

# Dossier Presse

## Toulouse et agglomération : Plan Anti-Bouchon

Fluidification par augmentation des capacités et diversification des modes

---

### Table des matières

1	Contexte .....	1
2	Solution : l'augmentation de capacité.....	3
2.1	Principes .....	4
2.2	Détails de la transformation.....	4
2.2.1	1ère phase : 2+1 .....	4
2.2.2	2ème phase :2+1+1 .....	5
2.2.3	Autres projets à mettre en œuvre en synergie .....	6
2.3	Financement.....	6
3	Application à l'agglomération toulousaine .....	6
3.1	Quelles voies choisir pour initier la transformation des Voies Rapides? .....	6
3.2	Avantages et arguments:.....	7
3.3	Autre voie candidate .....	8
4	Questionnements .....	8
5	Exemples de transformation: .....	8

### 1 Contexte

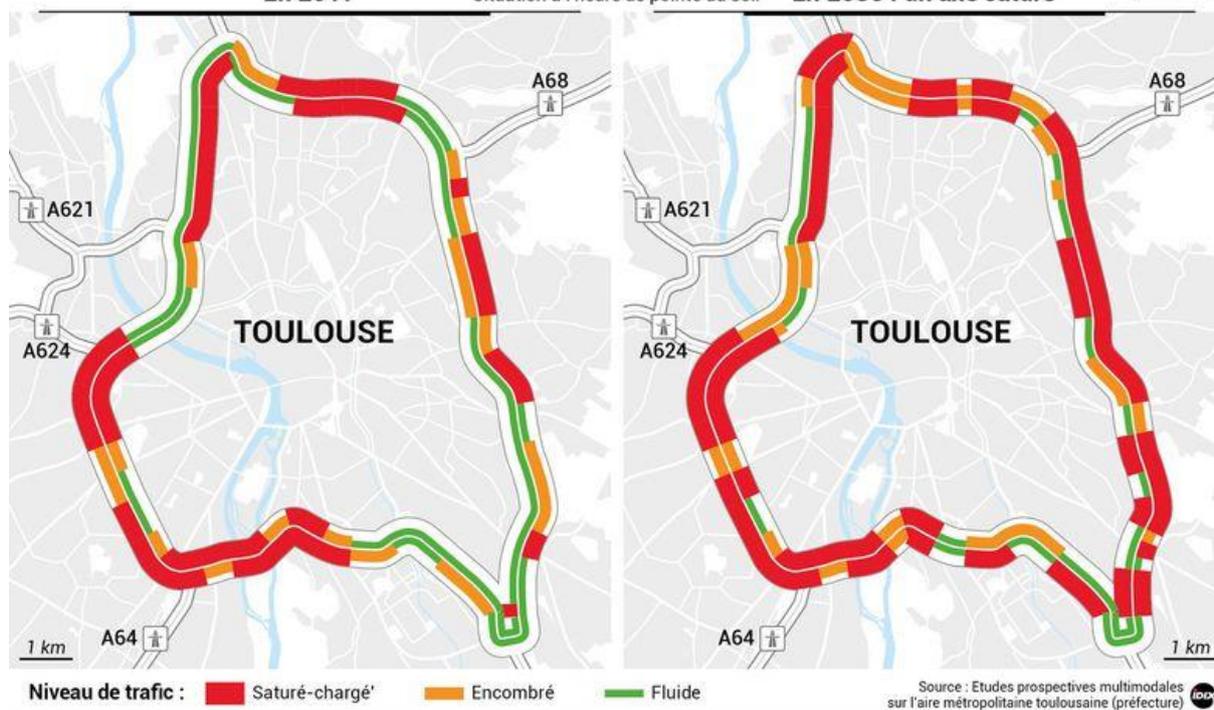
Les Voies Routières Urbaines sont des axes fortement sollicités dans l'agglomération toulousaine. Elles sont régulièrement congestionnées en 2019 et les perspectives demeurent sombres pour les années à venir.

## Le trafic sur le périphérique toulousain

En 2017

Situation à l'heure de pointe du soir

En 2030 : un axe saturé



De plus, ces autoroutes se retrouvent en plein cœur d'une agglomération de plus en plus dense. En même temps, ces voies urbaines s'étalent au fil du temps : 2, 3 parfois 4 voies, de nouveaux échangeurs créés. Les promoteurs du « toujours plus de routes » promettent une fluidification. Mais c'est plutôt l'inverse qui se produit.

**Les autoroutes qui étaient jadis une solution de mobilité deviennent une source de problèmes :**

- un **bruit** diurne et nocturne de plus en plus intense générant des troubles du sommeil et de l'attention chez les habitants, les enfants des écoles. Selon les études, le bruit est aussi la cause de pathologies comme les AVC, les maladies cardiaques et le stress. Il diminue la productivité des travailleurs
- une **pollution atmosphérique** hors norme. Exemple, le taux de  $\text{No}_2$  est à  $74 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en concentration moyenne annuelle en  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  pour un seuil autorisé à 40 ([selon ATMO](#)). Cette pollution est la cause d'affections respiratoires et de maladies graves type cancer.
- une **congestion chronique** occasionnant des pertes de temps considérables en particulier pour les travailleurs
- des **quartiers déconnectés et sinistrés** sur la plan économique et social. Exemple : Bellefontaine, Bagatelle, Papus, Reynerie sont des quartiers enclavés à cause de la rocade. Des murs ont été

construits pour protéger du bruit. Mais ils enferment en réalité les habitants dans leur quartier.

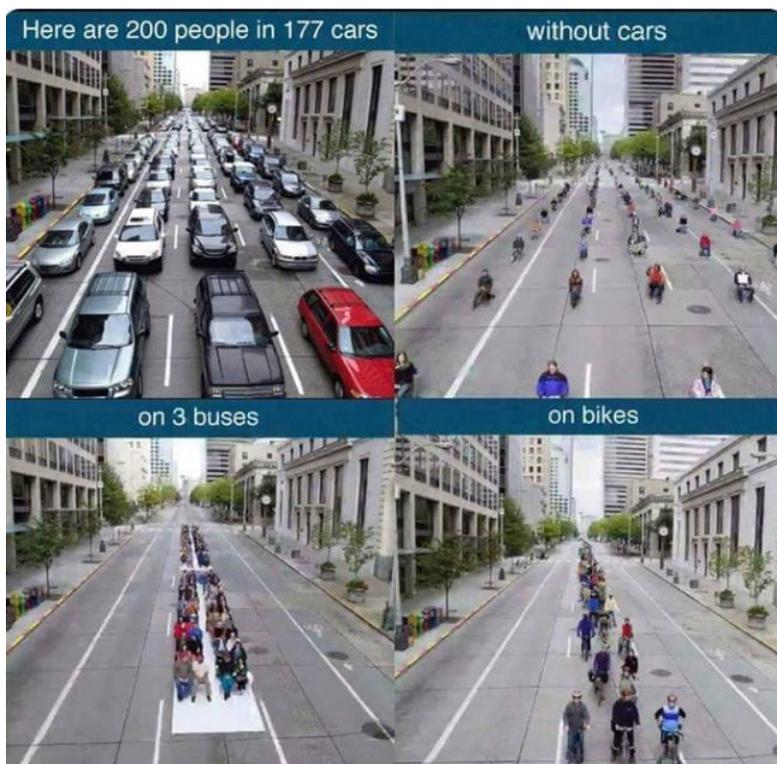


exemple de déconnexion de quartiers (Papus-Reynerie)

D'autre part, **les Voies Rapides excluent indument plusieurs catégories d'usagers** : piétons, cyclistes, usagers de bus. Ce sont des contribuables, ils participent à la création et à la maintenance de ces infrastructures. Ils en sont pourtant privés, pourquoi ? Bref, le modèle devient contre-productif, néfaste et illégitime.

## 2 Solution : l'augmentation de capacité

Le besoin d'espace est maximum avec la voiture. Ci-dessous, une illustration de l'occupation au sol pour 200 personnes en voiture (en haut), puis en bus (en bas à gauche) et à vélo (en bas à droite). En diversifiant les modes, on augmente la capacité pour une largeur de voie donnée. En d'autres termes, on réduit le besoin de largeur pour une capacité donnée.

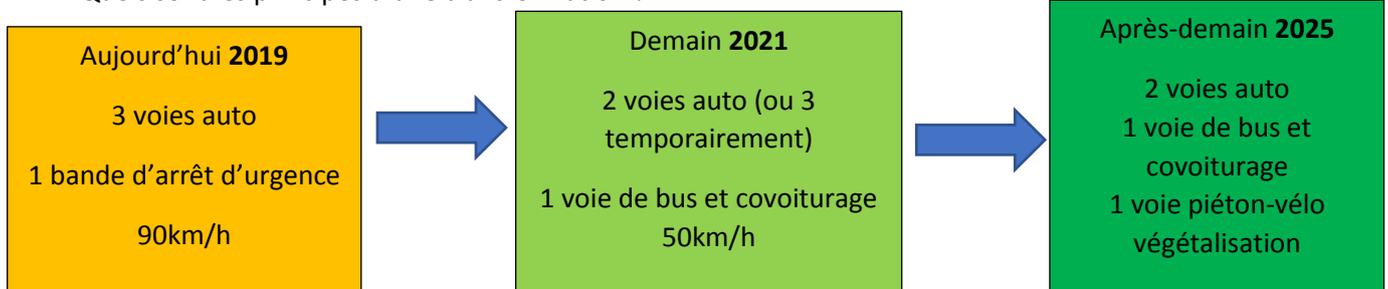


## 2.1 Principes

Face à ce constat d'une situation qui empire, la meilleure option possible semble être l'évolution du fonctionnement des Voies Rapides avec deux objectifs :

- **usage durable avec des modes moins polluants**
- **augmentation de la capacité de ces axes**

Quels sont les principes d'une transformation ?



Le besoin d'espace est maximum avec la voiture. Ci-dessous, une illustration de l'occupation au sol pour 200 personnes en voiture (en haut), puis en bus (en bas à gauche) et à vélo (en bas à droite). En d'autres termes, en diversifiant les modes, on augmente la capacité pour une largeur de voie donnée ou on réduit le besoin de largeur pour une capacité donnée.

**L'objectif ultime est donc un partage équitable « 2+1+1 » de la voie rapide urbaine.**

Pour être réaliste, l'évolution doit tenir compte de l'existant : maintien des échangeurs existants, utilisation des infrastructures existantes.

## 2.2 Détails de la transformation

### 2.2.1 1ère phase : 2+1



A40 Essen, Allemagne

La largeur actuelle des voies sur les Voies Rapides est de 3.5m - 4m. En réduisant la vitesse autorisée à 50km/h, la largeur des voies passe à 3m. Autre conséquence, la bande d'arrêt d'urgence n'a plus lieu d'être. De plus, l'espace « perdu » du milieu peut être utilisé.

Cette opération dégage suffisamment d'espace pour transformer la voie de gauche (3ème voie) :

- en voie de circulation dédiée aux Transports en Commun (publics ou privés)
- avec des quais de desserte voyageurs

### Desserte des voyageurs

Il existe plusieurs options pour amener les voyageurs au quai :

- passage souterrain
- passage aérien
- à niveau avec un passage protégé et un feu

En fonction du lieu, une étude permettra de déterminer la meilleure option pour chaque endroit. A Essen sur l'A40, les quais ont été reliés à la ville de différentes manières, ici à un pont existant :



Il convient de dresser un bilan d'étape de cette première phase pour ensuite enclencher la deuxième phase :

- niveau de service des TC et fréquentation
- efficacité des interconnexions
- parking-relais

#### 2.2.2 2ème phase :2+1+1

Une fois que l'alternative à la voiture solo existe, la poursuite de la transformation devient possible :

- supprimer les grillages et rails de sécurité latéraux pour ouvrir la voie au reste de la ville et gagner de l'espace sur les côtés
- Affecter une voie continue aux modes actifs : piétons et cyclistes
- Créer davantage de traversées piétonnes à niveau afin de reconnecter les quartiers
- Ajouter des espaces verts
- Accompagner le développement des commerces le long de ces axes devenus des boulevards urbains

Par ailleurs, le bus peut être remplacé par un tramway fortement capacitair.

## 2.2.3 Autres projets à mettre en œuvre en synergie

### 2.2.3.1 Ville 30

Les bénéfices d'un passage à 30km/h maximum dans la cité sont nombreux : réduction des nuisances, amélioration des déplacements à pied et à vélo.

### 2.2.3.2 Etoile ferroviaire

Les promoteurs de l'étoile ferroviaire partent du même principe : utiliser et améliorer l'existant. Cette étoile peut s'interconnecter avec toute voie rapide reconfigurée en boulevard. Afin de diminuer le transit poids lourds, le transport par ferroutage devrait être augmenté sensiblement. Le contournement ferroviaire de Toulouse pourrait être entrepris.

### 2.2.3.3 Bus

Les bus dans leur ensemble doivent également augmenter leur offre de service : bus départementaux, régionaux ou autres, Linéo...

### 2.2.3.4 Schéma Directeur Cyclable et Piéton d'Agglomération

Ces schémas devront intégrer les voies rapides reconfigurées en « voie pour tous » afin d'obtenir un effet de levier.

### 2.2.3.5 Parkings

Des parkings conséquents aux portes de l'agglomération doivent être créés ainsi que près des gares, en interconnexion avec les Voies Rapides reconfigurées.

## 2.3 Financement

L'avantage majeur de cette idée de transformation est de partir d'un existant (voirie, échangeur, pont) et donc de demander un financement relativement limité.

Pour observer des premiers résultats, il faut avoir financé des études et avoir réalisé les premières adaptations : matérialisation au sol de la voie dédiée, panneaux, quais de desserte...

Ce projet se distingue donc d'un projet à financement conséquent « tout ou rien » comme le métro.

## 3 Application à l'agglomération toulousaine

### 3.1 Quelles voies choisir pour initier la transformation des Voies Rapides?

Le groupe de travail composé de membres des associations AUTATE et « Deux Pieds Deux Roues » propose le tracé suivant :

Gare SNCF Portet => A64 => rocade Ouest de Toulouse => A64 => Airbus => Rcade Arc-en-ciel => Eisenhower => Gare Portet



Itinéraire du LASSO

### [Lien carte](#)

#### 3.2 Avantages et arguments:

Un des arguments qui a conduit à choisir ce tracé est la desserte de lieux stratégiques : Airbus, Purpan, zone d'activités d'Eisenhower

Le tracé retenu doit établir de nombreuses interconnexions. Celui retenu en permet un certain nombre :

- tramway à Casselardit
- ligne A par une nouvelle station surplombant la rocade
- ligne SNCF de Colomiers par une gare à Saint-Martin du Touch
- ligne SNCF de Portet
- nombreux bus partant de Basso Cambo, Linéo 4, Linéo 2
- plusieurs autoroutes

Mais aussi des « interconnexions avec les modes actifs »

- voie verte du Touch
- ponts enjambant la rocade (Reynerie, Mirail)

Par ailleurs, cette zone de l'Ouest toulousain est identifiée comme ayant un fort besoin en décongestion et dépollution.

Le groupe propose d'appeler cette infrastructure : le LASSO au vue de la forme et de l'acronyme Liaison Airbus SudOuest

### 3.3 Autre voie candidate

**La même idée peut s'appliquer à l'ensemble de la rocade.** Une ligne de bus circulaire offrirait un service de haut niveau. A terme, le bus pourra être remplacé par un tramway circulaire ou une navette autonome. Les Voies Rapides arrivant sur la rocade peuvent également être considérées (A61, A62, A68...)

## 4 Questionnements

Les discussions internes et critiques ont ouvert quelques questions légitimes auxquelles il convient de répondre.

**« Réduire d'une voie la circulation des voitures mais cela va créer plus de bouchons ! »**

Il convient de raisonner en termes de capacité. Le seuil de circulation dense d'une voie de 3.5m est de 1100 véhicules / heure (environ 1200 personnes) ([source](#)).

La même voie dédiée aux bus permet à 3300 voyageurs /heure de se déplacer, en supposant un bus de 110 places toutes les 2 minutes. Une même voie accueille presque 3 fois plus d'usagers en bus qu'en voiture !

Le gain serait le même avec une voie de piétons ou de cyclistes.

**Un des objectifs visés est bien une augmentation de la capacité de l'existant donc une diminution de la congestion.**

**« S'il y a des feux sur la rocade, les automobilistes vont devoir attendre ? »**

Oui mais ils attendent déjà beaucoup dans les bouchons et cela va empirer. Le but de la transformation est d'offrir une alternative efficace à la voiture. Quand une partie des automobilistes change de mode de déplacement, il y a moins de véhicules donc moins d'attente.

**« Une telle idée ne va-t-elle pas précipiter une deuxième rocade ? »**

Au contraire, en augmentant la capacité de transport des Voies rapides existantes (cf la première question), le « besoin » d'une deuxième rocade diminue.

En outre, en créant une activité économique à proximité des Voies Rapides (commerces, services) les usagers se déplacent moins loin et peuvent le faire à pied ou à vélo ; plutôt que prendre la voiture pour aller par exemple au centre commercial à 10km de chez eux.

Enfin, s'il existait un espace et un financement pour une deuxième rocade, on pourrait alors les utiliser pour financer un contournement ferroviaire au lieu d'une autoroute !

## 5 Exemples de transformation:

Il existe plusieurs exemples de transformation analogue ailleurs dans le monde :

Séoul, San Francisco... suite à des événements majeurs comme des séismes ou à une volonté politique :

<https://fr.slideshare.net/IAUIDF/la-transformation-des-voies-rapides-en-avenues-urbaines-une-bonne-ide>

L'artère Neuilly-Paris dont le trafic est de 150.000 véhicules/jour (comme la rocade toulousaine) est en transformation (2019...2022) : végétalisation, plus de places aux piétons-cyclistes

[https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/04/04/neuilly-sur-seine-domestique-l-axe-majeur-entre-l-etoile-et-la-defense\\_5445821\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/04/04/neuilly-sur-seine-domestique-l-axe-majeur-entre-l-etoile-et-la-defense_5445821_3234.html)

Récemment deux tronçons d'autoroutes autour de Bruxelles:

[https://www.rtbf.be/info/regions/detail\\_a-bruxelles-l-e40-et-l-a12-vont-devenir-des-boulevards-urbains?id=10140143](https://www.rtbf.be/info/regions/detail_a-bruxelles-l-e40-et-l-a12-vont-devenir-des-boulevards-urbains?id=10140143)

Des élus parisiens proposent une transformation équivalente du périphérique parisien

<https://www.novethic.fr/actualite/energie/mobilite-durable/isr-rse/des-elus-parisiens-preconisent-un-peripherique-parisien-plus-lent-et-plus-etroit-147214.html>

*fin document*