

EVALUATION ERATO

Contexte de la prestation

Le partenariat ERATO a été développé par l'État représenté maintenant par la Direction Interdépartementale des Routes Sud Ouest (**DIR SO**), la société des Autoroutes du Sud de la France (**ASF**) et le Conseil Général de la Haute-Garonne (**CG 31**), pour exploiter de manière coordonnée le réseau des voies rapides urbaines (VRU) de l'agglomération toulousaine¹. La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par l'État.

La démarche globale d'ERATO a été définie dans l'APS du projet approuvé en 1999. Le système d'exploitation des voies rapides urbaines de l'agglomération toulousaine, ERATO, correspond au niveau de service 1B, au sens de la terminologie du SDER.

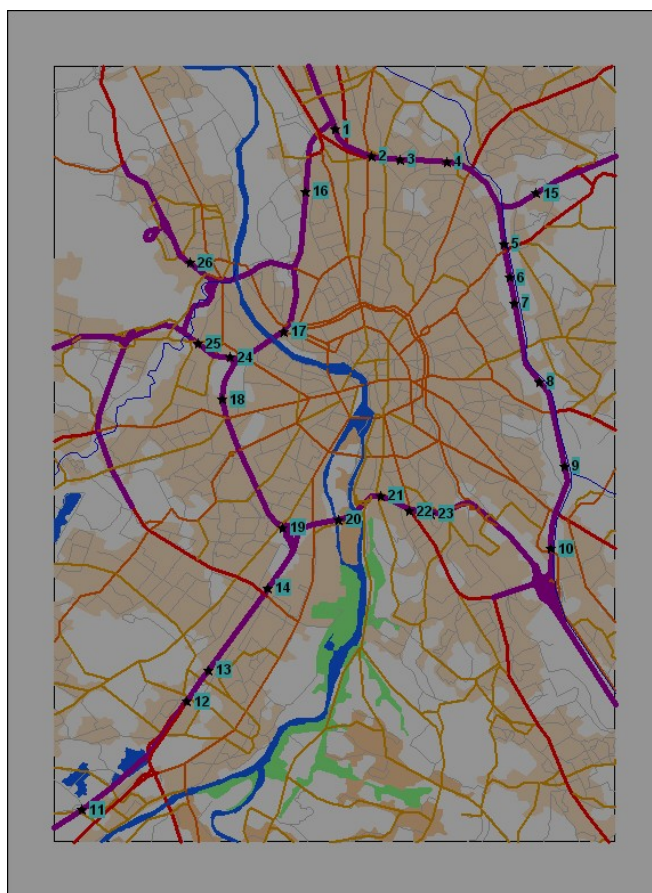
En 2008, la DGITM a sollicité la ZELT pour réaliser le diagnostic des impacts de la partie du système mise en œuvre sur les conditions de circulation. Un APS Modificatif (APSM) a été soumis à la DGITM au premier semestre 2009. Il vise

à effectuer un bilan des opérations ERATO, amender la demande d'extension du CG31 et étudier l'abandon des sites directionnels variables (SDV) et des panneaux diagrammatiques dynamiques (PDD) au profit d'un affichage des temps de parcours sur l'ensemble du réseau.

¹ Le sigle d'ERATO couvre deux notions : ERATO propre et ERATO commun.

ERATO commun comprend les structures et équipements communs aux trois partenaires gestionnaires de voiries : DIRSO, CG31 et ASF.

ERATO propre comprend les structures et équipements de l'état (DIRSO), étant entendu que le PC d'exploitation de la DIRSO (SAGT Système d'aide à la gestion du trafic), prend en compte le réseau du CG31 (le transfert du réseau routier national a fait évoluer le périmètre de chacun des exploitants routiers). Par contre ASF possède son propre PC d'exploitation, ses actions et équipements de terrain propres.



Objectifs de l'évaluation

Il s'agissait ici de faire un diagnostic intermédiaire traitant des variations des indicateurs caractéristiques du trafic (débits, vitesse), des encombrements, des incidents, de l'accidentologie et de la qualité de l'air.

Principaux résultats

Entre 2004 et 2008, la demande de déplacements, jugée au travers des débits journaliers moyens annuels est extrêmement stable. L'évolution du débit moyen de VL sur l'ensemble du réseau ERATO et tous types de jours confondus est nulle. On constate une légère baisse du trafic de PL (- 1,5 % les jours ouvrables, - 6,7 % tous les jours confondus), ce qui explique que l'évolution du trafic total tous véhicules est moins importante que celle du trafic de VL. Cette baisse du trafic PL est constatée uniquement sur le réseau ASF (en jours ouvrables : - 5,3 % sur réseau ASF et + 6,6 % sur le réseau DIRSO). Il en résulte une légère baisse du pourcentage de PL : -0,3 points tous les jours confondus, ce qui donne une part de PL en 2008 relativement faible : 5 %.

Les variations sont limitées à 1 ou 2 points hors trafic PL, mais elles sont plutôt négatives sur le réseau ASF et positives sur le réseau DIRSO, notamment dans la partie sud du périphérique qui a pu bénéficier des aménagements de profil en travers de l'échangeur du Palays.

En ce qui concerne les débits maximaux, ils sont en baisse d'environ 3 % en 2008 (par rapport à 2004). La section Purpan – Cépière du périphérique Ouest reste toutefois la section la plus chargée.

L'effet de la réduction de vitesse limite sur le périphérique est particulièrement sensible. Pour le total des stations prises en compte (20 stations dont 5 d'ASF hors périphérique) le pourcentage d'heures où la vitesse est inférieure à 90 km/h passe de 18 % en 2004 à 68 % en 2008. Si on ne considère que les stations du périphérique, l'écart est encore plus grand : ce ratio passe de 20 % à 82 %. L'effet d'entraînement se fait sentir également hors périphérique où le ratio d'heures où la vitesse est inférieure à 90 km/h passe de 12 % à 31 %.

Globalement, pour l'ensemble de l'heure de pointe et l'ensemble du périphérique, on observe une stabilité des vitesses sur le périphérique intérieur et une augmentation de 10 % de la vitesse sur le périphérique extérieur. La section A64 – Lespinet du périphérique extérieur est fortement contributrice à ce résultat : les vitesses y sont presque multipliées par 2. On observe parfois des évolutions inverses selon la période de pointe sur une même section : par exemple sur la Rcade Est intérieure entre A68 et le Palays (A61), les vitesses augmentent le matin et baissent le soir, de façon significative.

Pour ce qui est des indicateurs appréciant les volumes des bouchons, ils sont, en 2005 et 2006, à la hausse par rapport à l'année précédente. En 2007, le volume de HKM reste stable même si le nombre de bouchons continue d'augmenter. En 2008, les bouchons continuent d'augmenter hors périphérique mais la forte baisse de ceux ayant lieu sur le périphérique compense largement et permet de retrouver en 2008 le volume total de HKM du réseau ERATO de 2005. Hors cause trafic (accidents essentiellement), les variations annuelles sont

plus chaotiques : si l'année 2005 a vu une baisse sensible du volume de HKM sur le périphérique, on retrouve en 2006 et 2007 le niveau de 2004 puis l'année 2008 voit une aggravation de la situation. Le bilan 2008 / 2004 se solde par une augmentation de 20 % des HKM dus aux accidents sur le réseau ERATO.

Enfin, l'étude des accidents corporels issus de la base CONCERTO pour les années allant de 1998 à 2007 montre une diminution globale du nombre d'accidents et du nombre de victimes de 2001 à 2004 puis une tendance à la hausse depuis 2004. Toutefois, on observe une baisse de 11% des accidents sur la période 2005-2007 par rapport à la période 1998-2004. Quant au nombre d'accidents par kilomètre et par an, appelé densité d'accidents, il s'élève à 2,71 pour le réseau étudié sur la période 1998-2004 et à 2,40 sur la période 2005-2007 soit une baisse de 11%, et ce malgré l'augmentation du nombre d'accidents ces 3 dernières années.