

Avis de la commune de Blagnac **sur le Projet Mobilités 2020-2025-2030**

Le projet de révision du PDU appelle les remarques suivantes :

A. Levier du report modal transports en commun et intermodalité

1. 3^{ème} ligne de métro (p.96-97)

Conformément à la délibération du conseil municipal du 12 octobre 2016, la ville de Blagnac approuve la pertinence d'une ligne de métro reliant la gare de Labège à celle de Colomiers, en passant par la gare Matabiau.

Toutefois, la ville de Blagnac estime que l'accessibilité durable de l'aéroport et de son pôle aéronautique accueillant de nombreuses entreprises est aujourd'hui nécessaire et implique l'organisation d'une desserte performante sans rupture de charge. Aussi cette desserte directe ne saurait être envisagée comme une option ou une variante au tracé officiel de la 3^{ème} ligne de métro. Elle doit en être un principe incontournable.

La ville de Blagnac demande sa prise en compte formelle dans le projet initial de la 3^{ème} ligne de métro pour une connexion optimale de l'aéroport de Toulouse-Blagnac afin de desservir au mieux l'ensemble de la zone aéroportuaire. En particulier, comme le propose Airbus, il conviendrait d'implanter une station au niveau du Wing Campus pour desservir le siège mondial d'Airbus, la Central Entity et le siège d'ATR.

De plus, la station au niveau du giratoire Jean Maga, présentée dans le projet actuel et critiquée par plusieurs participants au débat public, est éloignée des deux stations de tramway les plus proches (Ancely et Servanty-Airbus). La rupture de charge entre le métro et les deux lignes de tramway existantes, si l'option aéroport n'est pas retenue, risque de dissuader les automobilistes actuels de se reporter vers les transports en commun.

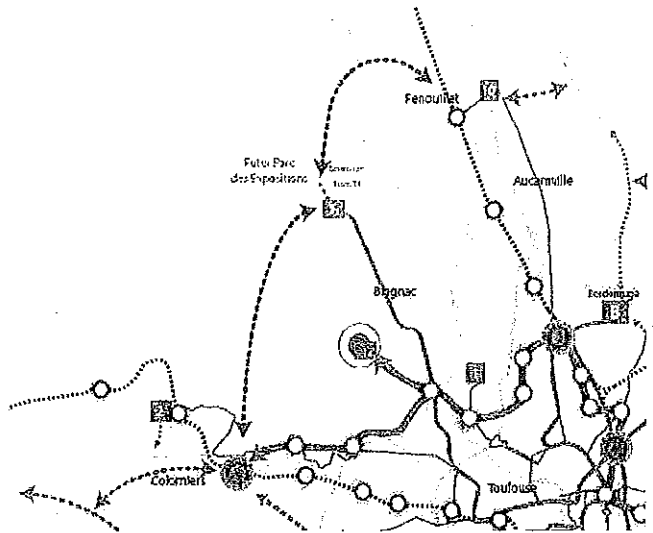
2. Développer le réseau tramway (p. 102)

Depuis la mise en circulation de la ligne de tramway T2, la partie blagnacaise de la ligne T1 bénéficie d'une moindre desserte. En effet, en 2015, il a été enregistré -6,5% de fréquentation sur le tronçon blagnacais de la T1. Renforcer la fréquence sur ce tronçon paraît donc indispensable pour inciter les habitants de Blagnac et des villes voisines à utiliser la ligne de tramway au lieu de la voiture individuelle.

Par ailleurs, pour une meilleure desserte de la ville dynamique et accueillant une population jeune, il serait intéressant d'étendre les horaires de nuit du tramway ligne T1 à l'instar de ceux du métro, les vendredis et samedis.

3. Hiérarchiser et adapter le réseau bus aux territoires (p. 112-117)

La commune note qu'aucune ligne Linéo n'est envisagée dans le projet mobilité sur son territoire. Deux offres Optimo sont à l'étude reliant la station Aéroconstellation à la gare de Colomiers et la halte SNCF de Fenouillet. L'horizon de ces Optimo est annoncé pour 2025.



Il est important de souligner qu'à Blagnac les lignes de tramway ne couvrent pas efficacement l'ensemble du territoire. Certaines zones mériteraient une meilleure couverture (par exemple : la zone d'activité aéroportuaire nord...). Les connexions avec la rive-droite de Toulouse, Colomiers et le lien entre le centre-ville de Blagnac et la zone aéroportuaire font partie des demandes récurrentes des habitants. Par ailleurs, la desserte de la phase 3 de l'écoquartier d'Andromède, éloignée de la ligne T1, devra être anticipée afin que les nouveaux habitants puissent être bien desservis.

B. Levier du report modes actifs et partage de l'espace public

1. Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste (p.126-127)

Concernant le volet infrastructure, la commune est maintenant dotée d'un réseau cyclable de qualité mais quelques « points noirs » persistent et, notamment, au niveau des traversées des voies rapides urbaines (giratoires Bellonte-Dewoitine, Grand Noble). Il manque également certains axes dont les associations modes actifs sont demandeuses : la voie verte du Touch, la connexion zone aéroportuaire – centre-ville de Blagnac...

Par ailleurs, pour améliorer l'intermodalité et permettre aux salariés et habitants se déplaçant en tramway de réaliser le dernier kilomètre à vélo, des stationnements vélos sécurisés, couverts et accessibles avec la carte Pastel seraient les bienvenus aux abords de certaines stations de tramway (d'autant que le vélo est interdit dans les rames aux heures de pointe). C'est une demande récurrente des entreprises et leurs salariés.

Enfin, la commune souhaite que le système VélôToulouse soit étendu au-delà des frontières toulousaines en s'appuyant notamment sur les VLS électriques. Ce qui permettra ainsi de 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 est également souhaitable.

Avec environ 40 000 emplois sur son territoire, la commune est fortement intéressée par le Réseau Express Vélo pour les trajets domicile-travail.

2. Mettre en œuvre le schéma directeur piéton d'agglomération volontariste (p.130-131 ; 134-135)

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 : aménager correctement les zones 30 existantes pour 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

3. Améliorer la multimodalité dans les pôles d'échange (p.136-137)

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. Demain, un métro devrait compléter cette offre de transport. Par ailleurs, l'ATB accueille une importante offre commerciale qui s'étoffe d'année en année.

Il est temps de considérer l'aéroport comme un des principaux pôles d'échange et le doter 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), en installant un guichet d'information unique sur l'ensemble des offres alternatives à la voiture solo proposées et en proposant des offres électromobiles...

4. Dynamiser le développement et renforcer l'efficacité des plans de mobilité (p.138-139)

Pour que la mise en place des plans de mobilité 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 l'évolution réglementaire qui rend obligatoire des PDM dans les entreprises de plus de 100 salariés 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.

B. Levier de la 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.

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.

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.

Par ailleurs, quant à la dernière phase de construction dans les années à venir sur le quartier Andromède, 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.

C. Levier de l'organisation des réseaux routiers et des stationnements

1. Accompagner et favoriser l'essor de l'électromobilité (p.164-165)

La commune souhaite une mise en place de nouveaux services d'écomobilité à l'échelle intercommunale (et non seulement à l'échelle de la ville de Toulouse) : autopartage, bornes de recharge électrique, des aires de covoiturage plus nombreuses...

2. Mettre en œuvre un schéma directeur de voirie (p.166-167)

La commune note que le réaménagement ou amélioration du fonctionnement des giratoires sur la voie rapide urbaine sont bien inscrits à l'horizon 2020. Elle rappelle qu'elle reste particulièrement vigilante sur :

- l'aménagement d'un passage pour les modes actifs entre les échangeurs Ritouret et Dewoitine
- l'amélioration de l'échangeur Blagnac Nord pour les VP mais également pour les modes doux
- la desserte Nord de l'aéroport car cet accès nous paraît essentiel, s'agissant d'un aéroport d'envergure internationale. De plus, elle permettra d'améliorer la desserte et la connexion entre l'aéroport et le futur parc des expositions.

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.

3. Développer une stratégie globale du stationnement (p.170-171)

La commune réaffirme sa position 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.

