



# PLAN DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT DU CENTRE-BOURG

VILLE DE L'ISLE-JOURDAIN



*16 septembre 2021*

# SOMMAIRE

- 01. PRÉAMBULE**
- 02. LES ENJEUX DE MOBILITE**
- 03. LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES**
- 04. LES SCÉNARIOS**
- 05. ANALYSE MULTICRITÈRE**

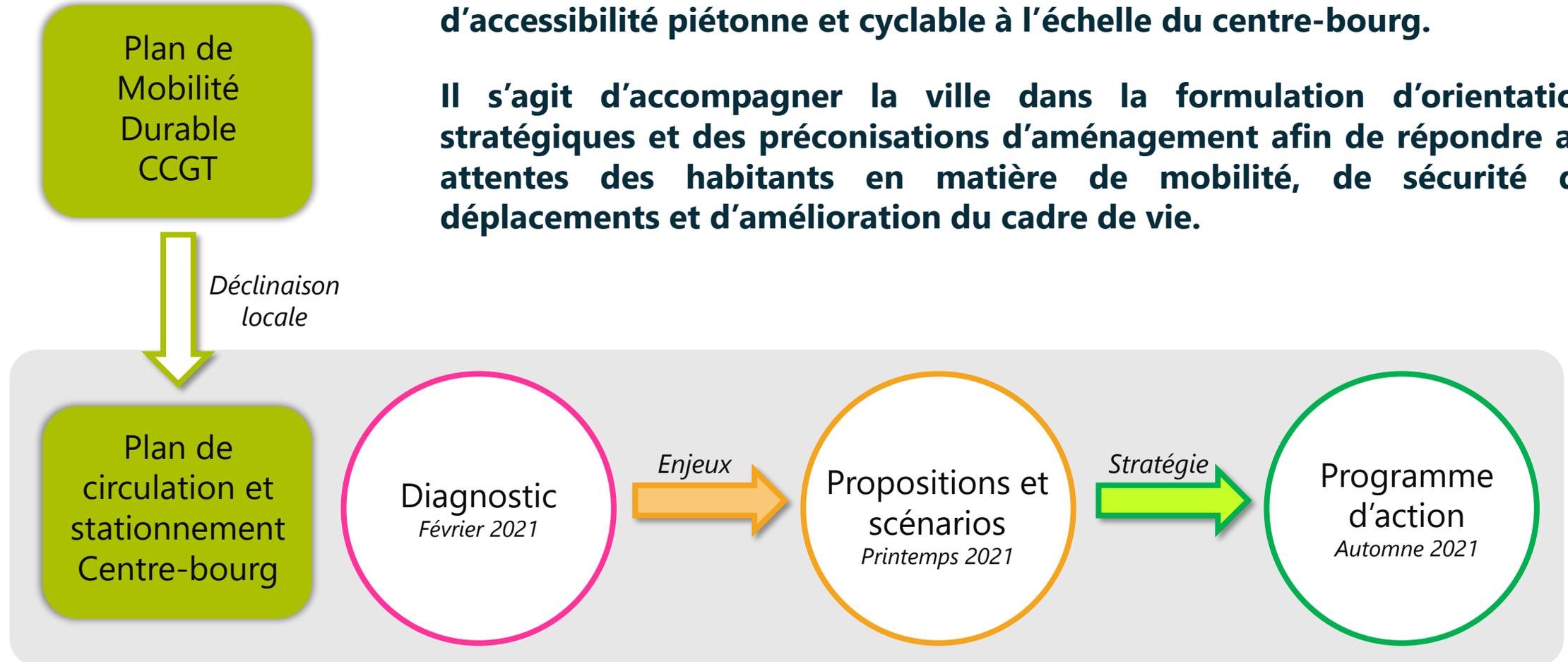
01.

# PRÉAMBULE

---

# PRÉAMBULE

## Cadre de l'étude



L'étude doit permettre à la commune de définir les mesures à mettre en œuvre en matière de circulation routière, de stationnement et d'accessibilité piétonne et cyclable à l'échelle du centre-bourg.

Il s'agit d'accompagner la ville dans la formulation d'orientations stratégiques et des préconisations d'aménagement afin de répondre aux attentes des habitants en matière de mobilité, de sécurité des déplacements et d'amélioration du cadre de vie.

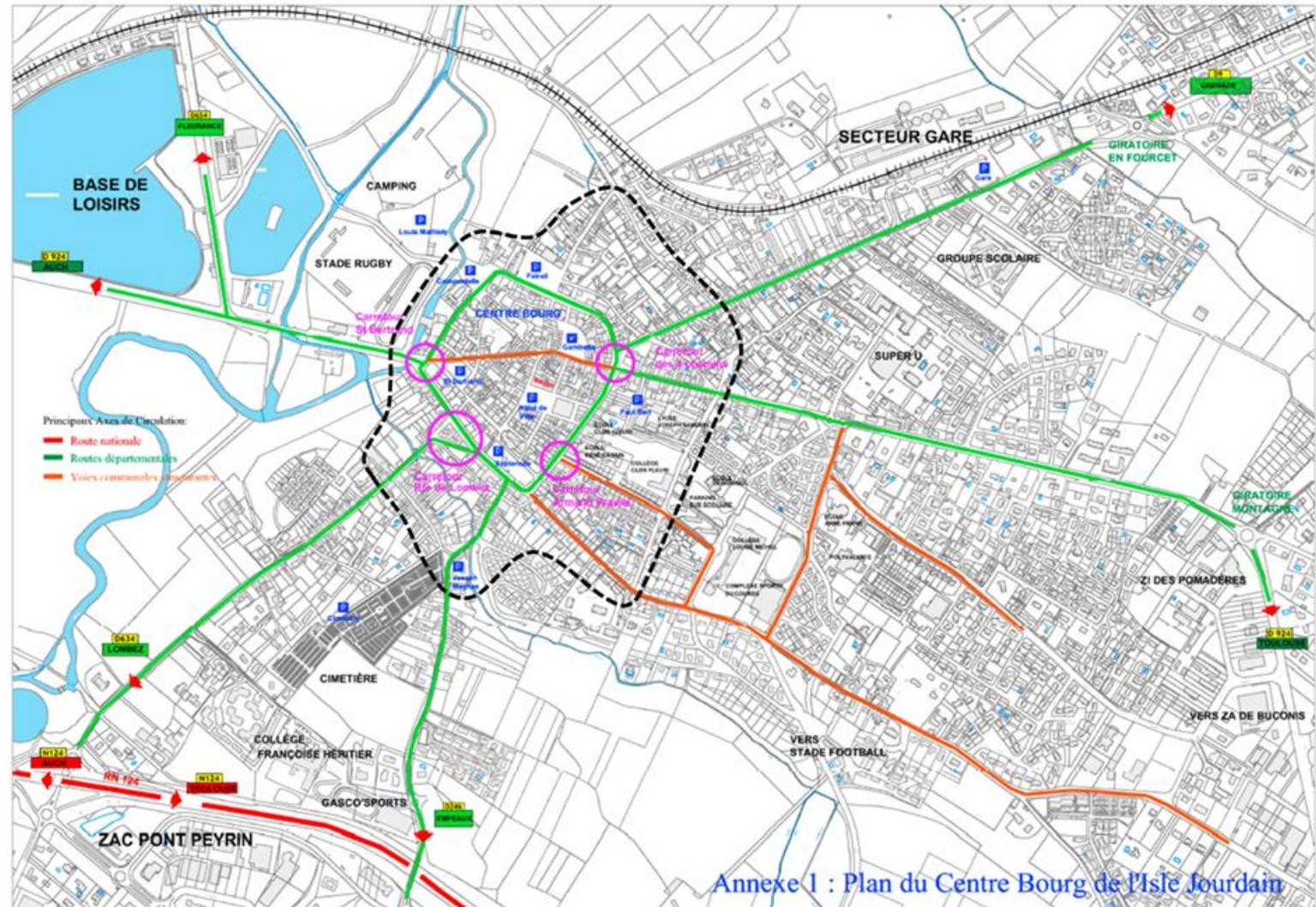
# PÉRIMÈTRE D'ÉTUDES

## Périmètre opérationnel :

- Centre-bourg
- Les boulevards circulaires
- Carrefours identifiés et pénétrantes associées

## Méthode de diagnostic

- Enquêtes de stationnement
- Questionnaire à l'attention des habitants



# QUELQUES ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

## La mobilité des habitants

**Une motorisation des usages conséquente :  
84% des déplacements en voiture et  
91% des ménages motorisés**

**Des déplacements domicile-travail  
fortement orientés vers Toulouse**

## Les déplacements automobiles

**Une voirie dans le centre historique  
fortement dédiée à la voiture**

**3 axes à plus de 10 000 véhicules/jour !  
Corp Franc Pommies, Charles Bacqué  
et la route de Toulouse**

**Des flux autour de la Bastide très hétérogènes  
avec des flux concentrés sur les boulevards  
Marceau et Carnot (plus de 9 000 véhicules/jour)  
contre 2 000 véh./jour sur le boulevard de la Marne  
mais tout de même 5 000 véh./jour sur Cdt.Parisot**

**Une offre de stationnement importante le long du  
boulevard de la Marne...mais éloignée des grands flux**

## Les transports en commun

**Une gare dans la ville :  
une opportunité pour la commune**

**Le parking de la Gare (200 places) est saturé en journée**

## Les modes actifs

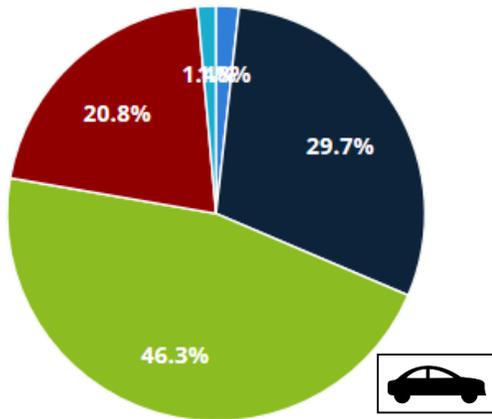
**Le partage de la voirie est déséquilibré au détriment  
des itinéraires cyclables et piétons**

**Des itinéraires aménagés dans les pôles (Base de loisirs,  
ZA Pont-Peyrin) mais pas ou très peu d'aménagements  
pour les relier entre eux**

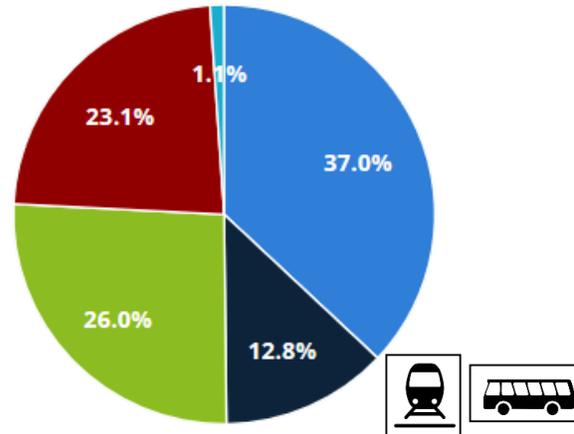
**Des espaces pour les piétons réduits  
de manière généralisée sur la commune**

# QUELQUES ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

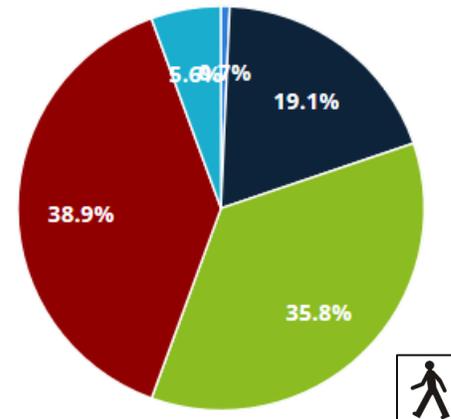
Comment qualifiez-vous les conditions de circulation au centre-ville ?



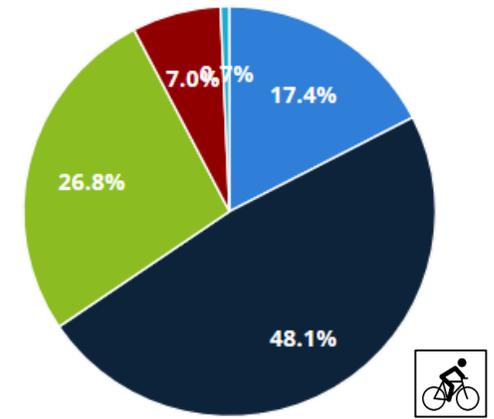
Comment jugez-vous la desserte en Transports en commun sur la commune ?



Comment jugez-vous les conditions de déplacements à pied dans l'Isle-Jourdain ?



Comment jugez-vous les conditions de déplacements à vélo dans l'Isle-Jourdain ?



## Les chiffres clés :

- Une forte insatisfaction des conditions de déplacement :
  - 76% en voiture
  - 39% en transports en commun mais 37% non concerné
  - 55% à pied
  - 75% en vélo et 17% non concerné

02.

# LES ENJEUX DE MOBILITÉ.

---

# LES PRINCIPAUX ENJEUX DE MOBILITÉ

**S'inscrire dans l'ambition du Plan de Mobilité Durable en développant le report modal vers les modes alternatifs à la voiture individuelle en ciblant les leviers d'action efficaces à l'échelle de la commune et en particulier dans le centre-bourg**

**Dans un contexte où la motorisation individuelle est encore très importante et les capacités routières limitées, les leviers d'actions reposent sur :**

- L'optimisation des réseaux viaires : des flux hétérogènes autour du centre-ville et une offre de stationnement inégalement exploitée
  - *Un meilleur équilibre du stationnement et des flux aux abords du centre-bourg possible*
- Les déplacements à vélo : des aménagements peu nombreux
  - *Des marges de manœuvre importantes !*
- Les transports collectifs : une gare dans la ville, des perspectives de développement des offres TC
  - *Ce développement à court-moyen terme doit être accompagné de stratégies de rabattement multimodal*
- La marche qui représente seulement 4% des déplacements et souffre d'espaces réduits de manière généralisée
  - *Une place à reconsidérer dans le centre-bourg*
  - *A privilégier pour les déplacements internes entre les principaux pôles générateurs*

# LES PRINCIPAUX ENJEUX DE MOBILITÉ

## ■ Améliorer les cheminements modes actifs à l'intérieur du centre-bourg

- Des **continuités à sécuriser, accentuer le confort** des cheminements

## ■ Trouver **un équilibre** entre :

- **Garantir l'accessibilité** et l'attractivité du centre-bourg **en optimisant** les capacités routières
- **Protéger le centre-bourg** face au risque de renforcement du transit en lien avec le développement urbain et des déplacements vers la métropole toulousaine

## ■ Améliorer les conditions de stationnement et en priorité :

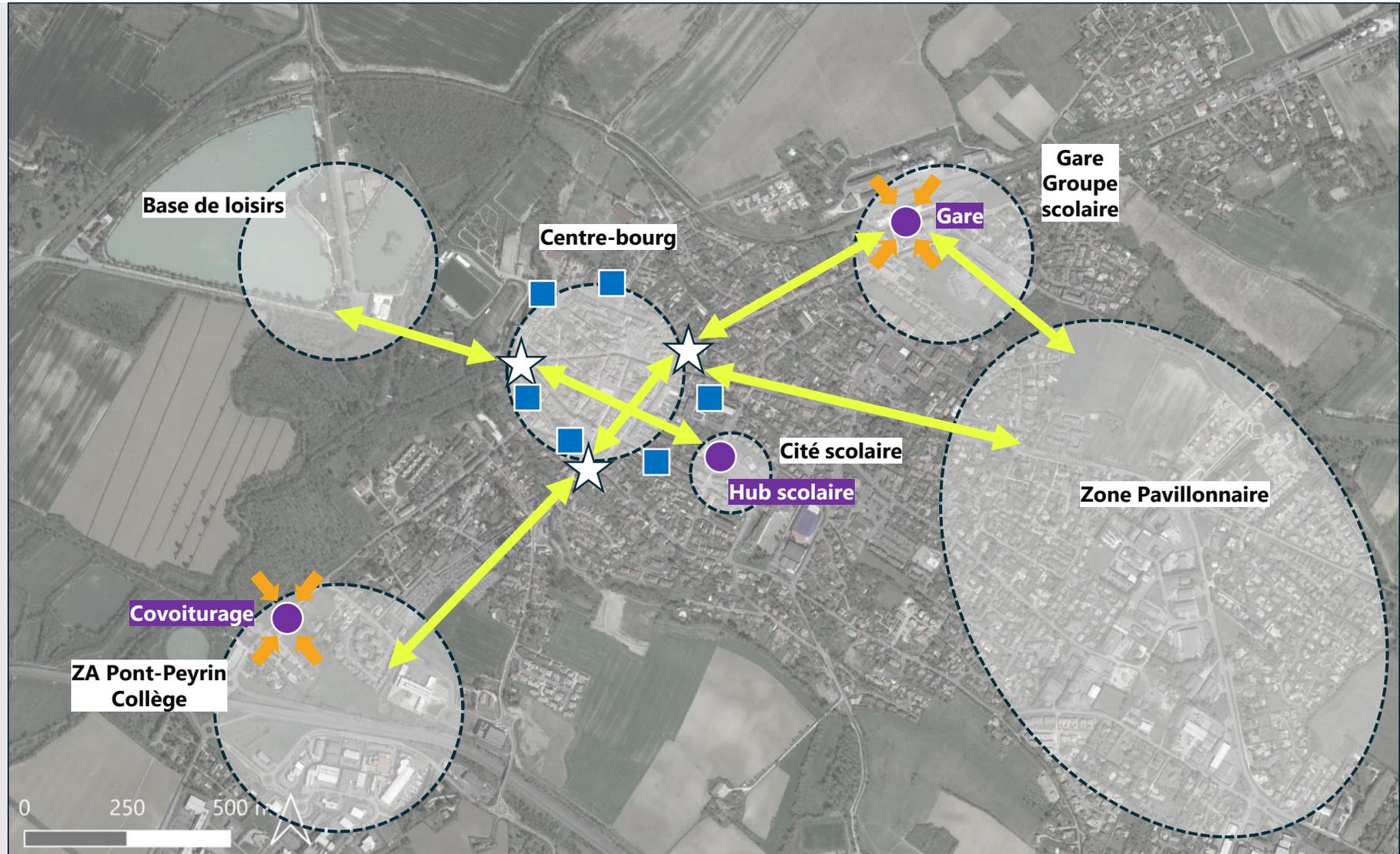
- **Assurer les besoins résidentiels** du centre-bourg
- **Réduire les tensions** sur le parking de l'Esplanade, le boulevard Carnot en opérant un report des usages sur les offres le long du boulevard de la Marne
- **Améliorer l'usage du stationnement** aux abords des commerces/équipements

# LES PRINCIPAUX ENJEUX DE MOBILITÉ

- **Améliorer les espaces dédiés aux piétons** le long des pénétrantes et depuis/vers les offres de stationnement en périphérie
  - **Les axes les plus directs** vers le centre-bourg
  - **Les cheminements les plus directs** dans le centre-bourg
  
- **Aménager 4 corridors multimodaux en priorité** entre le centre-bourg et les polarités :
  - Centre-bourg - Gare - Groupe Scolaire
  - Centre-bourg – zone pavillonnaire - Groupe Scolaire
  - Centre-bourg – Collège – ZA Pont-Peyrin
  - Cité scolaire - Centre-bourg – Base de loisirs

# LES PRINCIPAUX ENJEUX DE MOBILITÉ

- Assurer une bonne desserte tous modes des principaux pôles générateurs
- Optimiser l'offre de stationnement autour du centre-ville
- ☆ Améliorer le fonctionnement des carrefours stratégiques
- ↔ Mettre en œuvre des corridors multimodaux
- Encadrer les usages TC ferroviaire, scolaire et covoiturage  
✕ Et accompagner les dynamiques (rabattement)



03.

# LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES.



# LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES POUR LE CENTRE-BOURG

## Les orientations stratégiques au regard des enjeux

↔ **Améliorer** l'attractivité du centre-bourg en facilitant les **cheminements modes actifs**.

Mettre en œuvre **un réseau cyclable au contact des axes pénétrants où le centre-bourg constitue la jointure entre les quartiers**

**P** Améliorer l'attractivité du centre-bourg en facilitant l'**accès aux principales offres de stationnement**.

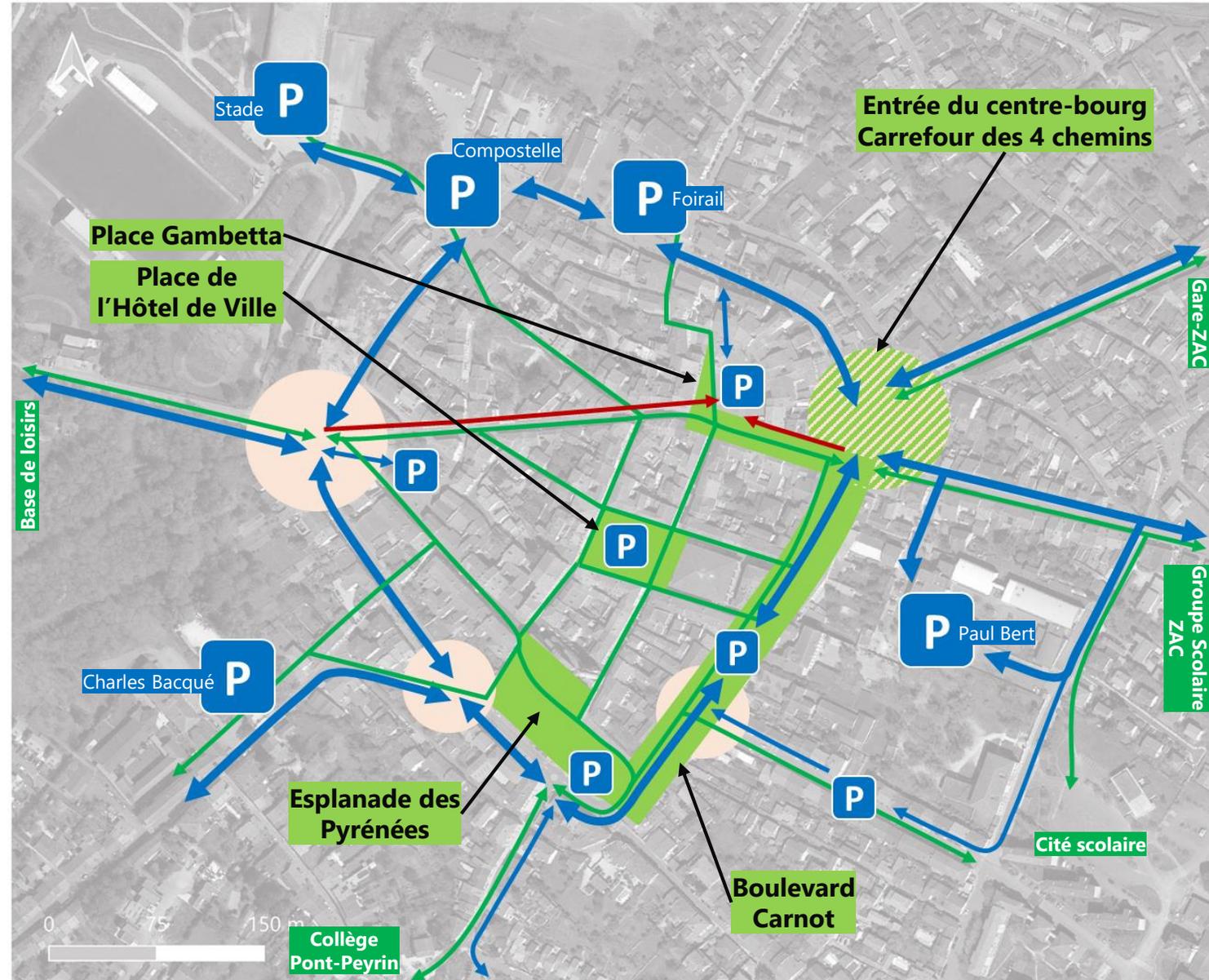
**P** Améliorer la **lisibilité des offres secondaires**

→ **Contraindre le transit** notamment à l'intérieur du centre-bourg

○ **Réaménager** 4 carrefours structurants en accompagnement du développement de la commune

■ **Faire émerger de nouvelles centralités** où les espaces publics seront prioritairement requalifiés. Sont identifiés à ce stade :

Place de l'Hôtel de Ville – Cours Carnot – Place Gambetta – Esplanade des Pyrénées - Carrefour des 4 chemins



04.

# LES SCÉNARIOS.

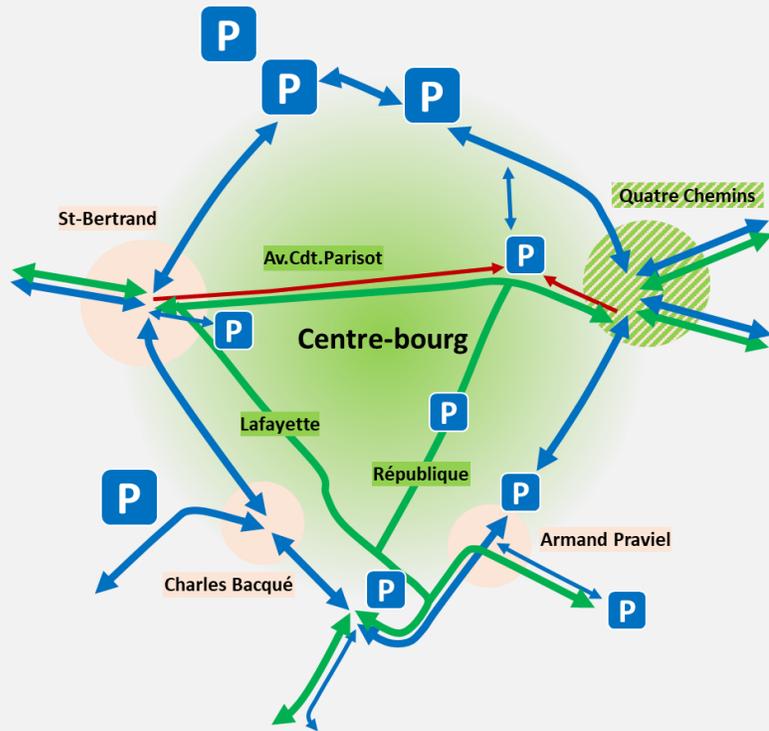
# LES SCÉNARIOS

Quelle accessibilité pour le centre-bourg ?

## Les scénarios possibles

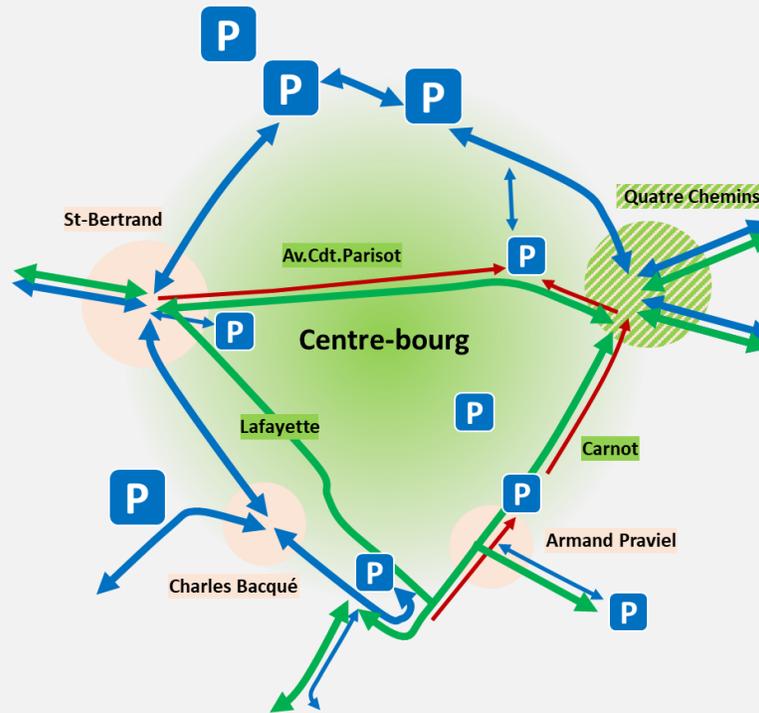
### Scénario 1

Double sens complet  
Réseau vélo à l'intérieur du centre-bourg



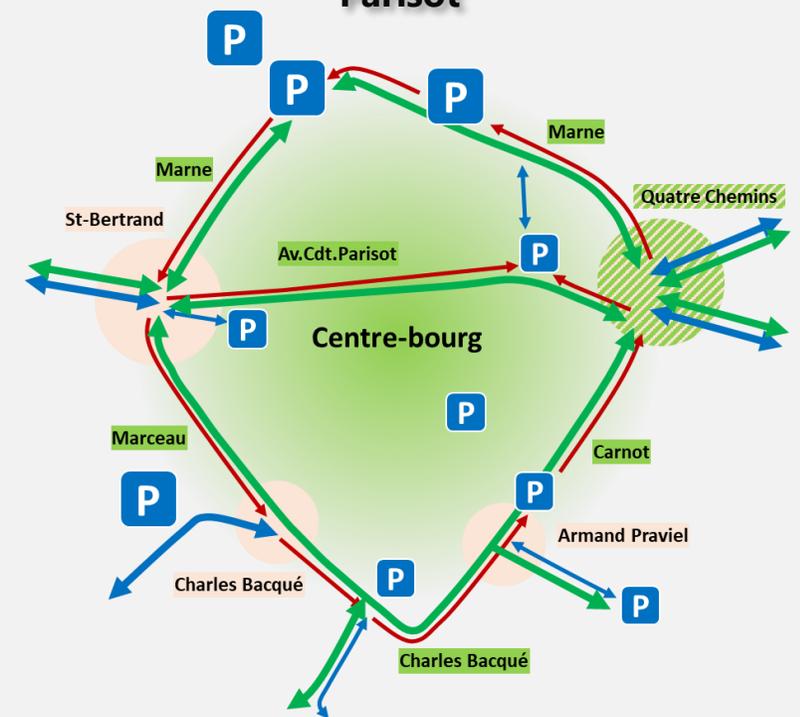
### Scénario 2

Sens unique partiel  
Réseau vélo à l'intérieur du centre-bourg et sur le boulevard Carnot



### Scénario 3

Sens unique complet  
Réseau vélo sur les boulevards  
Traversée du centre bourg sur Commandant Parisot





# LES SCÉNARIOS

## Scénario 2

Améliorer l'attractivité du centre-bourg en facilitant les cheminements modes actifs. A l'intérieur du centre-bourg, 3 axes structurants connectant les axes pénétrants :

Améliorer l'attractivité du centre-bourg en facilitant l'accès aux principales offres de stationnement à double sens. Améliorer la lisibilité des offres secondaires

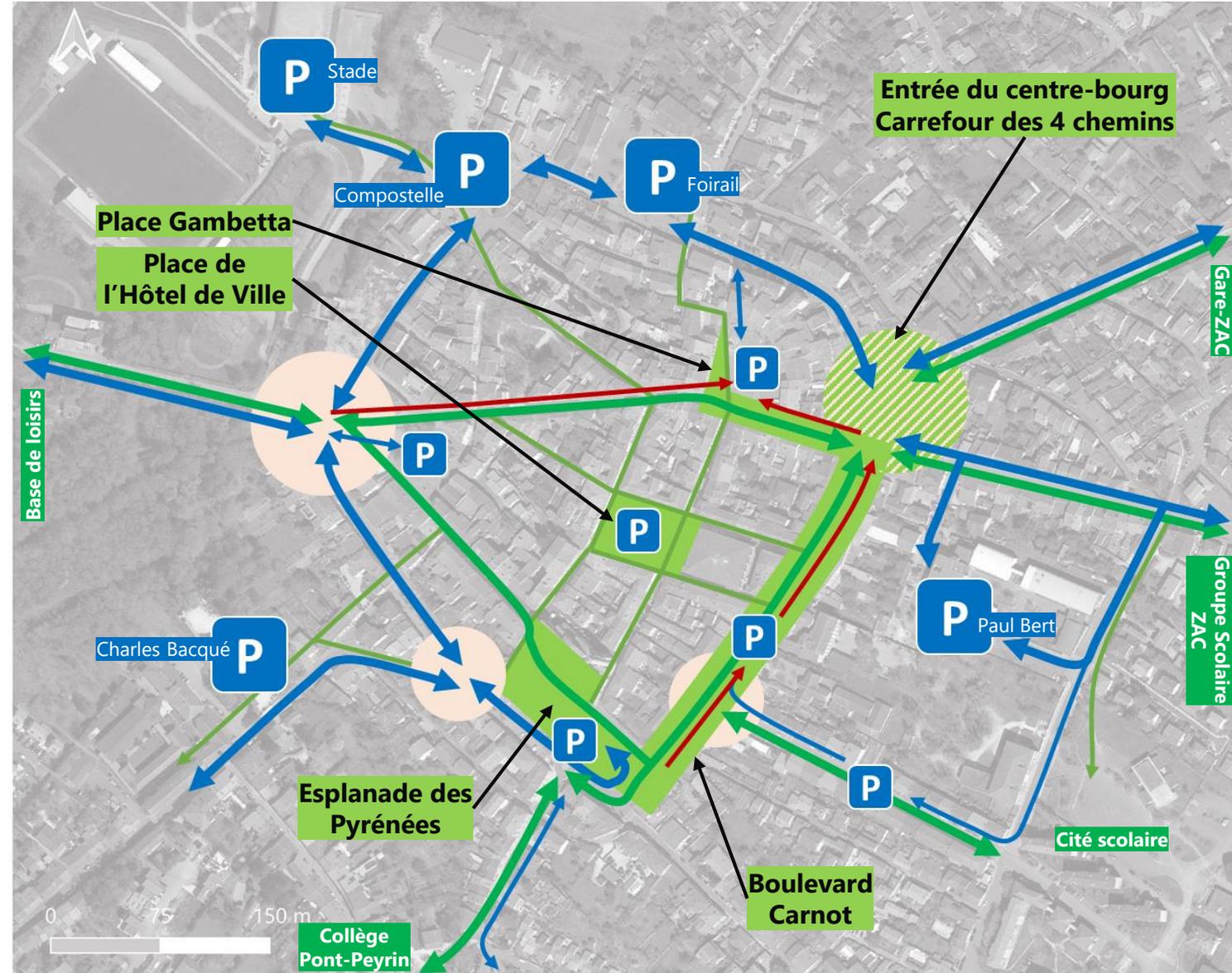
Contraindre le transit à l'intérieur du centre-bourg et partiellement sur les boulevards sud

Réaménager 4 carrefours structurants

Faire émerger de nouvelles centralités où les espaces publics seront prioritairement requalifiés :

Place de l'Hôtel de Ville – Cours Carnot – Place Gambetta – Esplanade des Pyrénées - Carrefour des 4 chemins

## SCENARIO 2 // Sens unique partiel Réseau vélo à l'intérieur du centre-bourg et sur le boulevard Carnot



# LES SCÉNARIOS

## Scénario 3

**Améliorer** l'attractivité du centre-bourg en facilitant **les cheminements modes actifs**. A l'intérieur du centre-bourg, 4 axes structurants connectant les axes pénétrants

**P** Améliorer l'attractivité du centre-bourg en facilitant **l'accès aux principales offres de stationnement**. Améliorer **la lisibilité des offres secondaires**

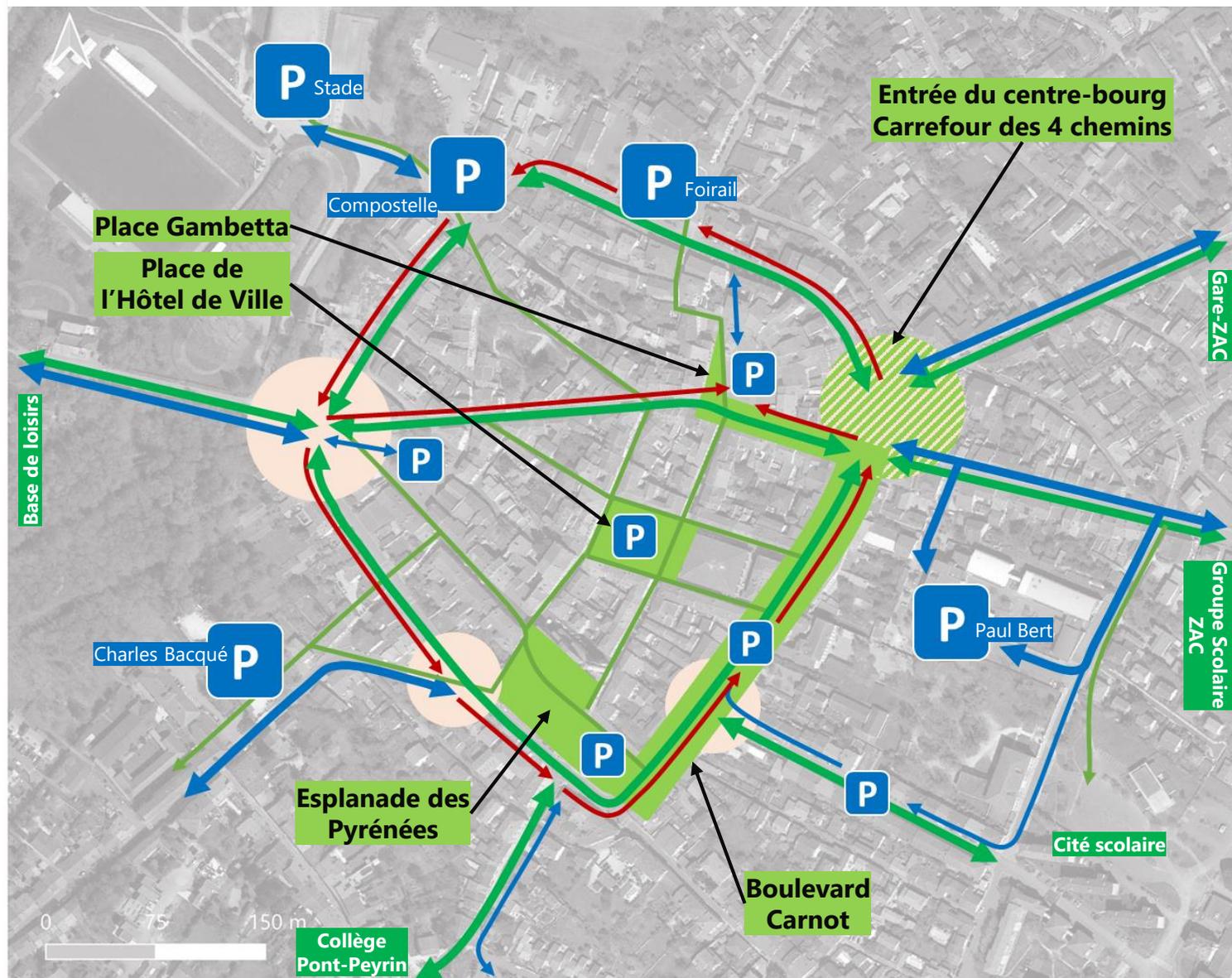
**→** **Contraindre le transit** à l'intérieur du centre-bourg et tout autour sur les boulevards

**○** **Réaménager** 4 carrefours structurants

**■** **Faire émerger de nouvelles centralités** où les espaces publics seront prioritairement requalifiés :

Place de l'Hôtel de Ville – Cours Carnot – Place Gambetta – Esplanade des Pyrénées - Carrefour des 4 chemins

### SCENARIO 3 // Sens unique complet Réseau vélo sur les boulevards, traversée du centre bourg sur Commandant Parisot



# **ANALYSE MULTICRITÈRE.**

**05.**

# ANALYSE MULTICRITÈRE

## Bilan de l'analyse multicritère

**Globalement, le scénario 2 présente le plus d'avantages :**

- Des aménagements cyclables positionnés de manière optimale (séparation des flux sur les axes structurants, mixité sur les axes apaisés)
- Des cheminement piétons valorisés sur les axes à forts enjeux
- Des transports collectifs peu impactés
- Une gestion des flux automobiles contraignant le transit sans faire de concessions sur la desserte locale
- Du stationnement significativement optimisé notamment en périphérie
- Une réponse forte aux enjeux urbains sur les secteurs clés
- Des coûts modérés.

SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3
<i>Double sens complet Réseau vélo à l'intérieur du centre-bourg</i>	<i>Sens unique partiel Réseau vélo à l'intérieur du centre-bourg et sur le boulevard Carnot</i>	<i>Sens unique complet Réseau vélo sur les boulevards Traversée du centre bourg sur Commandant Parisot</i>
VELO		
Orange	Vert	Vert
PIETONS		
Jaune pâle	Vert	Vert
TRANSPORTS COLLECTIFS		
Orange	Vert	Orange
AUTOMOBILE		
Orange pâle	Vert	Orange
STATIONNEMENT		
Jaune pâle	Vert	Orange
ENJEUX URBAINS		
Jaune pâle	Vert	Orange
FAISABILITE TECHNIQUE		
Orange pâle	Orange pâle	Orange