

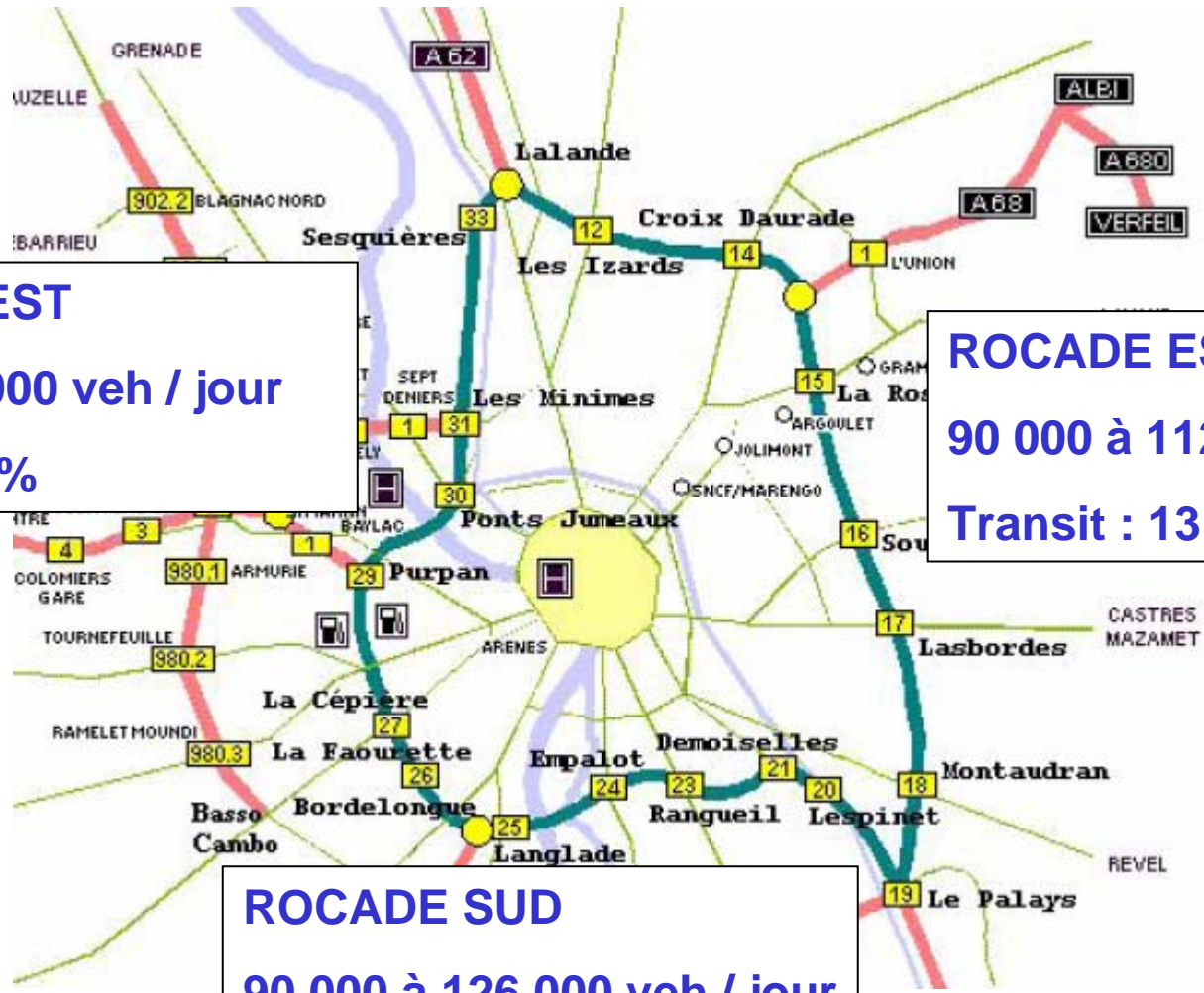
Débat public sur le grand contournement
autoroutier de Toulouse

Autoroutes et évolutions territoriales
dans l'aire toulousaine

19 septembre 2007

*Gabriel Jourdan, Maître de Conférences, Institut
d'Urbanisme de Grenoble*

Le poids des trafics urbains et périurbains sur le système autoroutier toulousain



ROCADE OUEST
61 000 à 137 000 veh / jour
Transit : 4 à 5%

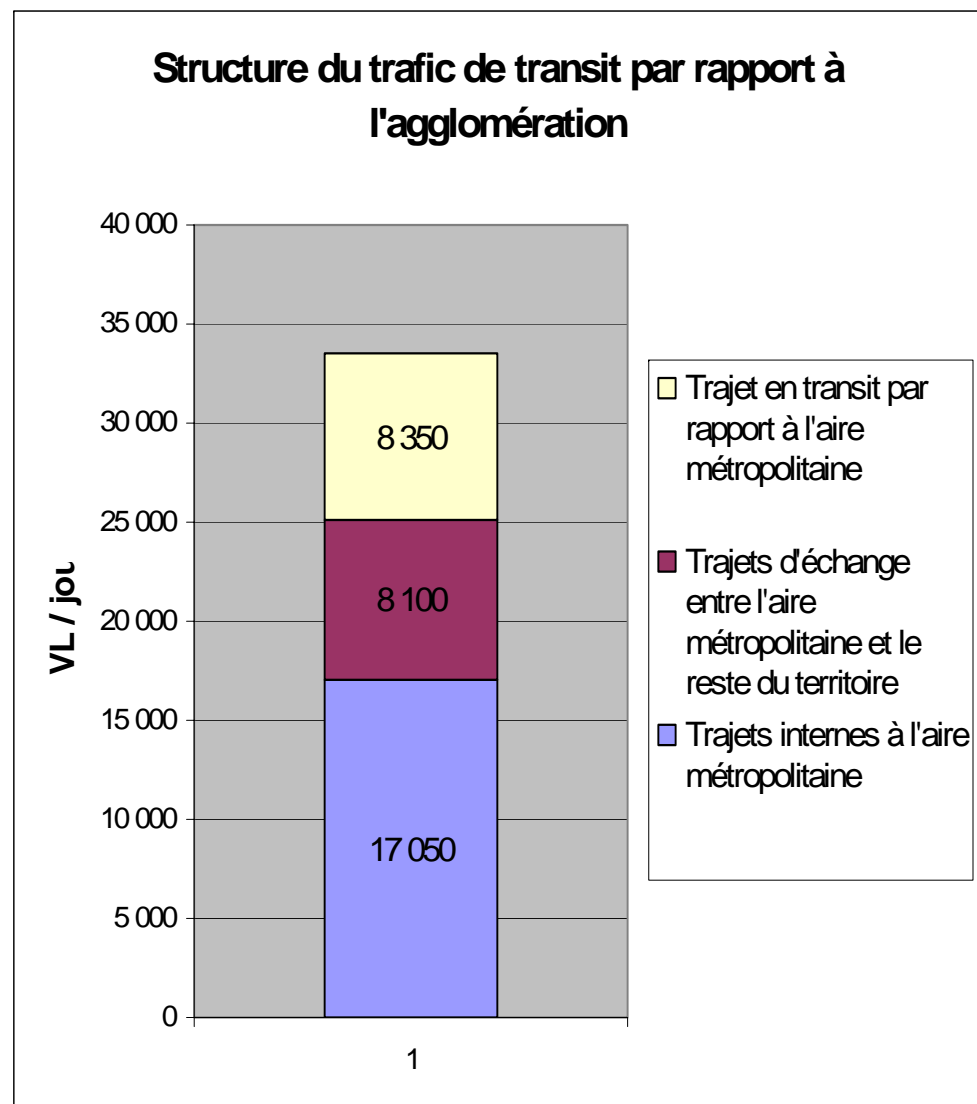
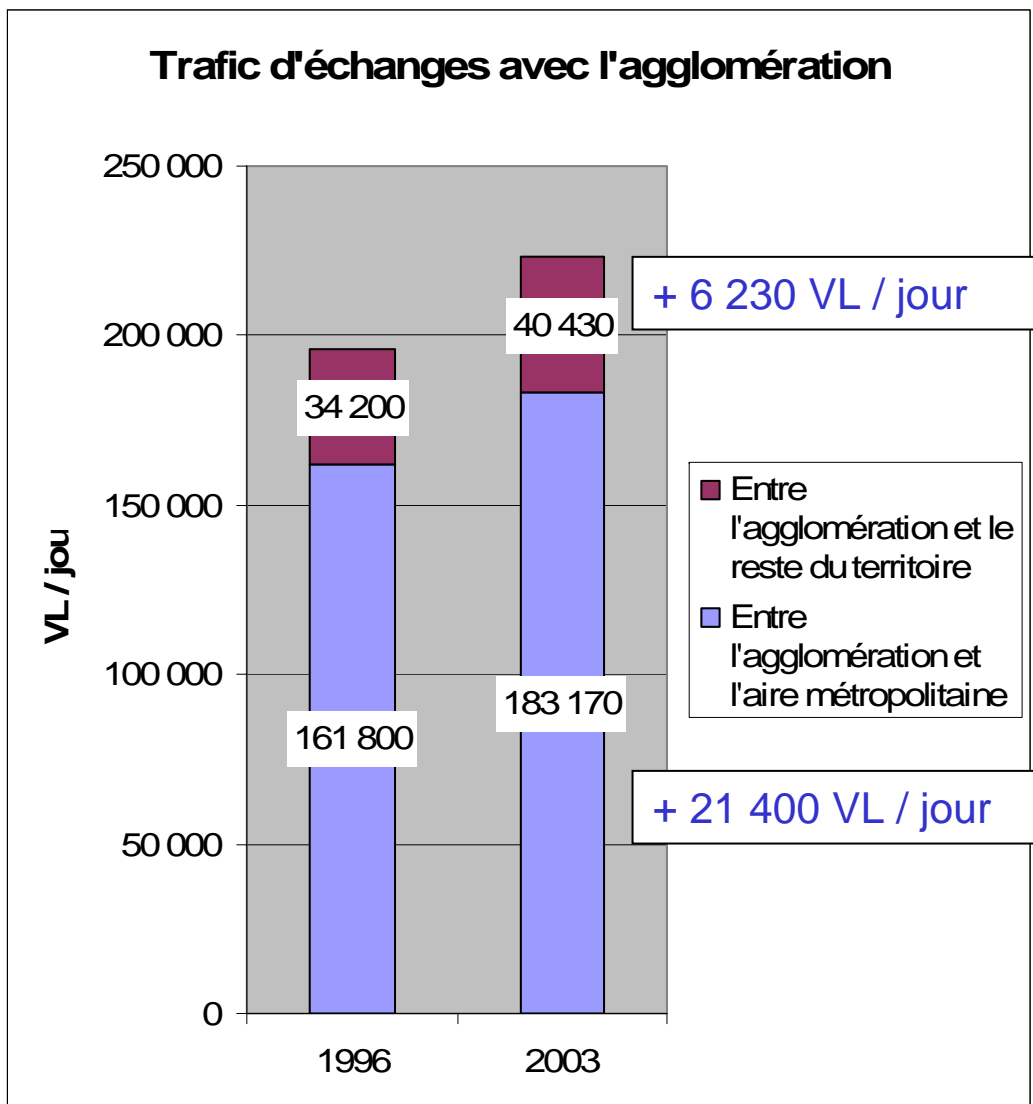
ROCADE EST
90 000 à 112 000 veh / jour
Transit : 13 à 15%

ROCADE SUD
90 000 à 126 000 veh / jour
Transit : 8,2%

Des niveaux de trafic et une part du transit comparable avec des agglomérations de taille similaire

Le poids des trafics urbains est plus fort à l'Ouest

Pour l'agglomération, 82% du trafic d'échanges et 51% du trafic de transit sont liés à des trajets internes à l'aire métropolitaine !

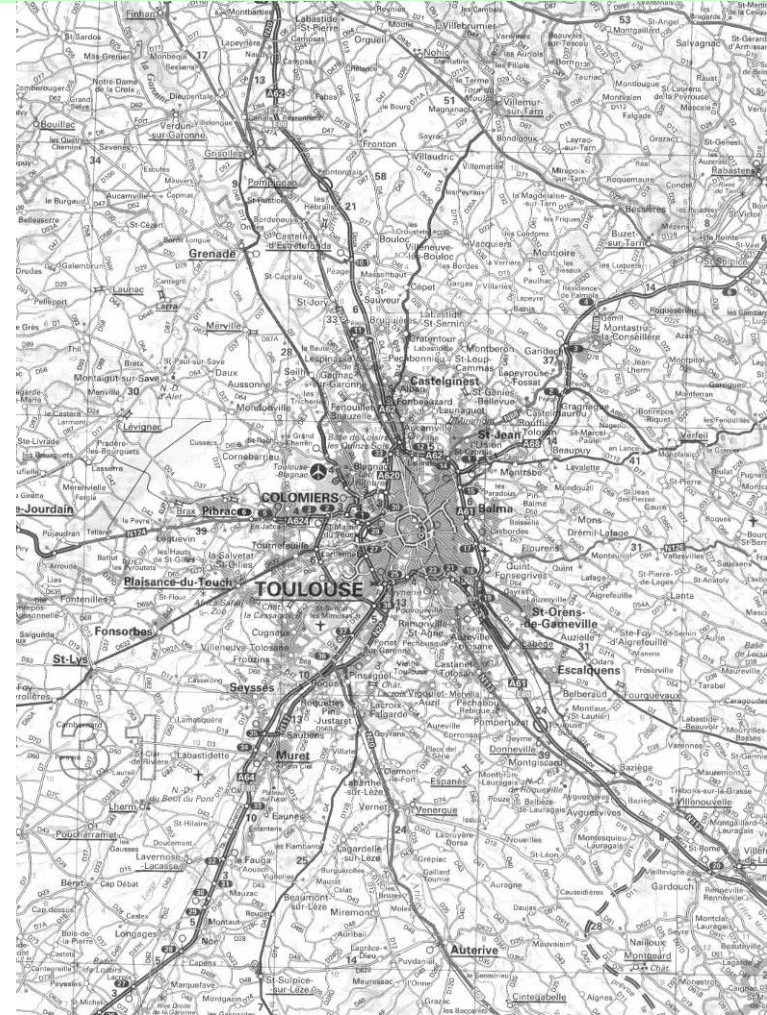


Le problème n'est pas lié au transit ... mais aux conséquences d'une dynamique urbaine facilitée par la généralisation des autoroutes et de la voiture

Premier constat fondamental : en permettant aux gens de se déplacer plus vite, la généralisation de l'automobile a permis la dilatation de l'espace urbain



L'espace de la « ville pédestre » ...
et le territoire bien irrigué par les
transports collectifs actuels



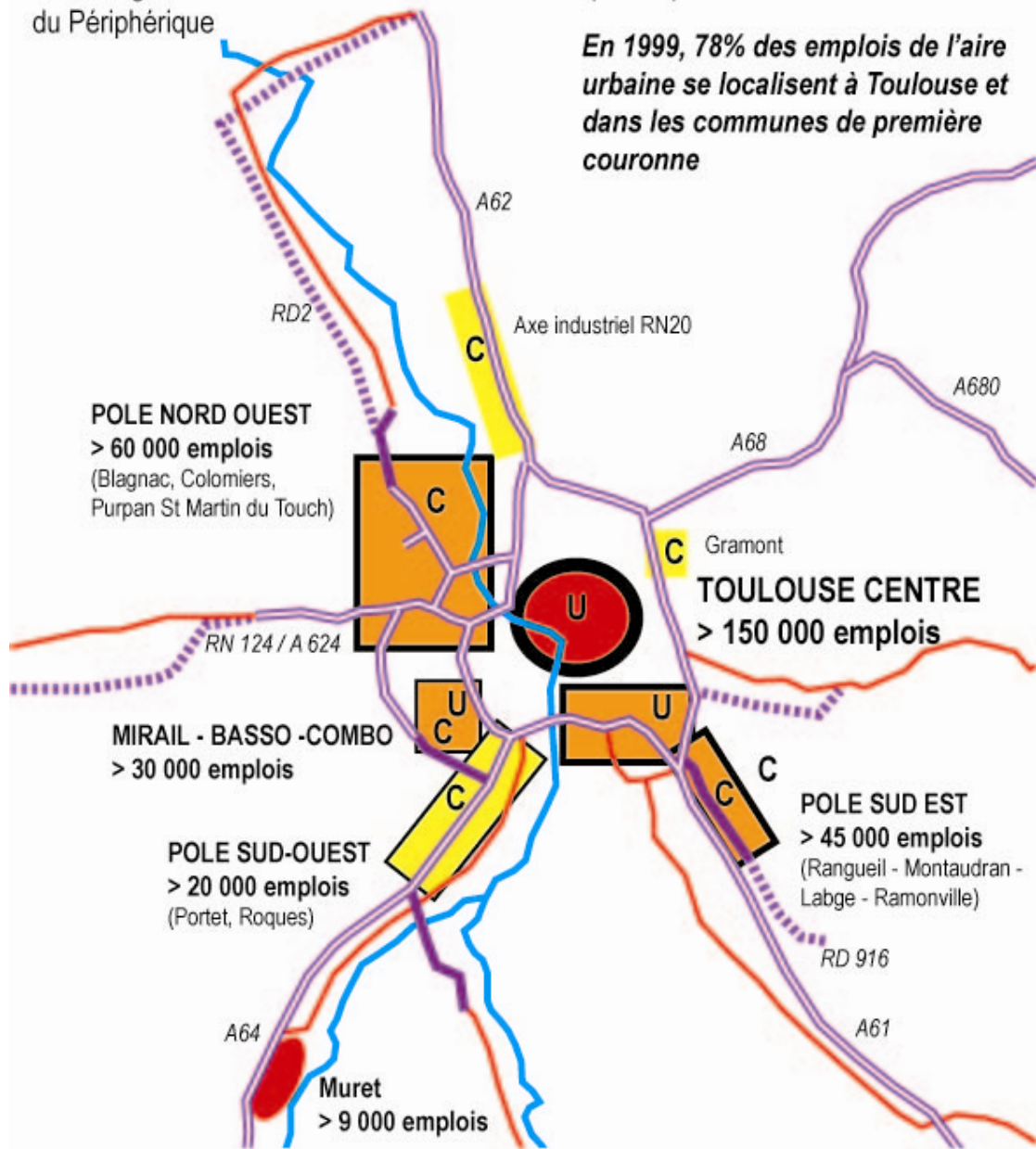
L'espace de la « ville automobile »
... irrigué par le système autoroutier

De l'agglomération à l'aire métropolitaine

LES POLES ATTRACTIFS DE L'AIRE TOULOUSAINE

Des emplois et des équipements (hypermarchés, hôpitaux, universités, ...) concentrés dans le "grand centre-ville" de Toulouse et dans quatre "pôles nouveaux" situés autour du Périphérique

En 1999, 78% des emplois de l'aire urbaine se localisent à Toulouse et dans les communes de première couronne



- Centre-ville
- Pôle nouveau à dominante "emplois qualifiés (industriels et technologiques)"
- Pôle nouveau à dominante "emplois peu qualifiés et activités commerciales"
- Pôle universitaire majeur
- Grand pôle commercial périphérique

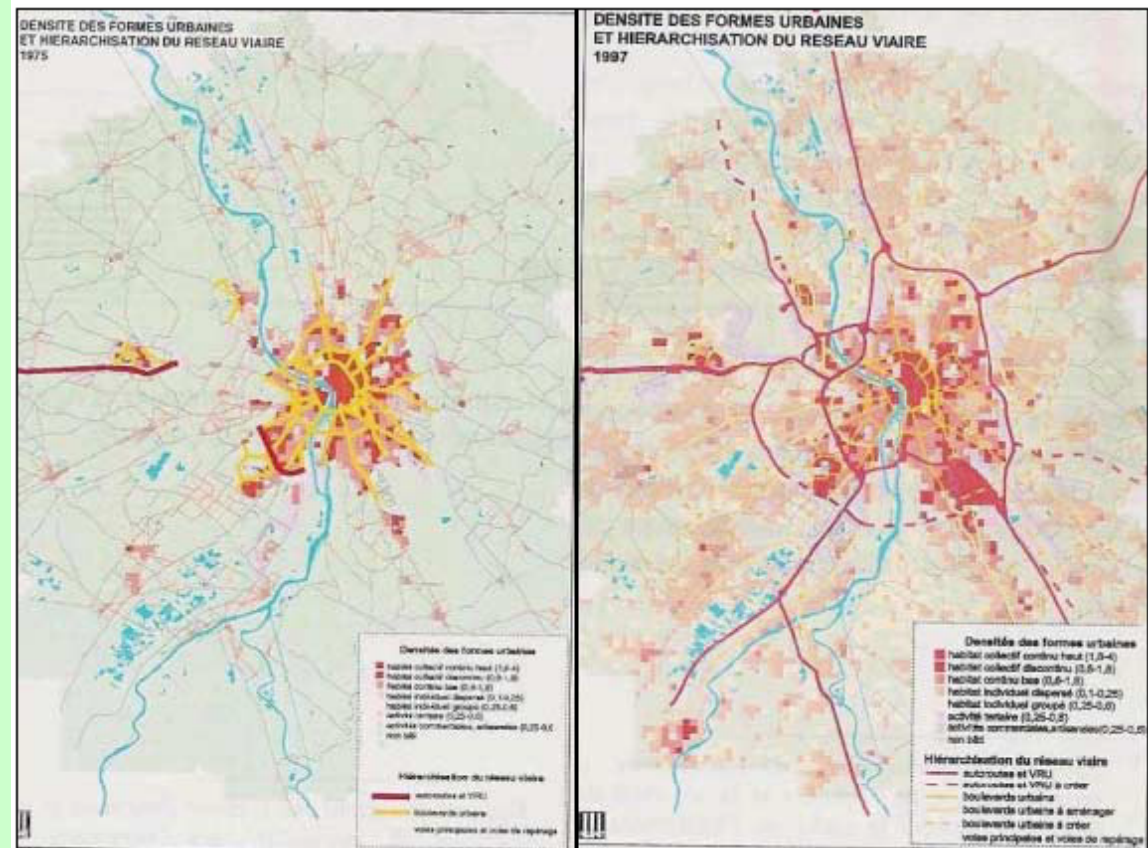
Second constat fondamental :
la construction des autoroutes
et du Périphérique ont
redistribué les « rentes de
position » au sein du cœur
urbain de la métropole

Du « monocentrisme » au
« polycentrisme » :
4 pôles nouveaux « de niveau
métropolitain » viennent
compléter et/ou concurrencer le
rôle du centre-ville de Toulouse

**L'amélioration de l'accessibilité
« ouvre » de nouveaux territoires
pour la diffusion de l'habitat et
créé de nouvelles « rentes de
situation » pour la localisation
des activités**

**Il en résulte des effets concrets
en matière de localisation du
développement urbain : l'habitat
s'éloigne des pôles d'emplois et
(certaines) activités tendent à se
développer autour des nœuds
routiers**

**Cette évolutions urbaines
alimentent en retour la
croissance du trafic sur les axes
autoroutiers**



***La modélisation de trafic
n'intègre pas ces évolutions
urbaines rendues possibles par
la réalisation des nouvelles
infrastructures routières***

La « course » entre urbanisme, trafics et infrastructures !

La construction du Grand Contournement

... offrira pendant quelques années une amélioration des conditions de circulation sur les voies rapides du cœur de l'agglomération ...

... sans pour autant permettre de retrouver le niveau de service actuel sur le Périphérique et sur les Pénétrantes ...

... et avec le risque que la diminution (temporaire) du trafic sur le périphérique et les pénétrantes vienne relancer la dynamique d'étalement urbain et de renforcement des pôles périphériques ... génératrice d'une nouvelle croissance du trafic !

Une améliorations qui risque fort de n'être que temporaire

Les gains d'accessibilité ne sont pas éternels ...

***... la congestion est un facteur d'équilibre qui limite la
tendance à l'éloignement de l'habitat et au
renforcement des pôles nouveaux ...***

***... à condition de savoir l'apprivoiser pour en limiter
les conséquences négatives (stress lié à l'incertitude
sur les temps de parcours, danger lié à la survenue
brutale de bouchons)***

Pour apprivoiser la congestion : le concept d'autoroute apaisée

(Grenoble ... et peut être bientôt Marseille, Toulon ou Nice)

→ Vitesse de circulation limitée à 70 km/h pour optimiser la capacité d'écoulement du trafic et réduire les risques d'accident

→ Mise en place de systèmes de gestion dynamique du trafic et de régulations d'accès (cf. Rocade de Bordeaux) pour fiabiliser les temps de parcours

→ Possibilité de réduire la largeur des voies de circulation ... et de dégager ainsi de l'espace pour une « voie réservée » aux transports collectifs

→ Une action à compléter par le développement du maillage des axes routiers secondaires (« boulevards urbaine multimodaux ») pour offrir des itinéraires alternatifs aux axes autoroutiers

***... La congestion routière est également un puissant levier incitatif à l'usage des transports collectifs ...
pour autant que ces derniers soient performants par
rapport à l'automobile !***

Le réseau de transport public est essentiellement conçu pour répondre aux déplacements vers le centre-ville de Toulouse, depuis le reste de Toulouse et, dans une moindre mesure, depuis les quartiers d'habitat de la « première couronne » de banlieue.

Le réseau de transports en commun en 1997



Source : A.U.A.T. 1998

Les 4 grands « pôles nouveaux » sont mal desservis par les transports collectifs (notamment depuis les communes périphériques) : ... leur accessibilité repose principalement sur l'automobile

Inversement,

- Le périphérique et ses « antennes » (premiers km de l'A64, Rocade Arc en Ciel et Fil d'Ariane, RD916 ...) structurent la desserte des « pôles nouveaux » ... et permettent des déplacements rapides de périphérie à périphérie (la périphérie incluant les quartiers « extérieurs » de Toulouse)**
- Les autoroutes et voies rapides pénétrantes permettent un accès rapide aux 4 grands pôles nouveaux et, dans une moindre mesure, au centre-ville de Toulouse**
- Alors que le système de transports collectifs urbain irrigue principalement Toulouse, le système autoroutier irrigue toute l'aire métropolitaine**

En terme de vitesse commerciale, le métro (34 km/h) concurrence la voiture pour les trajets internes à Toulouse (15 à 25 km/h) ... mais est bien plus lent que les voitures sur le périphérique (50 km/h) même avec le niveau de congestion prévu en 2020 !

Pour l'instant, aucun transport public (sauf le train, mais dont l'offre est encore trop faible) ne permet de concurrencer la vitesse de déplacement offerte par la voiture sur autoroute

Toulouse a son « métro » ...

... et l'aire toulousaine a besoin de son RER, c'est-à-dire d'un réseau de transport public aussi rapide que la voiture sur autoroute pour les liaisons entre et vers les 5 pôles majeurs de la métropole

Le train (RER ferroviaire) : une offre à développer

Le car express par autoroute (RER routier) : une solution à envisager notamment pour les liaisons entre et vers les 4 pôles nouveaux

Des pôles d'échanges RER / métro / bus / tramway à envisager au cœur des 4 principaux pôles nouveaux

... Mieux localiser le développement urbain pour maîtriser « à la source » la croissance du trafic routier

Privilégier une localisation du développement futur autour des pôles et des axes bien desservis par les transports collectifs

Concevoir les nouveaux quartiers pour y permettre un usage simple et sécurisé de la marche (qui elle-même permet l'accès aux arrêts de transports collectifs)

Etendre les espaces accessibles aux piétons (notamment dans les « pôles nouveaux »)

Dans le cœur urbain et les « pôles d'équilibre », être offensif en terme d'offre de logements accessible financièrement et adaptés aux besoins des familles