

REFLECHIR A L'IDEE D'UN BOULEVARD URBAIN MULTIMODAL

Célia Posée



Photographie du bus de l'association lors de la manifestation pour la piétonisation du centre-ville (09/04/2019)
Source: POSEE Célia

RAPPORT DE STAGE

UE GE0605V – Stage en Géographie

Année 2018-2019

SOMMAIRE

Introduction.....	2
I- Qu'est-ce que l'AUTATE ?.....	3
1- Les caractéristiques de l'association et ses objectifs	3
2- L'organisation de l'association	3
II- La transformation de l'autoroute en boulevard urbain multimodal	4
1- Qu'est-ce qu'un boulevard urbain multimodal ?	4
2- Des inspirations extérieures.....	5
3- Ou l'appliquer à Toulouse et pour quelles raisons ?	7
4- Les idées tirées de l'étude détaillée du tracé	8
III- Mes implications dans ce projet	9
1- Présentation des tâches	9
2- Les réalisations	9
IV- Retour et enseignements	
1- Apprentissages	15
2- Perspectives d'avenir	15
Bibliographie.....	16
Annexes:	17

Introduction

Dans le cadre de notre formation en dernière année de licence de Géographie, nous devons effectuer un stage dans un domaine en lien avec notre futur projet professionnel.

En vue de ma poursuite d'études, et de mon projet professionnel dans le domaine de l'urbanisme, j'ai donc orienté mes recherches de stage dans différentes structures telles que Toulouse Métropole et Bordeaux Métropole (Service urbanisme), des bureaux d'études (exemples : A'Urba à Bordeaux...), au sein de collectivités (Exemples : Service urbanisme, et espaces verts à la mairie de Cugnaux, Tournefeuille). Sans réponse de certains ou par les multitudes de réponses négatives pour d'autres, je me suis tournée vers l'association AUTATE car elle porte des valeurs auxquelles j'adhère ayant vécu en centre-ville, et étant usagère des transports en commun, et constatant certains problèmes de mobilité. Aussi ses convictions, et sa lutte contre de nombreuses problématiques urbaines et de mobilités m'ont intéressées car cela touche à plusieurs sujets d'étude que j'ai pu traiter en cours.

J'ai donc été curieuse de rencontrer les adhérents, et d'intégrer pour la première fois une association, tout d'abord pour découvrir comment fonctionne une association, mais encore pour mieux connaître les projets en cours dans la métropole toulousaine et apporter ma contribution et ma vision de géographe dans leur projet.

Suite à ma demande, j'ai obtenu une réponse favorable de la part de l'AUTATE assez rapidement. J'ai effectué deux semaines de stage avec pour responsable de stage Madame Marie-Pierre Bès la présidente de l'association. En sachant qu'un stage en association est relativement différent comparé à d'autres structures (collectivités, bureau d'étude...etc.). Il m'a permis de m'immerger dans la pratique associative (travail en autonomie, participation aux réunions, concertation avec les membres, participation à une manifestation...)

Concernant le sujet d'étude, qui est de réfléchir à l'aménagement d'un boulevard urbain à Toulouse, je me suis demandée quelles sont les spécificités d'un boulevard multimodal et quels sont les bénéfices que pourraient en retirer les toulousains?

Je vais donc dans un premier temps présenter l'association en mettant en avant ses convictions, ses objectifs, ses différents partenaires. Mais aussi en tant que petite association, je présenterai également chacun de ses membres. Dans un second temps, j'aborderai le sujet d'étude sur lequel l'association m'a proposé de travailler, à savoir l'étude de la transformation de l'autoroute en boulevard urbain), en le définissant, mais aussi en citant certaines villes qui ont adoptées ce projet urbain, et de montrer ce qu'il en serait si on l'appliquait à Toulouse. Dans un troisième temps, je présenterai les tâches et les réalisations que j'ai effectuées dans ce projet. Et enfin, je conclurai en montrant ce que ce stage m'a apporté, tout en rattachant cette expérience à mes objectifs professionnels futurs.

I- Qu'est-ce que l'AUTATE ?

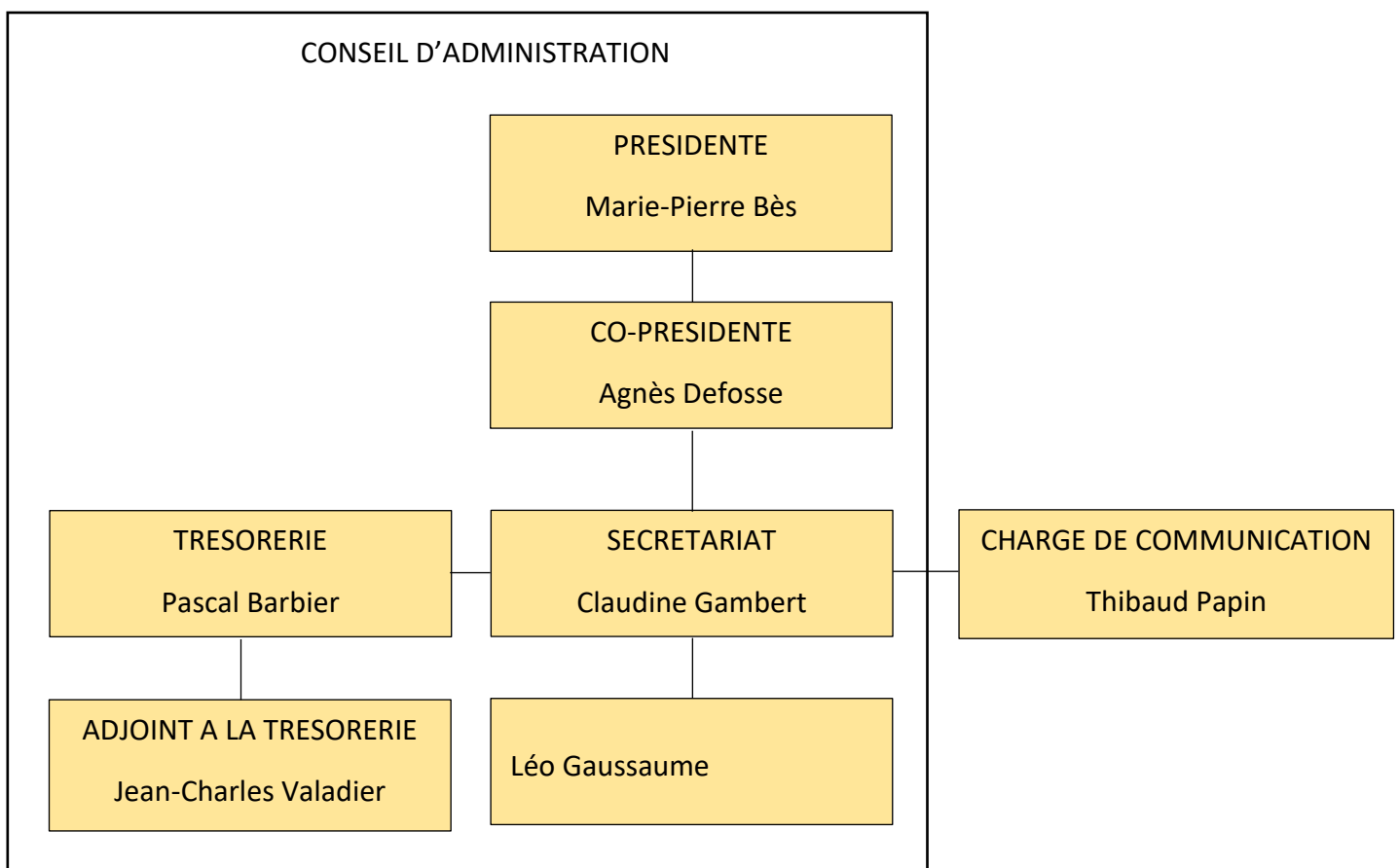
1- Les caractéristiques de l'association et ses objectifs

L'AUTATE (Association des Usagers/Usagers des Transports de l'Agglomération Toulousaine et de ses Environs), est une association créée en 2008, dont la présidente se nomme Marie-Pierre Bès. Elle a décidé de créer cette association, car elle est elle-même usagère du bus et du vélo au quotidien, elle est peu convaincue par l'organisation des transports urbains à Toulouse. L'association a donc pour but d'informer les usagères et usagers des transports, et leur permettre d'exprimer leurs difficultés au quotidien, en les représentant auprès des instances et des pouvoirs publics.

En effet, selon la présidente de l'association, les déplacements dans l'agglomération toulousaine se font de plus en plus difficilement. Chose que nous constatons au quotidien. Et sur ce réseau routier, le PDU (plan de déplacement urbain), peine à prendre en compte tous les problèmes (congestion en heure de pointe par exemple), mais surtout à pouvoir rééquilibrer la place des modes doux par rapport à celle de la voiture.

L'AUTATE compte donc aujourd'hui une cinquantaine d'adhérents pour quelques actifs dont les fonctions sont indiquées dans la partie ci-dessous.

2- L'organisation de l'association



Source : Elaboration personnelle (Lors de ma première participation à une réunion : présentation de chacun des membres)

Hormis l'organisation interne, l'association collabore et est liée à des collectifs comme l'association « Deux pieds deux roues » qui elle renferme un nombre plus important d'adhérents, mais qui contribue à faire connaître l'AUTATE (encore une petite association), mais aussi à la sensibilisation d'un nombre d'utilisateurs plus importants. L'association est aussi affiliée à la FNAUT (Fédération Nationale des utilisateurs de transports) qui est une association nationale défendant les transports, en les représentant auprès des pouvoirs publics. L'AUTATE partage les mêmes objectifs que la FNAUT et défend les mêmes causes, mais à l'échelle toulousaine. De plus, d'autres associations adhèrent à l'AUTATE telles que des associations environnementales (Les Amis de la Terre Midi-Pyrénées, Plaisance Environnement...etc.).

II- La transformation de l'autoroute en boulevard urbain multimodal

1- Qu'est-ce qu'un boulevard urbain multimodal ?

La transformation de l'autoroute, en boulevard urbain par le partage de la voirie entre la voiture, le bus, le vélo et les piétons, tend principalement à réduire le trafic automobile, tout en améliorant la mobilité des personnes, leur qualité et cadre de vie, contribuant ainsi à la redynamisation de certains quartiers.

En effet, le réseau routier rapide hérité des Trente Glorieuses joue un rôle à ne pas négliger dans la mobilité des biens et des personnes. Cependant, il génère des nuisances socialement pénalisantes et, a tendance à cloisonner certains territoires.

Il tend aussi à encourager l'usage de la voiture, ce qui entretient par ailleurs l'étalement urbain et la congestion. Une métropole telle que Toulouse se trouve particulièrement concernée par cette question, car elle est marquée par un réseau de voies rapides qui pénètre au cœur de l'agglomération.

A l'échelle locale, l'Ouest Toulousain (Rocade ouest, A64, Rocade Arc en ciel...etc.), rencontre de gros problèmes de congestion chronique occasionnant des pertes de temps, de la pollution, du bruit, et encore plus inquiétant une forme d'exclusion (cloisonnement) de certains quartiers à proximité de la rocade tels que Bellefontaine ou Bagatelle. Mais encore, au cœur de cette agglomération dense, la rocade par cet afflux constant d'automobilistes laisse derrière elle à l'écart des utilisateurs non automobilistes, tout à fait libre d'emprunter la voirie, mais qui se retrouvent exclus et contraints d'envisager d'autres stratégies de déplacement par le manque de partage de la voirie.

De ce fait, le projet d'un boulevard urbain multimodal, propose de nombreuses possibilités pour repenser l'urbanisme, l'espace public, et la mobilité de chacun.

2- Des inspirations extérieures

- Inspiration internationale

Vancouver (Canada) est un bon exemple d'inspiration, car comme la France, elle fut confrontée dans l'années 60 au développement de la voiture et des infrastructures qui y sont liées. Mais malgré cela, les habitants se sont opposés au projet d'autoroute, soucieux de leur cadre de vie notamment de leur front de mer (symbolique). De ce fait, aujourd'hui nous retrouvons en majorité le transport sur rail dont son métro (le plus long du monde), avec des logements et des projets urbains qui se développent autour de ces axes. Cela correspond à un concept impulsé par Calthorpe.P en 1995 qui est le Transit Oriented Development (TOD). En France, le terme employé est « Axe de transport ». C'est une forme de développement urbain, entraînant une densification des logements et des activités autour de transports en commun. Ce concept privilégie la proximité et la mobilité à courte distance (lutte contre l'étalement urbain). Stockholm promut notamment ce modèle depuis longtemps.

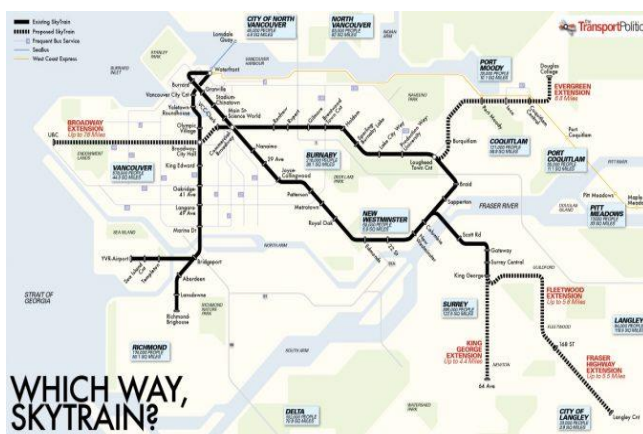


Figure 1 : Carte des lignes de métro
Source : Lumièresdelaville.net

Elle se traduit par l'utilisation de modes comme la marche ou le vélo. Aujourd'hui les rollers, ou la trottinette électrique sont notamment de plus en plus utilisés.

Vancouver a donc atteint en 5 ans son objectif de 50% de mobilité active. Ainsi, plus de la moitié des déplacements sont effectués à pied, à vélo (plus de 275 km de pistes cyclables), ou en transports en commun.

(Source : Lumièresdelaville.net).

La ville de Vancouver est désormais qualifiée de « ville à mobilité active » (Selon Marie Demers (épidémiologiste), elle correspond à une ville où toute forme de déplacement est effectuée sans apport d'énergie autre qu'humaine (sans moteur), et par le seul effort physique de la personne qui se déplace.



Figure 2 : Vue d'ensemble de la voirie
Source : Startupcafe.ch

Nous pouvons donc nous demander, quelles stratégies planificatrices la ville a-t-elle adopté pour atteindre ce résultat ?

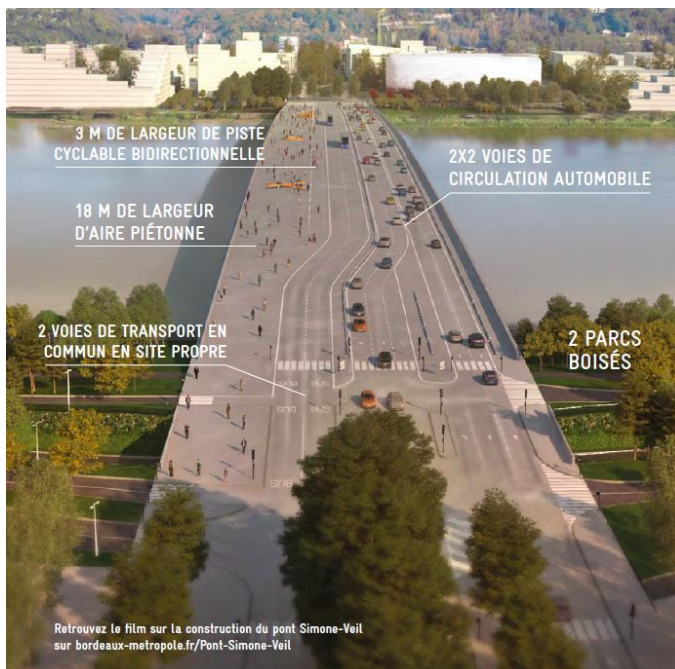
La politique d'aménagement de la ville se base avant tout sur l'alliance des stratégies de transports et d'urbanisme. Elle est destinée à convertir la capacité du réseau routier au profit d'agrandissements de trottoirs, de sécurisation des déplacements à vélo et de voies de bus.

Selon Catherine François adjointe au maire, le but n'est pas de supprimer l'utilisation de la voiture mais de repenser son utilisation (voiture électrique). Mais encore, ce changement de pratique repose sur la mobilisation de tous les citoyens.

Vancouver n'a pas le même profil que Toulouse car elle n'est pas traversée par une autoroute. Mais nous pouvons nous inspirer de son aménagement de voiries qui accorde une place importante aux piétons et aux vélos avec des largeurs de voies dédiées aux modes doux égales voire supérieures à celles dédiées aux voitures. (Voir figure 2).

- Inspiration Nationale :

Le pont Simone Veil faisant parti du projet Euratlantique à Bordeaux démarré vers 2008 et livré en 2020, a eu pour objectif de rééquilibrer les déplacements sur les deux rives et quais, tout en améliorant le lien entre les deux rives du fleuve. Il complète aussi le réseau de voirie. Il poursuit notamment les itinéraires en associant tous les modes de déplacement (piétons, cycles, transports en commun, véhicules particuliers...). Ces connexions permettront donc d'accompagner le développement de la gare de Saint-Jean avec l'arrivée de la LGV.



Ce pont multimodal a pour but de participer à la desserte des territoires qui sont en plein développement, et de favoriser les échanges entre les différents pôles d'activité existants ou prévus près du fleuve.

Il met également en valeur les berges du fleuve.

Figure 3 : Aperçu du pont Simone Veil
Source : BordeauxMétropole

3- Ou l'appliquer à Toulouse et pour quelles raisons ?

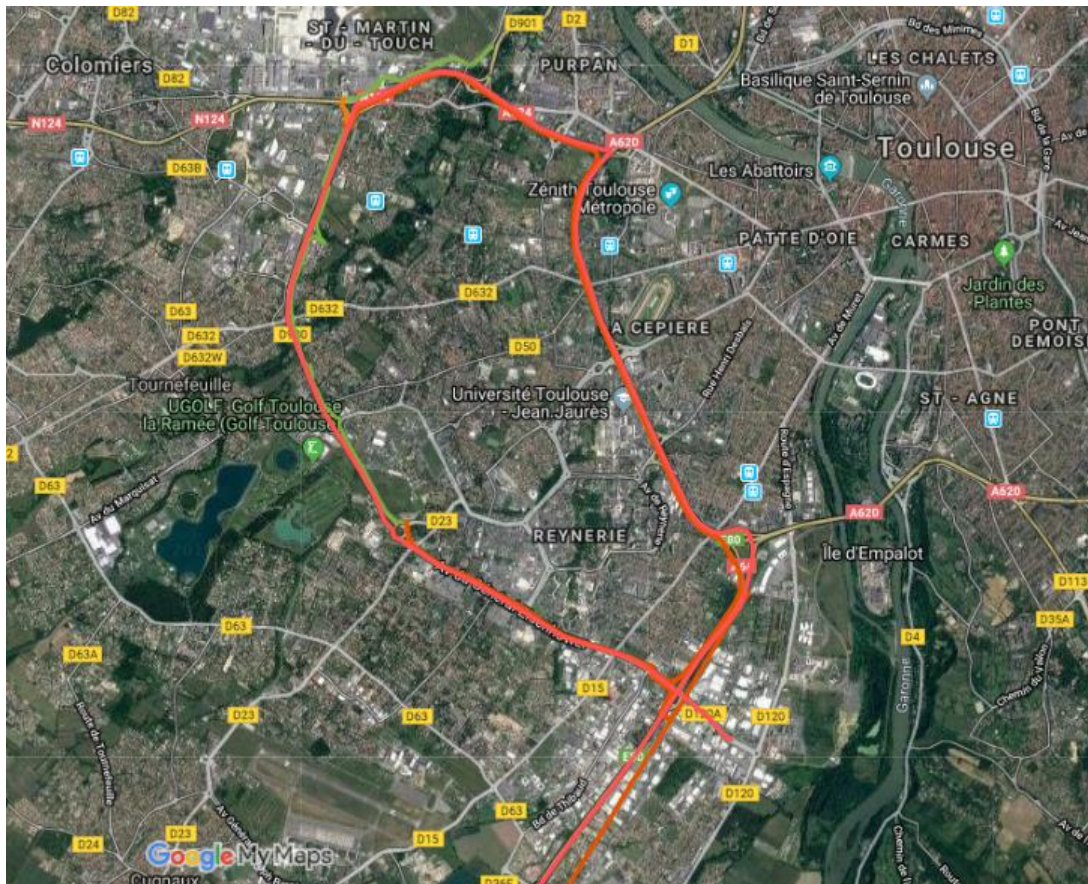


Figure 4: Aperçu de la zone à transformer en boulevard urbain multimodal
Source : POSEE Célia

A l'issue des réunions et des concertations, un tracé a été effectué, indiquant les principales voies du périphérique à transformer potentiellement en boulevard urbain multimodal.

Du fait de sa forme, la responsable de l'association considère cette zone comme étant un « lasso ».

Nous avons choisi l'ouest Toulousain, car comme nous l'avons expliqué en première partie, cette partie de l'agglomération est identifiée comme ayant un fort besoin en décongestion.

4- Les idées tirées de l'étude détaillée du tracé

A partir de l'étude du tracé ci-dessus, plusieurs idées ont émergé :

- 1ère phase : Réduire la vitesse à 50km/h sur l'autoroute, réduire la largeur des voies, supprimer la bande d'arrêt d'urgence.

Deux options possibles :

- A- Supprimer si besoin une voie de circulation et créer une voie dédiée au bus
- B- Affecter une voie aux bus publics et privés et au covoiturage (voie de gauche)

Mais les difficultés seraient de mêler le covoiturage et le bus, alors que les arrêts ne sont pas possibles.

→ C'est ici le principal but de ma mission : de cibler les endroits où cela est possible.

- 2ème phase : Amplifier le rééquilibrage en donnant un espace aux piétons et cyclistes, mettre en place des espaces verts, commerces de proximités, feux et traversées piétonnes. Et réaliser un contournement ferroviaire pour le trafic de marchandises.

Après avoir étudié les différentes possibilités d'aménagement à mettre en place, un choix des voies pour décliner la transformation a été pensé.

Après discussion, le groupe a proposé de privilégier la desserte de bus et dépose de passagers près de lieux stratégiques, tels qu'Airbus, Purpan, zones d'activités d'Eisenhower.

D'autre part, ces arrêts seraient d'autant plus avantageux par la connexion aux transports en commun déjà existants ou à concevoir :

- A proximité de ligne de métro par exemple, de la ligne A de métro par la construction d'une nouvelle station surplombant la rocade. Mais aussi,
- Au tramway (Casselardit)
- A la ligne SNCF de Colomiers par une nouvelle gare près de St Martin du Touch
- A la ligne SNCF Portet
- A de nombreux bus partant de Basso Combo (Linéo 4 et 2)
- A plusieurs autoroutes et à la voie verte de St Martin du Touch

III- Mes implications dans ce projet

1- Présentation des tâches

A partir des propositions précédentes concernant la transformation de la voie rapide en boulevard urbain multimodal, certaines tâches m'ont été confiées.

Celles-ci m'ont demandés de faire appel à ma créativité ainsi qu'à mon imagination (schéma, ou dessin). En effet, elles consistent en premier lieu à réfléchir à l'aménagement du boulevard urbain à partir du tracé déjà réalisé. Et particulièrement de concevoir les arrêts, et les connexions des usagers à partir de sites stratégiques aux abords du boulevard.

Notamment de se renseigner et effectuer des comparaisons avec des projets existants (Bordeaux...etc.), comme nous l'avons déjà étudié en partie 1 du rapport de stage.

2- Les réalisations

Tout d'abord il est pour moi primordial de mettre en place des projets d'infrastructures pouvant répondre aux besoins croissants de la population, tout en pensant à la dimension paysagère et environnementale. C'est pourquoi j'ai d'abord décidé de choisir 2 endroits stratégiques qui sont :

- L'Espeissière à St Martin du Touch (à 6,9km de l'aéroport de Blagnac).

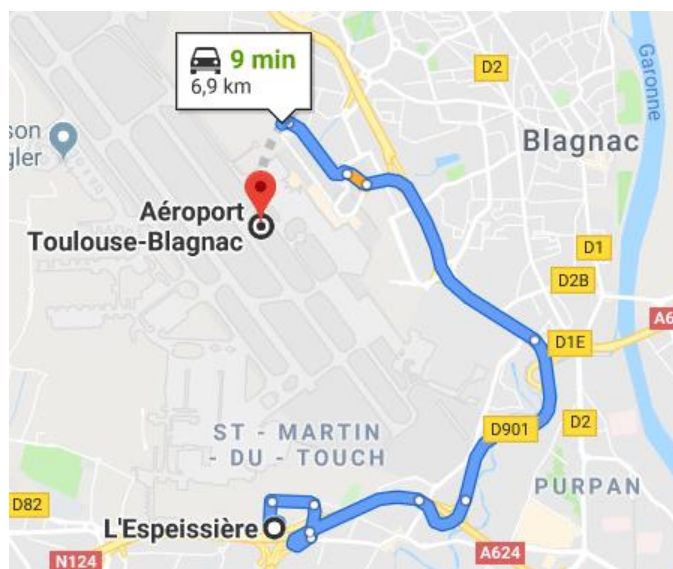


Figure 5 : Aperçu de la zone concernée : L'Espeissière
Source : Google Maps

J'ai choisi ce site pour une possible desserte car il serait pertinent de connecter le boulevard urbain multimodal au réseau de pistes cyclables déjà existant. Mais aussi aux bus, navettes et tramways pouvant conduire les passagers à l'aéroport. Cela permettrait de décongestionner les voies dédiées aux véhicules à l'entrée de l'aéroport si les usagers s'y rendent en transport en commun. Notamment, cette zone à Blagnac renferme de nombreuses entreprises et bureaux. Les travailleurs pourraient aussi convertir leurs usages quotidiens de la voiture en empruntant le bus puis le vélo.

Les congestions en heures de pointes seraient alors nettement diminuées.

Sur cette zone de bifurcation de la N124, je propose sur le boulevard urbain une voie de gauche dédiée aux bus ainsi qu'au co-voiturage. La voie de droite dédiée aux automobilistes serait alors limitée à 50km/heure.

Ce boulevard serait composé d'une zone d'arrêt de bus pour la descente des passagers qui se dirigeront par la suite vers une zone piétonne par le biais de passage piétons les menant vers l'espace pour piétons ainsi qu'une piste cyclable et un escalier (à droite).



Figure 6 : Dessin 1 : Aperçu du boulevard 1 voie * 1 voie
Source : POSEE Célia

- Bagatelle: La deuxième zone choisie pour une possible desserte est le quartier de Bagatelle. J'ai choisi cette zone car, premièrement malgré les 3 fois 3 voies, l'A620 connaît des épisodes de congestion inquiétants en heure de pointe. De plus, en réduisant le nombre de voies et donnant un accès aux piétons, cela permettrait de décroiser les habitations situées aux abords du périphérique. Les habitants bénéficieraient d'une meilleure qualité de vie par la diminution du bruit, mais aussi le boulevard urbain leur permettrait de se déplacer à pied de Bagatelle à l'université du Mirail par exemple. Cette connexion peut s'effectuer par le pont Avenue de Reynerie déjà existant.

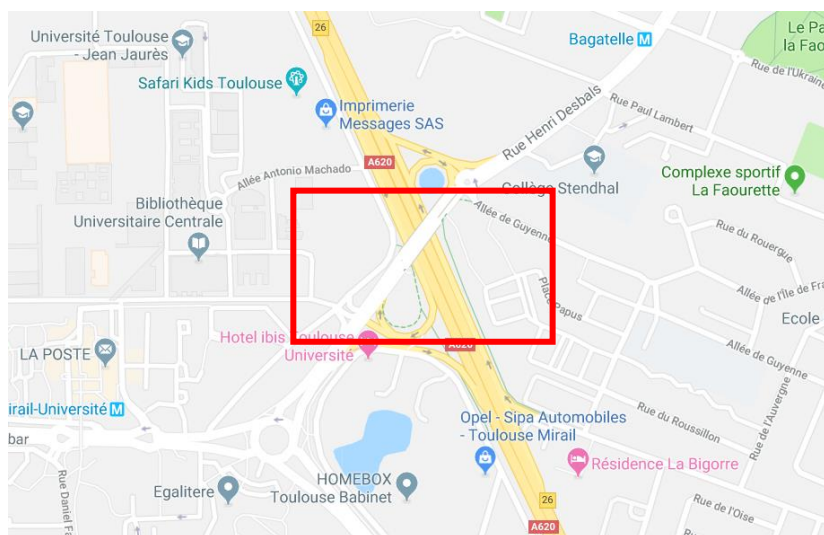


Figure 7 : Bagatelle : Aperçu de la zone concernée: connexion Boulevard multimodal (A620) au pont supérieur
Source : Google Maps

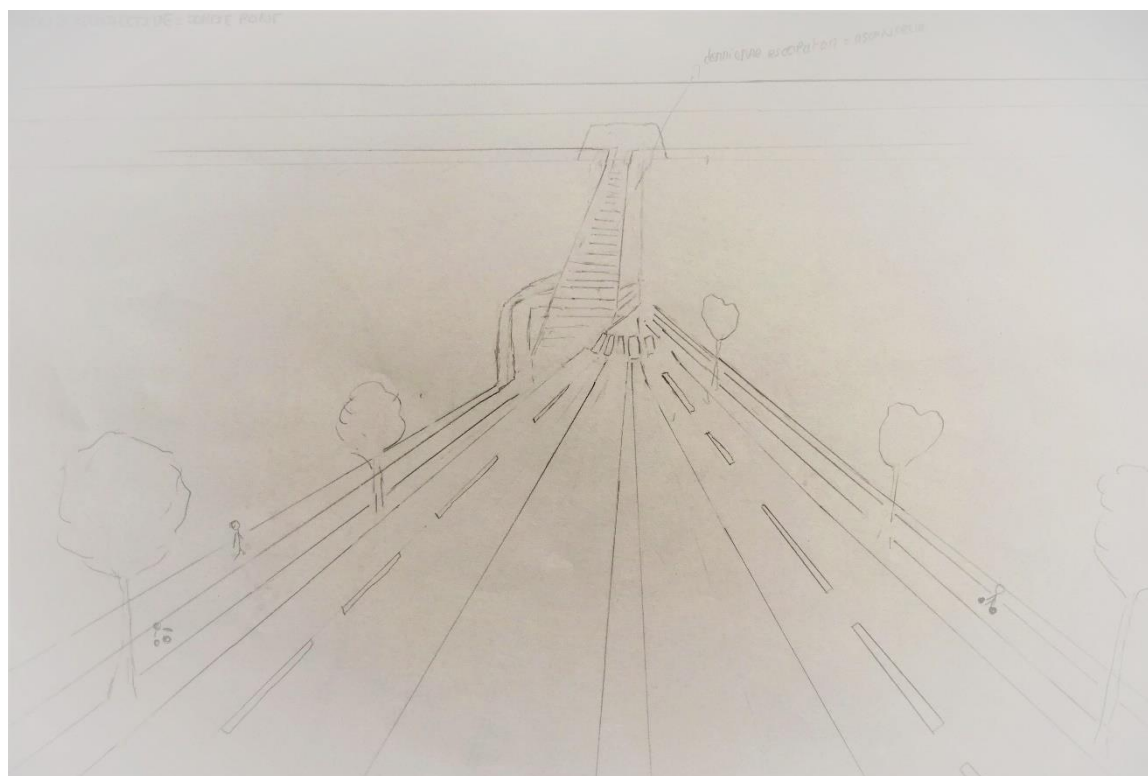


Figure 8 : Dessin 2 : Aperçu du boulevard 3*3 voies/ escalier connecté au pont supérieur
Source : POSEE Célia

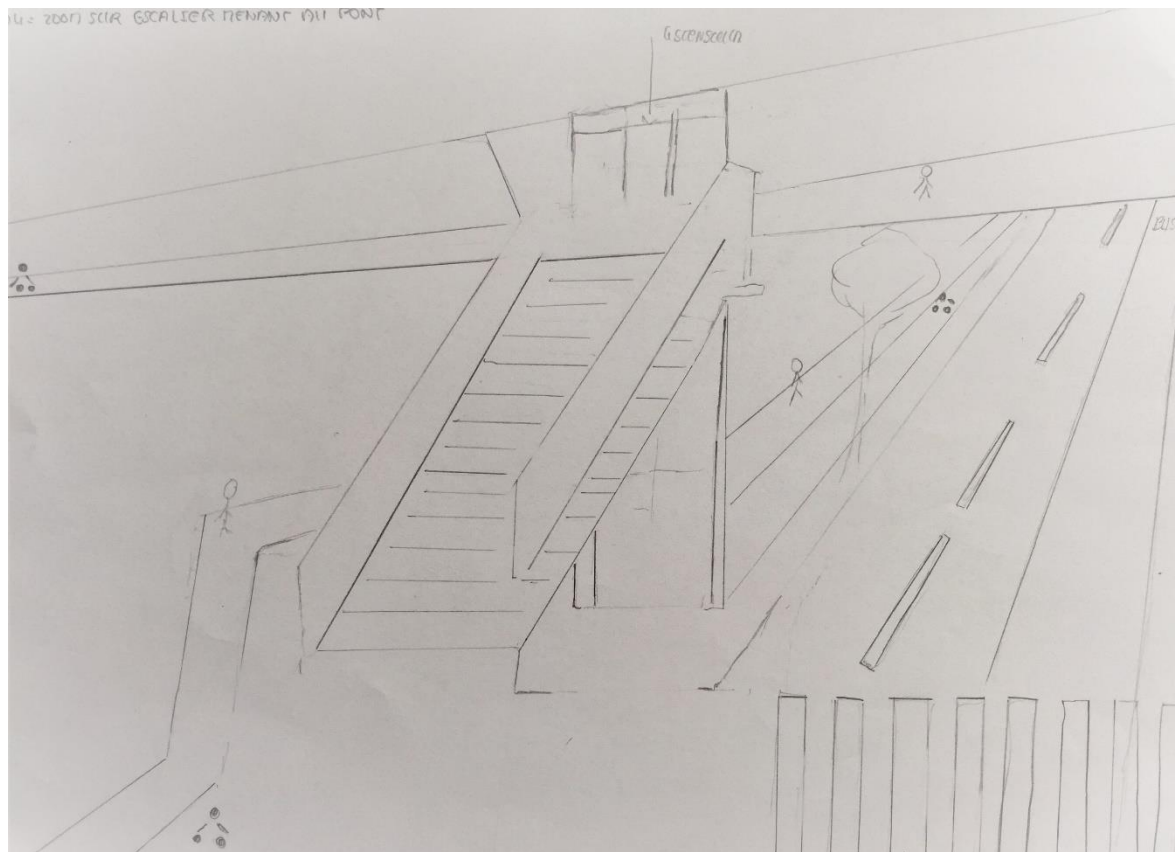


Figure 10 : Dessin 3: Zoom sur l'escalier et l'ascenseur menant au pont supérieur
Source : POSEE Célia

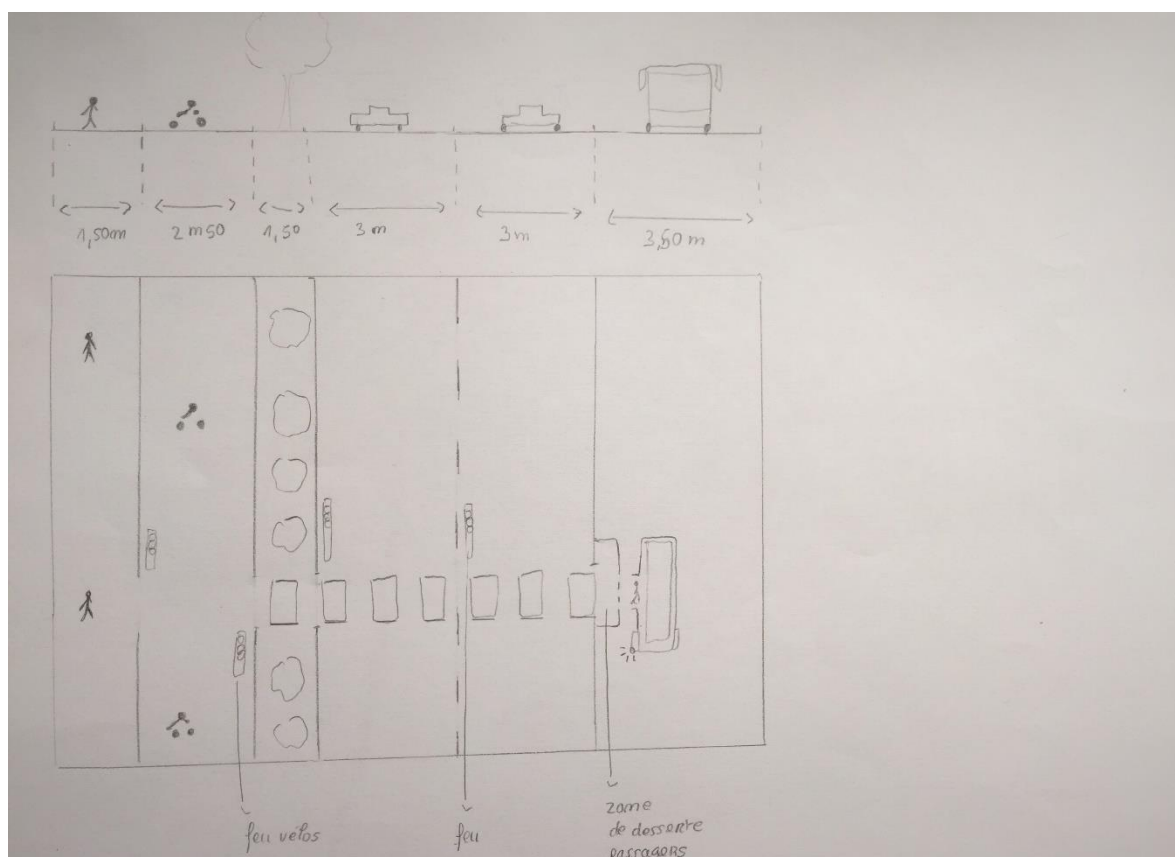


Figure 9 : Schéma indiquant l'organisation du boulevard et la largeur des voies de circulation
Source : POSEE Célia

Cette partie du boulevard multimodal situé à l'Est du lasso, à proximité de Bagatelle, comporte 3 voies de circulation. Celle de gauche dédiée aux bus, et les deux autres aux voitures. Sur cette partie du boulevard, j'ai pu imaginer une desserte cette fois-ci toujours par le biais de passages piétons, mais contrairement à une desserte de part et d'autre de la rocade, celle-ci mènerait à un pont supérieur. Cette desserte permettrait aux piétons de se diriger vers un escalier ou pour les handicapés ou ceux qui aimeraient transporter leur vélo ou autre sur le pont, en empruntant un ascenseur. De plus, les usagers du vélo ou les piétons souhaitant continuer à circuler sur le boulevard, contourneront alors l'escalier.

Les interconnexions possibles sur le lasso :

Voici en image les différentes lignes de transport (bus) déjà existantes qui empruntent déjà la rocade et qui pourraient garder leur itinéraire ou même les prolonger sur le boulevard, afin de gagner du temps, mais aussi d'assurer davantage la desserte de passagers à certains endroits encore aujourd'hui inaccessibles sans voiture. Mais encore, d'autres types de transport tels que le tramway pourraient être connectés au boulevard grâce à des dessertes aux abords de celui-ci situé dans un rayon de moins d'un kilomètre. Ces connexions garantiraient donc la poursuite d'itinéraires des usagers en transport en commun.

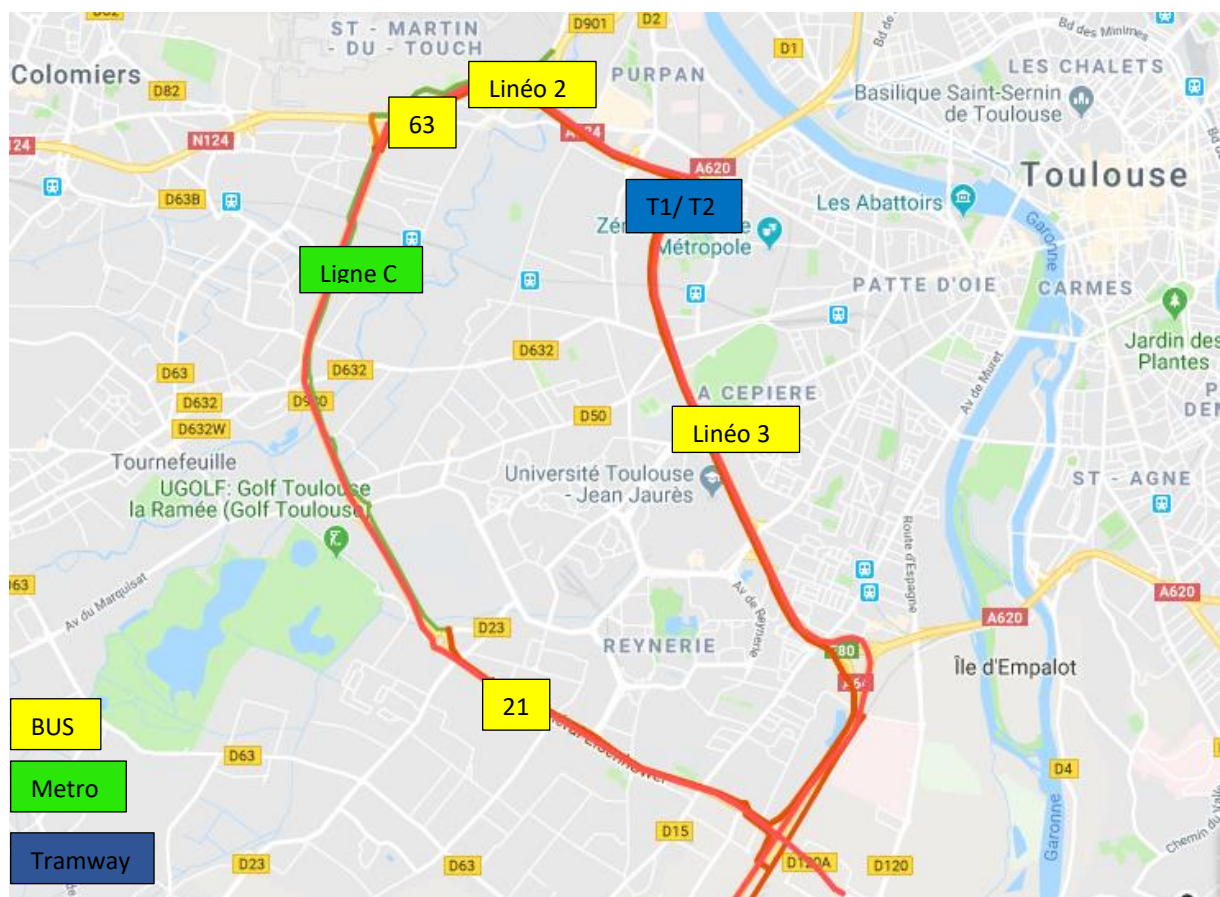


Figure 11 : Aperçu de 5 connexions possibles au réseau de transport existants ou à venir
Source : Google Maps et élaboration personnelle

- Ligne de bus 63 : Cette ligne de bus emprunte actuellement une partie de la rocade au nord (A624) et la N124 pour se rendre en centre-ville. Mais elle ne comprend aucun arrêt aux abords du périphérique. L'idée d'un arrêt sur le boulevard serait donc intéressante.
- Ligne de bus 21 : Allant de Colomiers Airbus à Basso combo pourrait également emprunter le boulevard multimodale.
- Linéo 2 : au Nord qui longe la rocade pourrait aussi l'emprunter.
- Linéo 3 à la Cépière : (L'arrêt « Pont Rode » actuel auquel nous pouvons établir une connexion au boulevard.
- Ligne de Tramway T1 et T2 à Casselardit : connexion possible.
- Future ligne C du métro, sur la Rode Arc en Ciel qui serait également connectée via une passerelle.

IV- Retour et enseignements

1- Apprentissages

Pour conclure, ce stage m'aura permis de découvrir la vie en association par les concertations, les discussions et les échanges avec les différents adhérents. J'ai pu être conseiller, lorsque que j'avais des difficultés dans l'élaboration de mes dessins. En effet, certains membres parlent « d'utopie », mais le but de ma démarche était de réaliser une infrastructure réalisable. Les personnes qui m'ont guidées sont Marie Pierre Bès ma responsable de stage, Jean François Lacoste (qui est à l'origine du projet) et Lember Meilhac ingénieur à Airbus. Usagers du vélo et des transports collectifs ils sont tous deux membres de l'association « Deux pieds deux Roues ». Grâce à ces rencontres, j'ai pu constater les problèmes de congestion et de circulation dans l'agglomération toulousaine. Mais aussi les points de vue de chacun qui m'auront permis de mieux cibler les zones à privilégier pour la desserte de passagers (Bagatelle, Saint Martin du Touch, Tournefeuille...etc.).

2- Perspectives d'avenir

Ma période de stage est désormais terminée, mais je continue à m'investir dans ce projet de boulevard urbain car je partage les mêmes valeurs, et rencontre toujours des problèmes de déplacements que ça soit les embouteillages aux abords de la rocade Arc en Ciel, mais aussi en empruntant le bus 48 de Tournefeuille (congestion chronique le matin à 8h et à 17h en semaine). C'est pour cette raison que j'aimerais voir ce projet aboutir. En effet, le 10 juin je suis invitée à remettre à l'association 4 pages sur le sujet comportant mes réalisations sur le sujet. Suite à cela, le projet sera remis à un journaliste dans le but d'établir un communiqué de presse afin d'informer et de sensibiliser les usagers et les politiques sur cette idée d'aménagement d'un boulevard urbain multimodal.

Durant le stage, le fait d'avoir eu en quelque sorte « carte blanche » sans directive concrète, avec une seule idée et un sujet, cela m'a apporté une certaine liberté dans mon travail. Cependant, il a été difficile d'en construire un dossier. Cela m'a demandé d'effectuer des recherches approfondies, en me basant sur des lectures sur des projets semblables, afin de pouvoir expliquer aux usagers en quoi un boulevard multimodal consiste et surtout quels seraient les bénéfices que les toulousains en tireraient en l'empruntant (décongestion, réduction d'émission de GES/ bruit, équilibre et lutte contre les inégalités de déplacements...etc.). Imaginer l'aménagement d'un boulevard urbain multimodal m'a permis de m'exercer pour de futurs projets auxquels je serais sûrement amené à traiter, incluant la dimension paysagère et humaine (qualité et cadre de vie).

Enfin ce travail sur le boulevard urbain multimodal est en lien avec le master VIHATE que j'aimerais intégrer l'année prochaine. Il s'intéresse à la mise en place de projet urbain davantage penché sur la question de l'habitat, mais intègre également les dimensions écologique et sociale qui pour moi sont primordiales dans l'établissement de projets urbains actuellement.

Bibliographie

Article scientifique :

- Paul Lecroart, 2016, « De la voie rapide à l'avenue urbaine : la possibilité d'une « autre » ville ? », Institut d'aménagement et d'urbanisme (idf), n°606.

URL: https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_956/NR_606.pdf

Articles de presses:

- Christine Henry et Benoit Hasse, 2019, « Deux voies de circulation, 50 km/h... le rapport choc sur le périphérique à Paris », Le Parisien
- « Boulevards Urbains, de quoi parle-t-on ? », 2007, Blog de l'ATU (Agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours, Rubrique Mobilités.
- <https://lumieresdelaville.net/vancouver-capitale-nord-americaine-de-la-mobilite-active/>
- <http://www.atu37.org/blog/2007/12/vues-dactu-1/>

Rapport :

- « Une voirie pour tous », Conseil national de transport

URL: <https://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/054000584.pdf>

- Plan de déplacement urbain en Île de France

URL: http://www.pduif.fr/IMG/pdf/pduif_2014_pmv.pdf

Annexes:



Figure 12: Les usagers du vélo manifestants le 09 avril 2019 pour la piétonisation du centre-ville
Source : POSEE Célia



Figure 13 : Les usagers du vélo manifestants le 09 avril pour la piétonisation du centre-ville
Source : POSEE Célia