



N°XX I MOIS ANNEE

Plan de mobilité
grande
agglomération
toulousaine

Demain Mobilités!

Mieux se déplacer • Mieux respirer



Cahier d'acteur



Le point de vue Des Écologistes sur l'élaboration du plan de mobilité de la grande agglomération toulousaine

PRESENTATION DE LA STRUCTURE

Cette contribution est déposée par "Les Écologistes Midi-Pyrénées" avec l'appui des élu.es et adhérent.es de Toulouse, de Toulouse Métropole et de communes situées dans l'aire urbaine. Les Écologistes est un parti politique écologiste français, anciennement Europe Écologie Les Verts.

Contact :

contact-midipy@eelv.fr

Les Écologistes Midi Pyrénées
60 bd. Des Récollets
31400 TOULOUSE

T+33 (0)7 69 25 46 00

EN BREF, Pour un choc de l'offre !

Selon plusieurs études (AUAT, 2024), les temps perdus dans les embouteillages ont tendance à se stabiliser sur Toulouse, mais augmentent sur les 2ème et 3ème couronnes. Avec 54 heures perdues en moyenne par an dans les trajets domicile-travail, Toulouse est en 73 ° position dans le top 100 des villes les plus embouteillées du monde ([INRIX 2024](#)) et la cinquième de France.

Les Écologistes émettent ici des orientations pour améliorer les conditions de mobilité sur Toulouse et ses périphéries dans le respect des principaux défis à relever :

- La réduction des temps de trajet,
- Le développement de solutions et de services pour les "sans voiture" : personnes à mobilité réduite, demandeurs d'emploi ou travailleurs non motorisés, ...
- La réduction des émissions de gaz à effet de serre : le bilan à mi-parcours du Plan climat air énergie métropolitain met en avant l'intensification des efforts à consentir pour réduire les émissions liées à la circulation automobile et aux transports de marchandises,
- La réduction des pollutions de l'air,
- La réduction du bruit, une nuisance majeure qui a des impacts sur la santé ;
- Renforcement de l'attractivité des systèmes alternatifs à la voiture solo (piétons, cycles, ...)
- La prise en compte des enjeux de préservation des espaces naturels riches en biodiversité et la protection des terres agricoles.

Le dimensionnement du plan mobilités doit tenir compte d'une augmentation projetée de la population métropolitaine, dans une stratégie nationale de "métropolisation" qui mériterait d'être questionnée.

Demain
Mobilités!

Demain Mobilités !
7 esplanade Compans-Caffarelli
31011 Toulouse Cedex 6
dspm@tisseo.fr
www.demainmobilites.fr/



NOTRE CONSTAT

D'après la dernière [enquête mobilité du CEREMA](#), la part modale des transports en commun stagne. La - faible - baisse de l'usage de la voiture est liée à une diminution des déplacements par habitant, sans qu'il y ait une amélioration de la fluidité des déplacements. Au-delà des déplacements de moyenne et longue distance sur les trajets domicile-travail, la voiture demeure encore un moyen de transport "courte distance", faute de parcours vélos et piétons suffisamment attractifs. Elle est utilisée à 44% pour les parcours de 1 à 3 km et à 17% pour ceux de moins d'1km.

Pour les écologistes, la situation exige un changement stratégique, et une planification ambitieuse pour toutes les alternatives à la voiture individuelle, à toutes les échelles, avec une prise en compte des spécificités locales. Les écologistes prennent acte d'un contexte financier très contraint, compte tenu de l'importance des financements fléchés sur la 3^e ligne du métro.

NOS PROPOSITIONS

Un moratoire sur les projets routiers (hors mise en sécurité de l'existant)

Les récentes [études mobilités](#) montrent que la création de nouvelles infrastructures routières sur la grande aire métropolitaine

ne réduira pas les situations de congestions à horizon 2030.

Nous demandons de ce fait :

- Un moratoire sur les projets de nouvelles infrastructures routières (notamment la jonction Est et le Boulevard urbain du canal de Saint-Martory)
- La concentration des financements publics sur les alternatives à la voiture individuelle.

Un réseau d'aires de covoiturage et stations d'autopartage plus dense

- Accélérer l'extension du réseau d'aires de covoiturage en partenariat avec les collectivités et les employeurs. Les opérateurs soulignent l'importance de la visibilité des aires, des incitations financières pour conducteurs et passagers, de la garantie du « retour domicile », de la qualité des applications numériques.
- Étudier les potentialités de lignes de covoiturage "organisé" sur les pénétrantes à la lumière des retours d'expérience des villes qui l'ont déployé.
- Soutenir les offres en autopartage réalisées autour d'un service public de l'autopartage. Cela suppose une augmentation des aires de parkings publics réservées et du nombre de véhicules

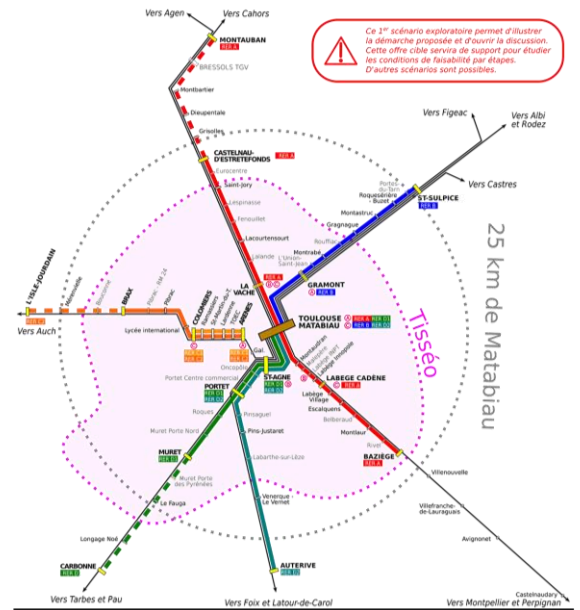
accessibles, de façon à multiplier au moins par 10 la flotte mutualisée.

L'autopartage est une alternative au suréquipement des ménages dont certains véhicules roulent très peu. Certaines collectivités mettent une partie de leur flotte en autopartage hors temps de travail de leurs agents. Mais l'autopartage souffre d'un manque d'offres sur l'aire urbaine, comparé à d'autres métropoles françaises.

Déployer un service express régional de trains pour décongestionner les communes périphériques

L'aire d'influence de la ligne C du métro est majoritairement centrée sur le centre-ville.

Pour réduire l'usage de la voiture dans les communes périphériques, nous soutenons le déploiement d'un Service express régional métropolitain (SERM). Dès 2028, ce SERM offrirait des trains toutes les 30 minutes de 5h à minuit, avec des correspondances renforcées (Colomiers, Toulouse, Labège). Un développement plus important du SERM est également à construire sur le long terme.



1 - source - [Association Rallumons l'Etoile](#)

Ouvrir le périphérique aux transports sobres et économes

Dédier des voies au covoiturage, aux véhicules d'autopartage et aux transports en commun sur les périphériques intérieur et extérieur, pour augmenter les vitesses de circulation, facteur clé des changements de pratiques, devant les gains économiques attendus.

Étendre le réseau capacitaire (Métro, Téléo)

- Doubler les rames de la ligne B, étudier sa prolongation vers le nord.
- Étendre la ligne A vers Balma et Saint-Simon et les communes de la première couronne.
- Relier le Téléo aux lignes A et B via Basso-Cambo.

- Étendre le tramway vers le Grand Rond, voire la gare Matabiau.

Développer les lignes “transversales” entre les communes

- Développer de nouvelles lignes Linéo, ou bus à haut niveau de service (majoritairement en site propre), voire de nouveaux tramways pour relier :
 - Toulouse centre à ses quartiers périphériques et à la 1ère couronne,
 - Les communes entre elles de manière transversale.
- Augmenter la qualité du service public : fréquences de passage renforcées, plages horaires étendues en soirée en s’inspirant du succès des bus Linéo.

Développer le transport à la demande dans les zones de faible densité

Développer le TAD où les lignes de bus sont rares, pour répondre, entre autres, aux besoins des personnes ayant une mobilité réduite.

Renforcer l’accessibilité

Si la métropole a nettement amélioré les conditions d’accessibilité aux personnes à mobilité réduite (tarification, rampes d’accès sur les arrêts principaux), il existe des marges de progrès pour satisfaire les besoins de toutes et tous.

Nous projetons :

- Un réseau 100% accessible pour 2040.
- Une tarification davantage sociale et solidaire, pour compenser le creusement des inégalités croissantes de revenus au sein de la métropole.

Favoriser la marche à pied et le vélo pour les courtes distances

- Sécuriser les axes piétons et cycles pour réduire les risques d’accident et les conflits entre usagers.
- Développer les services associés : parkings vélos sécurisés, stations de réparation et de location.
- Accélérer la création des lignes du Réseau Express Vélo (REV), en veillant à ne pas sacrifier la qualité de ces voies rapides.
- Finaliser et renforcer le schéma directeur piétons, connectant les centres urbains, lancé en novembre 2019.

Lutter contre les violences routières

- Sanctionner davantage les comportements dangereux : excès de vitesse, stationnement gênant, ...
- Réaménager l’espace public avec des limitations de vitesse, voire des restrictions de circulation motorisée (abords des établissements scolaires, etc, ...)

Faciliter l'intermodalité

- Créer rapidement un billet unique pour les différents moyens de transports en commun de l'agglomération.
- Augmenter la capacité des parkings vélos autour des pôles d'intermodalité.
- Rechercher des solutions afin de faciliter le transport de davantage de vélos dans les bus.

Conditionner l'urbanisation aux réseaux de transports

- Aménager les "cœurs de ville" commerçants identifiés dans le PLUiH en cohérence avec l'offre de mobilités.
- Augmenter la perméabilité des lotissements et des îlots compacts, en créant ou en restaurant des accès pour raccourcir les temps de parcours à pied ou à vélo.
- Conditionner l'urbanisation commerciale et économique à la création d'accès en transports en commun performants.

Maîtriser l'essor des trajets liés à l'e-commerce.

Si le développement des zones commerciales en périphérie a pu se développer à la faveur du "tout voiture", ce sont aujourd'hui les e-consommateurs qui induisent un trafic logistique diffus de plus en plus important. Cela pose avec acuité la question de la livraison sur les derniers km.

D'où la nécessité de mettre en place des hubs logistiques en périphérie, dans des secteurs non congestionnés, pour contenir la pénétration des camions et des camionnettes dans les centres villes et à l'intérieur des quartiers pavillonnaires...

- Acquérir des fonciers stratégiques pour installer des centres logistiques urbains, facilitant le transfert des modes lourds (camion, train, péniche) vers des modes plus légers et propres adaptés aux villes (véhicules électriques, vélos cargo pour les courtes distances, ...)
- Étudier les modalités de relance du fret ferroviaire et fluvial, sur le canal du Midi en particulier.

S'adapter au changement climatique

A l'avenir, l'agglomération connaîtra des canicules plus fréquentes et intenses. Végétaliser les voiries, éclaircir les revêtements, prévoir des points d'eau pour les cyclistes longue distance, des bancs pour les piétons, installer des ombrières ... font partie des solutions pour rendre les mobilités du futur désirables.

CONCLUSION Les problèmes actuels s'articulent autour d'une insuffisance des transports en commun, d'une saturation routière croissante et des inégalités d'accès sociales et/ou territoriales.

Pour Les Écologistes, la première des priorités est d'adopter **un moratoire sur les projets routiers**. Ils sont non seulement très coûteux, mais n'ont jamais solutionné structurellement les problèmes de congestion, et ne le feront pas à l'avenir.

C'est à un changement complet de paradigme que nous appelons.

Nous proposons un choc de l'offre, pour améliorer significativement la qualité des déplacements sur la métropole. Il n'y a pas de solution unique : seule la combinaison et la mise en synergie de tout un ensemble d'infrastructures et de services associés permettront aux usagers d'adopter de nouveaux comportements en matière de mobilités.

L'enjeu d'agir vite et fort est économique :

Les externalités négatives (sanitaires, environnementales, sociales...) du "tout route, tout voiture" sont vertigineuses. Pour la France, les coûts cachés sont estimés à 70 à 100 milliards d'euros/an pour la seule pollution de l'air, qui cause [40 000 décès prématurés](#) chaque année, et à 17 milliards d'euros aujourd'hui, et 22 milliards en 2030, pour le coût des embouteillages (source INRIX).

