

Les déplacements, condition du fait métropolitain ?

Frédéric TOUPIN
Marie BONNIFET

Les dynamiques de mobilité autour de Toulouse induites par la métropolisation interrogent, de par leur ampleur et comme ailleurs en France, les échelles des politiques publiques en matière de déplacements.

Depuis 10 ans, un accroissement des déplacements métropolitains

Si la métropolisation se définit par l'intensité des échanges de différentes natures entre territoires urbains, elle se traduit inévitablement par un accroissement des déplacements que l'on peut qualifier de métropolitains. Pour l'agglomération toulousaine, ces déplacements sont en forte croissance. Ainsi, dans la « Grande Agglomération Toulousaine » on observait en 2013 plus de 250 000 déplacements routiers quotidiens correspondant à des échanges avec les territoires extérieurs, et notamment avec des aires urbaines proches (Montauban pour la principale, Albi, Auch, Pamiers...), soit près de 10 fois plus que les déplacements en transit, traversant l'agglomération sans s'y arrêter. La forte progression du trafic ferroviaire, TER et grandes lignes, sur les dix dernières années, confirme également le renforcement de ces « déplacements métropolitains ». En effet, la croissance du trafic depuis ou vers Toulouse est bien plus importante avec les gares « proches » (Montauban, Carcassonne, Bordeaux...) que sur des relations à plus longue distance (Paris, Lyon, Marseille).

Des impacts sur les conditions de circulation qui doivent interroger les politiques publiques à des échelles territoriales plus larges

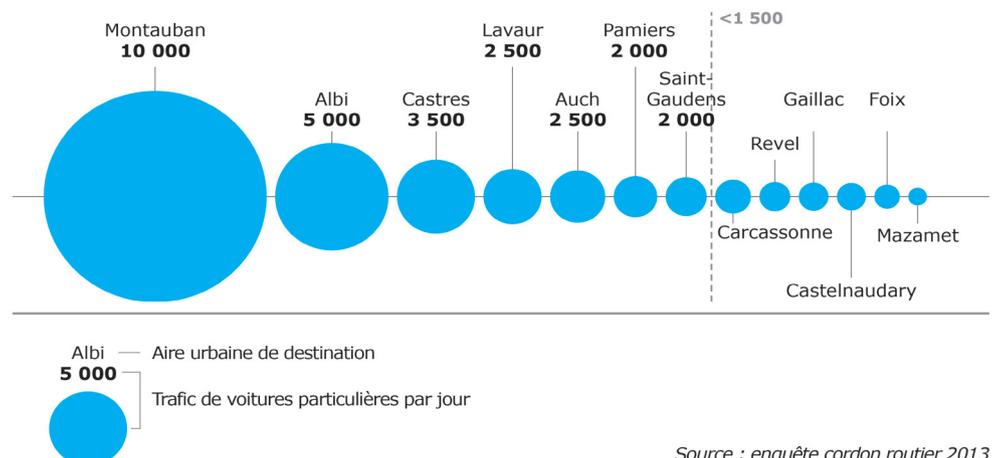
Bien que beaucoup moins nombreux que les déplacements internes à l'agglomération (3,8 millions de déplacements quotidiens), les déplacements métropolitains impactent les conditions de circulation : plus longs et nécessairement plus rapides, plus marqués par les échanges domicile-travail et par un usage quasi exclusif de la voiture particulière, ils sont donc fortement consommateurs d'énergie et émetteurs de pollutions. Plus de 45 % des déplacements en véhicules particuliers correspondent à des trajets domicile-travail. Plus de 50 % des trafics d'échanges et de transit des véhicules sont recensés sur les entrées d'autoroutes.



Ces déplacements métropolitains utilisent des réseaux qui n'ont pas été organisés pour des usages aussi intenses et fréquents (autoroutes ou routes départementales, réseaux régional ou Grandes Lignes, lignes de cars départementales ou régionales). Par ailleurs, ils ne sont souvent que partiellement pris en compte par les politiques publiques portées par les autorités organisatrices de transport : ils dépassent les périmètres d'action des Plans de Déplacements Urbains, ils transgressent les limites départementales, ils doivent s'intégrer dans des politiques régionales aux périmètres plus larges...

Pourtant, ces déplacements renvoient à des enjeux importants de transfert modal qui s'appuient sur une collaboration des acteurs et une coordination des réseaux : information des voyageurs, intégration tarifaire et billettique, harmonisation des horaires... Les évolutions réglementaires récentes confient à la Région la responsabilité d'une telle démarche pour accompagner le développement d'un vaste territoire métropolitain. ■

Trafic routier quotidien depuis la grande agglomération toulousaine vers...



Source : enquête cordon routier 2013