

8. Données statistiques et prospectives sur les déplacements urbains dans l'agglomération toulousaine

8.1. Les déplacements dans l'agglomération toulousaine en 96

Ce chapitre constitue une synthèse des résultats présentés dans le document du SMTC : "Enquête sur les déplacements des ménages de l'agglomération toulousaine en 1996".

8.1.1. Introduction

Des enquêtes ménage ont été réalisées sur Toulouse en 1978, 1990 et 1996. L'enquête du 1er trimestre 1996 a concerné 4308 ménages du périmètre de déplacement urbain de Toulouse sur un total d'environ 700000 habitants et 23000 étudiants de cité universitaire.

Plusieurs remarques s'imposent en introduction.

◆ Le découpage entre modes utilisé dans l'enquête n'est pas satisfaisant et nécessiterait un re-découpage qui modifie quelque peu les statistiques des déplacements :

- la bicyclette est associée aux deux roues à moteur. Les deux roues à moteur, de part leur encombrement, leur prix de revient, la pollution, la vitesse, doivent être comptés avec les voitures (transports individuels motorisés). Les cyclistes peuvent le cas échéant être regroupés avec les piétons (non motorisés). La multimodalité n'est pas prise en compte : un trajet en transport en commun correspond à presque deux trajets à pied dans la plupart des cas.

- ce qui est classé dans "autres modes" correspond à 80 % aux transports collectifs non urbains et à 20 % à des véhicules motorisés individuels, il y a donc lieu d'agrèger ces modes respectivement : aux transports en commun urbains (TCU) et aux voitures particulières (VP).

◆ L'ensemble du périmètre de déplacement urbain de Toulouse est divisé en 3 zones reprenant plutôt des divisions administratives : (1) centre-ville (hypercentre, à l'intérieur des Boulevards), (2) Toulouse hors centre et (3) périphérie (communes autres que Toulouse). Ramonville et Blagnac font ainsi partie de la périphérie au même titre que Pibrac.

◆ Cette enquête doit être prise comme base d'analyse des déplacements. Les déplacements sont cependant très liés à l'offre de transport, elle-même liée à la politique d'urbanisme. Ainsi la construction d'une voie rapide génère des nouveaux transports en voiture notamment par des transferts d'habitats éloignés des lieux d'activités... L'apparente gratuité et facilité des déplacements en voiture a généré de nouveaux déplacements (+20 % au total en 6 ans!

Une politique de mise en place de transports publics performants, la construction d'équipements cyclables accompagnés d'un urbanisme tendant à rapprocher les habitations des TCSP (transports collectifs en site propre), des zones d'emploi, d'activité commerciale et de loisir, le gel des investissements qui favorisent la voiture, modifieront automatiquement les rapports entre les différents modes de transport. Il n'y a pas indépendance entre l'offre et la demande.

8.1.2. Répartition modale

En 1996, par rapport au total de la répartition modale :

◆ les déplacements à bicyclette représentent 2,8 % des déplacements globaux, soit le tiers des déplacements en TC;

◆ les transports collectifs représentent 10,2 %, et la moitié des déplacements effectués à pied;

◆ les déplacements à pied représentent 22 %, qui représentent eux-mêmes 1/3 des déplacements en voiture;

◆ les déplacements en voiture représentent 65 %. Le nombre de personnes occupant une voiture a diminué (1,28 en 1996). Le taux de motorisation est de 0,45 voiture par habitant, soit un

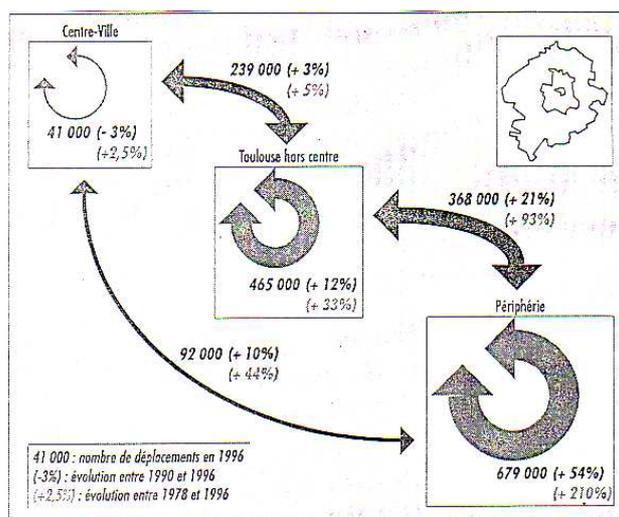
accroissement de 14 % en 6 ans, ce qui est énorme; mais ce taux de motorisation indique également que plus de la moitié des habitants de l'agglomération toulousaine n'ont pas à leur disposition en permanence une voiture. 20 % des ménages ne sont pas motorisés, ce qui n'est pas négligeable. Ces chiffres représentent à eux seuls une demande de transports collectifs.

8.1.3. Déplacements par type de liaison géographique

Les déplacements par type de liaison géographique ne comprennent pas la marche à pied, ce qui gonfle artificiellement les déplacements en périphérie : un habitant du centre ville ira à pied à la boulangerie, certains périurbains feront 5 km en voiture. Nous avons donc refait un schéma intégrant la marche à pied et attribuant 80% des déplacements "autres" aux transports en commun.

◆ Sur 21 ans, la part des transports en commun est restée constante (10 %), malgré la mise en service du VAL ! Dans d'autres agglomérations françaises qui se sont équipées d'un réseau de TCSP, la part des TCU a fortement augmenté, pour se stabiliser. A Toulouse, le développement de la périurbanisation, avec l'équipement en grandes surfaces, en zones d'activité périphériques et en voies rapides pourrait expliquer que la part de marché des TC n'a pas évolué. Les nombreux déplacements en voiture générés par une urbanisation éclatée, masquent au niveau de l'agglomération les effets du métro. Investir uniquement dans des TCSP lourds en centre ville ne suffit pas à diminuer la part de la voiture dans les déplacements.

◆ Les déplacements internes à la périphérie représentent un tiers du total des déplacements; ils sont en forte progression : + 60 % en 6 ans; ont été multipliés par quatre depuis 78 !, 73% sont effectués en voiture. Ces chiffres traduisent la périurbanisation : beaucoup de citadins fuient la ville, notamment parce que l'on s'y déplace mal, que l'espace public est occupé par les voitures, que la ville est polluée par l'automobile, qu'on a du mal à se garer. Ces déplacements sont bien entendu autant de nouvelles sources de pollution.

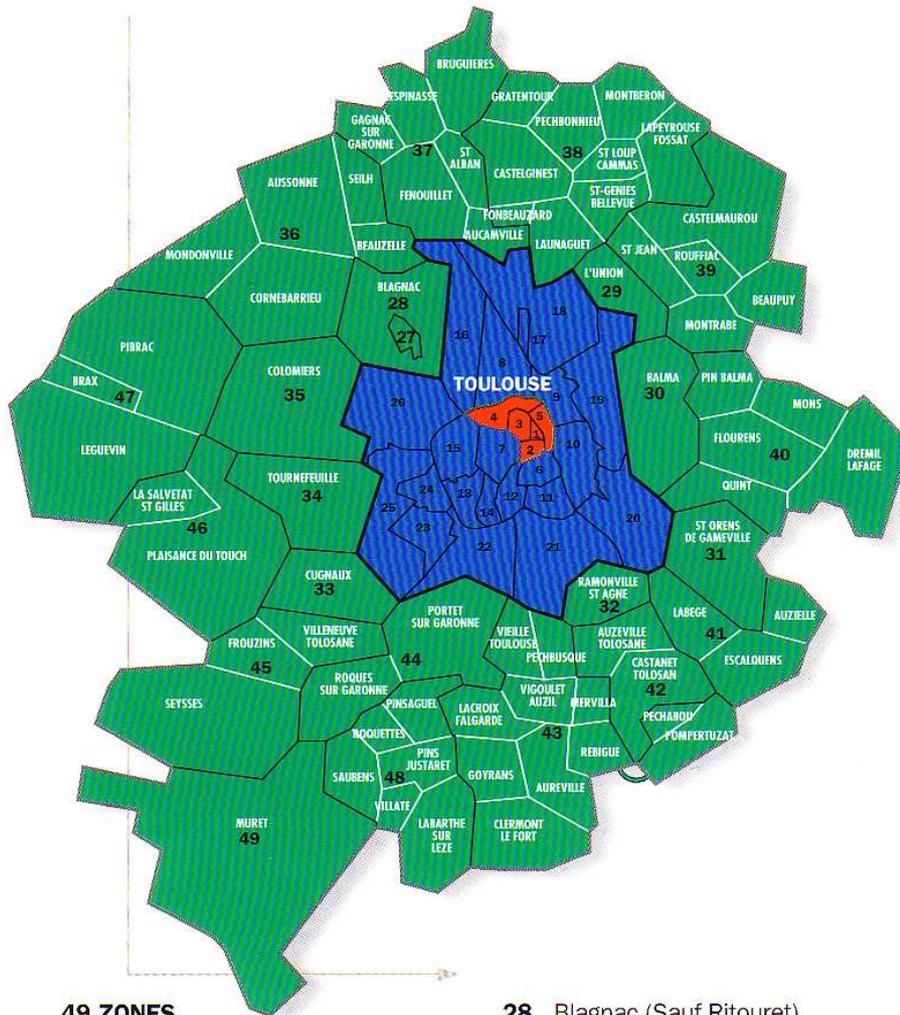


Evolution des déplacements en voiture selon le découpage en trois zones (source : Enquête ménage 96)

Un déplacement interne à la périphérie peut être orbital, mais il est probablement plus souvent radial, au vu de la structure du réseau routier et de l'urbanisation "en doigts de gant" autour des grands axes routiers. Plus de la moitié des déplacements concernent la périphérie : il est donc impératif que ces zones soient desservies par des transports en commun performants, c'est à dire des TCSP aux endroits les plus denses c'est à dire le long des grands axes routiers.

◆ Les déplacements entre les 3 zones, hypercentre, reste de Toulouse et périphérie (qualifiés de "déplacements radiaux" dans l'enquête) ne représentent que le tiers des déplacements, mais ils sont plus longs et plus structurés que les autres déplacements (GART 1997), ils peuvent donc plus facilement être effectués en transport en commun (part TC 1996 : 19,5%). Bien que la desserte de la périphérie en transports en commun soit actuellement peu performante, 33% des déplacements en transports en commun urbains concernent la périphérie.

DÉCOUPAGES DE L'AGGLOMÉRATION EN 49 ET 3 ZONES



49 ZONES

- 1 Wilson
- 2 Carmes
- 3 Capitole
- 4 Compans
- 5 Jean-Jaurès
- 6 Saint-Michel
- 7 Saint-Cyprien
- 8 Minimes
- 9 Marengo
- 10 Côte-Pavée
- 11 Saint-Agne
- 12 Empalot
- 13 Bagatelle
- 14 La Pointe
- 15 Cèpière
- 16 Sept-Deniers
- 17 Izards
- 18 Croix-Daurade
- 19 Soupéard
- 20 Montaudran
- 21 Complexe Scientifique
- 22 La Fourquette
- 23 Reynerie
- 24 Les Pradettes
- 25 Lardenne
- 26 Purpan
- 27 Blagnac-Ritouret

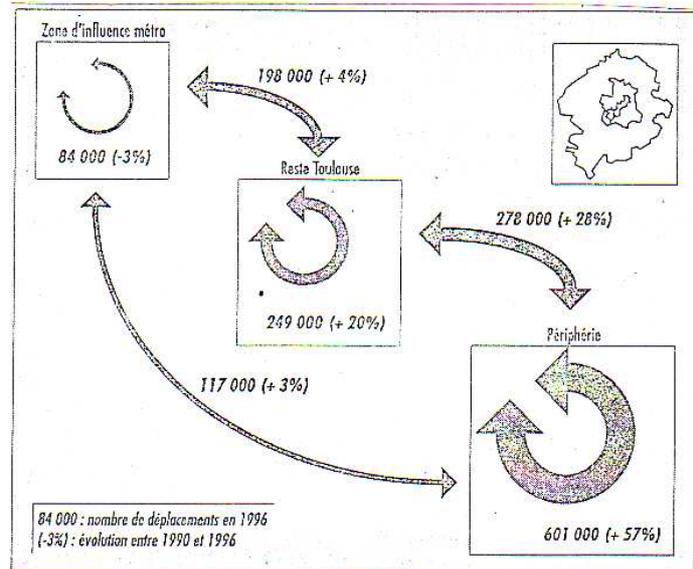
- 28 Blagnac (Sauf Ritouret)
- 29 L'Union
- 30 Balma
- 31 Saint-Orens-de-Gameville
- 32 Ramonville-St-Agne
- 33 Cugnaux
- 34 Tournefeuille
- 35 Colomiers
- 36 Secteur de Beauzelle
- 37 Secteur de Saint-Alban
- 38 Secteur de Castelginest
- 39 Secteur de Saint-Jean
- 40 Secteur de Quint
- 41 Secteur de Labège
- 42 Secteur de Castanet
- 43 Secteur des Coteaux-Sud
- 44 Secteur de Portet
- 45 Secteur de Villeneuve
- 46 Secteur de Plaisance
- 47 Secteur de Pibrac
- 48 Secteur de Labarthe
- 49 Muret

3 ZONES

- Centre-ville
- Toulouse hors centre
- Périphérie

8.1.4. Influence du métro

◆ En 6 ans, les déplacements en TC ont augmenté de moitié dans la zone d'influence de la ligne A du métro, alors qu'il n'y a pas d'effet réseau de TCSP et que la ligne ne fait que 9,7 km de long; ils n'atteignent cependant que 15 % des déplacements internes à cette zone.



Evolution des déplacements en voiture selon le découpage géographique prenant en compte le métro
(source : Enquête ménage 96)

◆ Dans le même temps, les déplacements en voiture n'y ont pas significativement diminué : 3% (ceux-ci représentent encore 23 % des déplacements de la zone dite interne métro), et l'on peut même remarquer une augmentation de 4% de déplacements en voiture entre la zone interne métro et le reste de Toulouse (incluant la zone 2 dite Toulouse hors centre). Cette tendance peut avoir deux explications :

- . des usagers du VAL habitant hors la zone métro se déplacent en voiture individuelle jusqu'à une station de métro la plus proche, là où il y a possibilité de parking;

- . la libération d'une partie de la voirie dans la zone d'influence métro, par un certain nombre d'habitants de cette zone désormais usagers réguliers du VAL, encourage la pénétration d'inconditionnels du déplacement individuel en véhicule automobile.

De ce comportement il faut en tirer deux leçons :

- . nécessité de développer rapidement un réseau de TC pour la ville de Toulouse;
- . nécessité d'affecter de façon volontariste la voirie publique aux TC en site propre en lieu et place des véhicules individuels.

Il est intéressant de comparer ces résultats toulousains avec ceux de Nantes où il existe un véritable effet tramway : le flux de voitures a diminué de 2% dans toute l'agglomération.

◆ Dans le même temps, les déplacements à pied ont augmenté de 16 %.

◆ Par ailleurs, la zone métro (ligne A) ne concerne que 14 % de l'ensemble des déplacements de l'agglomération toulousaine, pour un coût de construction de 4 milliards de francs.

◆ A noter encore que 13 % des déplacements dans Toulouse hors métro sont effectués en TCU contre 56 % en voiture (+ 20 % d'augmentation en 6 ans).

8.1.5. Répartition par type de déplacement

◆ En 1996, les déplacements domicile - travail ne représentent que le 1/5 des déplacements; les déplacements domicile - école : 1/7, les déplacements domicile - achat : 1/7, les déplacements domicile autres : 1/3 et les déplacements non liés au domicile : 1/5e.

◆ Les trajets domicile - travail et domicile - école sont les trajets les plus stables, les plus longs, donc plus faciles à desservir en TCSP, mais ne représentent qu'un tiers de déplacements. Les déplacements liés au travail régressent dans l'ensemble, sauf à la périphérie : certains emplois ont suivi la périurbanisation des logements. Les déplacements domicile - travail sont surtout effectués en voiture (77 %). Les déplacements domicile - école augmentent beaucoup à l'intérieur de chaque zone. Les déplacements domicile - achat augmentent fortement hors du centre, traduisant l'accroissement des achats dans les centres commerciaux de périphérie.

8.1.6. Vitesse et durée des déplacements

◆ La vitesse moyenne des transports en communs (8 km/h) est très basse, deux fois inférieure à la vitesse moyenne des voitures (16 km/h). Il est donc actuellement très difficile de se déplacer dans l'agglomération Toulouse, en voiture comme par les moyens de transport en commun. La durée moyenne quotidienne des déplacements dépasse une heure pour 13 km ! (en forte augmentation). A titre de comparaison, la vitesse moyenne des déplacements à vélo a été estimée à 13 km/h. Le Val circule à 32 km/h et le TER Muret - Matabiau à 96 km/h.

◆ Le système actuel basé à 65% sur la voiture est foncièrement inefficace. Depuis la mise en service du métro, la vitesse moyenne des TCU a augmenté dans la zone de desserte, pour atteindre 9 km/h, ce qui reste très faible : la priorité donnée aux bus face aux voitures est franchement insuffisante. Dans la zone hors métro, on atteint des records de lenteur : 11,4 km/h pour les voitures et 6 km/h pour les bus. Même entre la zone métro et la périphérie, la vitesse moyenne des voitures ne dépasse pas les 22 km/h.

◆ Des transports urbains en site propre bien conçu, combinés à l'usage de la bicyclette pour les petits trajets et le rabattement sur les stations, constitueraient donc une alternative très efficace à la voiture dans la grande majorité des cas. On doublerait la vitesse moyenne des déplacements!

En périphérie, la vitesse des déplacements en voiture a tendance à diminuer traduisant l'encombrement croissant des routes et voies rapides de périphérie.

◆ La plupart des déplacements à vélo ont une longueur inférieure à 5 km, 65% des déplacements en voiture sont aussi inférieurs à 5 km !

◆ La longueur moyenne des déplacements est stable (3,4 km). Il est donc raisonnable de supposer que le rayon de desserte d'une station de transport en commun est de 500 m pour les piétons et de 2,5 km en terrain plat pour les cyclistes.

◆ Beaucoup de déplacements en TCU sont assez courts (2 à 5 km). Les trajets supérieurs à 10 km (la ligne de métro fait 9,7 km) sont très rares, ce qui s'explique notamment par la lenteur des TCU.

◆ 84 % des déplacements à pied font moins de 1 km.

8.1.7. Conclusion pour une agglomération toulousaine qui respire

L'analyse des statistiques que nous venons de faire, suscite d'ores et déjà des orientations que nous présentons en conclusion. Elle confirme les grands objectifs que nous nous sommes fixés en préalable.

Pour diminuer le trafic automobile et ses nuisances, et augmenter la vitesse des déplacements, il faut constituer un réseau de TCSP qui desserve aussi les banlieues les plus denses, avec une priorité pour les radiales, mais aussi la construction d'une liaison orbitale. Pour des raisons de coût et de délai de construction, ce réseau doit être réalisé en surface en exploitant au maximum les installations ferroviaires existantes. Dans le même temps, les projets d'extension de voirie automobile doivent être abandonnés. Cette enquête montre clairement que la voiture est un moyen de déplacement peu efficace : les nouvelles infrastructures routières ne servent à rien, elles sont rapidement saturées par la création de nouveaux trafics.

La place de la voiture en ville doit être réduite au profit du tramway, de pistes cyclables et de véritables zones piétonnes et cyclables dans tous les quartiers. L'urbanisme doit rapprocher les lieux d'habitation, d'emploi, de formation, d'achat et de loisir, en s'étendant préférentiellement le long des futurs axes de TCSP (ferroviaires ou urbains). La desserte des TCSP ne doit pas se focaliser sur les déplacements entre le domicile et le travail et l'école, mais doit aussi tenir compte des autres modes de déplacement qui représentent les 2/3 du total. La plage horaire de desserte des TC doit aussi couvrir les heures dites creuses, les week-ends et les soirées.

En zone urbaine, la bicyclette est un moyen de transport plus rapide que la voiture. La surface de la zone de rabattement des cyclistes vers une station de TC est 10 fois plus grande que le rabattement des piétons. La complémentarité des transports en commun et du vélo doit donc être développée au maximum, notamment dans les zones périurbaines à faible densité. Dans les gares ou stations les plus fréquentées, il faut installer des parkings vélos gardés (système hollandais) ou surveillés par le personnel de la gare.

Dans les zones moins densément peuplées, il faut offrir aux usagers la possibilité de voyager avec leur bicyclette dans le TCSP : l'accès à la rame doit être aisé (plancher bas et quai haut), des pistes cyclables doivent desservir la gare et les arrêts.

8.2. Les déplacements dans l'agglomération toulousaine d'ici à 2015

Dans le § précédent, nous avons analysé l'évolution jusqu'en 96, des déplacements dans l'agglomération toulousaine et mis en évidence la progression énorme des déplacements individuels en périphérie et son corollaire : celui du trafic automobile.

Par ailleurs dans le cadre du Schéma Directeur de l'Agglomération Toulousaine un projet de voirie a été proposé par le SMEAT, projet dont l'objectif est de répondre aux besoins de déplacements à l'horizon 2015. Nous avons eu l'occasion dans un chapitre précédent sur le SDAU d'exprimer notre inquiétude pour ce qui concerne l'inadéquation entre les énormes besoins de transports en commun (pour répondre aux déplacements des habitants d'une agglomération qui devrait s'accroître de plus de 250 000 habitants d'ici à 2015), et les réponses apportées sous forme essentiellement d'infrastructures routières et autoroutières.

Une étude de trafic de la DDE (Service de l'urbanisme et de l'aménagement- Etudes générales routières), "Les déplacements dans l'agglomération toulousaine à l'horizon 2015" (en date d'Avril 97), menée dans le cadre de la concertation sur le Dossier de Voirie de l'Agglomération toulousaine (DVA) et s'appuyant sur le schéma de voirie du SDAU (version de 96; mais la révision de Décembre 97 n'offre guère de modification), ne fait que confirmer largement notre inquiétude.

Nous reproduisons ici textuellement les résultats de cette étude :

En première conclusion, il ressort de cette exploitation [de l'étude] :

◆ que les problèmes de déplacement en 2015 viendront de la croissance de la deuxième couronne [en gros une zone englobant les déplacements entre périphéries immédiates de Toulouse], là même où les solutions "transport collectif" sont inexistantes de périphérie à périphérie,

◆ que le scénario de remplissage du schéma directeur n'est pas neutre sur la croissance du trafic routier.

Il faut dire qu'il y a de quoi être alarmé si l'on considère que la croissance du trafic automobile sur cette 2ème couronne est estimée à l'horizon 2015 entre 100% et 142% selon les variantes (autrement dit presque autant qu'entre 78 et 96)!

La même étude apporte également des conclusions "intéressantes" pour ce qui concerne l'utilisation des transports collectifs tels que prévus au SDAU :

Le gain de la part des transports collectifs dans les déplacements motorisés entre 1990 et 2015 est de 5 points (13,8% en 90, 18,8% en 2015).

Ce gain de 5 points par les TC est certes appréciable, mais nous aurons à faire face dans le même temps à une augmentation des déplacements automobiles de 100 à 140% !! Voilà confirmée officiellement la complète inadéquation du SDAU aux besoins de déplacements urbains.

Cette inadéquation est encore plus criante du fait que les plans successifs d'aménagement du territoire confirment le rôle de Toulouse comme carrefour routier et autoroutier de fret national et international. La croissance de ce fret aura pour corollaire l'accroissement du trafic de camions internationaux qui viendront encombrer, pour ne pas dire saturer, les voies rapides urbaines ou autres contournements routiers, présentés par ailleurs dans le SDAU comme la solution aux déplacements urbains entre périphéries.

Sans révision complète des schémas de voirie prévus au SDAU, le PDU est voué à l'échec.

Pas de solution durable pour les déplacements urbains toulousains, sans une remise en cause de la logique actuelle de raccordement "à moins d'une heure" en voiture de Toulouse, des villes moyennes de la région Midi-Pyrénées. Pas de solution durable pour les déplacements urbains toulousains sans une réelle volonté de décentralisation des activités économiques, universitaires,

..... Pour faire respirer Toulouse, il faut faire d'abord respirer les villes autour de Toulouse : Montauban, Auch, St Gaudens en décentralisant réellement les activités au lieu de chercher à les rapprocherà moins d'une heure du centre ville par un réseau autoroutier en étoile sur Toulouse.

Dans le même esprit, et puisqu'en fait est posé derrière le problème des déplacements la question des communications en général (échanger de l'information autant que des marchandises), pourquoi ne pas intégrer dans les études prospectives, les nouvelles techniques de communication (réseaux informatiques, vidéoconférences) qui se mettent en place progressivement et qui apporteront une solution de remplacement aux structures de communication basées sur le macadam, le béton et le gaspillage effréné de ressources énergétiques. Ne verra t'on pas alors une autre organisation de la société, une autre organisation du travail (il ne sera pas nécessaire d'aller tous les jours à un bureau et d'ailleurs que seront ces nouveaux bureaux) et une autre organisation de la vie urbaine. N'est-il pas du ressort des décideurs et des hommes politiques de prévoir, d'anticiper cet avenir, plutôt que de promouvoir des solutions techniques qui paraissent inévitables et catastrophiques en terme de développement durable.