

OFFRE DE MOBILITÉ POUR RELIER LES TERRITOIRES

De quoi parlons-nous ?

L'offre de mobilité traduit l'ensemble des possibilités offertes aux habitants pour se déplacer. Elle couvre le système routier, les offres publiques et privées de transports collectifs, les services de véhicules partagés, l'écosystème vélo, le partage des espaces publics... Cette offre est mise en œuvre, et/ou régulée, par la puissance publique mais de nombreux acteurs privés concourent à son fonctionnement.

Pourquoi ce facteur ?

Les choix publics opérés en matière de politique de transport, pour relier et desservir les territoires, ont un impact très important sur le niveau de carbonation des mobilités qui en découle.



HISTORIQUE

Le réseau de transports collectifs de Toulouse s'est organisé à partir du centre-ville et s'est étendu en étoile vers les faubourgs, puis la banlieue. Il complète le réseau ferroviaire national créé au XIX^e siècle. En 1948, la municipalité tente de remplacer le tramway par le trolleybus mais c'est un échec. L'autobus et la voiture individuelle ont finalement raison du tramway qui disparaît totalement. A partir des années 1960, l'agglomération toulousaine est marquée par un fort développement démographique et économique qui se fait dans un contexte de généralisation de la voiture. Dès les années 1970, le réseau routier se densifie avec la création d'autoroutes et de la rocade puis s'exprime ensuite une volonté de développer un réseau de transports plus performant.

Les premiers couloirs de bus sont aménagés et des projets de transports sont étudiés. La première ligne de métro est inaugurée en 1993, la seconde en 2007, et l'extension de la première ligne en 2008. La première ligne de tramway entre Toulouse et Blagnac voit le jour en 2010, prolongée en 2013 et complétée vers l'aéroport en 2015. Le réseau bus voit la création de 10 lignes Linéo à partir de 2013. Dès 2000, via la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (dite SRU), la région est considérée comme organisatrice des transports collectifs d'intérêt général. Elle est en charge des services ferroviaires régionaux de voyageurs. En parallèle des transports collectifs, le réseau vélo s'est fortement développé dans le cœur d'agglomération à partir des années 2010.

SITUATION ACTUELLE



L'offre performante en transports collectifs est principalement radioconcentrique en desservant surtout la ville de Toulouse et reste impactée par une congestion du réseau routier. L'offre de train permet de relier les territoires périurbains à Toulouse et est souvent saturée en heures de pointe. Des futurs projets viennent compléter le réseau de transport : troisième ligne de métro, projet de SERM. Le réseau vélo progresse et se structure pour

répondre aux usages avec le déploiement d'un Réseau Express Vélo. Les offres de mobilité partagées se développent : vélos en libre-service (dont l'offre et le périmètre devrait être étendu dès 2024), stations d'autopartage, dispositif de covoiturage... Concernant la mobilité des habitants, l'usage de la voiture reste élevé même s'il a baissé dans le cœur d'agglomération ces dernières années. Celui des transports publics reste relativement important.

QUALIFICATION DU FACTEUR



Depuis plusieurs décennies, le territoire est marqué par une tendance lourde de développement des réseaux routiers puis de transport. Aujourd'hui, face aux problématiques de congestion, de pollution et globalement de

qualité de vie, les politiques publiques s'attachent à développer les modes actifs et les offres partagées. La volonté de réduire fortement la place de la voiture reste hétérogène selon les territoires.

DYNAMIQUE DU FACTEUR



Ce facteur connaît à la fois, une inertie importante, en héritant de réseaux largement constitués, et en même temps une forte évolution, principalement dans le cœur d'agglomération, grâce aux politiques publiques en matière de transports collectifs et de partage de l'espace public. Ces politiques ont néanmoins un effet encore limité en matière de décarbonation du fait que la voiture occupe encore une place centrale.

MATURITÉ DU FACTEUR



Naissant

Croissant

À maturité

Déclin

Disparition

Le facteur est croissant au regard de la volonté actuelle de modifier la manière de relier les territoires entre eux, en limitant de plus en plus l'usage de la voiture solo et la remplacer par des pratiques plus vertueuses (TC, modes actifs, démobilité...).

IMPACT SUR LE CHAMP ÉTUDIÉ



Fort

Les offres de mobilité pour relier les territoires ont un impact fort sur la décarbonation des mobilités. L'offre actuelle qui induit un important recours à la voiture individuelle, héritée de l'important développement du

réseau routier et d'un modèle territorial étalé, a une très forte responsabilité sur la carbonation des mobilités. Développer de nouvelles offres contribuera à réduire l'usage de la voiture et donc des émissions de GES.

DÉVELOPPEMENT SELON LES TERRITOIRES



Ce facteur se décline de façon très différente selon les territoires, que ce soit en matière de constat, ou de réponse à apporter.

Dans les centralités, les modes actifs sont favorisés mais ne sont pas tout le temps les plus utilisés.

La ville de Toulouse est un cas à part, elle est fortement maillée en transports collectifs ce qui fait d'elle un espace fortement pourvu en offre de mobilité alternative à la voiture.

Les territoires économiques sont eux impactés aux heures de pointe et subissent des problématiques d'accessibilité. Les offres de mobilité pour ces territoires sont diverses et parfois inefficaces comparées à la voiture.

Enfin, dans les territoires périurbains et plus éloignés la voiture occupe une place prépondérante.

RESSOURCES



- Les transports face au défi de la transition énergétique, Aurélien Bigo, 2020
- Enquête Ménages Déplacements, Tisséo, AUAT



HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION

HYPOTHÈSE 1 : La poursuite des tendances passées

Malgré un cœur d'agglomération où l'offre en transports en commun continue de s'étoffer (nouvelles lignes de métro, tramway...), l'absence de choix stratégiques et de réponses performantes à la hauteur des enjeux n'a pas permis d'enrayer le phénomène de périurbani-

sation. La voiture reste ainsi hégémonique et les démarches de décarbonation se traduisent principalement par le développement de la voiture électrique et de la mobilité partagée (auto-partage et covoiturage)

HYPOTHÈSE 2 : Un réseau en étoile autour de Toulouse

En 2050, la mise en place d'une étoile ferroviaire performante (type RER) accompagnée d'une étoile routière (type cars express) à l'échelle de l'aire d'attraction structure l'ensemble de l'offre de mobilité. Des pôles d'échanges sont créés ou améliorés pour

mieux gérer le rabattement des usagers sur le réseau et permettre les interconnexions avec les autres offres de mobilités (métro, tramway, Linéo, etc.). L'urbanisation s'organise autour de cette nouvelle offre et de ses pôles d'échanges.

HYPOTHÈSE 3 : Réduction de la place de la voiture

En 2050, la place des centralités urbaines s'est fortement renforcée. Valorisés, les modes actifs y occupent une place prépondérante grâce à un fort rééquilibrage du partage de l'espace public au profit de la marche et du vélo (piétonisation, réseau vélo performant...). La place de la voi-

ture y a été fortement réduite. Les centralités sont connectées par un réseau de mobilité adapté à chaque contexte territorial : trains, cars, bus, lignes de covoiturage, axes REV, etc. Une urbanisation multipolaire s'est organisée autour de ces centralités

CONTRIBUTION DES EXPERTS SUR LES HYPOTHÈSES D'ÉVOLUTION



Répartition des votes par hypothèse

tout à fait d'accord
d'accord
mitigé
pas d'accord
pas du tout d'accord
ne sait pas

HYPOTHÈSE 1 :

En 2050, le phénomène de périurbanisation se poursuit et la voiture (même si elle est électrique et partagée) reste hégémonique.



HYPOTHÈSE 2 :

En 2050, la mise en place d'une étoile ferroviaire accompagnée d'une étoile routière (cars express) à l'échelle de l'aire d'attraction structure l'ensemble de l'offre de mobilité ainsi que l'urbanisation.



HYPOTHÈSE 3 :

En 2050, les centralités urbaines se sont renforcées, avec une prédominance des modes actifs, et sont connectées entre elles par un réseau de mobilité adapté. Elles sont le support d'une urbanisation multipolaire.



L'avis des experts est assez mitigé concernant la poursuite du phénomène de périurbanisation et aucun consensus ne se dégage. En effet, 31% des experts interrogés sont d'accord avec l'hypothèse selon laquelle, le phénomène de périurbanisation se poursuit et où la voiture reste hégémonique, cependant 38% ne sont pas d'accord avec cette hypothèse.

En revanche, qu'ils soient d'accord ou pas avec cette hypothèse d'évolution, les experts semblent s'accorder sur le fait que, même si le phénomène de périurbanisation se poursuit, celui-ci devrait être freiné, du fait notamment des exigences posées par la loi Climat et Résilience et le Zéro Artificialisation Nette (ZAN).

Le ZAN apparaît être une opportunité pour favoriser une urbanisation plus compacte centrée autour des centralités urbaines et périurbaines. 77% des experts sont, en effet, d'accord

avec l'hypothèse selon laquelle, en 2050, les centralités urbaines se renforcent, deviennent le support d'une urbanisation multipolaire sans pour autant modifier les grands équilibres.

Pour les experts, si la voiture garde une place importante car il apparaît difficile d'imaginer un reflux complet, elle perd tout de même sa place hégémonique, notamment du fait du développement d'une offre de mobilité alternative permettant de concurrencer la voiture.

Il apparaît, en effet, un consensus important sur la structuration de la mobilité autour d'une étoile ferroviaire et routière (61% des répondants sont d'accord avec cette hypothèse). Un point d'attention est cependant à souligner, car cette structuration de l'offre de mobilité autour de l'étoile, maintient le développement d'une mobilité en radiales vers le centre et répond difficilement aux besoins de déplacements de périphérie à périphérie.

