

Première réponse du Codev de la CAM au projet de mobilités 2025-2030 (projet de révision du PDU du SMTC)

Le projet de révision du PDU présenté dans le Projet « Mobilités 2025-2030 » nous semble ne concerner la Communauté d'agglomération de Muret que de façon marginale tant au niveau des déplacements intra-CAM que de ceux mettant en relation la CAM avec les communes des autres EPCI.

A la lecture de ce document on a du mal à voir en quoi l'adhésion de la CAM a réellement modifié l'approche de la précédente révision du PDU, alors même qu'à cette période la CAM n'appartenait pas au SMTC, à l'exception de Portet sur Garonne alors membre du SITPRT et donc du SMTC.

Les projets de renforcement du réseau structurant de transports en commun :

Le projet de troisième ligne de métro, largement privilégié par le président du SMTC et par la mairie de Toulouse, ne concerne que le territoire de la Communauté Toulouse métropole et essentiellement celui de la ville de Toulouse. Le seul projet de métro sortant de la CUTM, c'est à dire le prolongement de la ligne B dans le territoire du SICOVAL, s'il est présenté dans le projet, semble sérieusement en danger malgré les engagements antérieurs (il n'est d'ailleurs même pas cité dans la livraison d'octobre 2015 du journal de la Mairie de Toulouse).

Le coût d'une troisième ligne de métro est tel que le choix de ce projet reviendrait à assécher durablement les possibilités de réponse aux autres besoins de transports performants et notamment ceux des habitants non toulousains qui représentent pourtant 60% des habitants du territoire du SMTC.

Le projet d'Aérotram, étendu éventuellement jusqu'à Basso Cambo, s'il est intéressant parce qu'il représente le premier équipement de transport lourd n'obligeant pas à passer par le centre ville de Toulouse, est encore un transport toulouso-toulousain.

Les lignes de bus Linéo :

10 lignes Linéo existantes ou à créer entre 2015 et 2030 sont présentées dans le projet. Parmi elles une seule concerne la CAM et s'arrête à Portet/G et donc ne pénètre que faiblement dans la CAM sans desservir directement 87% de ses habitants.

Il résulte de ces constats pour le Codev de la CAM une forte impression d'être les laissés pour compte de la réflexion.

Propositions qui peuvent être faites à ce niveau de la révision :

Les déplacements intra-CAM méritent probablement dans ce projet de révision une réflexion à l'échelle de cet EPCI pouvant ensuite être intégrée dans le programme d'évolution des réseaux de transport du SMTC.

Les réseaux ferrés (région) et TAM-TAM déjà existant, sont une base de travail pour créer un maillage entre les communes. Les gares présentes dans certaines communes (Muret, Portet/G, Pins-Justaret) peuvent constituer des centralités conduisant les voyageurs vers des « hubs » multimodaux. (Cela implique une extension des parkings des gares trop souvent saturés).

Dans ce sens il nous semble nécessaire de poursuivre sur la période 2015-2020 la ligne L5 du bus Linéo de Portet jusqu'à Muret – l'infrastructure de la voie routière l'autorise - ce qui permettrait aux habitants, notamment ceux qui ne sont pas à proximité des gares de Muret et de Portet, de profiter de la fréquence élevée d'une ligne Linéo. Dans cette perspective un rabattement par les lignes bus classiques et les TAM vers la D120 et la D817 ainsi que la construction de parkings aux principaux arrêts faciliteraient l'utilisation de la ligne Linéo.

L'articulation de la mise en perspective du réseau ferré et de la ligne Linéo 5 se pose clairement.

Améliorer la coordination des trois AOT : Région, Département et SMTC pour optimiser la complémentarité entre les bus Arc en ciel, les TER les bus Tisséo et les TAM. Cette coordination est partout nécessaire dans le territoire du SMTC mais encore plus dans la CAM, compte tenu des distances entre ses communes membres. Une planification unifiée des horaires permettrait sans doute de s'en rapprocher.

Créer des lignes transversales ouest-est internes à la CAM qui éviteraient de passer par Toulouse pour aller d'un point à un autre de son territoire. Le développement des lignes de rabattement vers la ligne Linéo évoquées plus haut pourrait y contribuer ainsi que les TAD. La connexion avec l'Aérotram au niveau de l'Oncopole est aussi un enjeu pour ouvrir une desserte vers l'Est Toulousain sans passer par le centre ville (ou le périphérique). Cet axe Nord-Sud de Linéo mériterait aussi une connexion directe avec Basso Cambo et plus largement vers l'Ouest pour aller vers les pôles d'activité Nord-Ouest (évitant ainsi tout passage obligatoire par Toulouse).

La nature même du territoire de la CAM empêchera de desservir de façon dense certains points de son territoire. Organiser le développement du covoiturage et des déplacements en vélo s'impose donc. Pour y parvenir il convient de les faciliter :

- En informant officiellement et réellement et en rassurant les utilisateurs potentiels du covoiturage sur le sérieux des propositions qui peuvent être faites par les applications smartphone développées par les institutions dans ce domaine : garantir le départ et le retour à l'heure et aider à y voir clair dans les nombreuses propositions qui sont faites dans ce domaine.
- Une implication directe des mairies de la CAM dans ces garanties de sérieux et dans la communication sur ces applications permettrait sans doute de lever des freins à leur utilisation ;
- En développant des parkings de covoiturage suffisamment grands aux endroits stratégiques intermodaux ;
- En intégrant systématiquement le covoiturage dans les plans de déplacements

- d'entreprises ;
- En intégrant précisément le développement de l'utilisation du vélo dans le PDU et dans les plans de déplacements d'entreprises.

Créer une Maison de la Mobilité à Muret ou à Portet/Garonne comme cela a été fait à Labège, pour permettre de mieux communiquer sur les différents modes de transport, joignable par un n° vert et qui aurait plusieurs missions :

- Réflexion, prospection et proposition par un groupe de personnalités qualifiées associé à la maison de la mobilité (géographes, sociologues, usagers, techniciens, etc) ;
- Elle aurait aussi à collecter ce qui se fait déjà ailleurs en France dans ce domaine et à voir les adaptations possibles sur notre zone ;
- Aider les usagers à choisir les modes de déplacements les mieux adaptés et proposer un service de billetterie ;
- Appuyer les démarches de développement durable en proposant des animations aux différents acteurs (chefs d'entreprises, salariés, services publics, collectivités) et en organisant des rencontres entre les différents acteurs afin de réfléchir ensemble à une mobilité durable
- Il s'agirait particulièrement de prendre en compte les différents utilisateurs potentiels : personnes seules ou non, personnes âgées, personnes vivant en campagne, personnes dépourvues de véhicules, personnes mobiles, jeunes en scolarité, personnes au travail, etc. Nul ne devrait être ignoré dans cette réflexion et chaque proposition devrait être vérifiée à l'aune de chaque type d'utilisateur potentiel.

Créer des itinéraires cyclables protégés pour relier les principales communes de la CAM et développer des stations vélo-service : location, stationnement, entretien sur place et en entreprise. Il s'agit évidemment d'un travail de longue haleine compte tenu de l'importance du réseau routier de la CAM mais l'intégration du plan de développement du réseau cyclable de la CAM dans le projet de mobilité du SMTC 2025-2030 nous paraît opportun pour permettre à terme de donner au vélo la place qu'il mérite dans les déplacements quotidiens de nos concitoyens.

À cet égard et pour l'ensemble de ces questions, nous proposons de créer un pass individuel de type « miles » qui créditerait l'ensemble des kms utilisés en transport en commun, avec une forme de « récompense » (pas nécessairement financière) chaque fois qu'un nombre de kg de CO² aura été évité.

Le PDU devrait, dans son programme 2025-2030, véritablement adopter une vision exhaustive des moyens de transport alternatifs à la voiture pour s'adapter aux types d'urbanismes présents sur le territoire de la CAM.

Des solutions existent donc pour les 330 000 habitants du PDU hors Métropole mais les besoins sont aussi importants. Il convient d'y répondre correctement et de ne pas rendre ces besoins insolubles en consacrant la quasi totalité des investissements au seul centre du territoire couvert par le PDU comme semble l'indiquer le projet de mobilité 2025-2030 qui nous est présenté.