

COMMUNE DE PLAISANCE DU TOUCH

Etude de définition et de conception urbaine autour
de la friche industrielle « la Sabla » futur cœur de quartier
& structuration de l'entrée sud.

ETUDE DE MOBILITE



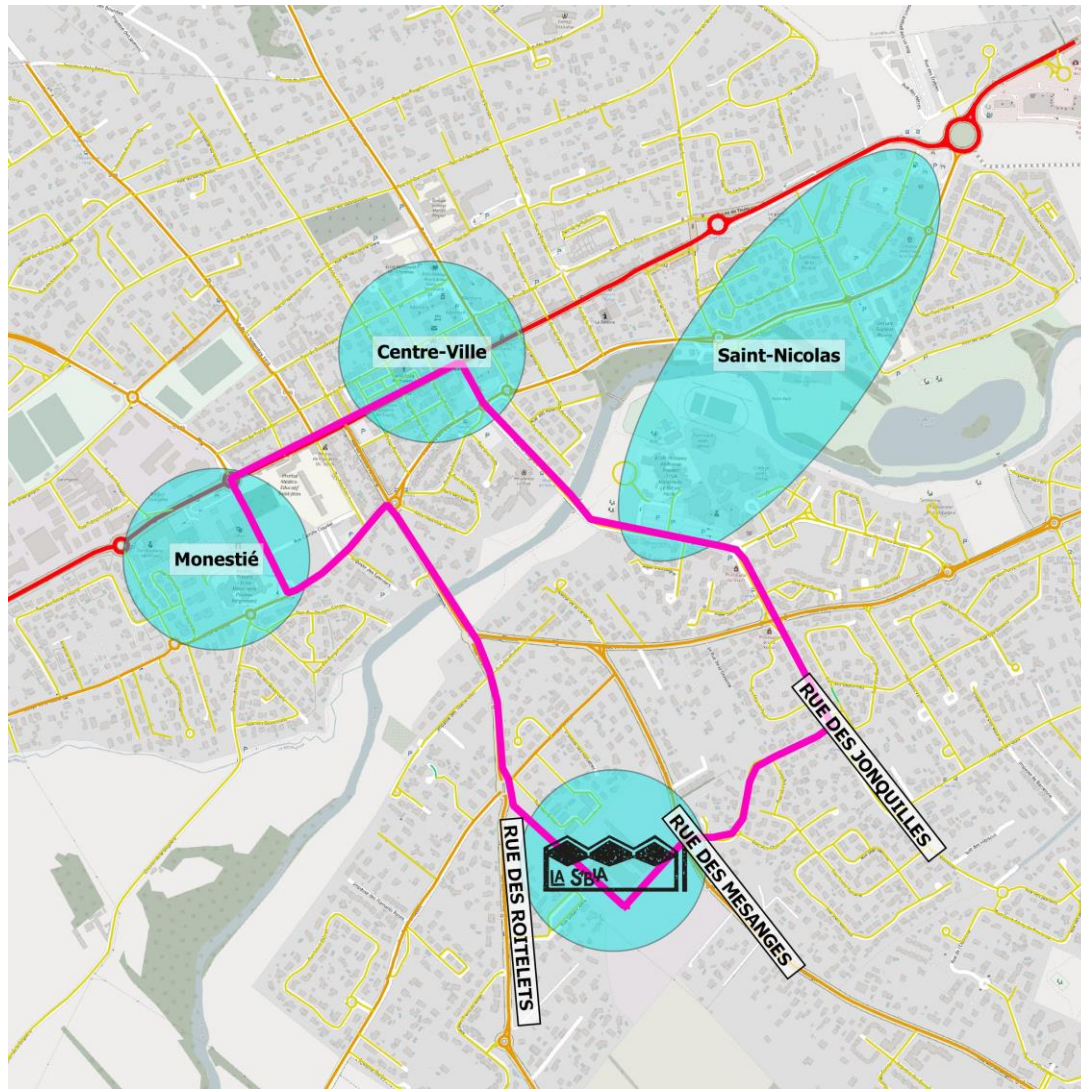
Créer une nouvelle centralité



L'objectif de créer une nouvelle centralité à La Sabla nécessite de **désenclaver ce secteur** et de **créer des connexions vers les centralités existantes**:

- Le Centre-Ville
- Monestié
- Saint-Nicolas et Bernadet

Une liaison inter-quartiers



La connexion des quartiers serait effectuée par une boucle pouvant accueillir la circulation automobile, les modes doux et les transports en commun.

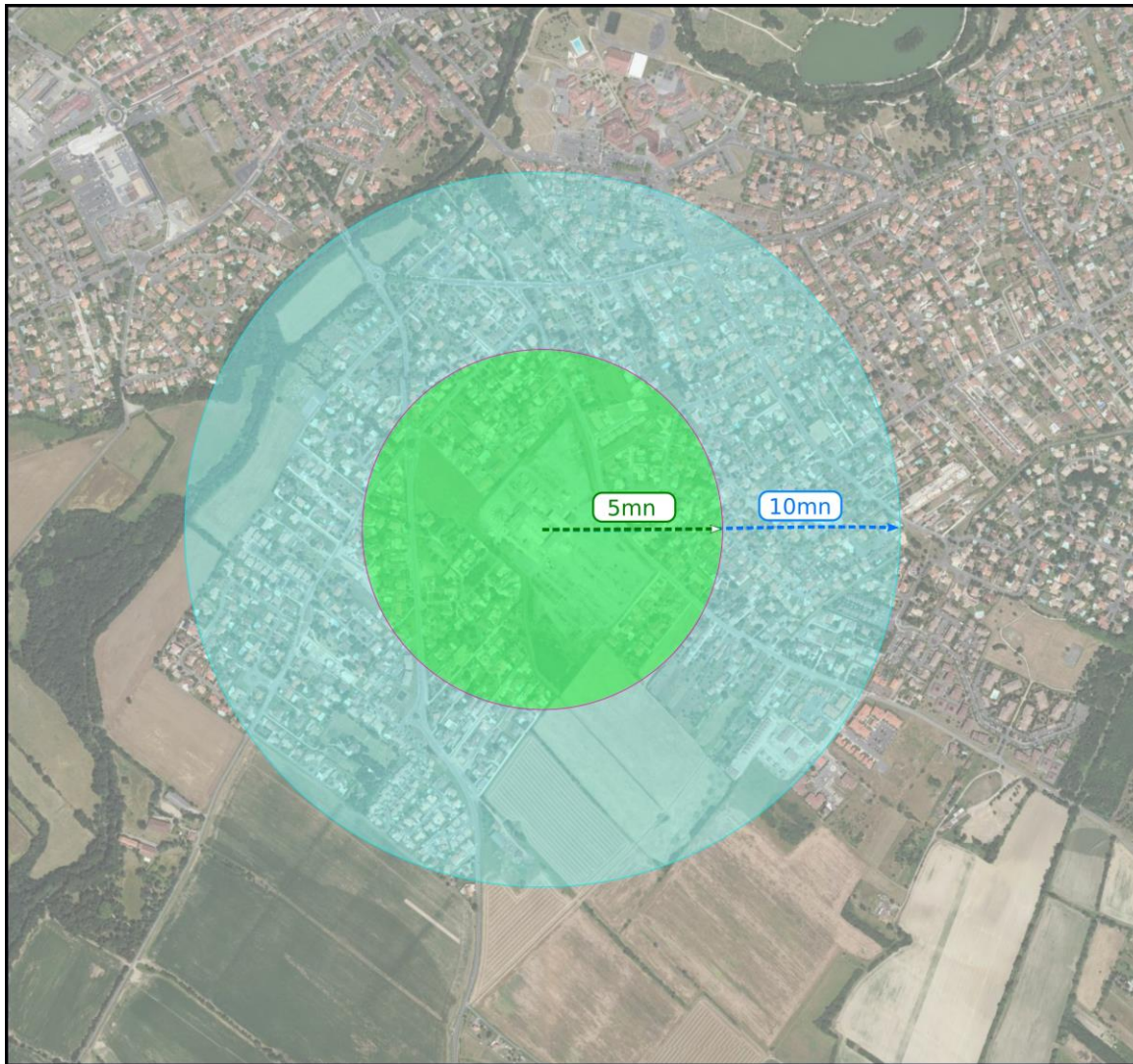
Cette boucle participerait aux désenclavement des quartiers de la Rive-Droite en s'appuyant sur les routes historiques de Plaisance-du-Touch.



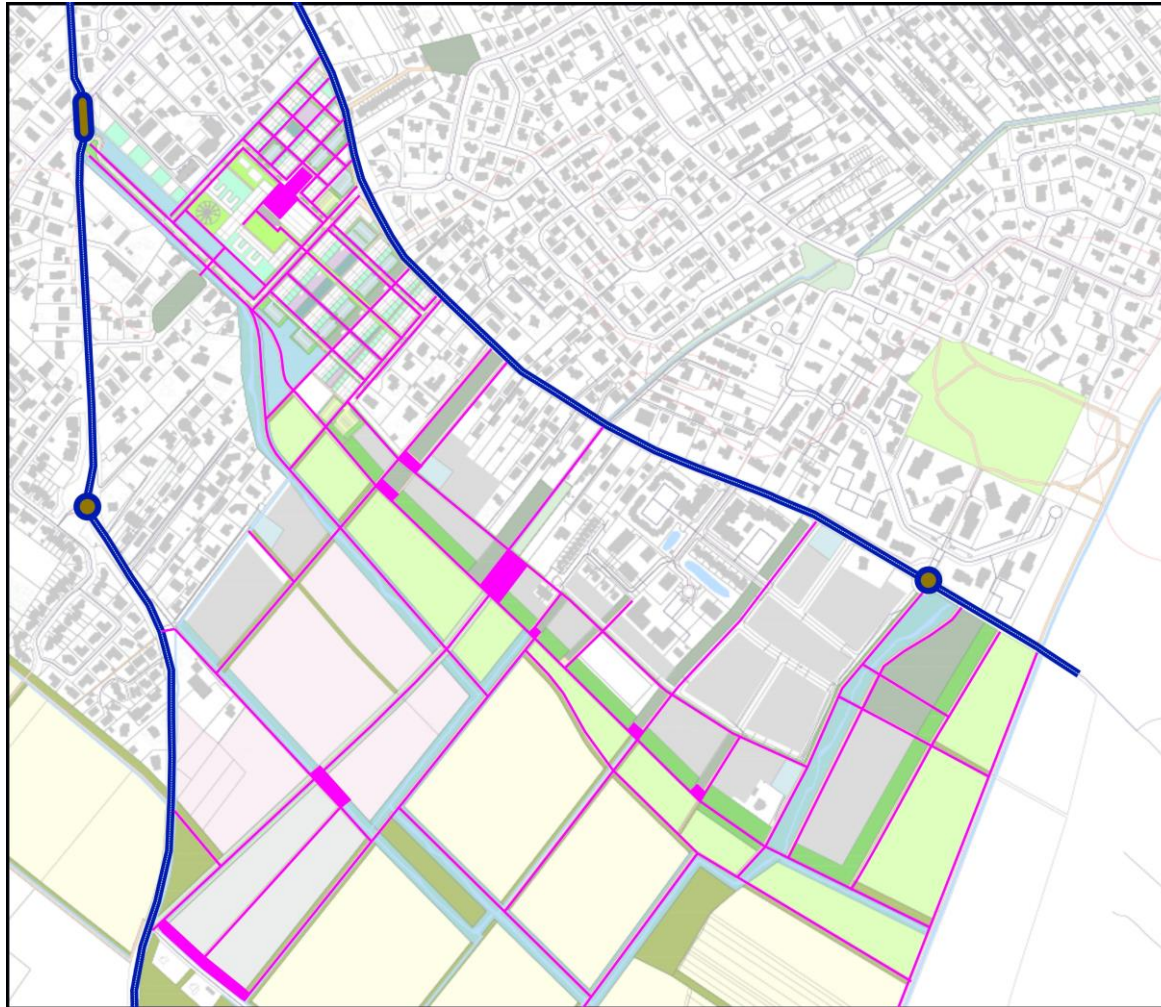
Piétons : une desserte active du site

Le site de la Sabla se situe au cœur de la Rive Droite.

Le site est accessible à moins de 10 minutes à pied d'une majeure partie de la rive droite mais constitue aujourd'hui une frontière entre l'ouest et l'est que le projet viendra gommer.



Piétons : réseau piétons dense et perméable

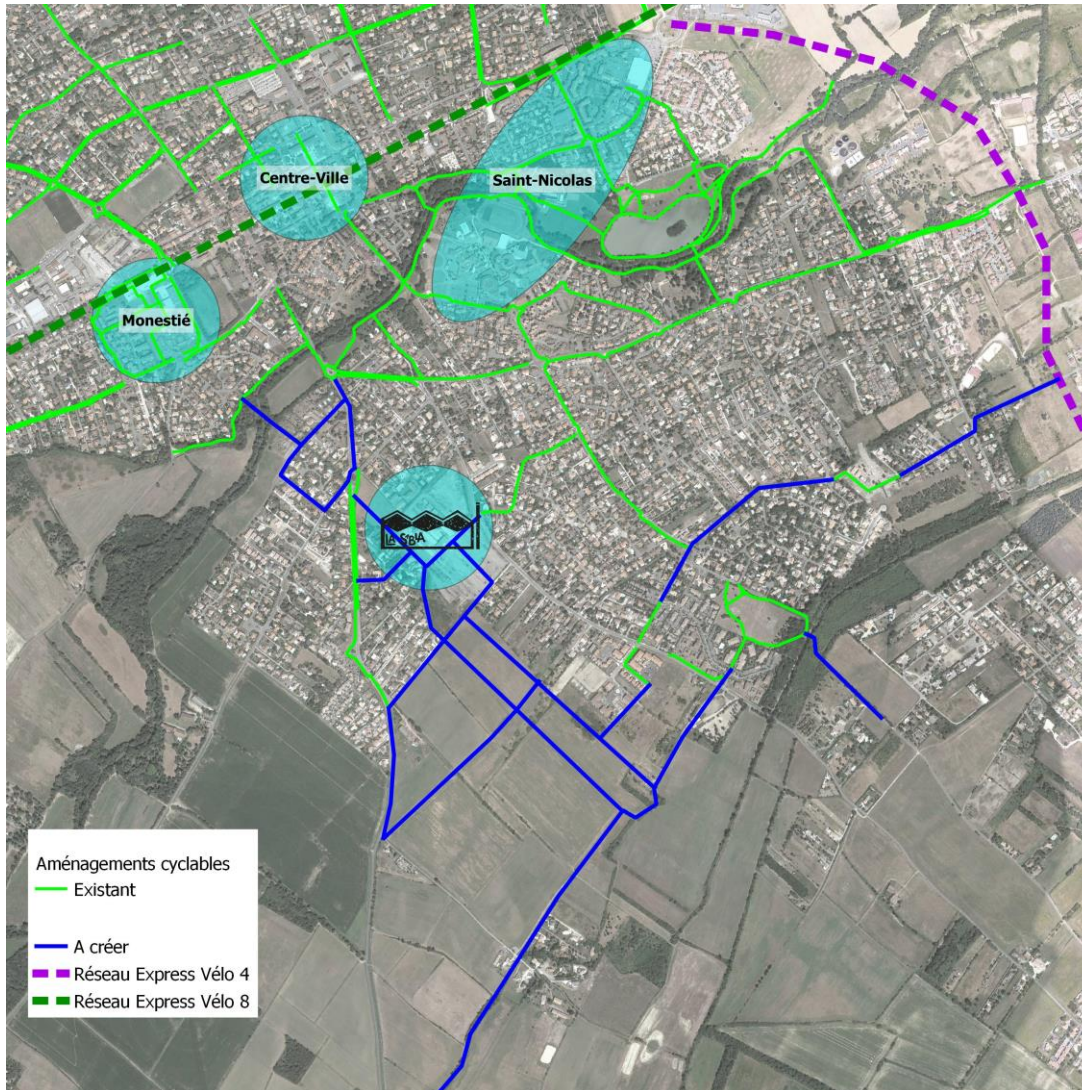


Le réseau piéton sera très dense autour du complexe éducatif et des habitations pour en faire le mode de déplacement privilégié au sein du quartier.

Pour les loisirs, des promenades quadrilleront le parc agricole.

Cinq connexions sur la rue des Roitelets et une quinzaine sur la rue des Mésanges participeront au désenclavement du site et offriront des liaisons piétonnes entre ces rues.

Vélos : un réseau à compléter

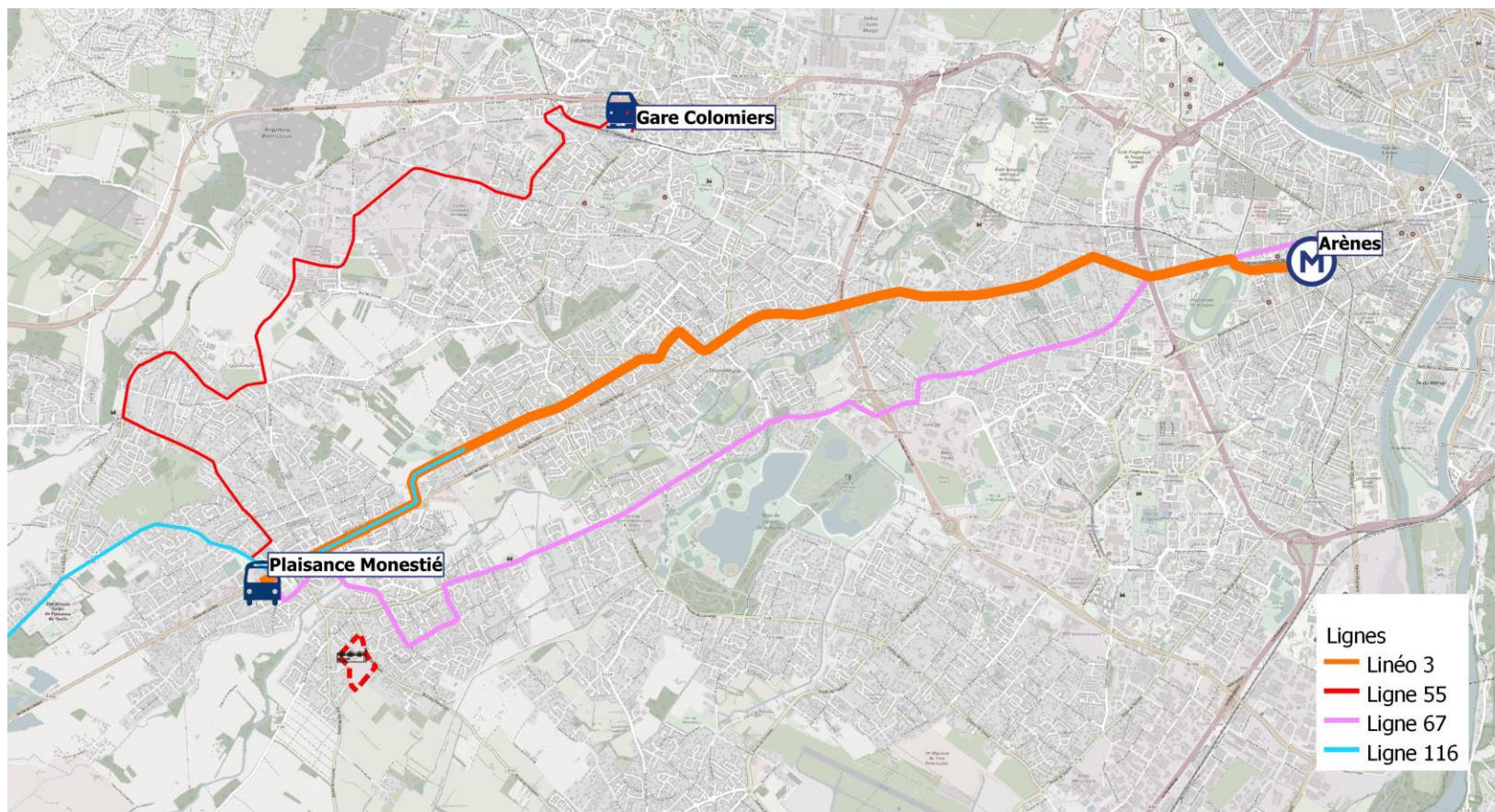


Le réseau vélo devra compléter les aménagements existants en connectant les quartiers de part et d'autre du site.

L'aménagement des voies ou pistes cyclables vers le Touch devra être complété, notamment sur la rue du Docteur Armaing.

La connexion au REV4 pourra s'effectuer par les aménagements existant route des Vitarelles. Une autre connexion longeant le canal de Saint-Martory et reprenant les rues des Aubépines et des Violettes peut être envisagée.

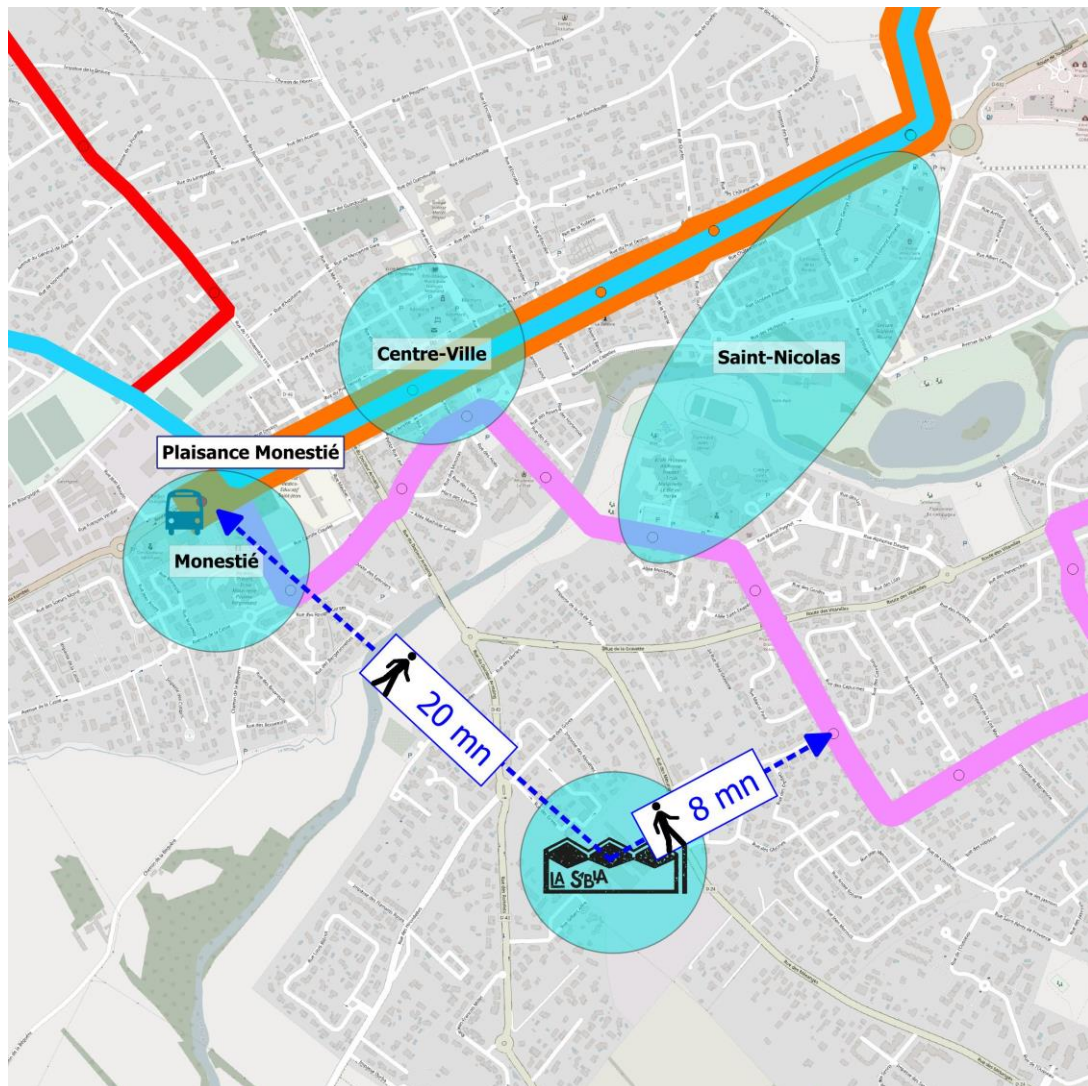
Transports en commun : l'offre actuelle



4 lignes desservent aujourd'hui Plaisance du Touch.

La ligne structurante Linéo 3 a une fréquence de 10 mn et permet de relier Plaisance Monestié aux Arènes en 35 mn.

Transports en commun : un niveau de service insuffisant à proximité du site

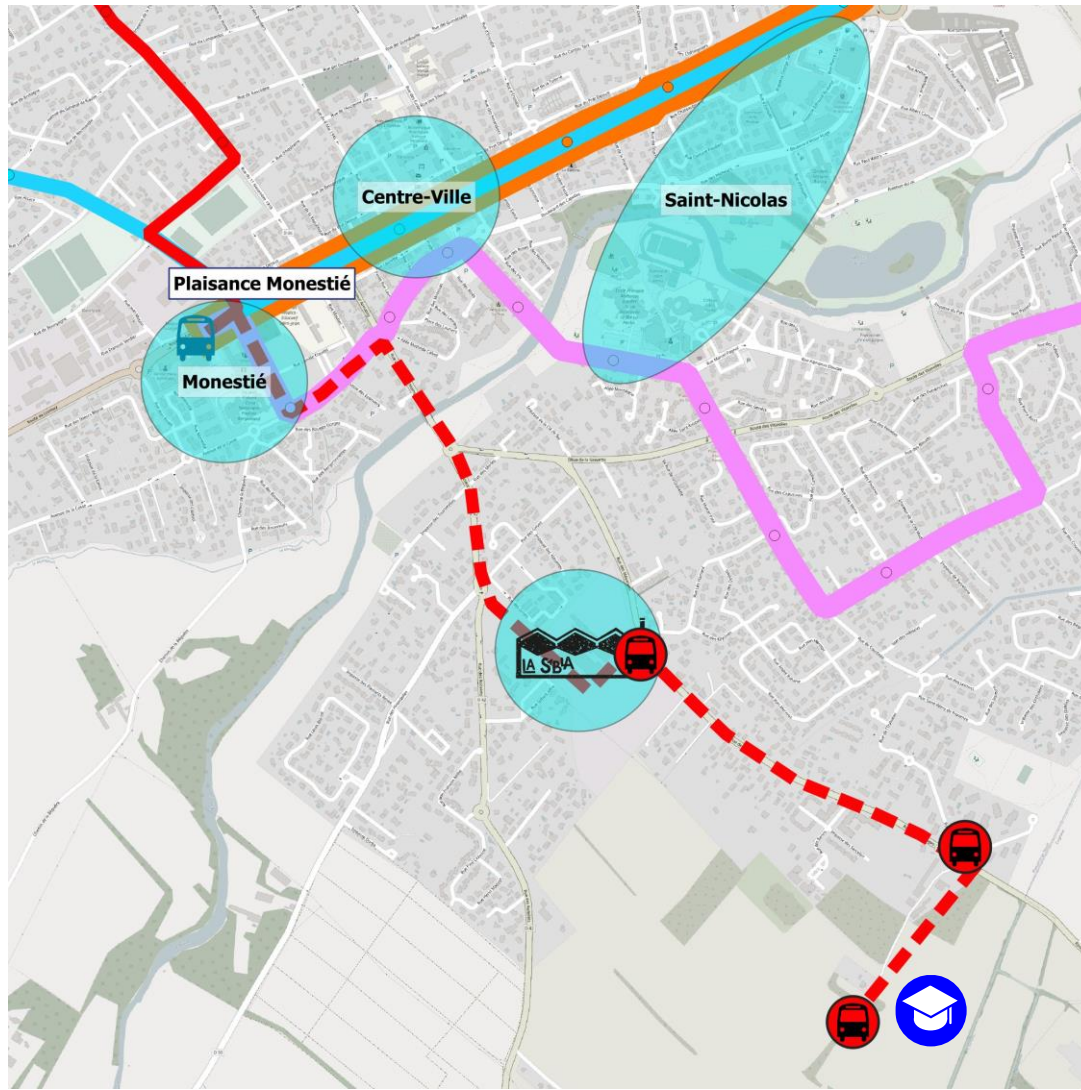


Les arrêts Linéo 3 les plus proches du site se situent à environ 20 mn à pieds.

L'arrêt Camélias sur la ligne 67 situé à 8 mn à pieds du site permet de rejoindre Les Arènes en 30 mn mais sa fréquence n'est que de 25 mn.

Une desserte directe du site en transport en commun est nécessaire pour le désenclavement du quartier.

Transports en commun : une extension du réseau TISSEO



TISSEO souhaite accompagner le développement de ce territoire en s'appuyant sur l'offre existante (Ligne 55 ou Ligne 67).

Cette desserte sera étudiée par TISSEO au second semestre 2021 en fonction des éléments de programmation et de phasage dans le cadre de l'étude Grand-Ouest qui précisera le schéma de desserte du corridor Saint-Lys – Plaisance-du-Touch – Colomiers autour de la future ligne Express.

L'extension pressentie de la ligne 55 au sud permettrait de desservir l'espace mobilité du site, et d'ajouter un terminus sur la rue de l'Ousseu. A terme, cette ligne pourrait se prolonger jusqu'au futur Lycée.

Véhicules particuliers : trafics actuels

Des comptages directionnels ont été réalisés aux heures de pointe matin et soir le mardi 18 juin 2021,

Les trafics sont exprimés en UVP (1VP=1UVP; 1PL=2UVP; 1BUS=2UVP).

Le trafic est particulièrement important sur le pont rue du Docteur Armaing avec 1600 UVP le matin et 1900 le soir

Il est à noter que la **connexion sud-sud** par la rue des Grives entre la rue des Mésanges et la rue des Roitelets n'est utilisée que par un maximum de 100 véhicules par sens aux heures de pointes. **Le trafic ne justifie pas la création d'un barreau de liaison entre la RD24 et la RD42 au sud du site.**

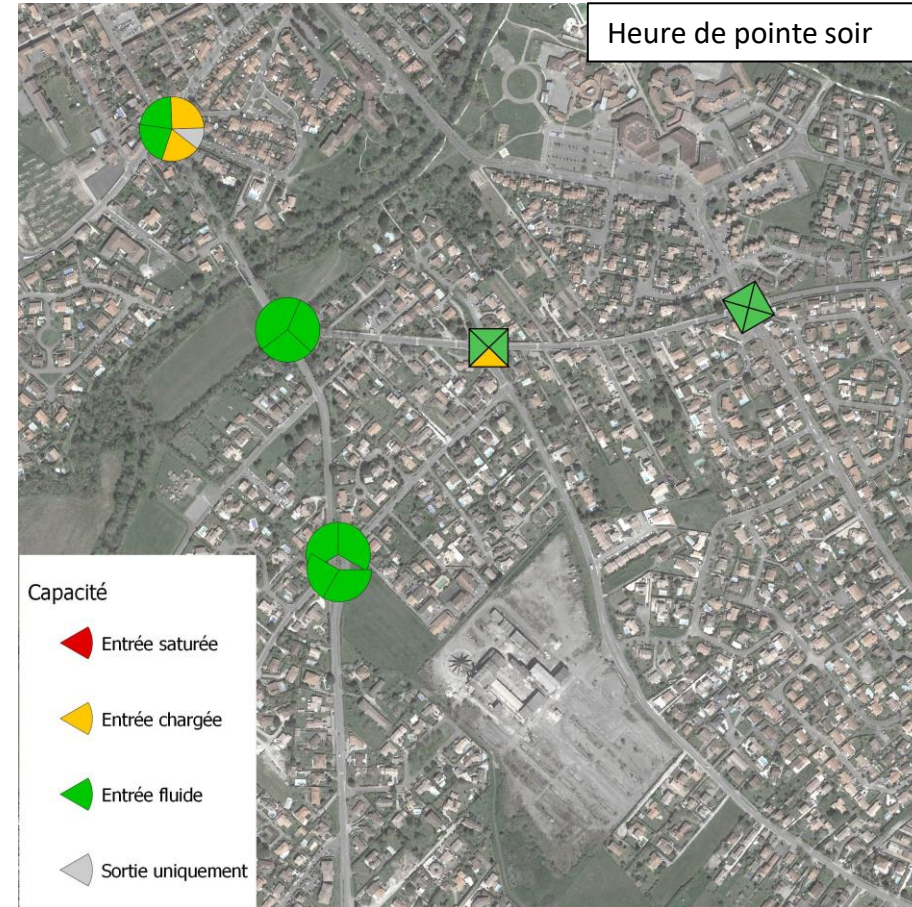
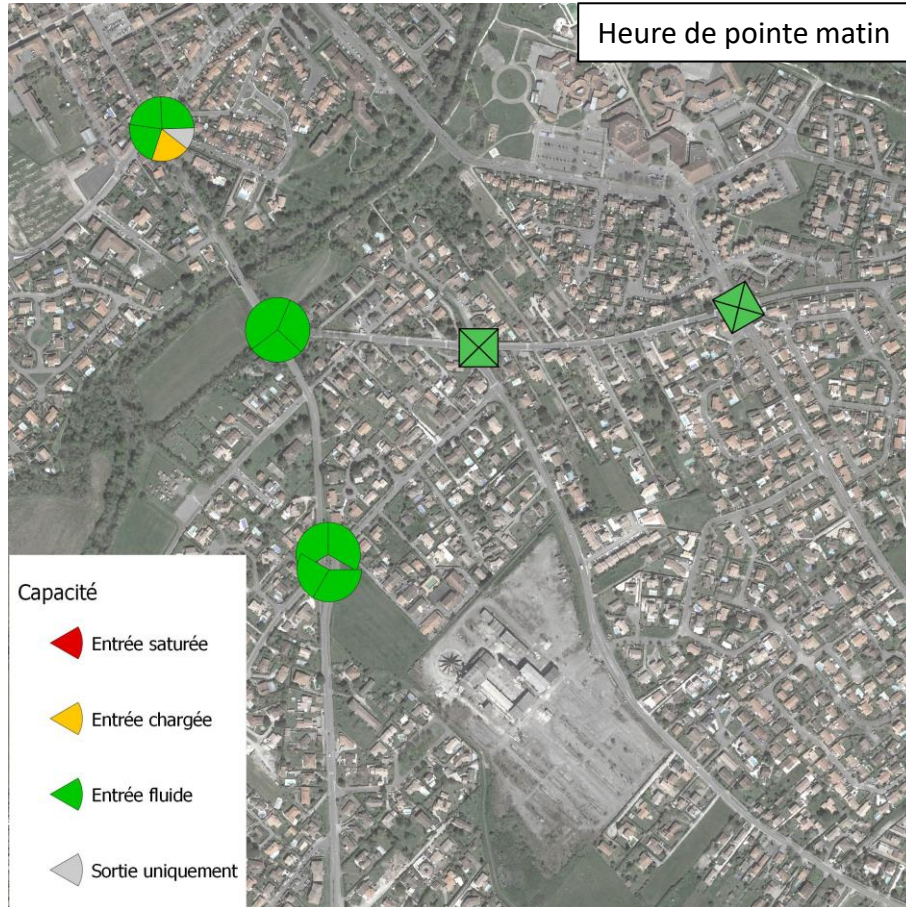


Véhicules particuliers : capacité actuelle

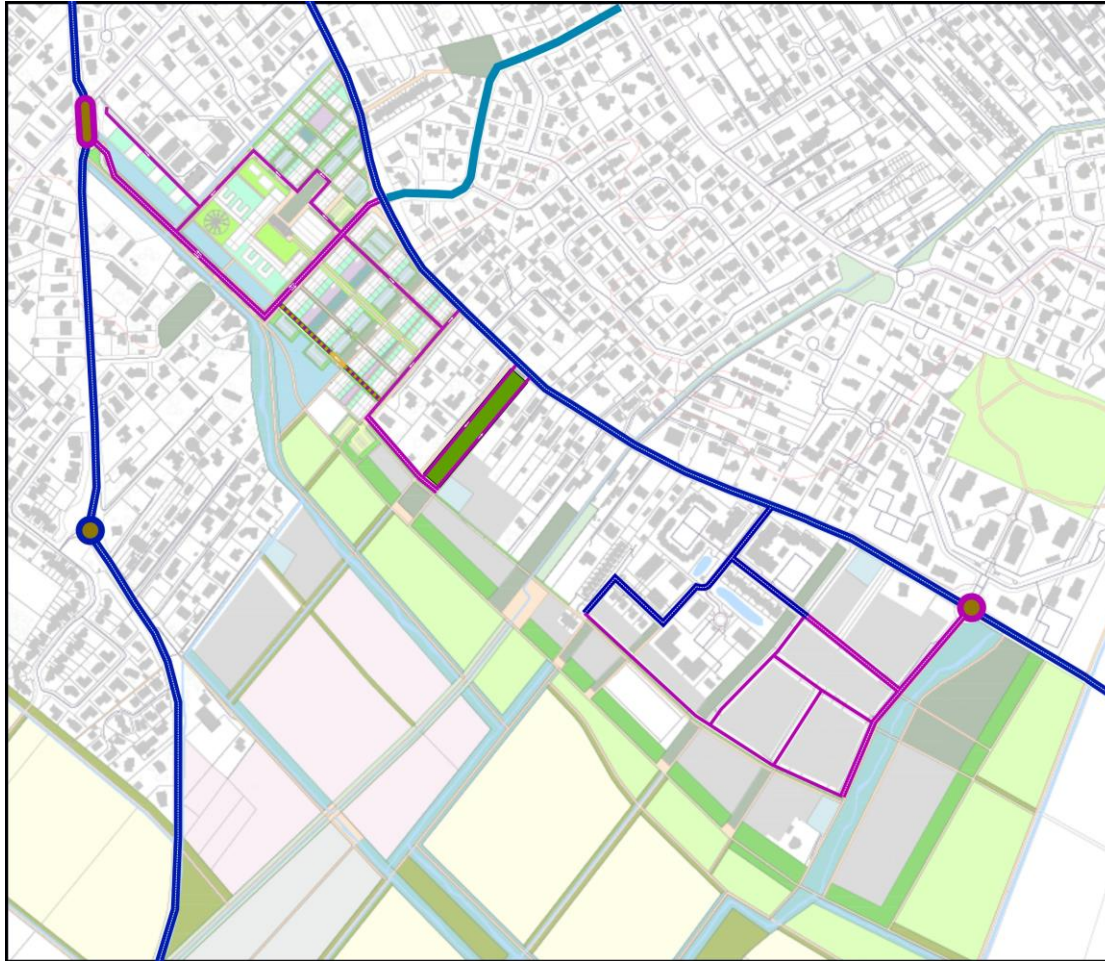
La capacité des carrefours est calculée selon la méthode du Cerema pour les carrefours à feux et le logiciel Girabase pour les giratoire.

Les carrefours ont théoriquement la capacité pour écouler le trafic.

Les analyses statiques de la branche sud du giratoire de la tête de pont nord est seulement chargée. Cependant, sa géométrie particulière réduit la capacité et peut générer des remontée de file atteignant le giratoire sud.



Véhicules particuliers : un réseau viaire ouvert sur la rue des Mésanges



La création d'un barreau de liaison entre la rue des Mésanges et la rue des Roitelets n'étant pas nécessaire, le projet préconise d'appuyer l'ensemble du quartier sur la rue des Mésanges qui tiendra un rôle de desserte et de bouclage des itinéraires pour éviter les impasses.

L'accès au gymnase s'effectuera directement depuis la rue des Mésanges pour ne pas encombrer le quartier.

Au sud, le lycée sera desservi par un nouveau giratoire d'entrée de ville.

Un maillage permettra de reconnecter les voiries en impasse des lotissements récents.

Véhicules particuliers : génération de trafic

Sur la base du programme du quartier intégrant notamment comme générateurs de trafic aux heures de pointe:

- Environ 450 logements;
- Une Ecole de 14 classes;

Le trafic généré attendu aux heures de pointe est d'environ:

- 70 véhicules entrant sur le site et 240 véhicules sortant en heure de pointe du matin
- 190 véhicules entrant sur le site et 100 véhicules sortant en heure de pointe du matin



Véhicules particuliers : trafics projetés

Le trafic augmente légèrement sur le pont rue du docteur Armaing avec 1700 UVP le matin et 1950 le soir



Véhicules particuliers : capacité projetée

Les carrefours d'accès à la ZAC ont la capacité pour écouler le trafic.
Les autres carrefours sont peu impactés par l'augmentation de trafic.

