



ORGANISATION DU TERRITOIRE ET DES DÉPLACEMENTS : Les solutions déjà envisagées et la situation prévisible en 2020

À l'échelle de la métropole toulousaine, la croissance des trafics est en très grande partie générée par les déplacements quotidiens de ses habitants. Face à ce constat, les collectivités ont entrepris une démarche d'organisation du territoire plus économe en espace et en déplacements. Elle s'accompagne d'une politique volontariste en faveur des transports collectifs et des modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Les grandes politiques nationales en faveur d'un rééquilibrage au profit des modes alternatifs à la route, les démarches de planification et les projets locaux à moyen et long terme, permettent de se projeter en 2020 pour analyser les conditions de déplacements à cet horizon en particulier sur le périphérique toulousain.

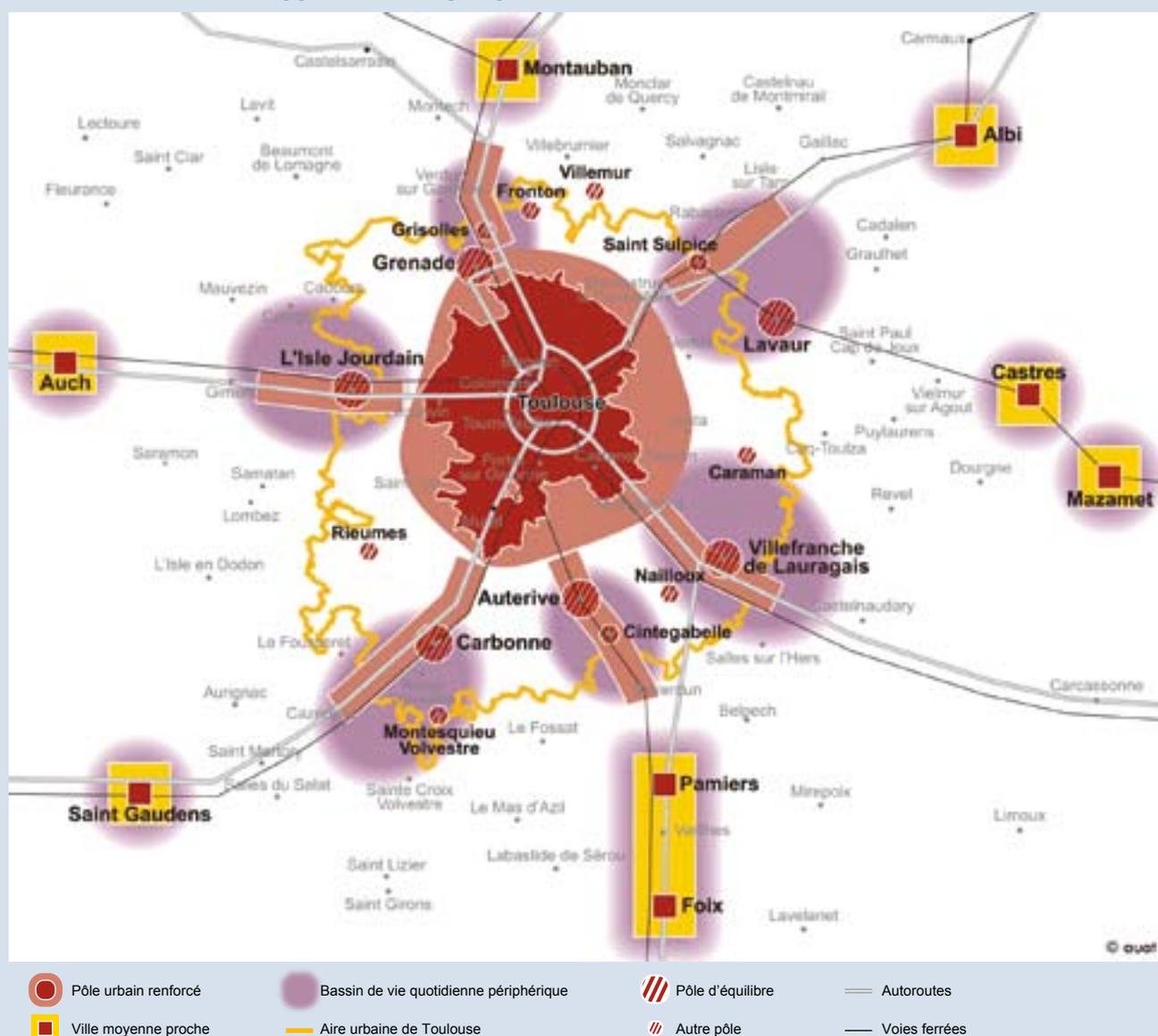
Une meilleure maîtrise du développement urbain

Les besoins de déplacements sont étroitement liés aux distances qui séparent le domicile des bassins d'emplois, des écoles, commerces, services et loisirs.

Dans l'aire urbaine toulousaine, ces besoins se sont multipliés ces dernières années en raison de la forte expansion urbaine vers la périphérie. La dynamique démographique, la faible densité du développement urbain en périphérie, et un déséquilibre persistant dans la localisation des emplois entre centre et périphérie ont pour conséquence l'utilisation croissante de la voiture individuelle.

Face à ce constat, une nouvelle organisation mieux maîtrisée du développement a été adoptée par les élus de l'aire urbaine. Elle permettra de limiter les déplacements au sein du territoire. Un certain nombre de territoires voisins de l'aire urbaine se lancent également dans des démarches de planification intercommunale.

Le modèle de développement adopté par les élus de l'aire urbaine



Source : AUAT

pour limiter les déplacements

■ Un nouveau modèle de développement urbain

En 2002, les élus de l'aire urbaine toulousaine ont entrepris une large réflexion sur l'organisation du territoire. Initiée par l'État, conduite en association avec la Région, le Département et les chambres consulaires, cette réflexion a abouti en janvier 2005 à l'adoption d'une charte pour un aménagement cohérent du territoire. L'idée centrale est de densifier les petites villes et les villes moyennes bien desservies par le réseau ferroviaire afin de structurer le développement urbain, de rapprocher les services des usagers, de favoriser les modes de déplacements alternatifs, de réduire le nombre des déplacements quotidiens et leur dépendance à la voiture. Pour y parvenir, la charte a défini 4 grands axes d'aménagement futur du territoire qui serviront à encadrer les futurs schémas de cohérence territoriale (SCOT) :

- assurer l'autonomie des territoires dans la complémentarité,
- intégrer les habitants et garantir l'accès à la ville pour tous,
- organiser les échanges dans l'aire urbaine et avec les autres territoires,
- valoriser les espaces naturels et agricoles, gérer de manière économe les ressources naturelles et prévenir les risques majeurs.

Afin de mettre en œuvre ce projet de façon cohérente, les élus se sont engagés dans une démarche de planification dont la cohérence est assurée pour l'ensemble de l'aire urbaine (340 communes) par un groupement d'intérêt public : le GIP Interscot.

Assurer l'autonomie des territoires dans la complémentarité

Entre les pôles urbains constitués par l'agglomération toulousaine et les villes moyennes, les territoires et communes de la périphérie, il existe une forte situation de dépendance. Le modèle de développement choisi se propose de réduire cette dépendance en valorisant les spécificités de chaque bassin de vie

➤ Ce qu'il faut savoir

Qu'est ce qu'un SCOT ?

C'est un document de planification à long terme à l'échelle intercommunale. Il traduit les grandes orientations du projet de développement durable d'un territoire.

La « démarche Aire Urbaine » : le GIP Interscot

La démarche Aire Urbaine repose sur la constitution de quatre Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT). Ils concernent l'Agglomération Toulousaine, le Nord Toulousain, le Lauragais et le Sud Toulousain. Pour assurer ensemble la conduite de la démarche, les élus ont créé un groupement d'intérêt public, le GIP Interscot. Ce groupement réunit les syndicats mixtes en charge des SCOT afin de garantir la cohérence de la démarche sur l'ensemble des territoires.

Les différents SCOT de l'aire métropolitaine



■ SCOT de l'aire urbaine toulousaine ■ Autres SCOT de l'aire métropolitaine

Plusieurs SCOT sont lancés sur les territoires de l'aire métropolitaine en plus de ceux de l'aire urbaine toulousaine.

Source : DRE Midi-Pyrénées

et en organisant leur complémentarité. Il s'appuie pour cela sur une organisation nouvelle autour de 3 maillons essentiels :

- l'agglomération toulousaine avec son centre (Toulouse et proche banlieue) et ses polarités secondaires,
- les bassins de vie de l'espace péri-urbain organisés autour de pôles d'équilibre constitués par les petites villes autour de Toulouse,
- les villes moyennes régionales en étoile autour de Toulouse.

Intégrer les habitants et garantir l'accès à la ville pour tous

Dans chaque bassin de vie, l'offre d'équipements et de services doit atteindre un niveau satisfaisant pour répondre aux attentes des habitants actuels et futurs. Cette offre concerne :

- le logement avec une volonté de diversité et d'équilibre entre l'individuel et le collectif, le locatif et l'accession à la propriété,
- l'aménagement urbain et la disponibilité du foncier.

Organiser les échanges dans l'aire urbaine et avec les autres territoires

Il s'agit de développer un véritable réseau de transport multimodal qui favorise la pratique des transports collectifs et garantit l'accès à la ville pour tous. Parallèlement, un « urbanisme de proximité » doit se mettre en place pour implanter équipements, services, commerces et habitat à proximité des gares, stations, arrêts et pôles d'échanges de ce réseau.

L'amélioration des liaisons ferroviaires

Entre 2000 et 2006, l'État, la Région Midi-Pyrénées et Réseau Ferré de France ont consacré 159 millions d'euros à l'amélioration des infrastructures ferroviaires de Midi-Pyrénées.

Dans le même temps, dans le cadre de son Plan Régional des Transports, la Région multipliait par 2 l'offre ferroviaire en termes de trains et de dessertes, et inaugurerait le cadencement de 2 lignes TER. Avec pour résultat une augmentation de 59 % du nombre de voyages sur le réseau régional. Cette politique soutenue d'amélioration va encore s'amplifier.

Principes d'organisation des dessertes ferroviaires régionales



Typologie de desserte - Horizon 2020

Desserte de proximité (Omnibus)

- Proche banlieue Cadence 30 mn
- Grande banlieue Cadence 30 mn
- Terminus agglomération

- Réseau de villes Cadence 60 mn
- Territoire Cadence 120 mn
(240 mn pour Brive-Rodez-Millau)

Desserte intervalles

- Axe Brive-Rodez-Millau : En relation avec Toulouse :
- Cadence 240 mn
- Cadence 60 mn
- Desserte
- Cadence 120 mn

Source : Région Midi-Pyrénées

■ Préparer l'arrivée de la grande vitesse à Toulouse

À la suite du débat public organisé en 2005, Réseau Ferré de France a décidé de lancer les études préparatoires du projet de Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse. La LGV Sud Europe Atlantique sera ainsi constituée à terme de 3 branches Paris-Bordeaux, Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne qui permettront d'inscrire le sud-ouest de la France dans le réseau européen à grande vitesse.

On peut envisager le début des travaux courant 2013 après la Déclaration d'Utilité Publique. Cette nouvelle ligne permettra d'aller de Toulouse à Bordeaux en 1 h (contre 2 h aujourd'hui) et à Paris en 3 h (contre 5 h aujourd'hui).

■ Moderniser le réseau

L'État, la Région, Réseau Ferré de France et la SNCF se sont fixé pour objectif d'augmenter la part du train dans les transports et pour cela d'améliorer le service aux usagers. Pour cela, 351 millions d'euros - dont 93 millions pour la part État - ont été inscrits au volet ferroviaire du Contrat de Projet État-Région 2007-2013. Outre le financement des études liées à la LGV, ces investissements contribueront en priorité à :

- désaturer « l'étoile ferroviaire » toulousaine et, en particulier, améliorer l'accessibilité et les capacités de la gare Toulouse-Matabiau,
- poursuivre la modernisation des infrastructures ferroviaires régionales dans une optique de développement des dessertes.



Parallèlement, une partie du budget inscrit au Contrat de Projet sera consacrée à la nécessaire remise à niveau du réseau ferré régional. En effet, sa dégradation constatée limite les possibilités d'amélioration du service.

La régénération et l'entretien du réseau ferroviaire devient un élément clef pour assurer le niveau de service envisagé par le Plan Régional des Transports ; à défaut d'investissement conséquent ce pourrait être un frein au développement du transport ferroviaire régional.

L'État a mis en place au niveau national un plan de renouvellement du réseau ferré doté de 1,8 milliard d'euros sur la période 2006-2010 pour assurer la remise en état du réseau classique. Le Conseil régional, pour sa part, a lancé un emprunt de 500 millions d'euros pour accompagner et accélérer les opérations en Midi-Pyrénées.

■ Poursuivre l'amélioration des services aux usagers

Pour la période 2007-2013, le nouveau Plan Régional des Transports s'est fixé 4 priorités :

- généralisation du cadencement sur les dessertes. Cette logique de circulation des trains selon une fréquence établie (quart d'heure, demi-heure ou plus) permet de simplifier l'offre pour l'utilisateur.
- intensification des dessertes de proximité vers la proche et la grande banlieue, les réseaux de villes et les bassins d'emplois.
- renforcement du maillage entre les villes moyennes avec des liaisons express inter-villes,
- amélioration des correspondances entre les différents modes de transport.

La Région s'engage en outre à poursuivre les évolutions en cours pour développer l'offre ferroviaire et la fréquentation du réseau :

- améliorer la complémentarité entre les différents modes de transports collectifs ferroviaires, autocars, réseaux urbains,
- développer les tarifications, la télé-billetique et l'information multimodale,
- faciliter l'accessibilité aux réseaux régionaux, en particulier pour les personnes à mobilité réduite.

➤ Les questions que l'on peut se poser

La LGV, quels effets sur les modes aérien, routier, ferroviaire ?

La LGV et l'avion :

la mise en service de la LGV devrait entraîner un report d'environ 1 million de passagers/an de l'avion vers le train.

La LGV et la route :

elle permettrait le report de 700 à 800 000 voyageurs/an de la route vers le rail, en particulier sur les axes Toulouse-Bordeaux et Toulouse-Ile de France.

La LGV et le ferroviaire :

elle ferait passer de 19 % à 50 % la part de marché du rail entre Toulouse et Paris.

Qu'est ce que le transport combiné et le ferroutage ?

Le transport combiné consiste à faire voyager une marchandise dans un seul contenant - conteneur ou remorque - sur un parcours associant le rail à la route.

Le ferroutage est une forme de transport combiné où le camion lui-même est chargé sur le train pour une partie de son trajet. Le transport combiné n'est économiquement viable que pour les grandes distances (au moins 700 km). En Midi-Pyrénées, il est désormais favorisé par l'existence de navettes performantes entre Toulouse, Marseille, Fos et Bordeaux.

Le développement des transports en commun

Lors de la dernière enquête en Midi-Pyrénées, il ressortait que 52 millions de voyageurs avaient utilisé en 2003 des autocars assurant un service interurbain ; à titre de comparaison, les transports urbains enregistraient la même année 87 millions de voyageurs, (80 millions pour l'agglomération toulousaine) mais pour des trajets sensiblement plus courts.

Les Conseils généraux sont les autorités compétentes pour l'organisation des transports scolaires et des transports interurbains routiers. Pour l'ensemble de la région, cela représente pour les transports scolaires 43 % des voyageurs transportés (service le plus fréquenté), et pour les lignes régulières 25 %.

Par ailleurs, les transports occasionnels privés représentent 27 % du total et les transports organisés par les entreprises pour leur personnel 5 %.

■ En Haute-Garonne

En Haute-Garonne, le Département a choisi de s'investir au-delà de ses missions obligatoires. Ses initiatives portent sur l'aide au développement des autres réseaux de transports collectifs ainsi que sur son partenariat pour mettre en place de nouvelles technologies billettiques favorisant l'intermodalité des transports.

Transports scolaires : la gratuité pour 77 000 élèves

Depuis 1984, les transports scolaires desservant les écoles, collèges et lycées du département sont gratuits. Cette activité repose sur la gestion d'un réseau de plus de 1000 circuits spéciaux. Ils représentent 53 % des trajets effectués par les élèves et environ 12 millions de déplacements annuels. Le budget affecté par le Conseil Général au transport scolaire – 39 millions d'euros en 2007 – concerne également les trajets des élèves sur d'autres réseaux de transport, ferroviaires ou urbains.



Transports interurbains : 1,5 million de déplacements par an

Sous la bannière « Arc en Ciel », le Département déploie un réseau de 63 lignes régulières desservant 390 communes. En 2006, les autocars du réseau ont accompli 4 millions de kilomètres, ce qui correspond à 1,5 million de déplacements.

Une forte participation à la complémentarité des modes de transport

A travers le réseau « Arc en Ciel », le Conseil Général s'applique également à créer des points d'échanges avec les autres modes de transport. C'est ainsi qu'une quinzaine de navettes assurent les liaisons avec les réseaux ferroviaire et urbain. De même, des correspondances sont organisées avec le métro.

Par ailleurs, le Département travaille en partenariat avec la Région et Tisséo-SMTC à la création d'une nouvelle billettique et d'une offre tarifaire commune à l'ensemble des réseaux de transports.

Des aides financières pour le développement des réseaux de transports collectifs urbains

Cet effort en faveur des transports collectifs se prolonge par une participation financière importante au développement du réseau métro-bus urbain de l'agglomération toulousaine et à l'extension des transports à la demande en zone rurale (prise en charge du déficit d'exploitation à hauteur de 35 %).

départementaux

■ Dans les autres départements de l'aire métropolitaine

Ariège

Le service interurbain départemental est composé de 19 lignes régulières. Le réseau structure le territoire ; il est complété par un service de « Transport à la demande » qui dessert environ 160 communes, en assurant le rabattement des passagers sur les lignes régulières. Le transport scolaire est assuré à 7 350 élèves pour un coût de 6,5 millions d'euros ; les lignes régulières sont également ouvertes aux scolaires.

Gers

Le système interurbain départemental est composé de 3 lignes qui, associées aux 9 régionales, permettent de structurer le territoire. Le réseau des services de « Transport à la demande » d'initiative locale (107 communes desservies) devrait se développer dans le futur. Le transport scolaire est assuré à 14 000 élèves pour un coût d'environ 8 millions d'euros.

Tarn

Le système de transport interurbain départemental repose sur 17 lignes régulières qui relient les principaux bourgs aux pôles urbains d'Albi et de Castres Mazamet. Le transport à la demande assure la desserte de 115 communes. Le transport scolaire assure le transport de 18 000 élèves et représente un coût d'environ 13 millions d'euros.

Tarn-et-Garonne

Le système de transport interurbain départemental comprend 13 lignes régulières. Le « Transport à la demande » assure la desserte d'une centaine de communes. Le transport scolaire concerne 13 500 élèves et représente un coût de 11 millions d'euros.

Aude

Les lignes régulières sont au nombre de 104 ; les lignes départementales sont mixtes (scolaires et autres passagers). Le « Transport à la demande », assurant aujourd'hui la desserte de 7 communes, devrait se développer à l'échelle de l'ensemble du territoire. Le transport scolaire concerne plus de 15 000 élèves et représente un coût de 14 millions d'euros.



Le développement des transports en commun

Initiée dans les années 1980, la réflexion sur les transports alternatifs à la voiture s'est enrichie au fil des ans de nouveaux outils. Le Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine d'abord, puis le Plan de Déplacements Urbains (PDU) à partir de 2001, ont dessiné un réseau destiné à assurer l'accessibilité multimodale à la métropole régionale.

La croissance régulière des déplacements, automobiles en particulier, impose aujourd'hui de nouveaux efforts en faveur des transports en commun et des autres solutions alternatives.

Le réseau de transport en commun en site propre prévu au PDU à l'horizon 2015

TRANSPORTS

- Ligne métro
- Antenne site propre
- Système guidé
- Transport Commun en Site Propre + axes prioritaires
- Lignes S.N.C.F. et gares
- ⇒ Prolongement ligne B

CONNEXIONS ET EQUIPEMENTS

- Pôles d'échange principaux
- Universités

EQUIPEMENTS REMARQUABLES

1. Zone verte des Argoulets
 2. Aéroport
 3. Hôtel du département
 4. Centre des congrès P. Baudis
 5. Cité administrative
 6. Hôtel de ville
 7. Préfecture
 8. Hôtel de région
 9. Stadium-Parc des expositions
- Ⓜ CHU Centre Hospitalier Universitaire



Source : Tisséo SMTC

urbains



mise en service en 1993 et, dès 1996, s'engagent les études préliminaires de la deuxième ligne.

Parallèlement, autour du métro, le réseau de bus se développe en surface, avec des parcs-relais connectés au réseau de voies rapides et la desserte de Colomiers par un train cadencé au quart d'heure : la ligne C.

Le Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine (SDAT), approuvé le 11 décembre 1998, a posé les bases d'une politique de déplacements au service d'un projet de développement durable, fondée sur deux grands principes :

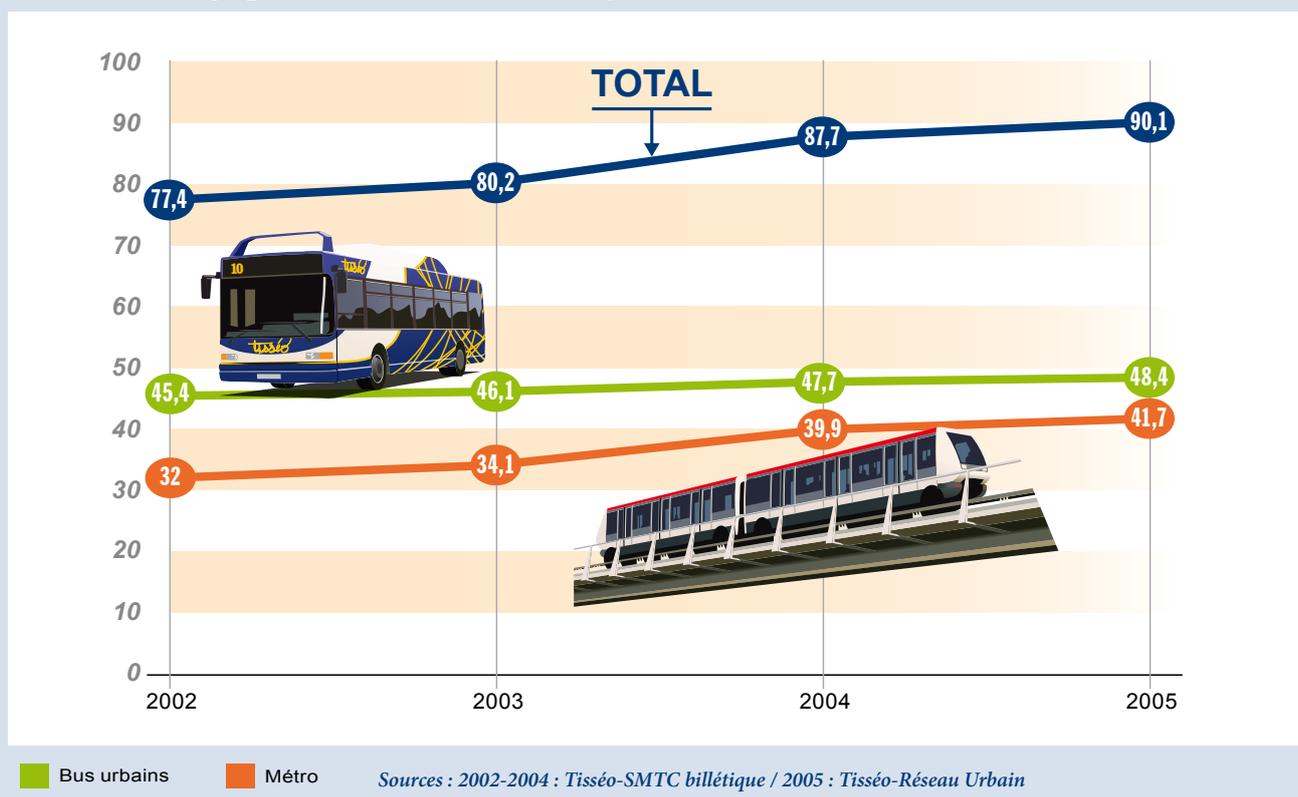
- mettre en cohérence la planification des transports et celle du développement urbain,
- renforcer et développer la complémentarité des modes de transport afin de rationaliser les déplacements.

Cette politique a été précisée par le Plan de Déplacements Urbains (PDU), approuvé le 12 juin 2001 et actuellement en révision. En cohérence avec les orientations contenues dans le Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine, le PDU a défini les principes et l'organisation des transports de personnes et de marchandises.

■ La planification des transports dans l'agglomération toulousaine

En 1985, pour faire face au développement de la métropole, l'autorité organisatrice des transports en commun urbains, Tisséo SMTC décide de doter l'agglomération d'un système de transport en site propre. Elle retient le métro automatique VAL (Véhicule Automatique Léger). La première ligne est

Nombre de voyages sur le réseau de transports urbains en millions de voyageurs par an



Cela se traduit pour le volet transports en commun urbains par les principes de cohérence urbanisme-transports suivants :

- Pour les territoires aux densités urbaines fortes associées à une concentration des grands équipements publics : le métro.
- Pour les territoires aux densités urbaines fortes mais essentiellement d'habitat : tramway.
- Pour les territoires aux densités moyennes associées à une intensification des équipements et services sectoriels : bus en site propre.
- Pour les territoires aux densités moyennes à faibles, essentiellement résidentiels avec dispersion des services : réseau de bus urbain.
- Pour les territoires aux faibles ou très faibles densités : transport à la demande.

■ Un effort important en faveur du développement des transports en commun urbains

Depuis 2001, un important programme de travaux et d'actions est engagé dans le périmètre des transports collectifs urbains ; il va se prolonger aux horizons 2015-2020, avec l'objectif de porter la part des transports collectifs à 16 % des modes mécanisés comme le prévoit le plan de déplacements urbains notamment grâce à la deuxième ligne du métro, la ligne B.

Métro : en pleine expansion

La ligne A (Est-Ouest) a été prolongée à l'Est au-delà du périphérique (mise en service en décembre 2003). La ligne B (Nord-Sud) a été ouverte au public en juin 2007. Des parcs relais en extrémité de ligne et au contact du périphérique ont été ouverts ; ils permettent le transfert modal pour les déplacements motorisés entre les communes de la périphérie et la ville dense.

La réalisation de nombreux transports en sites propres engagée

En plus du métro, la réalisation du tramway (ligne E vers Blagnac et Beauzelle) sera effective à l'horizon 2009 et la mise en œuvre des lignes de bus en site propre sur des voies dédiées et prioritaires entre en phase opérationnelle (RN 113, liaison multimodale Sud-Est, voie du canal Saint-Martory...).

Réseau de bus : complémentarité et performance

Des aménagements spécifiques sont prévus en faveur du réseau bus sur les axes reconnus de



développement privilégié de l'agglomération (boulevards multimodaux, entrées de ville).

L'objectif majeur est de favoriser l'interconnexion des réseaux d'autobus urbains et du métro, mais aussi avec les autres systèmes de transport : lignes SNCF, autocars départementaux, transports privés, desserte aéroport, transport des Personnes à Mobilité Réduite.

Une vraie stratégie intermodale

L'intermodalité s'appuiera sur l'extension des parcs relais (Balma Gramont, Argoulets), des parcs relais vélos et un titre unique de transport en commun permettant d'emprunter indifféremment les lignes d'autobus, de métro ou SNCF (sur la ligne C Toulouse /Colomiers).

■ Des investissements très importants qui se poursuivent

Entre 2001 et 2008 – première phase du PDU approuvée – plus de 1,8 milliard d'euros devrait avoir été investi pour renforcer et étendre le réseau de transports en commun urbains. La ligne B du métro représente ainsi un investissement de 1,2 milliard d'euros dont 135 millions de participation de l'Etat.

Après 2008, les investissements devraient se poursuivre avec les priorités suivantes, justifiées par la croissance urbaine, démographique et économique :

- métro ligne A = passage des quais à 52 mètres pour pouvoir recevoir des rames doubles et répondre ainsi à l'augmentation du nombre de voyageurs,
- métro ligne B = prolongement vers Labège Innopôle,
- transports en commun en site propre = boulevard urbain Nord, axe Tournefeuille-Plaisance.

Vélo, marche : les autres solutions alternatives

La marche à pied et le vélo représentent environ 25% du total des déplacements quotidiens dans l'agglomération. Augmenter cette proportion est l'un des axes prioritaires du Plan des Déplacements Urbains. Pour cela, les différentes collectivités compétentes en matière de voirie et d'aménagement se sont engagées dans des actions volontaires et complémentaires.

Les aménagements cyclables

Dans la ville de Toulouse comme dans l'ensemble de l'agglomération, les réseaux cyclables comprenant pistes séparées et bandes cyclables, rues en « zone 30 », couloirs de bus autorisés et autres aménagements spécifiques représentent aujourd'hui plus de 360 kilomètres. La pratique du vélo est également encouragée par l'installation d'arceaux de stationnements. Dans le cadre de son Agenda 21, la ville de Toulouse s'engage aussi sur la mise en place de « vélo-stations » généralisées en centre ville (135 stations), sur la résorption progressive des discontinuités des itinéraires cyclables et l'organisation de manifestations en faveur du vélo, comme une journée sans voiture en centre ville tous les premiers dimanches de chaque mois.

Le Grand Toulouse s'est engagé depuis plusieurs années dans la mise en œuvre d'un réseau cyclable communautaire qui atteint 190 km en 2005. D'autres initiatives originales conduites par Tisséo SMTC ou certaines communes concernent la mise à disposition gratuite ou la location de vélos. S'associant à cet effort, le département de la Haute-Garonne met en œuvre un schéma directeur des itinéraires cyclables structuré autour du canal du Midi, du canal latéral à la Garonne et de la vallée de la Garonne.



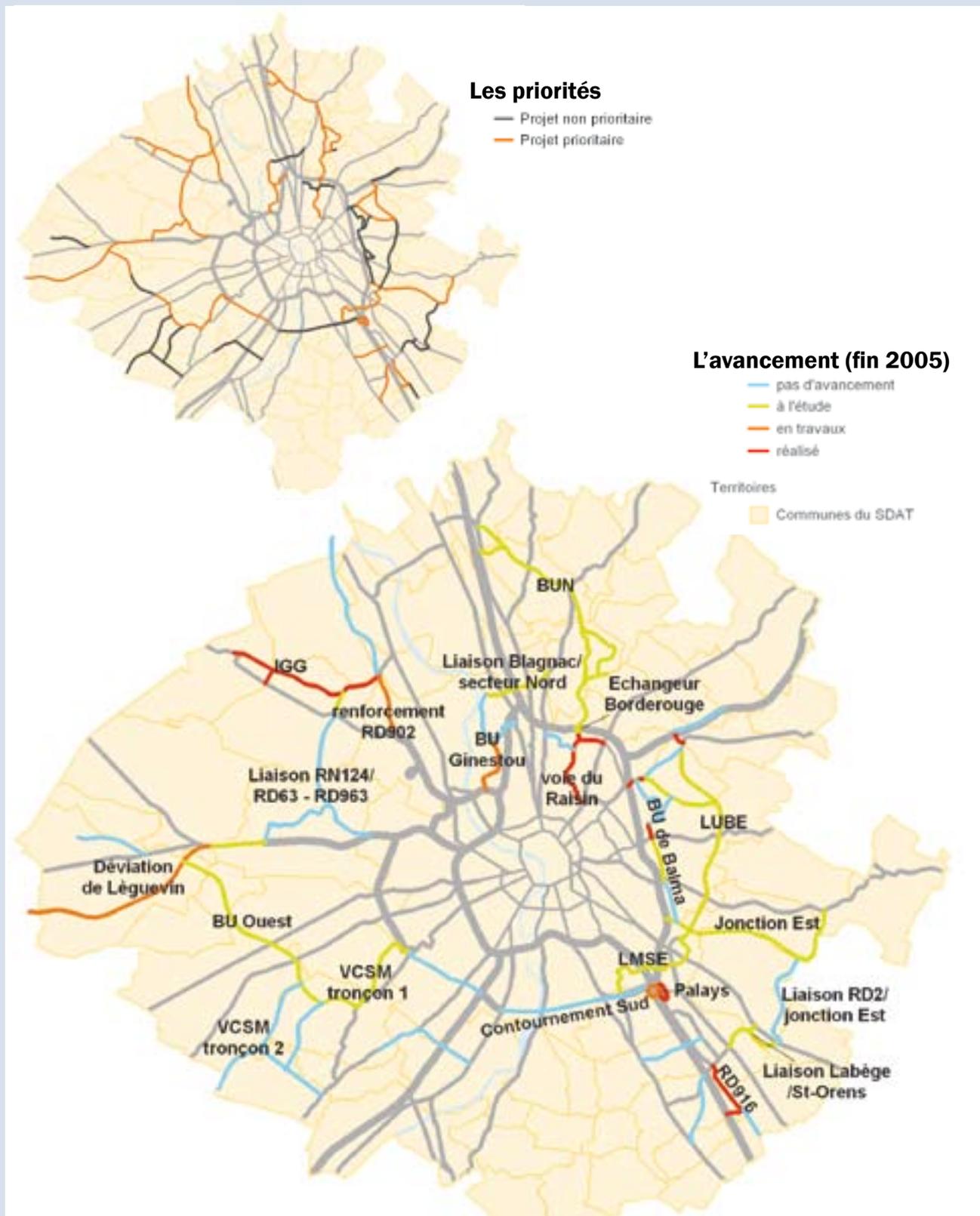
Les cheminements piétonniers

Fortement intégré dans le PDU, le développement des itinéraires piétonniers est en cours. On recense aujourd'hui 43 km de cheminements piétonniers dans

Toulouse, principalement dans les zones d'influence du métro et dans le centre historique. Ainsi, la Ville de Toulouse a engagé une réflexion sur les aménagements de l'espace public en centre ville et autour du pôle multimodal Matabiau/Marengo avec notamment l'extension du plateau semi-piéton au contact des stations de la ligne A et de la ligne B. La plupart des villes de l'agglomération s'engagent également fortement dans ce sens.



Les projets de voirie inscrits au Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine (SDAT)



Source : SMEAT

Les améliorations programmées des réseaux de voirie

À l'échelle de la région comme de sa métropole, le renforcement de la complémentarité entre tous les modes de transport ne peut faire abstraction du développement du réseau routier. L'enjeu est en effet d'intégrer des besoins qui vont des liaisons inter-quartiers aux échanges internationaux dans un ensemble cohérent et performant.

De l'État aux communes, il est fondamental que les autorités compétentes associent leurs efforts dans le cadre d'un programme cohérent. Le Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine (SDAT*) en est l'un des principaux outils de cette cohérence.



■ Le S.D.A.T. : un lien fort entre politique des déplacements et urbanisation

Approuvé en décembre 1998, le Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine fixe les grandes orientations pour l'aménagement et le développement du réseau de voirie de l'agglomération. Le SDAT, qui a valeur de SCOT, est en cours de révision. Son objectif central est d'établir une forte complémentarité entre la politique globale des déplacements de l'agglomération et son projet urbain.

Le SDAT est à la fois un document de planification et un programme d'action qui prévoit un développement important du réseau. Ce développement concerne les trois composantes principales de la voirie :

- **Le réseau primaire.** Il assure la connexion efficace de l'agglomération aux liaisons internationales, nationales et régionales.
- **Le réseau de voies rapides.** Il favorise la fluidité des déplacements entre la périphérie et le cœur de l'agglomération, et entre les pôles d'équilibre péri-urbains.
- **Le réseau secondaire.** Véritable charpente de la ville, il structure et accompagne l'urbanisation, intègre l'ensemble des modes de déplacement afin de fédérer les diverses composantes de la vie urbaine (logements, services, équipements, espaces publics...). Son expression achevée est le boulevard urbain multimodal.

► Ce qu'il faut savoir

Les difficultés de mises en œuvre des différents projets

Malgré l'importance des programmes et des projets, l'état d'avancement de la réalisation des voiries initialement prévues au Schéma Directeur est relativement faible au regard des ambitions affichées.

L'absence d'une définition claire de la maîtrise d'ouvrage des différents projets envisagés dans les documents de planification de l'agglomération toulousaine a handicapé fortement la mise en œuvre concrète du schéma de voirie ; la traduction en emplacements réservés des projets à moyen terme dans les documents d'urbanisme reste faible (50%).

Cependant progressivement chacun des maîtres d'ouvrage réalise les opérations qui contribuent à structurer le réseau de voirie conformément aux orientations du Schéma Directeur.

* Voir glossaire page 106

■ Les interventions de l'État

L'État a conduit jusqu'à maintenant ses interventions dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région, avec le cofinancement de la Région et d'autres partenaires (Conseil Général, Grand Toulouse, SICOVAL...); un certain nombre d'opérations importantes ont été menées :

- Poursuite de la mise à 2 x 3 voies du périphérique sur la section Lespinet-Palays, avec en particulier le réaménagement de l'échangeur du Palays.
- RN 124 : la déviation de Léguevin, la mise aux normes de la déviation de Colomiers et l'aménagement entre Colomiers et la RD 65. Ces aménagements seront mis en service en 2009.
- Aménagement de la RN 20 sud dans la Haute-Garonne.

L'ensemble des opérations représente un montant de 250 millions d'euros dont 98 % ont déjà été affectés fin 2006.

Par décision du comité interministériel du 6 mars 2006, les interventions de l'État sur le réseau routier national se situeront désormais dans le cadre des Programmes de Développement et de Modernisation d'Itinéraires (PDMI).

Pour ce qui concerne l'aire métropolitaine toulousaine, le PDMI pourrait concerner la poursuite de l'aménagement du périphérique toulousain, des aménagements sur la RN 124, la mise à 2 x 2 voies de la RN 88 entre Carmaux et l'A 75 dans le cadre d'un partenariat public privé, la liaison Toulouse-Castres. L'aménagement de cet axe en route express à 2 x 2 voies dont le principe a été approuvé en 1994 pourrait être accéléré dans le cadre d'une concession autoroutière. Le ministre chargé des transports a commandé le 31 janvier 2007 les études d'Avant-Projet Sommaire (APS) en demandant de procéder à une large concertation sur ce projet. D'autres opérations sans lien direct avec l'aire métropolitaine sont également envisagées dans le PDMI.

■ La Région

La Région contribue fortement dans le cadre du contrat de plan Etat-Région actuel au financement des opérations réalisées sur le réseau routier national.

■ Le programme pluriannuel du Département

Le Conseil général de la Haute-Garonne a défini lors de sa séance du 26 janvier 2000 son programme pluriannuel d'investissement routier.



➤ Les questions que l'on peut se poser

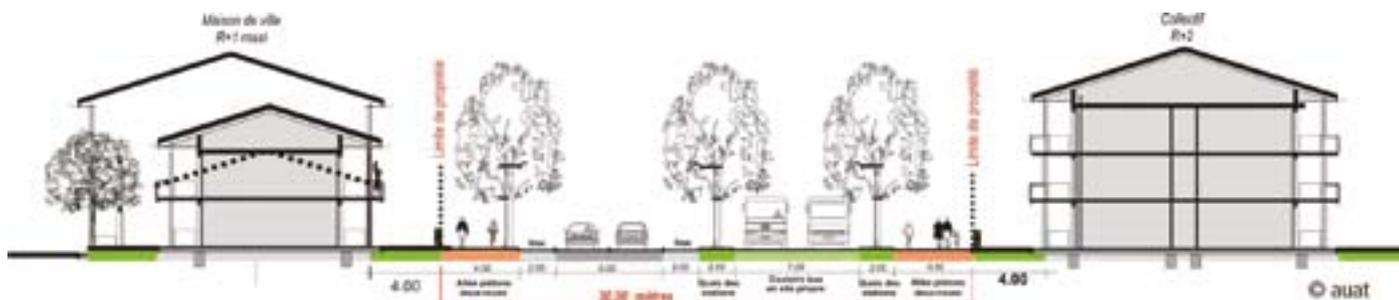
Pourquoi continuer à investir sur les routes au lieu de concentrer tous les efforts sur le développement des transports en commun ?

De la voirie de desserte locale à l'autoroute interurbaine, le réseau routier répond à de multiples fonctions.

- *Il est à la fois le support du trafic routier et celui de l'activité économique.*
- *Il permet d'écouler différents modes de transports : voitures mais aussi, bus, autocars et vélos. Des aménagements en faveur de ces modes les rendent plus performants en milieu urbain dense. Dans les zones pavillonnaires peu denses du péri-urbain qui ne peuvent pas être desservies efficacement par les transports en commun, le réseau routier reste indispensable au système de transport urbain. Une politique de rabattement sur des parcs relais en fait un maillon de l'intermodalité.*

La question doit donc plutôt être abordée en terme de complémentarité des modes et non de concurrence. On peut ainsi hiérarchiser, du plus proche au plus lointain :

- *l'ensemble du réseau de voirie « zone 30 » au cœur des quartiers,*
- *les boulevards urbains entre quartiers accordant la priorité aux transports en commun multimodaux,*
- *la voirie rapide urbaine pour les déplacements à l'échelle de l'agglomération,*
- *les réseaux routier et autoroutier pour les liaisons interurbaines et les grands contournements d'agglomération, en complément du ferroviaire, pour structurer l'espace métropolitain et le connecter au réseau national.*



Exemple de boulevard urbain multimodal.

Il concerne plusieurs aménagements importants pour l'agglomération toulousaine :

- la construction d'un nouveau franchissement de la Garonne au niveau d'Eurocentre et la liaison RD 2 - RN 20 - A 62,
- la voie rapide urbaine RD 916 desservant la zone d'activité de Labège,
- le contournement de Saint-Orens,
- le barreau de raccordement de l'échangeur de Montgiscard,
- la voie du canal Saint-Martory et ses antennes vers la RN 124 et la future déviation de Léguevin,
- le réaménagement de la RD 120 desservant le Cancéropole...

Fin octobre 2006, le Département a inauguré la « Voie Lactée », une large artère à 2 x 2 voies reliant Toulouse Basso Cambo à Beauzelle. Cette nouvelle artère intègre piste cyclable, cheminement piéton et murs anti-bruit pour le confort des riverains. Elle comporte un échangeur Blagnac Nord vers le centre commercial, un diffuseur desservant des zones Aéroconstellation et Andromède, puis un

échangeur terminal vers Beauzelle, Aussonne, Cornebarrieu. Elle sera complétée par l'aménagement de la RD 963 entre l'itinéraire à grand gabarit et la RD 1. Cela permettra, à l'horizon 2009, de boucler le quadrilatère routier desservant la zone dédiée à l'aéronautique dans l'ouest toulousain.

■ Le réseau communautaire du Grand Toulouse

La communauté d'agglomération du Grand Toulouse a pris en charge l'aménagement du « réseau communautaire » qui comprend l'ensemble des voiries communales structurantes (environ 170 km en 2007, dont 145 km sur la commune de Toulouse). Le grand Toulouse conduit ainsi les études des projets de boulevards urbains inscrits au schéma directeur :

- Liaison multimodale Sud est
- Jonction Est
- Boulevard Urbain de Ginestous
- Boulevard Urbain Nord
- Liaison Urbaine de Balma Est (LUBE)



Partenariat et innovations pour améliorer les conditions de déplacements

L'acuité des difficultés de circulation et les enjeux en matière de déplacements ont conduit les différents acteurs du domaine des déplacements à s'associer pour conduire un certain nombre de démarches partenariales et initier de nouvelles approches.

■ Le système de gestion globale des déplacements (SGGD)

L'Etat, la Région, le Conseil Général de la Haute-Garonne, le Grand Toulouse, le SICOVAL, la Ville de Toulouse, Tisséo-SMTC, RFF, la SNCF et l'AUAT se sont regroupés au sein du SGGD pour améliorer la gestion et l'exploitation des déplacements sur l'agglomération toulousaine et pour développer des outils d'observation et de prospective. Ce partenariat a d'ores et déjà débouché sur un certain nombre de concrétisations.

Ainsi, les différents gestionnaires publics de réseaux (Tisséo-SMTC pour les transports en commun, l'Équipement-DIR Sud-Ouest, le Conseil Général et la Ville de Toulouse pour la voirie) se sont rassemblés au sein d'un même bâtiment Campus Trafics. Les forces de l'ordre (Police et Gendarmerie), une société de taxi et un laboratoire d'expérimentation en matière de déplacements (la ZELT) complètent ce pôle.

La proximité entre les différents acteurs favorise une gestion coordonnée au quotidien et une meilleure articulation en période de crise.

Le SGGD a aussi permis d'améliorer les dispositifs de priorité pour les bus, de mettre en place un observatoire des déplacements, etc. La construction d'un outil de prospective et la mise en œuvre d'un système d'échange entre les partenaires permettant l'information multimodale des usagers sont en cours.



► Ce qu'il faut savoir

L'évolution constatée des déplacements urbains

L'observatoire des déplacements mis en œuvre par l'Agence d'urbanisme de l'aire urbaine toulousaine pour le compte du SGGD établit le constat suivant :

- **Un développement important des zones de circulation « pacifiées »** (dites « zone 30 ») qui passent de moins de 4 km avant 2001 à plus de 102 km en 2005.

- **Une augmentation de plus de 25 % des couloirs de bus dans la ville de Toulouse** (avec près de 22 km en 2005), permettant d'améliorer la régularité des temps de transports et de favoriser les transports en commun en heure de pointe.

- **La hausse de la fréquentation des transports collectifs** avec la mise en service du prolongement de la ligne A du métro (+ 21 % entre 2001 et 2005).

- **Des places supplémentaires dans les parcs-relais** avec la création de parcs nouveaux au terminus du métro (prolongement ligne A) et près des gares TER : 3 150 places dans les 7 parcs-relais en liaison avec la ligne A du métro auxquelles s'ajoutent plus de 2 000 places aux abords des gares SNCF. En 2007, avec la ligne B, 3 nouveaux parcs-relais offrent 2 500 places supplémentaires.

- **Une diminution du trafic en voiture particulière sur les artères du centre-ville** de Toulouse alors que le trafic du périphérique poursuit sa croissance (+ 12,5 % entre 2001 et 2005) et que le trafic aux barrières de péage de Toulouse augmente de 21 à 40 % selon les axes dans le même temps. Ces augmentations sont cependant plus modérées en 2005.

➤ Les questions que l'on peut se poser

Quelles innovations pour améliorer la gestion des déplacements ?

L'information des usagers

- Le site Internet « toulouse.deplacements.com » a été officiellement mis en ligne le 1^{er} juillet 2005. Il concrétise la collaboration entre les services de l'Equipement, ASF et Mairie de Toulouse.



- La Ville de Toulouse et l'Etat-Equipement se sont associés afin que depuis juillet 2006 Radio trafic FM (107.7) puisse transmettre quotidiennement les bouchons et événements perturbant les conditions de circulation.

L'optimisation de l'utilisation du périphérique

- L'affichage des temps de parcours sur des panneaux à message variable permet une conduite apaisée pour l'automobiliste informé. Déjà réalisé à l'Est, il sera bientôt étendu à l'ensemble du périphérique.
- A l'été 2006, la vitesse a été limitée à 90 km/h sur le périphérique ; cette expérience qui a permis des gains à la fois en matière d'émission de gaz à effet de serre et de régulation de trafic sera poursuivie.
- Un autre moyen possible d'intervention consiste à moduler le coût du péage en fonction de la période de pointe, afin de réguler les flux. Cette mesure est toutefois difficile à mettre en œuvre en milieu urbain (le périphérique est libre de péage) et peut avoir des conséquences inopportunes de report sur le réseau secondaire, mais elle peut également permettre de favoriser un itinéraire (le contournement) par rapport à un autre (le périphérique).
- D'autres expérimentations de régulation d'accès ont également été mises en place (rocade de Bordeaux). Elles montrent un gain de 5% des débits écoulés et une diminution de 20% des temps de congestion sur les sections directement concernées.

Les partenariats européens

- Les partenaires toulousains sont également engagés dans des projets européens depuis plusieurs années ; ainsi le projet Mobilis, programme européen Civitas associant également les villes de Débreceen (Hongrie), Ljubljana (Slovénie), Odense (Danemark) et Venise (Italie) vise à développer une mobilité urbaine plus respectueuse de l'environnement et à transférer les meilleures pratiques européennes en matière de bus propres, covoiturage, sites propres bus, agence de mobilité, aménagements cyclables, etc.



■ La gestion coordonnée des voiries rapides urbaines

L'Etat, le Conseil Général et ASF se sont regroupés au sein d'une structure coopérative (ERATO) pour assurer une gestion coordonnée du réseau de voirie urbaine de l'agglomération toulousaine et en particulier du périphérique. Cela se traduit par exemple par une coordination en temps réel de la gestion du trafic et la mise en place coordonnée d'actions d'amélioration de l'exploitation comme la mise en place de panneaux à message variable, l'information sur les temps de parcours, etc. Ce partenariat permet d'améliorer la sécurité des usagers, leur information et la fluidité du trafic.

On estime que la coordination actuelle de l'exploitation permet de faire gagner 5 % sur les flux de trafic. La diminution des délais d'intervention et de secours permet également de réduire les risques de sur-incident et d'abaisser le nombre des victimes et la gravité des blessures.

■ Des études multimodales et partenariales

Les enjeux vitaux pour le territoire que constituent les pôles économiques majeurs du futur cancéropole et du secteur Airbus/zone aéroportuaire et leur accessibilité ont amené l'ensemble des collectivités à lancer avec l'Etat une réflexion multimodale sur chacun des deux grands cadrans Sud-Ouest et Nord-Ouest de l'agglomération. Ces réflexions en cours devraient déboucher d'ici quelques mois sur des schémas multimodaux globaux donnant un cadre partagé aux actions des différents partenaires.

Des démarches coordonnées semblables doivent bientôt être lancées pour les cadrans Nord-Est et Sud-Est de l'agglomération. Elles permettront des améliorations au-delà de ce qui est déjà prévu.

Les évolutions prévisibles à l'horizon 2020

Les évolutions de la demande de transport à l'échelle de la région Midi-Pyrénées et de sa métropole relèvent à la fois de facteurs externes comme le prix du pétrole, et des effets des mesures volontaristes prises par l'État et les différentes collectivités.

Ces mesures et les politiques adoptées pour mieux organiser le territoire, développer l'offre de transports collectifs suffiront-elles à réduire suffisamment le nombre des déplacements automobiles dans l'aire métropolitaine ?

Les différentes études et projections concordent à annoncer une poursuite de la croissance ainsi que l'aggravation des dysfonctionnements du système de déplacements actuel.

■ Les estimations des trafics à l'horizon 2020

Ensemble, les projets de développement des transports en commun et la démarche « aire urbaine » qui organisent un développement plus économe en déplacements peuvent-ils suffire à maîtriser l'importance des trafics ? Les différentes projections réalisées montrent une poursuite de la croissance des trafics et surtout d'un accroissement important des dysfonctionnements du système de déplacements dans l'agglomération.

Une approche multimodale

Les études prospectives ont été réalisées de façon multimodale. Ainsi les grandes politiques de rééquilibrage en faveur du fer (marchandises et voyageurs) à l'échelle nationale ont été prises en compte, l'ensemble des projets ou programme en faveur des modes alternatifs à la voiture est intégré (PRT, PDU...).

Les résultats de la démarche Aire urbaine à l'horizon 2020 ont également été pris en compte, ce qui modère l'augmentation des besoins en déplacements.



➤ Ce qu'il faut savoir

Les éléments pris en compte pour définir la situation en 2020

Pour évaluer la situation la plus probable à l'horizon 2020, deux grandes familles de paramètres ont été prises en compte.

Les paramètres de niveau national et international

L'évaluation des grands projets d'infrastructures se référait jusqu'à présent à des projections globales et multimodales de la demande de transport à l'horizon 2025, basées sur des hypothèses datant de 2004.

Le Ministère en charge des Transports a effectué une mise à jour de ces projections pour tenir compte de l'évolution récente du prix du pétrole ainsi que des incertitudes sur d'autres paramètres de la demande de transport, tels que le prix du transport routier de marchandises ou les caractéristiques du parc de véhicules.

Les facteurs retenus pour les projections de trafic à l'horizon 2025 concernent notamment la croissance de l'économie et de la dépense de consommation finale des ménages, le prix de l'énergie, la fiscalité sur les carburants, le taux de change euro-dollar, les investissements réalisés pour de nouvelles infrastructures de transport, les prix des transports ferroviaire et aérien, les consommations unitaires des véhicules particuliers et le parc automobile...

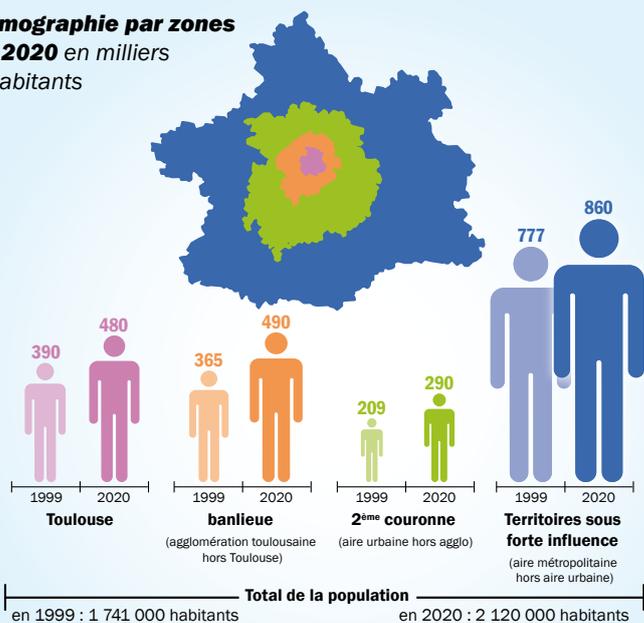
Cette mise à jour des projections de trafic a été effectuée selon une approche probabiliste : le prix de l'énergie, comme les autres paramètres « incertains » (taux de change, fiscalité), sont considérés comme des variables aléatoires évoluant dans une fourchette (prix du baril entre 35 dollars et 100 dollars, taux de change euro/dollar de 0,7 à 1,3, etc). Ces nouvelles valeurs (croissance moyenne et fourchette de probabilité) sont désormais utilisées comme référence pour établir les projections de trafic territoriales réalisées par les services du ministère ou par les gestionnaires d'infrastructures nationales, en vue d'analyser le devenir des territoires, et d'évaluer les politiques et les projets d'infrastructures de transport. Cette approche n'intègre donc pas d'éventuelles ruptures fortes. Dans le cadre des études de trafic du contournement autoroutier de Toulouse, des tests ont été réalisés sur la base de taux moyens de croissance du trafic résultant de ces hypothèses.

Les paramètres liés au territoire et aux évolutions locales

D'autres éléments très importants sont à prendre en compte pour évaluer la situation en 2020 :

- L'appartenance de Midi-Pyrénées à l'ensemble des régions du Grand Sud. Les projections INSEE montrent que, sur ce vaste ensemble de territoires, la croissance démographique sera supérieure à la moyenne française : + 14 % entre 2005 et 2020 contre + 7 %. Cette croissance aura une incidence sur les trafics d'échange et de transit entre les différentes régions du Grand Sud.
- La dynamique propre à la région Midi-Pyrénées et à l'aire métropolitaine toulousaine.

Démographie par zones en 2020 en milliers d'habitants



Source : DDE 31 - AUAT - Chiffres extraits des estimations faites en 2005 (situation de référence)

Les hypothèses prennent en compte d'une part :

- La croissance démographique attendue dans l'aire métropolitaine toulousaine : 370 000 habitants supplémentaires entre 1999 et 2020, dont 300 000 pour l'aire urbaine et 70 000 pour les territoires périphériques, en particulier les villes moyennes.

D'autre part :

- L'ensemble des plans et projets connus à ce jour : Contrat de plan Etat-Région en cours, Plan Régional des Transports, Plan des Déplacements Urbains de l'agglomération, Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013. Ce dernier prévoit un effort important en faveur du ferroviaire ainsi que d'autres opérations routières susceptibles d'être retenues dans le cadre du Programme de Développement et de Modernisation des Itinéraires (PDMI) ou prévues par les collectivités.

Des trafics de transit et d'échange qui continuent à croître

Même si la courbe de la croissance tend à s'infléchir, les trafics continuent d'augmenter :

- Le trafic de transit se situe à environ 66 000 véhicules par jour soit une évolution de 70 % en 2020 par rapport à 2003. La part des véhicules lourds en transit devrait diminuer, passant de 14 % à 11 %.
- Le trafic d'échange se situe à environ 360 000 véhicules par jour soit une croissance de l'ordre de 50 % par rapport à 2003. La part des véhicules lourds devrait rester stable : de l'ordre de 5 à 6 %.

Il faut souligner que l'ensemble des hypothèses retenues, très favorables aux modes alternatifs à la route conduit à des croissances très modérées de ces flux par rapport aux périodes précédentes (+ 100 % entre 1996 et 2003 pour le transit et + 30 % pour l'échange).

La hiérarchie des flux de transit serait la même en 2020 qu'en 2003 avec un flux majoritaire Nord-Atlantique ↔ Méditerranée.

Les questions que l'on peut se poser

Et les autres grands équipements ?

Plateforme aéroportuaire toulousaine

Devant l'enjeu que représente l'avenir de la plateforme aéroportuaire toulousaine, l'Etat a conduit depuis 2001 et en concertation avec les collectivités un important programme d'études. Les deux dernières études portent : l'une sur les prévisions de trafic aérien à long terme pour la région Midi-Pyrénées et l'autre sur la situation environnementale de l'aéroport de Toulouse-Blagnac ainsi que sur son évolution probable à moyen et long terme.

Ces études montrent que la plateforme aérienne actuelle n'atteindrait pas sa limite de capacité avant 2030 mais s'en rapprocherait à cet horizon.

Il pourrait être utile d'engager des études permettant de préserver l'avenir. Cependant aucune démarche en ce sens n'est aujourd'hui engagée.

La perspective de l'opportunité d'une nouvelle plateforme aérienne n'est donc pas tranchée ; elle ne paraît envisageable qu'à très long terme (au-delà de 2030), aucun site potentiel n'est bien sûr pressenti à ce jour.

Contournement ferroviaire de l'agglomération toulousaine et ligne LGV Toulouse-Narbonne

A la suite du débat public sur la LGV Bordeaux-Toulouse, RFF s'est engagé à mener une concertation avec les acteurs institutionnels sur la liaison Toulouse-Narbonne y compris contournement de l'agglomération toulousaine. Cette concertation devrait avoir lieu en 2008. Aucune décision sur cette infrastructure n'est donc prise et encore moins sur sa localisation potentielle.

Nouvelle liaison ferroviaire transpyrénéenne

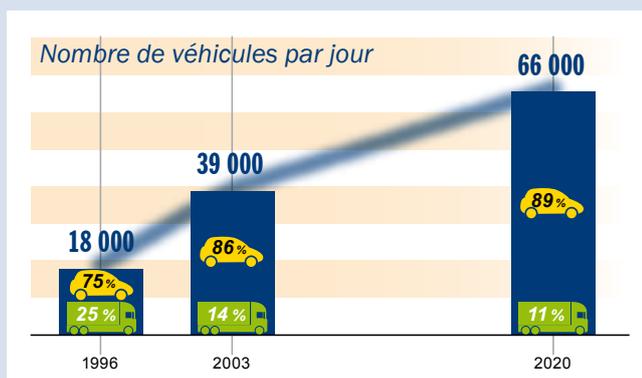
Le sommet franco-espagnol de Barcelone du 17 octobre 2005 a confirmé la nécessité de conduire des études en ce qui concerne la nouvelle liaison ferroviaire transpyrénéenne de grande capacité.

Des études relatives à la modélisation multimodale des trafics transpyrénéens de marchandises et à l'inscription fonctionnelle de la nouvelle liaison dans le réseau ferroviaire des deux pays sont en cours dans le cadre transfrontalier franco-espagnol.

Dans une phase ultérieure sera engagée l'étude qui porte sur l'analyse territoriale et environnementale des tracés.

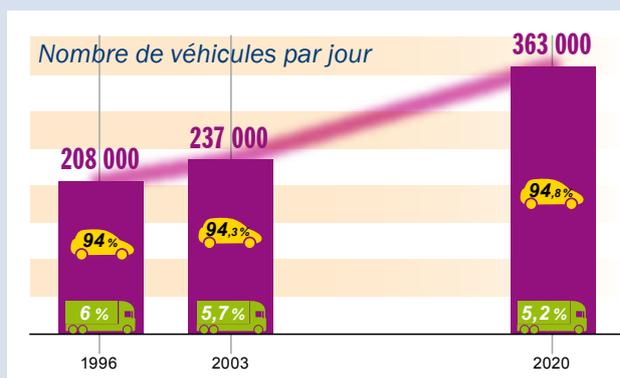
Ces nouvelles infrastructures n'étant envisageables qu'à très long terme, il n'a donc paru ni possible, ni prudent, de les intégrer dans le réseau de référence 2020 des études d'opportunité du Grand Contournement.

Trafics de transit par rapport à l'agglomération toulousaine



Source : CETE Sud-Ouest

Trafics d'échanges avec l'agglomération toulousaine



La situation prévisible sur le périphérique en 2020 sans contournement

Augmentation du trafic moyen journalier annuel sur les sections les plus chargées, en tenant compte des projets déjà envisagés



Source : CETE Sud-Ouest

Les questions que l'on peut se poser

Et si on faisait encore plus en faveur des transports en commun ?

Une politique encore plus ambitieuse en faveur des transports collectifs permettrait-elle de se dispenser d'investissements routiers ? Pour répondre à cette question, des études de modélisation ont été réalisées pour évaluer les trafics à l'horizon 2020 avec un scénario de transports collectifs comprenant :

- **deux lignes de tramway supplémentaires** : ligne E prolongée jusqu'à Saint-Orens via le canal du Midi et ligne nord-est/sud-ouest,
- **une ligne de transports collectifs circulaire** en site propre sur la rocade avec ou sans réduction du nombre de voies.

Les résultats montrent que, pour un trafic voyageurs des lignes de transports en commun en augmentation de 4 %, le trafic sur la rocade reste globalement inchangé.

Dans l'hypothèse où l'on accompagne les aménagements de lignes de transports en commun d'une réduction des voies de circulation, une voie du périphérique étant réservée au transport en commun, le trafic du périphérique baisserait de 27 %. Mais cette mesure ferait chuter les vitesses de circulation et augmenter la congestion sur le périphérique et sur l'ensemble des boulevards urbains. Une telle solution paraît difficilement acceptable par la population.

Cette approche ne préjuge ni de la faisabilité de ces projets, ni de leur intérêt dont l'appréciation relève de l'Autorité organisatrice des transports en commun urbains, mais montre qu'ils ne peuvent suffire à eux seuls à résoudre la question des déplacements en 2020.

Une situation de plus en plus difficile sur le périphérique toulousain

À l'horizon 2020, plusieurs sections de périphérique devraient supporter un trafic quotidien supérieur à 150 000 véhicules/jour. Des pointes approchant 190 000 véhicules/jour concerneraient en particulier le périphérique sud certains jours et veilles de week-end ou de vacances. Soit des niveaux de trafics comparables à ceux du périphérique parisien, par exemple.

Entre 2003 et 2020, les sections qui connaîtraient les plus fortes augmentations de trafics seraient Langlade-Empalot (+ 67 %), Montblanc-la Rose-jaune (+ 55 %), Cépière-Purpan (+ 31 %). De tels flux signifient, en heure de pointe, un trafic de 10 000 à 13 000 véhicules, alors que l'on considère habituellement que le seuil de saturation d'une voie rapide urbaine à 2 x 3 voies est atteint vers 9 000 véhicules/heure.

Un accroissement prévisible des dysfonctionnements sur l'ensemble du système de déplacement

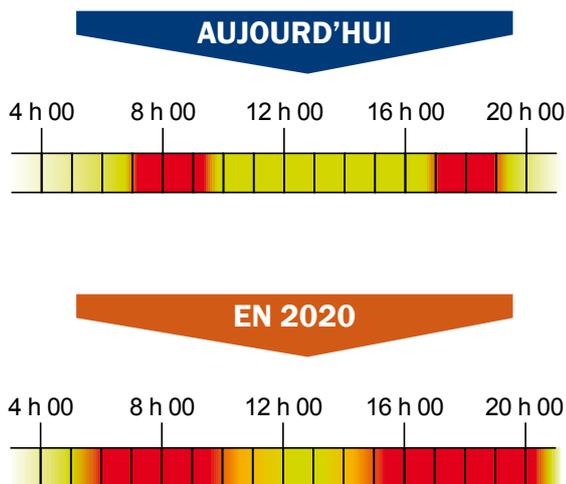
Les conséquences d'une telle situation seraient multiples :

- une augmentation du temps de traversée de l'agglomération entre le nord et le sud-est de 15 minutes pour les voitures, 10 minutes pour les poids lourds,
- une augmentation de la traversée sur l'axe nord/sud-ouest de 20 minutes pour les voitures, 12 minutes pour les poids lourds,
- des vitesses moyennes divisées par 2 aux heures de pointe,
- une extrême instabilité et insécurité des liaisons pour tous les types de trafic en cas d'incidents, d'accidents ou de travaux, le moindre événement ayant une répercussion instantanée sur la circulation. Il deviendrait ainsi très délicat de procéder à l'entretien ou à l'amélioration des voies rapides urbaines.

À terme, la conjonction de ces différents éléments aboutirait à une dégradation quasi quotidienne des conditions de circulation tant sur le

La situation prévisible sur le périphérique en 2020 sans contournement en tenant compte des projets déjà envisagés

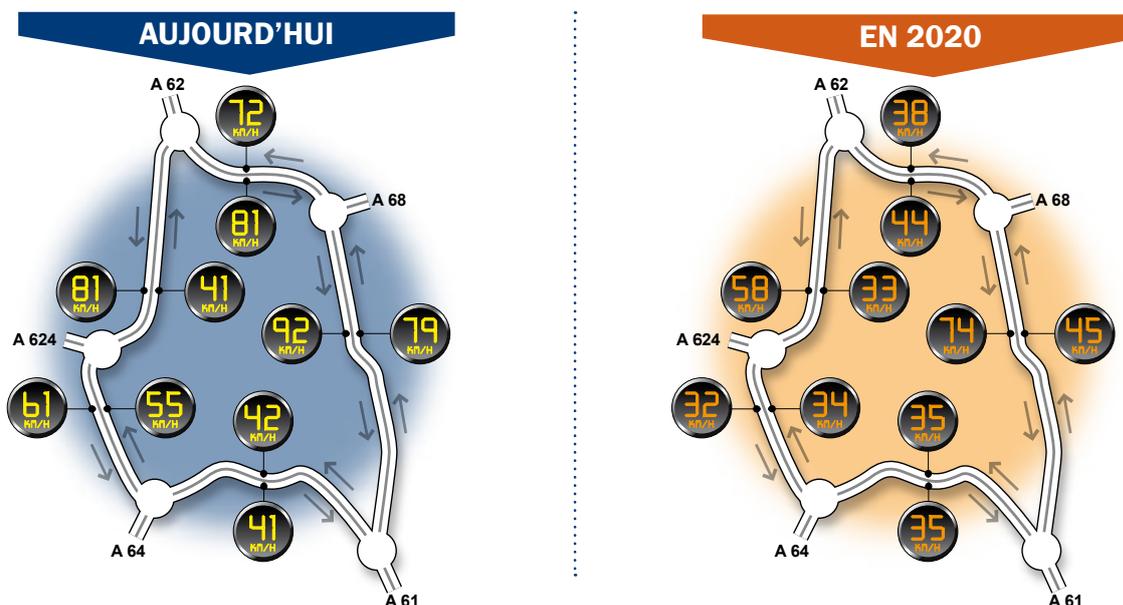
Des périodes de pointe de plus en plus étendues



Source : CETE Sud-Ouest

La situation prévisible sur le périphérique en 2020 sans contournement en tenant compte des projets déjà envisagés

Des vitesses moyennes en baisse sensible sur le périphérique toulousain



Source : CETE Sud-Ouest

périphérique lui-même que sur l'ensemble des voies urbaines, avec :

- des périodes de pointe, dont l'étalement tend à effacer les périodes creuses de la journée,
- des congestions quotidiennes encore accrues sur les secteurs tels Palays, Bordelongue, Saint-Martin et l'apparition de nouvelles zones de saturation,
- aux heures de blocage du périphérique, un transfert de la circulation vers les autres voies de desserte urbaine qui seront à leur tour engorgées.

Des répercussions sur les activités et la vie économique

Les dégradations des conditions de circulation auront des incidences tant sur les déplacements des personnes que sur les flux de marchandises. Elles affecteront les trajets domicile-travail, les déplacements professionnels, les temps de transport de marchandises. Le périphérique toulousain constituant la seule voie structurante pour les trafics d'échanges et de transit, sa congestion représente de nombreuses heures perdues pour l'ensemble des entreprises.

➤ **Les questions que l'on peut se poser**

Peut-on estimer les effets conjugués de la démarche aire urbaine et de l'amélioration de l'offre de transports collectifs ?

La maîtrise de l'étalement urbain couplée aux différentes mesures d'ores et déjà prévues en faveur des transports collectifs devraient permettre de limiter la croissance attendue des déplacements.



Mise en œuvre de la démarche aire urbaine



100 000 véhicules en déplacement en moins chaque jour dans l'aire métropolitaine



Mise en service de la LGV Bordeaux-Toulouse



1 200 véhicules en moins par jour en échange ou en transit par rapport à l'agglomération



Développement des transports collectifs régionaux (Plan régional des transports)



4 500 véhicules en moins en échange avec l'agglomération chaque jour



Mise en œuvre du Plan des Déplacements Urbains, avec une progression de 12 % à 16 % de la part des transports collectifs urbains dans les modes mécanisés



40 000 véhicules en moins sur les voiries principales de l'aire urbaine chaque jour

Il faudrait faire encore plus...

Le nouveau modèle adopté par les élus dans le cadre de la démarche aire urbaine toulousaine et les réflexions lancées sur les territoires voisins doivent permettre d'assurer un développement cohérent et équilibré du territoire tout en réduisant les déplacements quotidiens.

De surcroît, l'État et toutes les collectivités concernées se sont engagées dans une politique ambitieuse de développement des transports collectifs qui touche à l'ensemble des besoins de déplacements, du ferroviaire national et régional, aux réseaux de transport en commun interurbains et urbains. En parallèle, l'amélioration programmée des réseaux de voirie et différentes démarches partenariales accompagnent le nouveau modèle de développement urbain en favorisant les modes de déplacements alternatifs par un partage de la voirie, les priorités au bus, le rabattement sur des parcs relais et le développement de l'intermodalité.

Les études prospectives engagées pour évaluer la demande de déplacements au sein de l'aire urbaine à l'horizon 2020 montrent que tous ces efforts sont absolument indispensables. Cependant, la question est posée de leur capacité à faire face à la croissance attendue de la population et de ses besoins de déplacements.