Plan de mobilité grande agglomération toulousaine

Demain Mobilités !

Mieux se déplacer • Mieux respirer

N°XX I MOIS ANNEE

Cahier d'acteur

TOULOUSE écologiste & solidaire

GROUPE DES ÉLU·ES VILLE ET MÉTROPOLE

Le point de vue des élu-e-s du groupe Toulouse écologiste et solidaire – Ville & Métropole

PRESENTATION DE LA STRUCTURE

Le groupe Toulouse écologiste et solidaire – Ville & Métropole est composé de 9 élus municipaux et métropolitains, représentant les communes de Toulouse, Cugnaux, Colomiers, Tournefeuille.

Contact :

Joachim VOISIN-MARRAS
Collaborateur du groupe

toulouse.ecologiste-solidaire@toulouse-metropole.fr

T +33 6.15.30.19.83

EN BREF : Répondre aux besoins d'aujourd'hui et anticiper ceux de demain

Tisséo et les collectivités du territoire doivent se saisir pleinement des enjeux liés à la transition climatique, qui va entrainer un bouleversement profond des comportements et de nos territoires d'ici 2040. Nous devons nous préparer à une hausse potentiellement forte des prix des carburants fossiles, un alignement des normes relatives à la qualité de l'air avec les recommandations de l'OMS, une aggravation des effets du changement climatique et une densification urbaine renforcée (logements, emplois) sous l'effet du futur PLUi-H et de la loi « Climat-Résilience ».

Les modes de vie et les habitudes de mobilités vont être fortement impactés et d'ailleurs, ces dynamiques sont (en partie) déjà à l'œuvre comme l'a illustré la dernière enquête « Ménages-déplacements » de Tisséo de 2024 (EMC2)[1] :

- La voiture reste le principal mode de déplacement, mais l'utilisation des modes actifs progresse,
- Hausse de 30 % de la pratique de la marche à pied,
- La pratique du vélo a doublé en 10 ans,
- La part des ménages disposant de 2 véhicules ou plus a baissé de 15 %
- La part modale des transports en commun stagne

Un besoin d'investissement choc sur les mobilités actives

A l'échelle du mandat actuel (2020-2026), **la Métropole n'alloue que 80M€ à la réalisation du réseau express vélo** (REV). Cette somme est insuffisante et d'ailleurs, aucune des 14 lignes prévues ne sera finalisée d'ici 2026. En comparaison des sommes investies sur les projets routiers (par exemple près de 100M€ pour la réalisation de la Jonction Est), **la politique cyclable manque d'ambition alors que le potentiel de report modal est énorme**. **Seuls 4% des trajets sont effectués à vélo**. Bien qu'en hausse (mais essentiellement dans la ville-centre), ce chiffre reste très bas en comparaison d'autres métropoles.

Si la marche est davantage pratiquée, elle pourrait encore être renforcée avec un **travail sur la sécurité et le confort des parcours piétons. Pour ce faire, la Métropole doit se doter d'un schéma directeur piéton ambitieux.** D'ici 2040, nous devons anticiper que notre agglomération aura comblé une partie de son retard et connaitra des flux de cyclistes et marcheurs significativement plus élevés qu'aujourd'hui. **Finaliser les 14 lignes de REV** est indispensable et plus largement, il faut **sécuriser et rendre accueillants l'ensemble des boulevards, des canaux et des axes pénétrants** pour les piétons et cyclistes.

Enfin, **le développement des services et de l'économie du vélo doit être soutenu** en parallèle : lieux de parking sécurisés, intermodalité vélo/transports en commun, stations de gonflage et réparation, services de location de vélos en libre-service, location longue durée, financements métropolitains pour soutenir l'élargissement du service VélÔToulouse au-delà de Toulouse et le déploiement des services de la Maison du Vélo dans d'autres communes.

Illustration : réaménagement possible des boulevards et canaux

Renforcer l'attractivité des transports en commun

Il est possible d'améliorer la fluidité du trafic, la rapidité et la ponctualité des bus en multipliant les voies en site propre. Le Plan Mobilités doit fixer un objectif de tendre vers **100% des parcours des bus réalisés en site propre**, en commençant par les Linéo. **Le maillage du réseau et la cadence des bus doivent être renforcés,** y compris dans les lieux les moins denses, afin de **garantir un accès équitable aux alternatives à la voiture individuelle**.

Par ailleurs, des **liaisons transversales entre communes** et le **transport à la demande** doivent être développées. De plus, nous pensons nécessaire de **lancer des études relatives à l'extension de l'existant :** lignes de métro A et B, doublement de la capacité des rames de la ligne B, extension du tramway en centre-ville et du téléphérique.

Demain Mobilités!

tisséo

L'intermodalité et le parcours des usagers doivent être améliorés avec la mise en place d'une tarification intégrée et unique (Tisséo/TER/VélÔToulouse/Citiz…), des solutions de stationnement vélo et voiture aux terminus des métros, Linéo et gares, la mise en accessibilité PMR de 100% du réseau et le développement de services connexes.

Notre agglomération doit **rattraper son retard en matière de covoiturage et d'autopartage** : multiplication des aires de covoiturage, des services et stations d'autopartage, partenariats avec les entreprises et employeurs, incitations financières, travail sur la levée des freins et réticences individuelles.

Avancer sur le « service express régional métropolitain » (SERM)

Nous défendons ce projet de longue date et nous nous réjouissons de l'intérêt récemment porté par l'Etat à la structuration de SERM dans les grandes métropoles, ce qui a permis de créer enfin un consensus transpartisan à Toulouse.

Renforcer l'offre ferroviaire urbaine et périurbaine est un levier majeur pour réduire la part modale de la voiture, en particulier dans les communes de première, deuxième et troisième couronne, où elle reste très largement majoritaire aujourd'hui (64 à 74% de parts modales selon l'EMC2)[2].

L'arrivée de la ligne C en 2028 (et plus largement, les améliorations du réseau bus/Linéo) offrira une alternative à certains automobilistes circulant dans les secteurs de Colomiers, Blagnac, Toulouse et Labège. Mais elle ne répondra pas à l'ensemble des besoins. **Le SERM viendra ainsi en complément des transports urbains (métro, tram, bus, téléphérique)**, permettant de desservir les communes plus éloignées et d'encourager le report modal au plus près du domicile.

Au regard des prévisions démographiques et de l'urgence à réduire nos émissions de gaz à effet de serre, il est nécessaire d'avancer par étapes pour structurer au plus vite une première étape du SERM**. La mise en œuvre d'une première phase d'un RER, cadencé à la demi-heure de 5h à minuit**, doit être étudiée sans attendre afin d'en définir les étapes, pour des coûts relativement raisonnables (en investissement et en fonctionnement).

Il s'agit de structurer progressivement un **projet global de desserte pour une agglomération multipolaire irriguée par un système des mobilités structuré autour du métro et d'un RER cadencé à la demi-heure**, avec l'étude d'une tarification unique, des réseaux de bus coordonnés et un système « train + vélo » performant.

Illustration : les 6 branches du RER toulousain

Moratoire sur l'extension des réseaux routiers et autoroutiers

Nous défendons l'idée d'un moratoire sur tous les projets routiers. **Face à la hausse du trafic et des embouteillages** (avec 54 heures perdues par an par chaque automobiliste), **il est urgent de développer des offres alternatives** pour permettre à une partie des automobilistes de se passer de leur véhicule personnel pour leurs trajets quotidiens. En matière de mobilités, c'est l'offre qui détermine la demande.

Demain Mobilités!

tisséo

Etendre le réseau routier contribue à l'augmentation du trafic et de la part modale de la voiture (« trafic induit »)[3]. A l'inverse, structurer un réseau de transports en commun performant et un réseau cyclable sécurisé permet d'augmenter la part modale des transports en commun et des mobilités actives.

Rappelons que des projets routiers sont encore d'actualité, par exemple celui de « Jonction Est » sur le périphérique toulousain, qui a pourtant recueilli 92% d'avis défavorables lors de la concertation. Ce projet a par ailleurs vu son coût exploser, la participation financière de Toulouse Métropole étant aujourd'hui estimée à 65M€ contre 45M€ en 2022. De plus, il risque d'accroitre la saturation du périphérique, ce qui a poussé la Région Occitanie à s'en désengager. De même, le projet de « boulevard urbain du Canal de Saint-Martory » qui vise à structurer un contournement ouest du périphérique toulousain ne va pas dans la bonne direction.

Lutter contre les violences routières

Les infractions au code de la route sont malheureusement **très répandues et mettent en danger les usagers les plus fragiles**, à commencer par les piétons, les cyclistes et les conducteurs de deux-roues motorisés. Les radars pédagogiques de la Ville de Toulouse ont relevé des pointes de vitesse jusqu'à 159 km/h en plein cœur de Toulouse. Selon le bilan annuel des radars pédagogiques pour l'année 2021, 28 % des véhicules circulent au-dessus de la vitesse maximale autorisée, soit plus de 80.000 excès de vitesse commis chaque jour à Toulouse[4].

Ce constat accablant souligne bien que **les infractions et violences routières sont quotidiennes et généralisées**.

Face à ce fléau, il est nécessaire d'**agir en sanctionnant réellement les mises en danger** (excès de vitesse, stationnement sur trottoir ou voie cyclable) **et en réaménageant l'espace public** : abaisser les limitations de vitesse, notamment lorsque le flux automobile n'est pas séparé des cyclistes, généraliser les rues scolaires en interdisant la circulation motorisée aux abords de tous les établissements scolaires aux heures d'entrée et de sortie de classe, étendre les zones piétonnes et/ou à trafic limité…

CONCLUSION : Accélérer la décarbonation des mobilités et anticiper l'impact du réchauffement climatique

Face à l'urgence climatique et dans un contexte de développement démographique et économique important, notre agglomération doit **se doter d'un plan extrêmement volontariste.**

En 2040, le territoire sera exposé à des aléas et risques naturels plus affirmés (canicules, sécheresse, inondations). Protéger les usagers les plus vulnérables, lutter contre les ilots de chaleur, résilience des infrastructures et véhicules... **Les systèmes de mobilités doivent être repensés à l'aune de l'adaptation climatique**.

Sur le volet de l'atténuation, **les émissions de gaz à effet de serre restent à ce jour élevées et leur réduction nécessite un effort colossal à la hauteur de l'enjeu**. Les pistes que nous défendons sont le changement du paradigme de développement pensé autour de la voiture, transformation de nos modes de vie, d'habiter et de nous déplacer, choc de l'offre en matière de transport ferroviaire, de transports en commun bas carbone et de mobilités actives.