

Lettre ouverte



Lettre ouverte à l'attention de Monsieur le Président de la Métropole et de Mesdames et Messieurs les Élus aux Transports et à la Mobilité

Objet : Alerte citoyenne sur la stratégie d'implantation des parcs relais (P+R) de notre agglomération. 29 septembre 2026.

Parkings-relais : arrêtons les voitures avant qu'elles n'entrent dans la ville

Mesdames, Messieurs,

La future station de métro **Fontaine Lumineuse**, à l'entrée de Toulouse et directement connectée à la RN124, doit-elle devenir le point d'arrivée de centaines de voitures supplémentaires chaque jour ?

L'annonce d'un **parking-relais de 500 places** à cet endroit nous conduit à poser une question simple, mais essentielle : À quel endroit veut-on réellement arrêter les automobilistes en direction de Toulouse

Si l'objectif d'un parc-relais est bien de favoriser le report de la voiture vers les transports collectifs, alors il faut appliquer cette logique jusqu'au bout : **la voiture doit être arrêtée le plus tôt possible, avant d'entrer dans les zones urbaines déjà soumises à de fortes congestions.**

Un parking-relais ne doit pas devenir une porte d'entrée au cœur de Toulouse

Tisséo présente le parc-relais comme le « premier maillon de la chaîne de mobilité », situé en amont d'un point de congestion afin de réduire le trafic routier.

C'est précisément cette logique qui doit guider les choix d'aménagement.

Installer un parking de grande capacité à Fontaine Lumineuse revient à inciter les automobilistes venant de l'ouest toulousain et du Gers de poursuivre leur trajet en voiture jusqu'à Toulouse avant de changer de mode.

Et pour atteindre ce parking-relais inséré dans Toulouse, l'automobiliste va chercher à éviter les embouteillages de la RN124 et ainsi « shunter » vers d'autres routes ou même dans des quartiers résidentiels, et ainsi créer de nouveaux embouteillages ailleurs.

L'enjeu n'est pas seulement de construire des places de stationnement. Il est de déterminer **l'endroit géographique le plus pertinent pour intercepter les flux automobiles.**

Les expériences de Borderouge et de Basso-Cambo doivent nous faire réfléchir.

À **Borderouge**, le parc-relais compte aujourd'hui 1 358 places et doit atteindre 1 528 places en 2027. Son succès montre l'importance du rabattement vers le réseau structurant, mais il révèle également une difficulté : lorsque les capacités de stationnement sont concentrées à l'intérieur du tissu urbain, les flux automobiles sont eux-mêmes concentrés vers ces points.

Le même constat peut être fait à **Basso-Cambo**, dont l'offre importante de stationnement est lui aussi à l'intérieur de Toulouse.

Plus largement, sur les quelque 8 000 places des 22 parcs-relais du réseau Tisséo, près de 5 000 se trouvent dans les 10 P+R implantés à Toulouse.

Ne transformons pas les P+R en « aspirateurs à voitures »

Construire une capacité importante de stationnement crée nécessairement une capacité supplémentaire d'accueil des véhicules.

La question n'est donc pas uniquement de savoir si un parking sera rempli. Elle est de savoir **par quel itinéraire les véhicules vont y parvenir et quelles zones ils auront dû traverser avant de s'y garer.** L'objectif de la politique de transport doit être de réduire les flux automobiles qui pénètrent dans l'agglomération, et non simplement de les déplacer jusqu'à un nouveau point de stationnement.

Le projet de parking silo de **730 places au campus Franczal**, situé à l'écart d'un véritable pôle multimodal, pose une question similaire : plutôt que de créer de nouvelles capacités de stationnement automobile, ne faudrait-il pas d'abord renforcer les solutions de transport collectif permettant d'accéder à ces pôles ?

La Ligne C offre une occasion historique

Le déploiement de la **Ligne C** constitue une occasion majeure de repenser le rabattement des habitants de l'ouest toulousain.

Mais pour que cette nouvelle infrastructure produise pleinement ses effets, nous devons réfléchir à l'ensemble de la chaîne de mobilité.

Il ne suffit pas de construire un métro performant. Il faut également organiser efficacement **la rencontre entre les flux automobiles et le réseau de transports collectifs.**

Et cette rencontre doit avoir lieu le plus en amont possible.

Pahin et la Ménude : intercepter les flux avant qu'ils n'entrent dans la zone dense

C'est pourquoi nous appelons à étudier sérieusement la création ou le renforcement de **points de rabattement à Pahin à Tournefeuille et à la Ménude**, permettant d'intercepter les véhicules venant de l'ouest avant qu'ils ne pénètrent dans les secteurs déjà en trafic très dense

Une liaison rapide et fiable, par navette, vers la future Ligne C pourrait permettre aux automobilistes de laisser leur véhicule **là où le trafic commence à se densifier, plutôt que là où il est déjà saturé.**

Cette logique n'est pas celle d'un unique parking-relais géant. C'est celle d'un **réseau de points de rabattement complémentaires**, répartis dans les différentes couronnes de l'agglomération.

Pour un réseau de rabattement à plusieurs couronnes

Nous proposons que la stratégie de rabattement autour du réseau structurant repose sur trois principes :

- **Intercepter les véhicules le plus en amont possible**, notamment dans les deuxième et troisième couronne ;
- **Planter les points de rabattement à proximité des grands axes et avant les zones de congestion** ;
- **Développer l'intermodalité**, en associant transports collectifs, métro, train, vélo et covoiturage.

Cette organisation permettrait de **fragmenter les flux automobiles plutôt que de les concentrer.**

Une voiture arrêtée à Pahin est une voiture qui ne poursuit pas son trajet jusqu'à Colomiers. Une voiture arrêtée à Colomiers est une voiture qui ne poursuit pas son trajet jusqu'à Toulouse.

La question n'est pas « où mettre 500 voitures ? »

Nous vous demandons donc d'étudier, ou ré-étudier les projets existants, afin de construire une stratégie de **rabattement multi-couronnes**, intégrant notamment les secteurs de **Pahin et de la Ménude**, afin que les automobilistes puissent accéder au réseau structurant sans avoir à parcourir plusieurs kilomètres supplémentaires en voiture.

Un parc-relais efficace n'est pas nécessairement celui qui est le plus proche du centre-ville. C'est celui qui permet d'arrêter la voiture avant qu'elle n'y arrive.

C'est en interceptant les flux là où ils naissent que nous pourrons construire une métropole plus respirable, plus accessible et plus cohérente avec les objectifs de report modal que nous partageons.

Nous vous appelons donc à réexaminer la stratégie de localisation des parcs-relais et à ouvrir rapidement une concertation sur les solutions de rabattement à l'ouest de l'agglomération.

Dans l'attente d'une prise en compte réelle de ces propositions, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les Élus, l'expression de nos salutations citoyennes.

L' AUTATE

Association des Usagers des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine et de ses Environs.