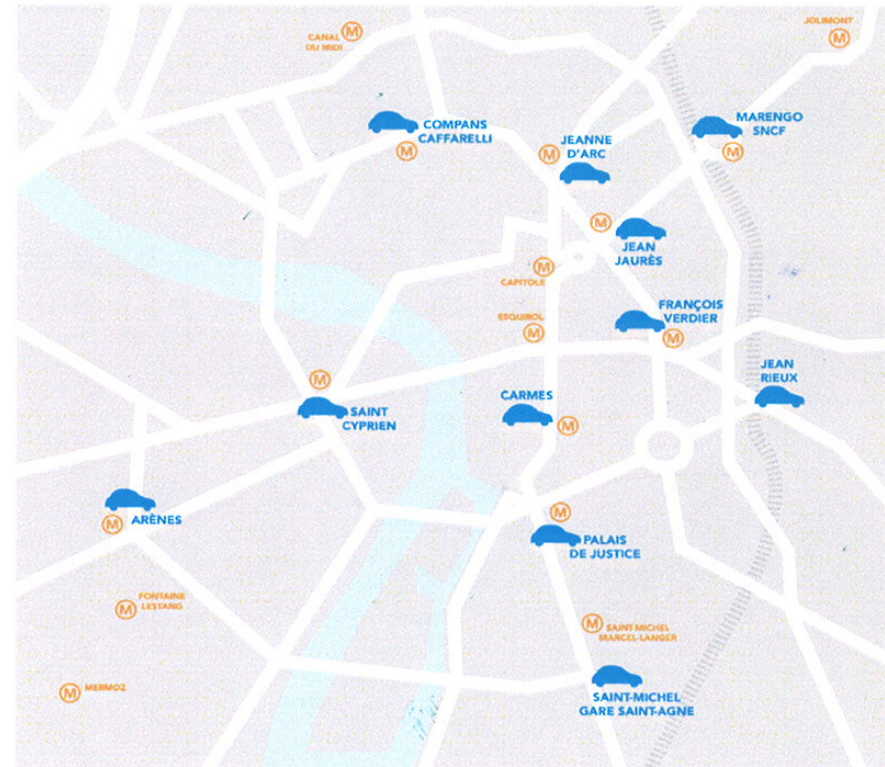
Ajouter photo panneau code de la route  
Actualiser chiffre  
Mettre plan de ville avec point de stationnement

- Accessible 24h/24 et 7j/7 avec un abonnement mensuel. Possibilité de réserver par téléphone ou par Internet

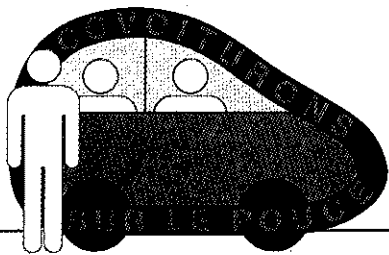
# MOBILIB

- Service d' autopartage avec un plan de développement de 38 véhicules en 2012.
- Structure de type Société Coopérative d' Intérêt Collectif, avec sociétaires. Intégrée à un réseau national France-Autopartage
- Tisséo = sociétaire avec 18 parts et 1 siège au collège « partenaires publics »
- 8 Site d' implantation des places d' autopartage : dans la zone PLS et au plus près des stations de métro
- Prochaine phase de développement : dans les P+R
- Réservation automatisé par plateforme internet, 7/7j et 24/24h
- Plus de 250 contrats actifs
- 7 heures d' utilisation / jour / véhicule

- Principe d' autopartage étudié dans le cadre du projet européen Civitas







# COVOITURONS SUR LE POUCE

NOUVEAU DISPOSITIF

BEAUMONT DE LOMAGNE

BOUDOU

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES  
QUERCY-PAYS DE SERRES (LAUZERTE)

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES  
SUD QUERCY (LAFRANCAISE)

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES  
GARONNE ET CANAL (MONTECH)

GRISOLLES

LABASTIDE ST PIERRE

MOISSAC

ST NICOLAS DE LA GRAVE

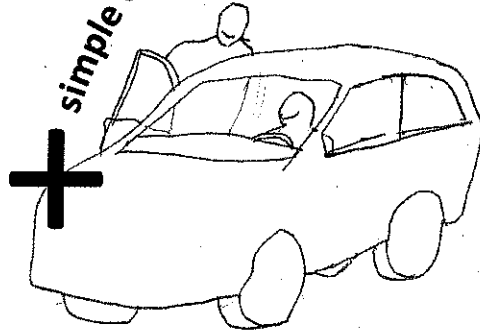
VALENCE D'AGEN

Arrêts à Castelsarrasin



+ sécurisé

+ simple que le covoiturage



Faites des économies sur votre budget transport

Réduisez votre impact sur l'environnement

Gardez votre liberté de bouger

## Je veux participer, comment cela fonctionne ?

1 >

**SIMPLE**, je m'inscris une seule fois dans un lieu relais sur présentation d'une pièce d'identité, d'une photo d'identité (et de mon permis de conduire si je suis conducteur) et je signe la Charte de «Covoiturons sur le pouce».

En échange de 2€ je reçois mon kit de mobilité (carte d'identification avec photo, macaron, ardoise ou brassard, livret de mobilité).

2 >

**PASSAGER > RAPIDE**, je me rends à un « arrêt sur le pouce » identifié. J'inscris ma destination sur l'ardoise.

**CONDUCTEUR > LIBRE ET SANS OBLIGATION**, je m'arrête pour prendre un passager à un arrêt sur le pouce.

Trajets occasionnels ou réguliers de courtes ou moyennes distances, BOUGEZ SUR LE POUCE, au gré de vos envies, de quartier à quartier, de votre commune vers une autre, ou vers une grande ville proche.

# ACTIONS DU PDU EN FACTEUR DE L'ECOMOBILITE



**Action 24 : Favoriser la pratique de la marche et l'usage du vélo**  
Poursuivre le développement des systèmes de location de vélos humanisés ou automatisés



**Action 29 – Maîtriser l'usage de la voiture** Soutenir le développement de l'autopartage et du covoiturage



**Répondre aux enjeux des déplacements liés au travail**

**Action 39 - Aider au développement des P.D.E.**

**Action 40 : Labelliser les Plans de Déplacement d'Entreprise**

**Action 41 : Mener des études sectorielles de mobilité**



**Développer l'intermodalité**

**Action 43 : Mettre en place une Centrale d'Information Multimodale**

**Action 44 : Développer les services aux personnes**

Livre blanc du  
**PLANclimat**

> septembre 2011



**Contributions  
des acteurs du territoire**

pour l'élaboration du Plan Climat Energie Territorial

Plus de 4500 heures de travail collectif



# Introduction

Ce document présente la restitution des ateliers de co-construction du Plan Climat Energie Territorial du Grand Toulouse et de la Ville de Toulouse qui se sont déroulés de février à mai 2011.

## Structure du Livre Blanc

Après un rappel de la démarche de co-construction mise en œuvre dans le cadre de l'élaboration du PCET de la métropole toulousaine et la présentation d'éléments de contexte généraux et locaux sur le changement climatique, **le Livre Blanc est structuré en 3 axes et comprend 223 propositions d'actions.**

- ➔ **Axe 1** : Atténuation de l'impact du territoire sur le climat. (50% des actions)
- ➔ **Axe 2** : Adaptation du territoire au changement climatique et développement des solidarités. (25% des actions)
- ➔ **Axe 3** : Gouvernance et animation du territoire. (25% des actions)

Le premier axe doit contribuer à « atténuer notre impact sur le climat » : diminution des consommations énergétiques, des émissions de Gaz à effet de serre (GES), amélioration de la performance énergétique pour atteindre les objectifs européens et nationaux, et atténuer l'ampleur du réchauffement global.

Par ailleurs, il est également nécessaire de préparer territoires, populations et activités humaines aux effets du réchauffement en cours et à venir. Les impacts et les mesures à prendre dépendent énormément de la zone considérée, mais il faut, sous nos latitudes, se préparer à une augmentation en amplitude et en fréquence des événements extrêmes : canicules, sécheresses, inondations. C'est l'objet du deuxième axe « Adapter notre territoire au changement climatique et développer les solidarités ».

On peut distinguer trois types d'actions dans la lutte contre le réchauffement climatique :

- Les actions techniques, comme l'isolation des bâtiments, la construction d'éoliennes ou de lignes de tramway.
- Les actions comportementales dans les sphères privées et professionnelles : évolution des métiers, pratiques d'achats responsables, ou utilisation des transports en commun plutôt que la voiture.
- Les actions organisationnelles et de formation, qui visent à instaurer de nouveaux processus et instances de décision, pour permettre à l'ensemble des acteurs concernés de concevoir, choisir, dimensionner, financer, mettre en œuvre et évaluer, de manière concertée et cohérente, l'ensemble des actions à réaliser pour atteindre les objectifs fixés.

Les actions de ces deux dernières catégories font l'objet du troisième axe. Cette structuration permet non seulement de procéder aux recoupements entre les propositions issues des différents ateliers thématiques, mais encore de faire ressortir dès le Livre Blanc le lien entre les actions proposées et les enjeux territoriaux en matière de changement climatique et de développement durable. Les enjeux issus des diagnostics sont présentés en introduction de chaque partie.

La structuration est résolument établie autour des objectifs du Plan Climat Energie Territorial qui constitue pour le Grand Toulouse et la Ville de Toulouse la première étape vers un programme plus global de développement durable, qui pourra prendre la forme d'un Agenda 21.

En annexe, un tableau reprend l'ensemble des propositions et indique leur atelier de provenance.

# Le Plan Climat Energie Territorial de la métropole toulousaine

En lançant leur PCET de manière conjointe, la Ville et la Communauté urbaine de Toulouse construisent un cadre d'engagement afin de garantir une meilleure qualité de vie à leurs habitants. La démarche est portée par une conviction profonde : localement, nous pouvons et devons agir. A l'échelle du territoire, et avec les acteurs qui le composent, des solutions peuvent être trouvées. C'est toute l'ambition du Plan Climat-Energie Territorial : définir un projet territorial de développement durable dont une composante fondamentale est de lutter contre le changement climatique induit par l'Homme.

Les deux collectivités ont mandaté un groupement de bureaux d'études aux compétences complémentaires afin de les accompagner dans l'élaboration de ce PCET.

Le Plan Climat Energie Territorial intègre des objectifs transversaux dans les domaines économiques, environnementaux et sociaux. En 2012, la Communauté urbaine et la Ville de Toulouse envisageront l'élaboration d'un programme plus global en faveur du développement durable du territoire, venant compléter et intégrer le PCET.

### Une démarche en 2 niveaux d'intervention :

Le Plan Climat Energie Territorial porte sur 2 volets menés en parallèle, comme l'indique le schéma ci-dessous :

- Un volet interne, portant sur le patrimoine et les services des collectivités.
- Un volet territorial portant sur les politiques publiques menées par la collectivité et sur les actions portées par les acteurs du territoire. Le présent Livre Blanc porte sur le volet « territoire ».

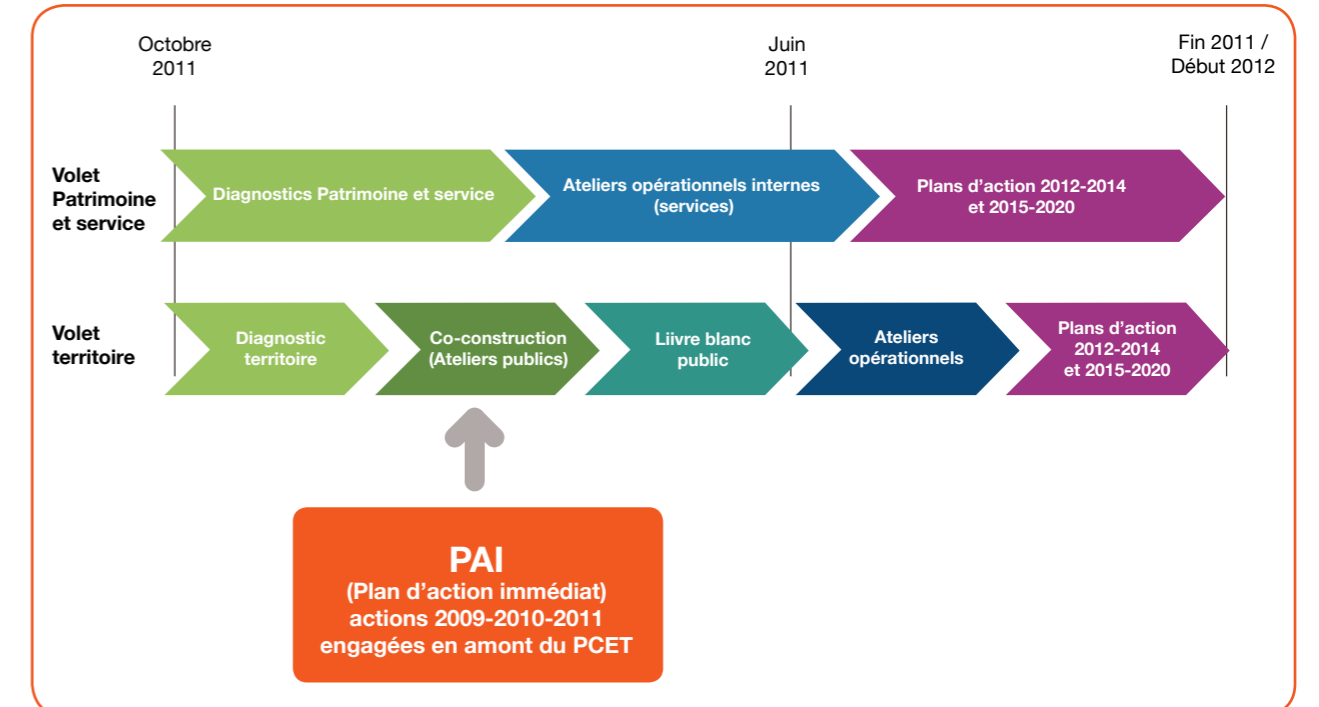


Figure 1 : Etapes du Plan Climat Energie Territorial du Grand Toulouse et de la Ville de Toulouse  
 • Volets interne (« patrimoine et services ») et territoire

Document téléchargeable sur [www.planclimat.grandtoulouse.fr](http://www.planclimat.grandtoulouse.fr)



## DÉVELOPPER LES MOBILITÉS DURABLES

Le transport est la première source d'émissions de Gaz à Effet de Serre sur le territoire (27% engendrées par les déplacements de personnes et 19% par le transport de marchandises).

Lutter localement contre le changement climatique implique donc de mettre en place des actions visant à réduire l'impact de ce secteur sur l'environnement tout en garantissant la mobilité des personnes et le bon fonctionnement du transport de marchandises.



L'agglomération toulousaine est desservie par un important réseau de transports en commun, mais qui ne couvre pas l'ensemble des équipements et pôles d'emploi du territoire (un quart des équipements d'intérêt sectoriel sont éloignés d'un arrêt de bus). De plus, la majorité des déplacements journaliers des ménages s'effectue au sein de la périphérie proche, où le niveau de motorisation est le plus élevé. La part modale de la voiture individuelle reste ainsi élevée (62%) et ce mode est le principal émetteur de gaz à effet de serre sur le territoire (95% des émissions des déplacements de personnes pour la mobilité quotidienne et 66% pour la mobilité exceptionnelle).

Bien que le territoire soit éloigné des grands axes d'échanges européens, le transport de marchandise est une activité en croissance. Le fret est essentiellement assuré par la route (plus de ¾ des émissions du transport de marchandises sont liées au fret routier) et de nombreuses zones d'activités sont éloignées des lignes de chemin de fer. Cependant, les nombreux projets d'infrastructures et études en cours montrent que le fret ferroviaire est un axe de développement fort pour le futur.

A l'occasion du projet Matabiau (réfection de la gare et aménagement urbain du quartier, à l'occasion du passage de la future Ligne à Grande Vitesse), la création d'une plate-forme ferroviaire Toulouse-Raynal est à l'étude.

L'activité de livraison génère un fort trafic sur l'ensemble de l'agglomération et se heurte à de fortes contraintes techniques dans la ville centre. La Charte de livraison initiée par la Ville de Toulouse afin de mieux gérer ces contraintes, est à ce jour peu appliquée par les acteurs. Ce constat relance l'opportunité d'une évolution de l'organisation de la logistique urbaine, d'autant que les transporteurs y sont plutôt favorables et que certains trajets de livraison sont communs. Pour une mise en œuvre opérationnelle, il reste à convaincre l'ensemble des acteurs, en particulier les commerçants, de l'intérêt qu'ils pourraient y trouver.

Choisie ou subie, la mobilité ne cesse de se développer. Promouvoir une mobilité durable implique de favoriser les transports collectifs et partagés les moins émetteurs de gaz à effet de serre et les modes de déplacement doux. Cependant, ces dernières années, les systèmes de transports en commun se sont considérablement développés partout en France et l'on constate que l'évolution des pratiques de déplacement n'a pas été à la hauteur des attentes. Ce changement des pratiques (report de modalité) constitue aujourd'hui l'enjeu majeur des politiques locales de mobilité.

Depuis quelques années, la desserte en transport en commun s'améliore et les documents de planification (SCOT, PLU) préconisent la proximité entre transport et urbanisme. Les enjeux sont de veiller à la prise en compte du PDU dans les politiques urbaines, notamment en ce qui concerne la mobilité liée à la localisation des activités économiques et la réduction des besoins de déplacement automobiles en périphérie par le renforcement des pôles urbains de l'agglomération.

### > Limiter les émissions liées au transport de personnes

#### Mobilités durables et espaces publics

Pour ce qui est de l'aménagement de l'espace public, le principe de base est de rendre la priorité inversement proportionnelle à la vitesse de déplacement. L'idée est également d'orienter l'aménagement du territoire vers une sortie du tout voiture, vers la réduction du nombre de voitures individuelles.



#### Proposition 29. Limiter fortement la vitesse de circulation

Pour limiter les avantages comparatifs de la voiture et surtout rendre la voie publique plus favorable aux autres modes (bruit, sécurité...), il est proposé de limiter la vitesse de circulation. Un « code de la rue » pourrait à ce titre être mis en place.

#### Le Code de la rue

Inspirée de l'expérience belge, la démarche « code de la rue » lancée par l'Etat en 2006 vise à mieux faire connaître les dispositions du Code de la route qui s'appliquent en milieu urbain et, lorsque c'est nécessaire, à faire évoluer la réglementation en l'adaptant aux pratiques des usagers circulant sur l'espace public.

Chaque agglomération comprend un ensemble de rues, qui permet bien sûr la circulation des véhicules, mais qui constitue également un lieu où s'exprime et se développe la vie locale : commerces, éducation, culture, rencontres et échanges entre personnes. En fonction du poids que les élus souhaitent donner à la fonction circulaire ou à la vie locale, différents types d'aménagements cohérents avec le principe de prudence et de protection des usagers les plus vulnérables sont possibles : la section à 70 km/h, l'axe à 50 km/h, la « zone 30 », la « zone de rencontre », l'aire piétonne. Chacun de ces aménagements a ses propres règles définies dans le Code de la route, dont certaines introduites par le décret du 30 juillet 2008. Grâce à l'évolution de la réglementation et aux actions mises en place pour diffuser les savoir-faire et favoriser les échanges entre les praticiens, les élus et les professionnels de l'aménagement urbain et des transports trouvent des réponses techniques concrètes et juridiques en matière d'aménagement et de signalisation de zones de circulation.

L'atelier a proposé de mettre en place une « ville 30 », la vitesse de 50 km/h devenant une exception. Lorsque l'espace n'est pas suffisant pour qu'il y ait de voies dédiées aux modes actifs, cette limitation doit même atteindre les 10 km/h dans le cadre de **zones de rencontres**. Il s'agit, d'espaces de circulation sur lesquels tous les modes sont admis (piétons, vélos, voiture...).

Cette politique doit s'accompagner de campagnes de sensibilisation sur le comportement au volant ou au guidon. On veillera à un marquage très net de ces zones qui sont dangereuses pour les jeunes enfants.



#### Proposition 30. Limiter l'espace dédié aux véhicules motorisés (espace de circulation et espace de stationnement)

La répartition de l'espace public favorise clairement la voiture particulière en lui dédiant pour la circulation et pour le stationnement la plus grande part de l'espace disponible. Pour rééquilibrer cette répartition, il est proposé de limiter l'espace dévolu à la voiture particulière. Pour autant il ne s'agit pas de stigmatiser les conducteurs mais de les convaincre.

#### • Espace de stationnement

Il est ainsi proposé de limiter le stationnement au sol. L'espace « repris » sur la voiture pourra être utilisé pour le stationnement des modes actifs (stationnement pour vélos, places « handicapés », vélos libre service, ...) ou la création de voie dédiée.

Cette limitation doit être accompagnée de mesures réglementaires pour ne pas pénaliser les habitants et de toute autre mesure d'accompagnement (**développement des places de stationnement réservées à l'autopartage par exemple**).

On pourra d'ailleurs **favoriser le stationnement en sous-sol et en hauteur** à destination des résidents des centres urbains (et autres besoins dérogatoires). En outre, il est proposé que **le parking du Capitole et plus généralement des centres villes puissent être réservés et obligatoires pour les résidents**.



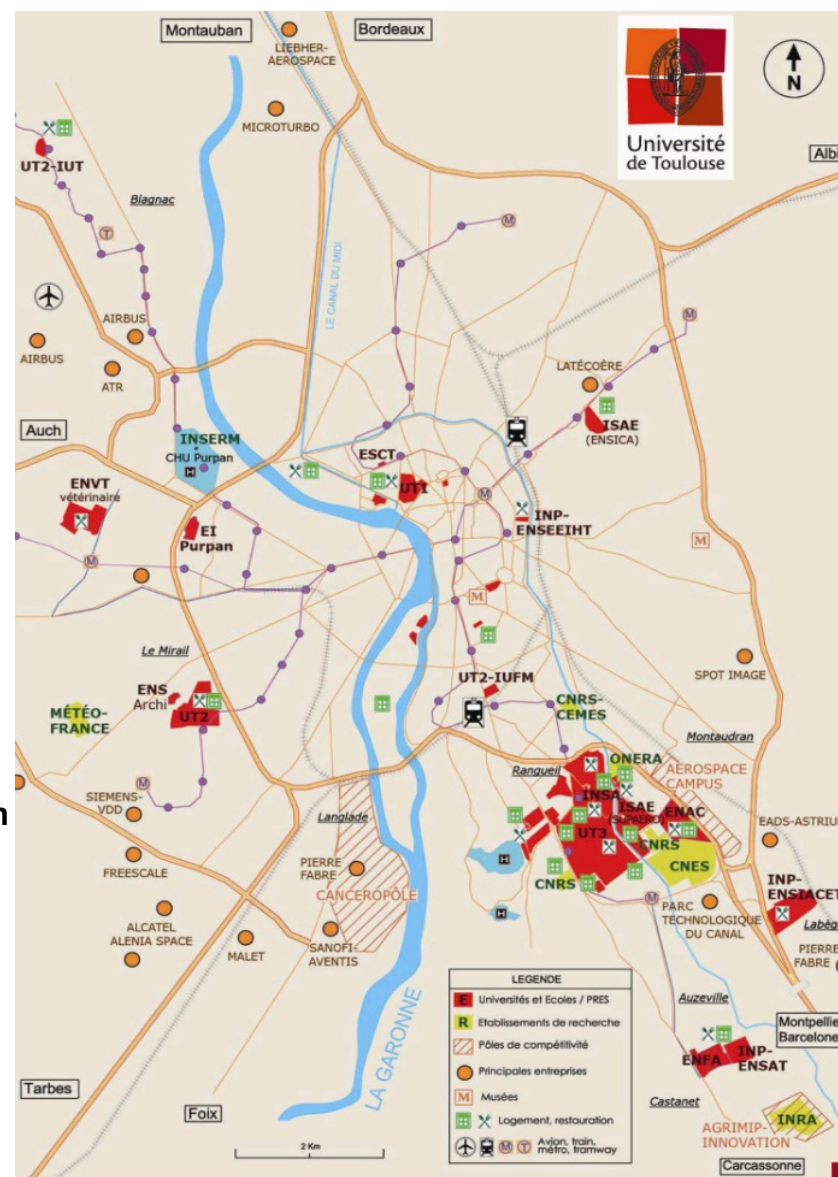


# Toulouse – Plan Campus

**Université de Toulouse : 4 universités et 12 grandes écoles**

**110 878 étudiants**

- Université Toulouse 1 - Sciences sociales
- Université Toulouse 2 - Le Mirail,
- Université Toulouse 3 - Paul Sabatier,
- Institut National polytechnique de Toulouse (INPT),
- Institut National des Sciences Appliquées de Toulouse (INSAT),
- Institut Supérieur de l' Aéronautique et de l' Espace (ISAE)
- Institut d'Etudes Politiques de Toulouse (IEP)
- Ecole Nationale d'Ingénieurs de Tarbes (ENIT)
- Ecole Nationale de la Météo
- Ecole des Mines d' Albi-Carmaux (ENSTIMAC)
- Ecole d'Ingénieurs de Purpan (EIP)
- Ecole Nationale de l'Aviation Civile (ENAC)
- Ecole Nationale de Formation Agronomique (ENFA)
- Ecole Nat. Sup. d'Architecture de Toulouse (ENSA de Toulouse)
- Ecole Nationale Vétérinaire de Toulouse (ENVT)
- Ecole Supérieure de Commerce de Toulouse (ESCT)
- Centre Universitaire de Formation et de Recherche JF Champollion

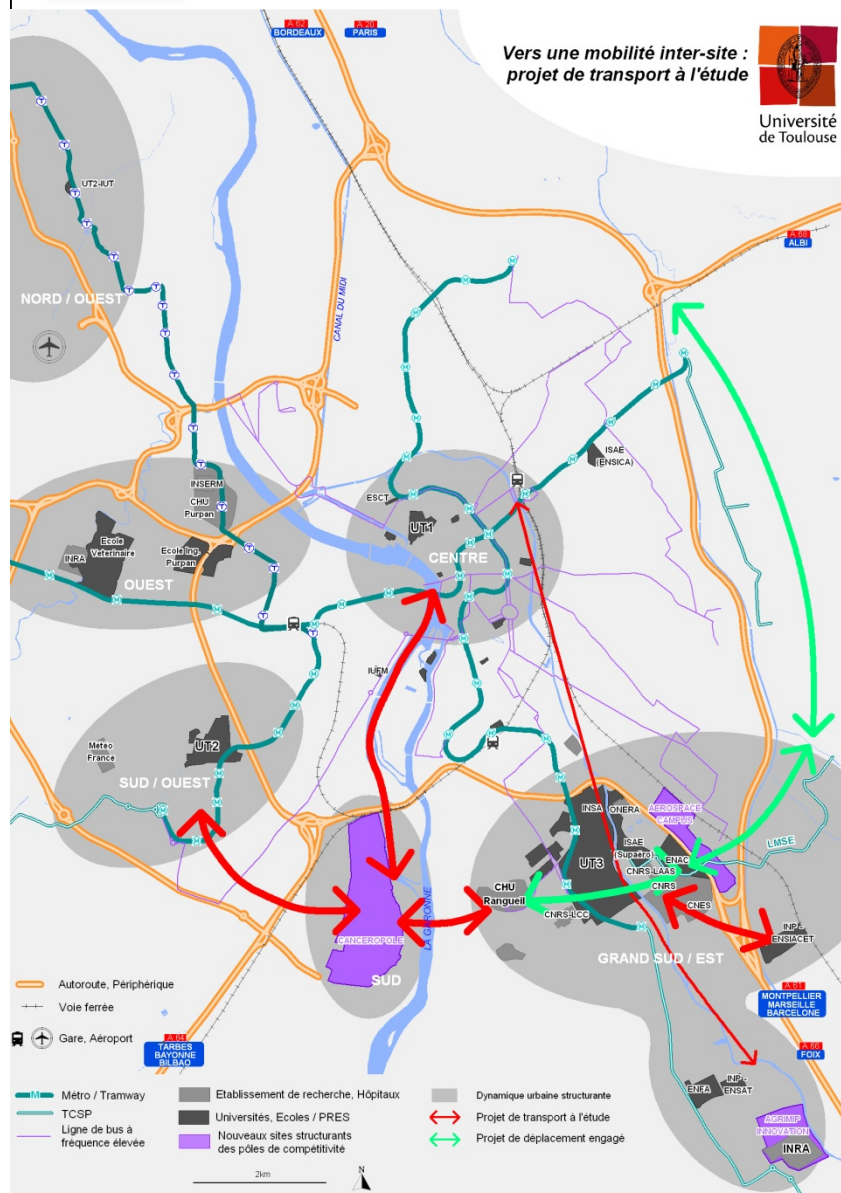






Université  
de Toulouse

## Intégration de Toulouse campus dans les projets urbains



**Une politique appuyée sur une  
« mise en intelligence » des territoires**

**Création de « zones de compétitivité » : Aerospace  
Campus, Toulouse Cancer Campus, Agrobiopole**

**Intégration de l' Université de Toulouse et de la Cité  
Internationale des chercheurs dans un « Quartier des  
Sciences »**

**Intégration forte entre le GPV et la réhabilitation du site  
du Mirail : programme global de 280 M€ dans le cadre de  
financements CPER et PPP budgétaire obtenus pour  
l' université de Toulouse II Le Mirail**

**Couplage des schémas d' aménagement urbains et  
universitaires en Centre Ville et Sud-Est**

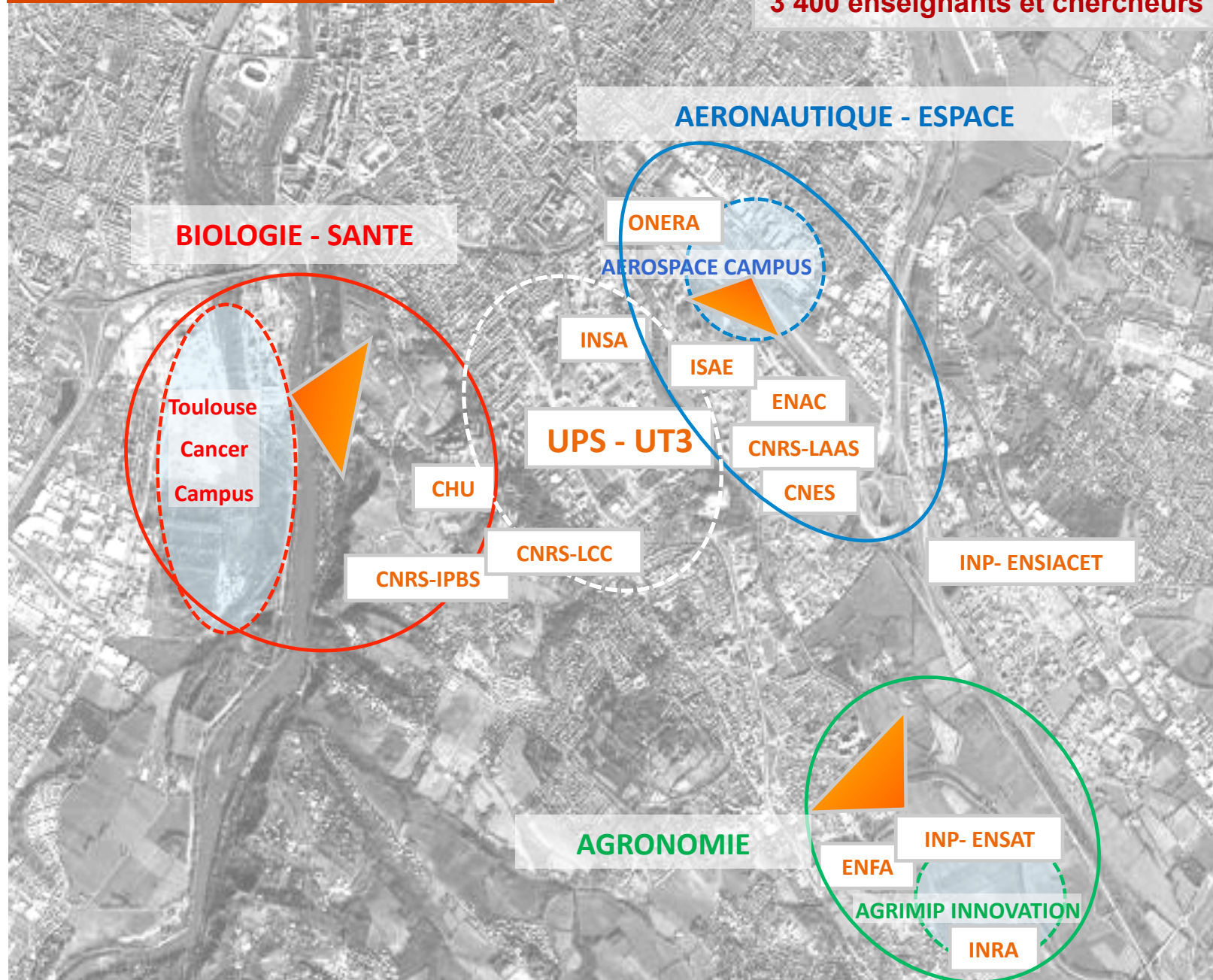
**Plan de développement des transports connectant les  
sites universitaires : métro, TCSP,...**



Université  
de Toulouse

## Campus « Grand Sud Est » Sciences Technologies Santé

32 000 étudiants  
2 500 doctorants  
3 400 enseignants et chercheurs







Université  
de Toulouse

## Les grands principes d'organisation du Campus

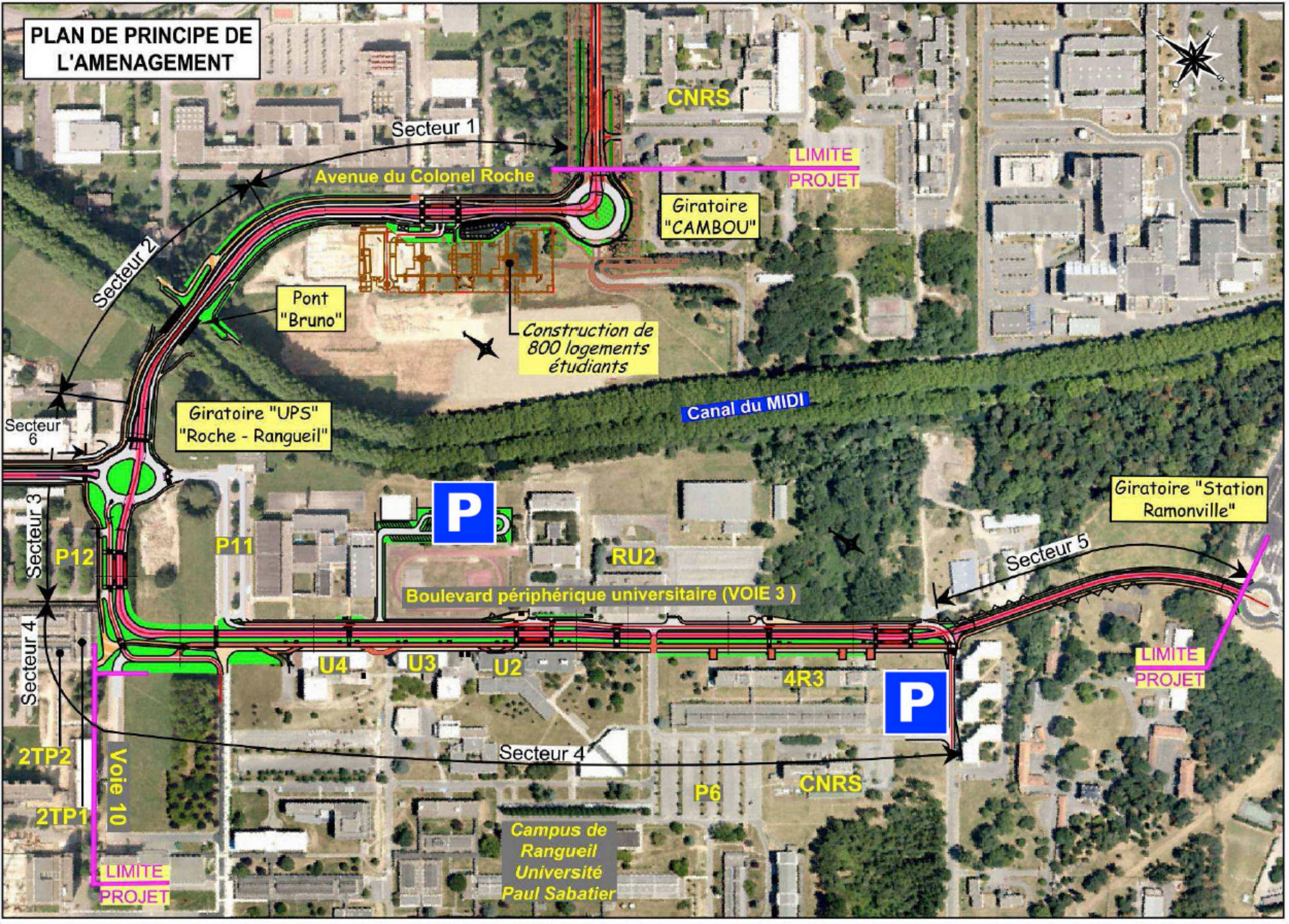
**le canal : le coeur vert**  
**la frange en interface : les services partagés**

**l'axe est-ouest : l'axe institutionnel**  
**l'axe nord-sud : l'axe université entreprise**





# PLAN DE PRINCIPE DE L'AMENAGEMENT



CNRS

Secteur 1

Avenue du Colonel Roche

LIMITE PROJET

Giratoire "CAMBOU"

Pont "Bruno"

Construction de 800 logements étudiants

Canal du MIDI

Giratoire "UPS" "Roche - Rangueil"

Giratoire "Station Ramonville"

P

RU2

Boulevard périphérique universitaire (VOIE 3)

Secteur 5

LIMITE PROJET

P

U4

U3

U2

4R3

Secteur 4

P6

CNRS

Campus de Rangueil Université Paul Sabatier

Secteur 6

Secteur 3

Secteur 4

2TP2

2TP1

Voie 10

LIMITE PROJET

P12

P11

2TP2

2TP1

Voie 10

LIMITE PROJET