

Co-construction des pistes d'action :

1. Définir des critères précis et adaptés d'une « bonne » desserte en transports en commun d'une commune :
 - Couverture du territoire en transport en commun : la couverture d'un territoire en transports en commun est définie en traçant des rayons de 200-300m autour d'un arrêt de bus et de 500-600m autour d'un TCSP. Cependant, dans ce calcul il n'est pas pris en compte l'environnement dans lequel les modes actifs voulant rejoindre un arrêt se déplacent. Pourtant, ce dernier influe fortement sur le choix d'un mode de transport ou sur la chaîne modale éventuelle. Par exemple, marcher en centre-ville de Toulouse ne peut être comparé avec la marche dans un quartier d'une ville périphérique car la qualité urbaine et la perception de l'espace public n'est pas forcément la même (trottoirs étroits voire inexistants, peu de commerces ou activités impliquant peu de déplacements en modes actifs, possibilité de stationnement à l'arrivée plus importante...).
 - Qu'est-ce qu'un TCSP performant ? Aujourd'hui le tramway n'a pas la même image qu'un métro. Il est souvent considéré comme un mode lent (la durée d'un trajet Andromède Lycée jusqu'à Palais de Justice est de 40 minutes, alors qu'entre Basso Cambo et Balma Gramont il ne faut que 22min30). Il est important de signaler que certains blagnacais préfèrent se déplacer en bus (ligne 70) qu'en tramway pour accéder au centre-ville de Toulouse car ils ont moins de correspondances à réaliser et c'est plus rapide (trajet Andromède Lycée-Jeanne d'Arc : 31 min). En effet, même si la ligne T1 a été prolongée jusqu'à Palais de Justice, elle n'offre quand même pas un accès efficace au centre de Toulouse. L'ouverture de la branche vers l'aéroport a permis d'atteindre le nombre de voyageurs annoncé pour la ligne E à l'époque (30 000 à 35 000 passagers par jour).
 - L'arrivée d'un TCSP performant dans une ville ne signifie pas qu'il ne faut pas améliorer les autres dessertes en transports en commun. A Blagnac le TCSP ne couvre pas certaines parties du territoire qui mériteraient une meilleure offre (par exemple : la zone d'activité aéroportuaire nord ne bénéficiant pas d'une desserte de qualité). L'utilisation de la navette aéroport en est un bon exemple car depuis l'ouverture de la ligne T2, elle reste empruntée malgré une perte d'une partie de la clientèle qui a recours à la T2. Connaître les origines/destinations des habitants et des salariés d'une ville est donc également un critère à prendre en compte dans la construction d'une bonne desserte. Par exemple, les déplacements non radiaux vers la zone aéroportuaire ne sont toujours pas assurés.
 - Prendre en compte les données démographiques et celles liées à l'emploi
 - La desserte soir/nuit : les communes périphériques restent mal voire pas du tout desservies. Il n'existe aucun dispositif semblable au noctambus toulousain. Pourtant, les jeunes de notre commune pointent le fait que les sorties en soirée qui se

prolongent la nuit se passent essentiellement sur Toulouse qui est bien dotée en infrastructures : discothèques, restaurants, salles de concerts, théâtres....

En conclusion, avoir un TCSP sur un territoire ne signifie pas que l'offre existante répond complètement à la demande d'autant plus qu'un territoire est dynamique.

2. Cohérence urbanisme/transport :

Compte tenu de sa situation actuelle, Blagnac ne peut bien évidemment que s'engager à poursuivre sa dynamique de développement.

Continuer à participer à l'effort collectif d'accueil des populations à l'échelle de la Métropole, tout en conservant cette distinction, ne pourra cependant se faire sans la garantie de l'accompagnement financier correspondant nous permettant de développer et réaménager les voiries et autres réseaux viaires, construire et entretenir les équipements publics indispensables, préserver des espaces verts, naturels et récréatifs encore de qualité.

La participation, déjà conséquente, de Blagnac à l'effort de construction sur l'agglomération toulousaine doit donc rester raisonnablement adaptée aux réalités et capacités de son territoire.

Avec près de 27% de logement aidés au 1^{er} janvier 2014, Blagnac figure parmi les communes les plus vertueuses de la Métropole en terme de mixité sociale. Ce pourcentage, qui garantit un équilibre des populations, sera conforté. Néanmoins, cet équilibre que l'on retrouve à l'échelle du territoire Blagnacais, mais aussi de chacun de ses quartiers, ne saurait être déstabilisé au détriment du bon vivre ensemble. Blagnac possède déjà un quartier prioritaire au titre de la politique de la ville.

Au prétexte d'être desservis par le tramway, il serait inéquitable de fournir davantage d'effort que nombre de communes membres largement déficitaires en logements sociaux au regard des objectifs Duflot qui concernent, à ce jour, chaque commune de plus 3500 habitants.

Conformément au diagnostic réalisé à l'échelle de la Métropole, une des priorités de Blagnac est également de conserver sur son territoire des ménages avec enfants. Cela passe par notre faculté à offrir une autre forme d'habitat que le « tout collectif » dénué d'espaces verts récréatifs à caractère privatif, et ce, à un coût locatif et d'accession plus raisonnable. Ces populations, souvent actives, à proximité de leur lieu de travail, nous faciliterons la réduction du recours à l'automobile pour les déplacements domicile/travail.

Sur la question d'un éventuel abaissement des exigences en matière de stationnement, force est de constater que la possession de véhicules automobiles reste une réalité et plus particulièrement dans les communes périphériques, quel que soit le (ou les) mode(s) de déplacement choisi(s) et ce, que vous habitiez dans un logement social ou non. Dans le même sens que les dernières adaptations législatives pour la réduction des exigences

de réalisation de stationnement à proximité du tramway, un abaissement de ces dernières tant pour le logement neuf que sur les lieux de travail préconisé lors des réunions de travail PLUiH peuvent apparaître contradictoires avec le souhait de permettre aux habitants de stationner leurs véhicules au domicile afin de créer des espaces publics de qualité. Ces mesures auront forcément des répercussions pour la puissance publique en termes de gestion du domaine public et financier si elles ne sont pas correctement calibrées en fonction de la réalité des territoires et des pratiques qui en découlent.

La cohérence urbanisme/transport passe également par l'anticipation de l'arrivée de projets de construction immobilière au moment de la conception d'un TSCP tel que le tramway. Certains projet route de Grenade ont reçu un avis négatif de Tisséo pour des raisons de sécurité car ces projets proposaient des sorties sur la ligne T1. La conservation du niveau de sécurité est une nécessité absolue mais dans le cadre de l'exploitation d'un TCSP elle nécessite de préciser en amont du projet les principes d'accompagnement de la densification urbaine autour de celui-ci afin d'éviter de telles contradictions.

Par ailleurs, quant à la dernière phase de construction dans les années à venir sur le quartier Andromède (projet pointé comme « coordonné avec l'offre de transport » dans votre document de présentation synthétique, elle devrait également bénéficier d'un projet coordonné avec une offre de transport performante. Aujourd'hui seule la ligne 70 circule à proximité de ce projet, le tramway n'est pas dans l'aire d'influence. Pour anticiper l'arrivée massive des habitants sur cette phase, il faudrait repenser cette ligne 70 et envisager de la transformer en LINEO.

3. Aéroport Toulouse Blagnac :

- Toulouse Aerospace Express : Il paraît indispensable de compléter les diverses offres de transport en commun existantes par la 3^{ème} ligne de métro et connecter ainsi, non seulement un aéroport international mais également les zones d'emploi aéroportuaires sud et nord à la gare ferroviaire (favoriser le déplacement domicile-travail en transports en commun, permettre aux passagers d'accéder à l'aéroport avec un mode performant en évitant les voiries congestionnées...). De plus, connecter Blagnac à Colomiers (et, notamment, à sa gare) et à d'autres zones de Toulouse pourrait éviter de nombreux encombrements routiers liés aux flux domicile-travail. De nombreux échanges entre ces zones périphériques, pour le motif travail, se font aujourd'hui en voiture car elle reste, malgré les transports en commun existants, le moyen le plus rapide pour atteindre son lieu de travail.
- Par ailleurs, lors de la dernière révision du PDU la commune a déjà insisté sur l'importance d'une maison de la mobilité à l'Aéroport Toulouse Blagnac. Aujourd'hui un vrai pôle d'échange s'est structuré avec l'arrivée de la ligne de tramway T2, les bus Tisséo et du CD31, le réseau cyclable et les aménagements pour les piétons. Il est temps de doter l'aéroport d'une maison de la mobilité, comme celle située à Labège, en développant les services vélos (location de vélo, stationnements sécurisés

accessible avec la carte Pastel et d'autres services annexes) et un guichet d'information unique sur l'ensemble des offres alternatives à la voiture solo proposées...

4. Amélioration de l'usage de la voirie et des accès modes actifs aux zones d'emploi (enjeu du PDU : attractivité) :

Toulouse Métropole travaille actuellement sur l'amélioration des accès routiers à la zone aéroportuaire sud, il est également indispensable de travailler et préciser les échéances de réalisation de :

- L'aménagement d'un passage pour les modes actifs entre les échangeurs Ritouret et Dewoitine
- la desserte Nord de l'aéroport car cet accès nous paraît essentiel, s'agissant d'un aéroport d'envergure internationale.
- L'amélioration de l'échangeur Blagnac Nord pour les VP mais également pour les modes doux. A ce sujet, il est important de profiter de l'opportunité de création de bretelles d'entrée/sortie vers la RD902 nproposée par le centre commercial Leclerc et ses partenaires par le biais d'un PUP.

Par ailleurs, Blagnac est contre le débouché du franchissement routier de la Garonne au nord, impactant d'une part les espaces naturels protégés et la zone maraîchère en cours de valorisation des Quinze Sols, d'autre part la jonction naturelle avec la Coulée Verte d'Andromède, tout en se raccordant à des voiries non dimensionnées pour absorber le trafic qui pourrait en découler. Par contre, le scénario d'un transport en commun traversant la Garonne peut être envisagé.

5. Favoriser la pratique du vélo :

- Volet infrastructure : aménager la voie verte du Touch connecté à la digue de Blagnac, sécuriser les itinéraires déjà existants en prenant en compte des « points noirs », généraliser le jalonnement des itinéraires cyclables et élaborer un schéma directeur des parkings vélos. L'objectif est de développer des aires de stationnement sécurisées et couvertes quand nécessaire en particulier dans des endroits où ce stationnement est de longue durée et, notamment, en accompagnement à l'intermodalité. Certaines stations de tramway mériteraient à bénéficier d'un stationnement dans un box avec une ouverture avec la carte Pastel à l'instar de ce qui se fait déjà sur le métro.
- Volet location des vélos : étendre l'offre de type VélôToulouse au-delà de la seule commune de Toulouse en s'appuyant notamment sur les VLS électriques et ainsi créer un réseau de location de vélo à l'échelle métropolitaine. Compléter cette offre avec de la location humanisée, du type Maison du vélo, sur d'autres communes et faire connaître ces diverses offres auprès du public.
- Volet communication (cartographie du réseau, organisation des manifestations communes à un périmètre donné, sensibilisation à la sécurité routière et le partage de l'espace public...).

6. Au-delà des transports en commun ou du vélo, il paraît indispensable de mieux promouvoir la marche à pied par diverses mesures :
 - Aménager la ville et modérer le trafic pour favoriser la marche : établir un diagnostic global à l'échelle de chaque ville des besoins et dysfonctionnements existants ; créer des zones apaisées dans les quartiers résidentiels et là où elles se justifient (zone 30, zone de rencontre, autres piétonnes), des zones bien aménagées afin qu'elles soient acceptées, respectées et comprises par tous ; tenir compte des besoins des piétons dans la planification urbaine et, plus particulièrement, au moment de l'instruction des permis de construire ; créer des points d'attractivité pour les piétons (places et placettes, points d'accueil multiservices, installation de commerces en pied d'immeubles) afin de redonner de la vie dans les quartiers
 - Faciliter les mouvements des piétons : assurer la priorité aux carrefours ; mettre en valeur les rues commerçantes en travaillant avec les commerçants sur la mise en accessibilité de l'espace public et de l'accès à leurs commerces ; créer des itinéraires sécurisés aux abords des écoles (pour les Pédibus) et des établissements pour personnes âgées ; réduire la durée du parcours pour les piétons par la création des raccourcis grâce à la mise à disposition de chemins sur les domaines public et privé ; assurer la praticabilité des trottoirs (PAVE)
 - Encourager la marche et la promenade : proposer un jalonnement des principaux itinéraires piétons sur voirie et dans les lieux de promenade en indiquant les temps de parcours ; créer des cartes de promenades thématiques sur la ville ; proposer et lancer une campagne de communication ; organiser des manifestations liées à la promotion de la marche
7. Mettre en place de nouveaux services d'écomobilité à l'échelle intercommunale (et non seulement à l'échelle de la ville de Toulouse) : autopartage, électromobilité, des aires de covoiturage plus nombreuses, inciter les Pédibus et vélobus...
8. Plans de mobilité en entreprises : rendus obligatoire par la loi sur la transition énergétique. Pour que leur mise en place soit efficace et qu'ils soient opérationnels rapidement, cela nécessite un accompagnement de qualité par SMTC-Tisséo mais également par ses partenaires (communes, pôles territoriaux de Toulouse Métropole...). Les communes pourraient apporter leur aide technique et assurer le point de relais avec les pôles territoriaux pour traiter les problématiques au-delà des services proposés par SMTC-Tisséo. Blagnac reste particulièrement attentive à cette évolution réglementaire car la commune accueille plus d'employés que d'habitants. Elle souhaite, à ce titre, que des synergies soient créées entre les nombreuses entreprises essentiellement concentrées sur des zones d'emploi qui connaissent des problèmes de circulation mais également de stationnement anarchique.