

Aujourd'hui

ATOUPS

- *Aucun relief dissuasif pour un développement des transports doux.*
- *Les axes routiers favorisent l'implantation des activités et la captation d'une clientèle de transit.*

FAIBLESSES

- *Un territoire vaste, une urbanisation diffuse et fragmentée qui incite à l'utilisation de véhicules.*
- *Offre de transports en commun limitée et contraignante : pas de site propre sauf vers Basso Cambo, amplitude horaire et fréquence faibles... Aucune offre de liaison périphérique.*
- *Carences du réseau de pistes cyclables et cheminements doux. Problème des terrains privés notamment pour les chemins ruraux.*
- *Un centre-ville congestionné: manque de stationnement, voirie inadaptée... vecteur de conflits entre usagers.*
- *Pas de chiffre détaillé sur les déplacements pour Axe Sud; les flux de transit sont mesurés à l'échelle des «grosses» intercommunalités.*

Demain

OPPORTUNITES

- *Le PDU prévoit plusieurs projets structurants dont la commune pourrait bénéficier.*
- *Le PLU prévoit une densification et un maillage des commerces et services pour limiter le recours à la voiture.*
- *Mener une réflexion avec les propriétaires privés pour réaliser un maillage de cheminements dédiés aux transports doux, par exemple le long des cours d'eau.*

MENACES

- *Certains cours d'eau sont une difficulté pour les cyclistes et piétons, qui doivent emprunter les franchissements dédiés aux automobiles.*
- *Dangerosité des axes structurants (vitesse) et du centre-bourg (étroitesse, non respect des trottoirs)*
- *Des choix à arbitrer : souhaite-t-on limiter l'usage de la voiture et désengorger les axes routiers ou inciter, faciliter son essor en favorisant le stationnement ?*
- *Poids toujours plus important du carburant dans le budget des ménages, et diminution des réserves de pétrole.*

2. AIR - CLIMAT- ENERGIE



2.Fiche 3

Transport et mobilités



Données de Cadrage: l'hégémonie de la voiture

La voiture est devenue un élément incontournable de la vie quotidienne. Le parc automobile mondial a franchi en 2010 le cap du milliard, et on compte 599 voitures pour 1000 habitants en France. Le secteur automobile reste un étalon de la bonne santé de l'économie dans les pays industrialisés.

L'avènement de la voiture a été un des facteurs de la périurbanisation, de l'étalement urbain et aussi une des principales sources d'émissions de gaz à effet de serre. Les grandes villes conservent leur rôle économique mais l'augmentation des vitesses de transport autorise de s'établir de plus en plus loin. Ainsi, la croissance démographique

Se déplacer à Seysses

La répartition des emplois implique des déplacements pendulaires quotidiens : 2385 Seyssois travaillent hors de la commune (vers les zones d'emploi de Toulouse, Muret et Portet) et 1338 personnes viennent travailler à Seysses. A ceci s'ajoutent les phénomènes identiques en provenance des autres communes de l'agglomération. Ainsi la ville est traversée par un flux selon un axe Sud/Nord Muret - Blagnac (RD15), et un autre selon un axe Nord-est/Sud-ouest Saint-Lys ou Fonsorbes - Muret (RD12). A ceci il faut ajouter les autres déplacements non liés au domicile (multipliés par 2 entre 1990 et 2004) ainsi que les déplacements non contraints (72% en moyenne en 2004). Les activités de loisirs impliquent aussi des déplacements. Malgré la diversité d'activités à Seysses, certains équipements ou disciplines font défaut (natation par exemple)

La superficie-même de Seysses explique le recours aux véhicules. En outre, le tissu urbain est peu dense, avec des zones excentrées du centre urbain: les Aujoulets par exemple. La fragmentation entre zones d'habitation d'un côté, zones commerciales et d'activités d'un autre engendre d'autres déplacements. Seul le centre historique a su conserver une certaine mixité entre commerces et logement, mais cela reste insuffisant par rapport aux supermarchés. D'un autre côté, les axes routiers ont favorisé l'installation d'activités et de commerces qui captent une clientèle de transit.

Seysses et la voiture

Un trajet sur 2 est réalisé en voiture sur l'agglomération toulousaine. On peut supposer que la proportion est plus forte à Seysses, faute d'alternative efficace à la voiture sur la commune (cf. page suivante). Le centre historique n'est pas adapté à la voiture, ce qui implique des aménagements (voies à sens unique, places de stationnement sur la chaussée...) et engendre des conflits (stationnement sur les trottoirs, difficultés d'aménager un réseau cyclable...) Les 2 gros axes que sont la RD15 et la RD12 posent aussi problème.

L'importance de la voiture pose aussi la question du stationnement. En 2008, 93% des ménages seyssois possédaient au moins une voiture. Parallèlement, 2083 ménages, soit 82,4% de l'ensemble des ménages seyssois, possédaient au moins un emplacement réservé au stationnement. Fait intéressant, les chiffres sont relativement constants, en proportion, entre 1999 et 2008 (en 1999 : 83,3% des ménages avaient un emplacement de stationnement, 38,6% avaient une voiture et 54,6% en avaient 2 ou plus)

Il y a donc un besoin de stationnement sur la ville, alors même que les parkings consomment de l'espace et ont un impact sur la perméabilité des sols. Un enjeu émerge autour de la conciliation des besoins et la nécessité de trouver des alternatives à l'automobile. Signe de la remise en cause du tout voiture : les projets de logements groupés ne prévoient pas toujours plus d'une place de stationnement par logement.

Quelques chiffres pour réfléchir

- Le transport routier: 44,1% de l'énergie consommée à Seysses.
- Un Français consacre en moyenne 32 min aux déplacements domicile-travail. Un actif seyssois sur 5 travaille à Seysses.
- 969 ménages avec une seule automobile (38,3%) et 1380 avec 2 ou plus (54,6%). Il y a donc au moins 3729 voitures sur Seysses (au moins 483 pour 1000 habitants)

Les politiques et les actions : une réflexion d'agglomération

Les orientations du Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération pour le secteur sud-est.

Le PDU de l'agglomération toulousaine, adopté en 2009, fixe les orientations de l'aménagement des transports pour les années à venir. Plusieurs projets sur le secteur sud-ouest:

- La réalisation de la ligne D, desserte ferrée cadencée tous les 1/4 d'heure entre Matabiau et Muret (inscrit au Plan Régional des Transport 2007-2013 et réflexion tram-train),
- la réalisation du boulevard multimodal du canal de Saint Martory qui dans le PDU précédent (2000) reliait la station de métro Basso-Cambo à Muret en passant par Seysses et qui dans le nouveau PDU s'arrête à Frouzins, sans atteindre Seysses,
- la voie de bus n°58 qui dessert Seysses via la RD15 et la RD12, est identifiée comme structurante,
- le développement du réseau cycle d'agglomération.

(Source PLU de Seysses)

Avec Tisséo-SMTC

Une ligne de bus: la ligne 58, assure la liaison entre Basso Cambo (terminus du métro) et Seysses; l'itinéraire est parfois prolongé jusqu'au lycée de Muret. Actuellement, cette ligne souffre de plusieurs contraintes : pas de ligne en site propre, sauf vers Basso Cambo, pas d'offre en soirée, accessibilité PMR partielle. Un des objectifs du PDU est d'en faire une ligne structurante

Une gestion de la voirie très morcelée

Actuellement, il y a une forte demande d'aménagement sur des voiries existantes (trottoirs, pistes cyclables) ou de créations de liaisons douces fonctionnelles ou à vocation de loisir. La compétence est fragmentée selon le type de voirie, notamment entre le Conseil Général pour les routes départementales, le SIVOM de la Saudrune, la CC Axe Sud (pour le balayage)... Plusieurs projets de pistes cyclables ont été réalisés par le SIVOM.

Paroles de Seyssois(es)

- *Les questions de circulation sont peut-être celles qui sont le plus ressorties à l'issue des ateliers participatifs. Les problèmes de densité du trafic, de dangerosité des voies et de carences en trottoirs et pistes cyclables reviennent souvent, y compris chez les écoliers seyssois: «mettrais plus de trottoirs et pistes cyclables», «radars et des ralentisseurs» (participants de tous âges)*
- *Le péage autoroutier accentue ces phénomènes, selon plusieurs participants, car il reporte une part du trafic sur la RD15. Pourtant la voirie est déjà inadaptée pour accueillir le trafic (ce qui contraint l'évolution démographique), d'autant plus qu'elle est traversée par les poids lourds. (des habitants lors d'un atelier participatif)*
- *Cependant, les axes routiers et autoroutiers sont très importants pour l'économie et le commerce locaux (élus et habitants lors d'un Atelier participatif)*
- *Plusieurs participants (élus comme habitants) regrettent le manque de stationnement et la mise en place de projets de logements ne prévoyant qu'une place de parking. «Le parking de la mairie ne profite pas au commerçants car il est utilisé par les employés des banques et les employés municipaux». Ce manque occasionne des conflits liés au stationnement sauvage.*