

L'AUTATE soutient les collectifs opposés aux projets routiers et propose de s'inspirer de l'exemple de Madrid qui atteint 50 % des déplacements en TC.

En dépit de l'urgence climatique, Toulouse Métropole prévoit de dépenser plus d'un milliard d'euros pour construire de nouvelles routes : le "Boulevard urbain du Canal Saint Martory", la "Liaison Balma-Est", la "Jonction Est »,...

Pour l'AUTATE, loin de fluidifier le trafic, la création de nouvelles infrastructures entraîne systématiquement une hausse du nombre de véhicules sur les routes ! Plutôt que d'investir sur le tout-voiture, réorientons les financements publics vers les alternatives bénéfiques pour le climat et une agglomération apaisée.

Madrid a fait ce choix ! Et en matière de partage modal, la région de Madrid occupe, depuis des années, la première place parmi 25 agglomérations européennes , avec 50% des déplacements motorisés effectués en transport collectif, contre 30% en Ile-de-France.

(source : Vers une mobilité périurbaine décarbonée et solidaire-Volume 1-L'autocar express. The ShiftProject)

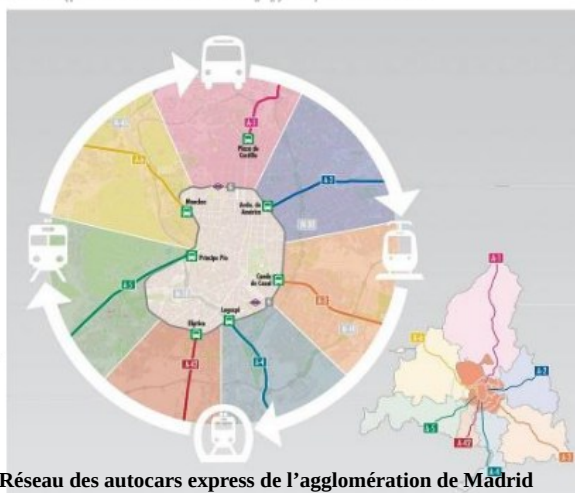
Une part importante de ce succès tient à :

- **un usage massif des lignes d'autocar**, ce qui porte la part de la route en matière de transports collectifs à plus de 40% (16% en Ile de France) : 350 lignes irriguent la grande couronne de Madrid sur plus de 20 000 km et transportent 900 000 voyages quotidiennement

Madrid : des dizaines de lignes express d'autocars sur les corridors autoroutiers très peu de sites propres des HUB multimodaux puissants (plus de 100 000 voy/j) et performants

Corridor	Lignes	Bus / jour
A6	57	4332
A5	25	2970
A1	32	1921
A2	17	1545
A42	15	1542
A3	20	1335
A4	15	1000

- moyenne par corridor :
 - 25 lignes express
 - 2000 courses / jour
 - 60 000 passagers / jour
- Soit l'équivalent d'un élargissement de la voie rapide



Réseau des autocars express de l'agglomération de Madrid

- sur de longues distances (ce qui représente 4 milliards de passagers.km par an),
- une organisation optimale de la chaîne de mobilité : **un grand nombre de lignes** empruntent des **corridors autoroutiers dédiés** et convergent **vers des pôles multimodaux** généralement situés sur la ligne de métro circulaire la plus externe,
- Une exploitation efficace des voies rapides avec :
 - une massification des flux de voyageurs transportés qui montre qu'**il est possible de « transporter plus avec les infrastructures existantes »**,
 - **des sites propres strictement limités aux zones congestionnées et dont l'usage est optimisé (voies réversibles, voies ouvertes aux covoitureurs).**

Renoncer à ces projets routiers nous permettrait de dégager des ressources considérables pour déployer les modes doux et un réseau dense et maillé des transports collectifs de surface dans toute l'agglomération toulousaine. A Madrid, l'élargissement de la voie rapide a été remplacé par 7 lignes express d'autocars.

Pour toutes ces raisons, nous soutenons l'Axe Vert de la Ramée et le collectif NON à la JONCTION EST