

Contribution du Muretain Agglo dans le cadre de la révision du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération toulousaine pour élaborer un Plan de Mobilité

Au regard du dynamisme économique et démographique du territoire de la Grande Agglomération Toulousaine, et même si cette croissance est amenée à se tasser à moyen-long terme, on sait aujourd'hui que la situation 2030 projetée en matière de conditions de mobilité sur le territoire de la grande agglomération toulousaine sera dégradée par rapport à la situation actuelle, et ce malgré les investissements nombreux et coûteux qui auront été déployés par les différentes AOM et gestionnaires de voirie (de l'ordre de 4 milliards d'euros).

Les élus du territoire prennent acte des efforts réalisés mais ils veulent que le déficit et les retards qui marquent notre territoire - une simple vue globale du plan du réseau toulousain fait apparaître le déficit d'offre du quadrant Sud-Ouest – soit reconnu et traité à la mesure de l'enjeu. S'agissant du quadrant Sud-Ouest, ils savent aussi qu'il est le territoire qui bénéficiera le moins de l'ensemble de ces projets, et notamment de l'ouverture de la Ligne C qui constitue pourtant l'élément central du Projet Mobilités.

Pour être plus précis, malgré les investissements importants en cours, ni la mise en service de la Ligne Express (LEX) Muret / Basso-Cambo en 2025, ni celle de la Ligne Express à l'ouest (Saint-Lys / Fonsorbes / Colomiers) qu'on attend dans la même temporalité, ni les importants moyens engagés par le Muretain Agglo sur le report modal vers le vélo (3M€/an investis sur les infrastructures cyclables par le Muretain agglo), ni le début de réalisation du réseau REV ne suffiront à résorber les problèmes de congestion automobile, sur les entrées sud et sud-ouest de la grande agglomération toulousaine.

En effet, la congestion croissante des réseaux viaires est alimentée et accentuée par le trafic de transit toujours croissant en provenance des territoires amont (sud de la Haute-Garonne et Ariège). Ce phénomène est encore aggravé d'une part par le prix du foncier qui pousse les habitants à s'installer toujours plus loin, sur des territoires moins desservis en transport en commun, et d'autre part par les velléités légitimes de ces territoires à se développer.

Dans le cadre des travaux de révision du SCoT de la Grande Agglomération Toulousaine, la ville Muret est reconnue comme grand pôle urbain, participant donc fortement de l'armature urbaine de ce territoire. L'enjeu d'amélioration des conditions de mobilités des habitants de l'agglomération du Muretain n'en est donc que plus prégnant.

Face à ce constat, les élus du Muretain Agglo en appellent, comme ils l'ont déjà fait dans le passé, à un « **choc d'offre global des mobilités** » **au sud de la grande agglomération toulousaine**.

Sans ambiguïté aucune, le Muretain Agglo considère que ce choc d'offre ne peut être efficient et à la hauteur des enjeux identifiés que s'il se met en place rapidement et s'il s'appuie sur le développement des modes lourds les plus capacitaires, à savoir prioritairement le train et le réseau urbain bus, mais aussi le réseau bus régional LiO pour le rabattement des territoires « amont ».

En 2024, le train a généré environ 2 millions de voyages sur les 4 gares du territoire. Le réseau bus a compté quant à lui 670 000 utilisateurs (sur les lignes intra-agglo, sans compter les lignes pour partie extérieures), avec une croissance de +8% par rapport à l'année 2023. La croissance de l'utilisation des transports en commun est donc étayée sur les dernières années, mais elle reste trop limitée par rapport aux enjeux de mobilités pour constituer aujourd'hui une réponse efficace.

1) L'élément structurant de ce choc d'offre doit être le train

Le train constitue sans conteste le moyen de transport en site propre par nature, le plus capacitaire et le plus rapide pour rejoindre la ville centre et /ou se connecter au réseau urbain dans le cadre de déplacement multimodaux.

Le projet SERM (Service Express Régional Métropolitain), qui s'inscrit dans Le Plan d'Avenir pour les Transports et qui vise à créer un véritable RER métropolitain, est une opportunité exceptionnelle de développement de l'offre ferroviaire, avec une part de financement de l'Etat, dont il faut absolument se saisir.

Les études « SERM » lancées au printemps 2023 posent néanmoins la question de la temporalité de la mise en œuvre opérationnelle de toutes les branches ferroviaires de l'aire urbaine, à savoir 2040.

Le développement d'un véritable TER métropolitain doit être pensé pour venir combler dans un premier temps les principales failles du système actuel des mobilités métropolitaines, particulièrement sur le sud de l'agglomération. En effet, comme évoqué précédemment, le secteur sud sera le moins bien connecté aux projets majeurs porté par le Projet Mobilités, à savoir la 3ème ligne de métro (quadrant ouest et sud-est) et le projet AFNT (nord).

C'est pour cette raison que le Muretain Agglo considère que dans le cadre du SERM, les lignes ferroviaires Comminges et Ariège qui irriguent notre territoire doivent être traitées prioritairement.

Nous militons donc pour que :

- **Les études foncières et techniques de la future gare Niel, terminus des lignes SERM du sud, soient lancées prioritairement** pour une réalisation la plus rapide possible : sans le site de Niel, pas de SERM possible, le nœud ferroviaire de Matabiau étant saturé et dans l'impossibilité technique d'accueillir les nouveaux services ferroviaires qui seraient injectés.

Une présentation prochaine de ces études aux territoires concernés est nécessaire.

- Le projet SERM retienne **l'hypothèse finale de cadencement la plus ambitieuse**, au ¼ heure, même si une étape intermédiaire à la ½ heure est nécessaire à plus court terme, considérant que le SERM vient compléter l'offre ferroviaire actuelle.

- Les études SERM **intègrent dès à présent la problématique des passages à niveau** : la mise en service du SERM aura un impact puissant sur le cadencement ferroviaire, mais en contrepartie un impact fort sur le fonctionnement des passages à niveau. Ces derniers seront fermés plus souvent, avec comme conséquences des risques importants de remontées de voitures sur les axes les plus structurants d'accès vers Toulouse et sur les voies permettant l'accès à ces derniers.

Le Muretain Agglo souhaite donc qu'une étude globale permette d'identifier par territoire les PN les plus stratégiques et problématiques afin que leur effacement soit anticipé, étudié et réalisé au fur et à mesure de la montée en puissance de l'offre ferroviaire, et dans tous les cas à la mise en service du SERM.

Un premier objectif : une meilleure utilisation des moyens existants

Toutefois, nous sommes bien conscients qu'investir dans un projet de SERM est une démarche coûteuse, longue et complexe et il convient peut-être de s'interroger sur les étapes qui peuvent marquer cette trajectoire, sur un horizon de plus court terme et avec des investissements moindres. *Le « premier choc d'offre ferroviaire » ne résiderait-il pas comme l'expliquait récemment le BE TransMission dans la **meilleure utilisation des moyens existants** ».* Nous sommes quant à nous convaincus que le réseau ferré n'est pas utilisé à son maximum en-dehors des périodes de pointe. Nous estimons qu'une **amélioration significative de l'offre ferroviaire peut être réalisée à relativement court terme**, avant d'entamer des travaux d'infrastructure ou d'acheter des rames

supplémentaires. En effet, en dehors des heures de pointe ferroviaires, nous pensons qu'il est grandement possible d'utiliser des sillons ferroviaires libres afin de densifier l'offre et couvrir des plages horaires plus larges, notamment en soirée où le trafic ferroviaire est faible, voire inexistant...

En parallèle des études SERM, des améliorations rapides de l'offre ferroviaire doivent donc selon nous être étudiées, avec notamment :

- **L'amélioration de la fréquence des trains, hors heures de pointe**, qui ne sont pas assez cadencés aujourd'hui (on constate des creux importants hors horaires du matin et du soir) ;
- Une **extension horaire des services**, calés sur les horaires du réseau urbain, à savoir 5h30 /0h30 en semaine et 3h le samedi, afin de permettre une intermodalité maximale.
- Un effort **d'amélioration de la qualité du service**, notamment en matière **capacitaire** (taille des trains), de fiabilité de l'offre et d'information voyageur, etc.

Des gares existantes à conforter pour un report modal massif

Par ailleurs, s'agissant des gares, le Muretain Agglo **demande que les 4 gares du Muretain (Muret, Portet, Le Fauga, Pins-Justaret) puissent être aménagées, avec le soutien de la Région, pour permettre un report modal massif**, avec notamment des lignes de rabattement bus renforcées et un stationnement amélioré (projet de parking silo à Muret par exemple). Le Muretain agglo est prêt à engager un plan massif de création de véritables pôles d'échanges multimodaux sur ces secteurs. Pour rappel, Le Muretain Agglo a été exemplaire durant les deux derniers mandats puisque l'ensemble des gares a fait l'objet d'opérations d'extension et d'aménagement de ses parkings, mais un projet à l'échelle du SERM nécessitera des investissements supplémentaires afin de pouvoir accueillir une quantité importante de nouveaux usagers.

Dans la logique de développement **d'un véritable Pôle d'Echanges Multimodaux (PEM) autour de la Gare de Muret**, nous avons sollicité Tisséo, ainsi que la Région Occitanie, quant à l'opportunité de créer un parking silo à proximité immédiate de la gare, sur du foncier public, intégrant une gare routière en rez-de-chaussée, pour améliorer l'offre aux usagers. Cet équipement devient d'autant plus nécessaire que l'utilisation de la gare augmente (1,3 millions de passagers en 2023) et que depuis septembre 2024, les cars Lio de la Région à destination de Toulouse s'arrêtent pour partie à Muret, pour effectuer un report modal vers le train. Avec ce report modal, ce n'est pas moins de 21 lignes de bus qui desservent aujourd'hui le pôle gare de Muret (lignes LiO 324, 359, 360, 361 et 364 ; lignes Tisséo 301, 302, 303, 304, 305, 306, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318 et ligne 117, qui est la future LEx). Nous souhaitons pouvoir avancer rapidement sur la faisabilité d'un tel équipement, avec le soutien que Tisséo et la Région Occitanie pourront y apporter.

Le Muretain Agglo demande également la prise en compte des **projets de nouvelles gares ou haltes ferroviaires** prévues dans les études SERM, à savoir, Roques, Pinsaguel et Labarthe, et demande une étude quant à la desserte de Muret Sud, au droit de la ZAC Porte des Pyrénées, zone mixte importante en termes d'accueil de population, d'emplois et de services (collège, EPAHD, pôle médical ...).

2) Le besoin d'un développement continu des transports en commun routiers :

L'année 2024 confirme que la fréquentation du réseau Muretain (étoile muretaine + lignes intra-Muret) a franchi un palier très significatif, le nombre de passagers mensuel étant le plus élevé chaque mois depuis l'année 2018 (date de mise en service du nouveau réseau).

Si la population continue à s'approprier le réseau, le Muretain Agglo considère qu'il faut accompagner cette dynamique pour l'amplifier, en **améliorant l'offre, autant en fréquence qu'en amplitude**, et développer une **offre le week-end** afin d'une part de permettre une mobilité accrue

aux « captifs » (jeunes non motorisés par exemple), mais aussi permettre aux usagers pendulaires en semaine de pouvoir réellement s'affranchir plus fortement de la voiture sept jours sur sept.

Pour illustration, l'offre ferroviaire ayant connu une extension de son amplitude avec des arrivées plus tardives en soirée (21h et 23 h à Muret), **il est nécessaire que l'amplitude bus soit adaptée afin de permettre l'intermodalité train/bus sur ces horaires de soirée**. Aujourd'hui, les derniers départs vers et depuis la gare se font vers 19h30, autant dans Muret que vers les communes desservies par le réseau. Cette augmentation de l'amplitude horaire doit se faire de façon symétrique sur les 3 gares desservies par les lignes Tisséo, en coordination avec les heures de départ et d'arrivée des trains.

Face aux risques d'une congestion automobile encore aggravée, le Muretain Agglo considère que l'amélioration de la circulation ne peut se résoudre que par le développement des modes collectifs capacitaires comme énoncé plus haut. Encore faut-il que le réseau bus puisse atteindre un degré d'efficacité et de performance qui le rende attractif et concurrentiel en termes de temps de parcours. Si le développement des transports en commun ne consiste qu'à injecter des bus dans le trafic, le résultat obtenu ne pourra être à la hauteur des attentes.

Le Muretain agglo demande donc à ce que :

- Sur chacune des voiries pénétrantes et structurantes, ainsi que sur des barreaux spécifiques où des difficultés de circulation sont constatées, des études soient rapidement menées afin d'améliorer notablement les conditions de circulation du bus, pour aboutir idéalement et partout où cela est possible à la réalisation de sites propres, seuls garants d'un temps de parcours performant et fiable.

Ces mesures concernent en premier chef les Linéo et les LEx, mais devraient également concerner l'ensemble des voiries pénétrantes de l'agglomération. A titre d'exemple le Muretain Agglo milite pour un aménagement de voirie favorable au bus sur le barreau Muret/Seysses qui accompagnerait le renforcement récent de la ligne et desservirait mieux les établissements pénitentiaires du secteur et la nouvelle zone d'activités des Segla entièrement commercialisée.

- La mise en service de la ligne C doit être l'occasion pour Tisséo de rationaliser l'offre bus du corridor desservi par le métro, afin d'opérer un redéploiement important, ciblé majoritairement sur le quadrant sud-ouest, le plus éloigné de cet équipement et le moins bien desservi.

- Cet effort de redéploiement de l'offre doit s'accompagner d'une amélioration de l'intermodalité avec les trains, afin de développer une offre globale de transports en commun suffisamment complémentaire et robuste pour concurrencer la voiture.

Nos demandes :

- Repenser le projet de LEX Ouest, pour avoir une solution satisfaisante pour relier Fonsorbes et Saint-Lys au pôle multimodal de Colomiers (train, métro) ; soit par une expérimentation sur la RN124 (utilisation de la BAO), soit par l'utilisation d'un trajet plus direct via Plaisance-du-Touch (plateau de la Ménude), soit par Plaisance (connexion Linéo 3) et Tournefeuille en empruntant les infras en site propre déjà existantes, et travailler un itinéraire performant entre Tournefeuille et la gare de Colomiers.
- Développer une nouvelle ligne Saint Lys / Muret structurante (prolongement de la 318 en cours d'études), pour permettre un rabattement efficace de l'ouest du territoire vers la gare de Muret.
- Prolonger le Linéo 11 jusqu'à Seysses, voire Muret ; et aménager le couloir bus Seysses/Muret, pour assurer une meilleure fluidité du trafic bus.
- Renforcer l'offre à partir ou vers de véritables pôles multimodaux du territoire. Au moins dans un premier temps :
 - o Gare de Muret (+ parking relais)

- Pins-Justaret
- Portet
- Améliorer le « chevelu », c'est-à-dire l'offre de proximité ; et également les horaires de desserte du territoire en bus (notamment en augmentant l'amplitude horaire, particulièrement le soir et le WE...) comme déjà évoqué plus haut. Cela passe aussi selon nous par le renforcement significatif du cadencement des lignes existantes à l'Ouest du territoire (axe Muret/Saint-Lys – Fonsorbes et Fonsorbes/Tournefeuille – Colomiers), mais aussi sur l'axe Ariège/D820, extrêmement fréquenté et encombré.

A moyen terme :

- Tisséo réalise une extension du Métro C vers le Sicoval et vers le GOT (via Colomiers). L'étude de la prolongation de la ligne A vers l'union (lien avec la gare) a été annoncée.
Pour le sud-ouest, nous demandons d'étudier sérieusement une **prolongation de la ligne A** :
 - Soit vers la **gare de Portet**
 - Soit vers un nouveau **gros pôle multimodal situé à proximité de l'Oncopole** (ligne A / Téléo / Lex Muret/Toulouse, avec un véritable Bus à haut niveau de service cadencé sur toute la route d'Espagne...).
- Le Muretain demande enfin une attention particulière aux conditions de desserte des futurs sites majeurs émergents comme Francazal ou les Bonnets pour ne citer qu'eux, qui vont générer de nombreux nouveaux flux venant impacter un secteur déjà contraint.
Concernant Francazal, l'agglomération est prête à accompagner **l'expérimentation d'une liaison innovante entre la gare de Portet Saint-Simon et l'aéroport de Francazal**, via un moyen de transport décarboné et en site propre (utilisation de délaissés routiers). Ce projet permettra utilement de réduire la pression automobile sur ce secteur. Le Muretain demande que ce moyen de transport innovant, dès lors qu'il est opérationnel et mis en service, soit intégré aux réseaux urbains et interurbains, notamment en termes de billettique, afin que son utilisation soit facile, naturelle, et transparente pour l'usager,

3) Un accompagnement très volontariste sur le développement des modes doux :

Le Muretain Agglo a approuvé à l'unanimité son schéma Directeur Cyclable en juin 2019. Il investit chaque année en moyenne 3M€ sur le développement des infrastructures cyclables.

Ce réseau, aujourd'hui composé d'environ 25 km de pistes, vient en complémentarité du réseau express vélo (REV), porté par Toulouse Métropole sur son territoire et par le CD31 hors périmètre Toulouse Métropole, qui doit permettre d'offrir des tracés complets et sécurisés aux cyclistes, notamment sur les grandes pénétrantes au sein de la Métropole.

Ainsi, sur l'axe Muret/Toulouse, le Muretain agglo assure la maîtrise d'ouvrage conjointe de la LEX (pour le compte de Tisséo) et du REV6 (pour le compte du Conseil départemental). L'objectif est que ces deux tracés soient opérationnels fin 2025.

Concernant les autres tracés du REV sur le territoire du Muretain (REV8 et 9 à Fonsorbes, REV5 à Seysses, REV4 à Pins-Justaret, etc.), il sera nécessaire d'examiner les modalités opérationnelles pour qu'elles entrent en phase de réalisation dès que possible, pour venir offrir une alternative réelle aux déplacements en voiture.

Une 1^{ère} phase du REV4 sera ainsi réalisée entre Labarthe et l'entrée de Pins-Justaret en 2025, via une maîtrise d'ouvrage déléguée du Conseil départemental.

Le Muretain Agglo a par ailleurs ouvert en 2024 une maison des mobilités, dite « *E mob* », lieu dédié au vélo, à proximité immédiate du pôle d'échanges multimodal de Muret. Cette maison des mobilités

devrait accueillir en son sein en 2025 une *Station V*, en partenariat avec Tisséo, qui permettra d'augmenter l'offre de services autour du vélo (location de vélo, stationnement sécurisé, vente de titre Tisséo, action de sensibilisation dans les entreprises, etc.).

Le Muretain Agglo envisage également d'étudier avec Tisséo la faisabilité technique et financière d'un système de **Vélo en libre-service** (VLS), sur Muret dans un premier temps, que ce soit par déploiement de l'offre Vélo Toulouse ou d'un autre dispositif de VLS compatible avec l'offre Tisséo, afin de favoriser l'intermodalité Vélo/Train/Vélo entre Muret et Toulouse. Pour cela, nous avons demandé à Tisséo de réaliser début 2025 une étude de faisabilité de déploiement du Vélo libre-service (VLS) sur une partie du territoire du Muretain agglo. Cette étude pourra se focaliser sur les principaux bassins de vie de notre territoire, en interconnexion avec les pôles multimodaux existants, à savoir Muret, Portet et potentiellement Pins-Justaret/Labarthe.

Cette politique volontariste ne saurait être pleinement efficiente si n'était engagée la réalisation – ou dans quelques cas la rénovation – de parkings vélos réellement sécurisés aux abords des gares mais aussi au niveau des arrêts de la LEX, favorisant ainsi l'intermodalité recherchée.

Ainsi, la création d'un large réseau de pistes cyclables, l'ouverture d'un lieu d'accueil, de prêt et d'accompagnement des pratiques, l'amélioration de l'intermodalité avec le train et le bus, couplé aux aides financières existantes pour l'acquisition de VAE, doivent permettre un développement soutenu de la pratique cyclable.

4) Se préoccuper également des conditions de circulation viaire :

Tout investissement dans les transports en commun routiers ne saura être réellement attractif s'il se limite à injecter davantage de véhicules dans un trafic déjà saturé. Le Muretain Agglo demande aux gestionnaires de voirie compétents, la réalisation ou l'actualisation des études de résorption des points durs identifiés sur le territoire.

Cette étude doit être élargie à l'ensemble du périmètre de l'aire urbaine, car en matière de circulation le moindre problème (accident, panne) sur le périphérique ou même sur une de ses pénétrantes, conduit inéluctablement et très rapidement à un « black out » général du réseau viaire.

Le Muretain demande enfin une attention particulière aux conditions de desserte des futurs sites majeurs émergents, comme Francazal pour ne citer que lui, qui va générer de nombreux nouveaux flux venant impacter un secteur déjà très contraint.

- **Développement du covoiturage :**

Il existe aujourd'hui 14 aires de covoiturage officielles sur le territoire du Muretain agglo y compris les aires du CD31. Un récent courrier de Vinci Autoroute propose « le déploiement rapide sur le territoire élargi de l'agglomération toulousaine d'aménagements peu coûteux et rapides à mettre en place en faveur des mobilités multimodales » : aménagements du tracé routier (voies réservées au covoiturage et/ou transports collectifs), équipements modaux situés aux points d'échange avec le réseau secondaire (parking de covoiturage, parkings relais), équipements modaux le long du tracé type halte autoroutière. Il est important de se saisir de cette proposition et nous sommes tout à fait disposés à expérimenter cette 3^{ème} solution notamment sur notre territoire, par exemple à proximité d'un échangeur avec l'A64 entre Muret et Seysses.

Nous soulignons également la nécessité de promouvoir plus activement encore Covoitéo, l'application de Tisséo mise en œuvre en 2024, seule application réellement pertinente sur le périmètre du ressort territorial du fait de la masse critique élevée de ses adhérents.

La question des solutions en auto-partage, encore assez peu développée, mériterait sans doute également d'être explorée plus avant.

5) Pour un partenariat renforcé entre les partenaires de la mobilité :

Le Muretain Agglo demande que soit engagée une véritable discussion entre tous les acteurs de la mobilité afin d'avancer sur l'idée d'une billettique intégrée, qui permette de façon indifférenciée l'usage de tous les services de mobilité (réseau urbain, interurbain, TER, vélo, service de covoiturage, etc.), à l'image de ce qui peut exister dans d'autres grandes agglomérations.

Dans cette même idée les politiques de mobilités étant par nature partenariales, il est indispensable que des instances appropriées puissent être créées. Elles devront nécessairement comprendre selon nous : l'État, la Région, le Département, Tisséo Collectivités et l'ensemble de ses membres. **Le plan d'avenir pour les transports initié par l'État ainsi que ses financements associés sont des signaux forts d'un contexte favorable à la réalisation d'un projet aussi ambitieux que le SERM, véritable clé de voûte d'un vrai choc de mobilité.**

Cette contribution est transmise aux autorités organisatrices de mobilités (Tisséo et la Région Occitanie), à l'Etat, au Conseil départemental, ainsi qu'à SNCF Réseau. La transmission à Tisséo se fait notamment dans le cadre de la concertation lancée sur le futur plan de mobilité.

Sur cette base, une **conférence des mobilités** spécifique au ressort territorial du Muretain agglo pourra être organisée d'ici l'été 2025, pour balayer l'ensemble des projets et initiatives à mener collectivement, afin de répondre aux besoins de mobilité du territoire.

En résumé :

- **Le train est un enjeu majeur** du fait du potentiel très important de captation d'utilisateurs sur notre territoire ainsi que sur les territoires « amont ».
- **Le Muretain Agglo demande que les 4 gares du Muretain (Muret, Portet, Le Fauga, Pins-Justaret) puissent continuer à être aménagées, avec le soutien de la Région, pour permettre un report modal massif (projet parking silo, intégrant une gare routière, à la gare de Muret).**
- **Une amélioration significative de l'offre ferroviaire peut être réalisée à relativement court terme par une utilisation plus efficace de l'existant, sans attendre le SERM.**
- Ce parti pris doit s'accompagner d'un **renforcement massif de l'offre Bus** (2 Lex, prolongation Linéo, ligne Muret/Saint-Lys, etc.), autant en amplitude qu'en fréquence, avec de véritables mesures favorisant l'intermodalité avec les réseaux bus et les mobilités actives
- Il faut **accompagner la dynamique de fréquentation** du réseau de Bus constatée sur le territoire ces dernières années pour améliorer l'offre, autant en fréquence qu'en amplitude, et développer notamment une offre le week-end.
- Porter une attention particulière aux conditions de desserte des **futurs sites majeurs émergents**, comme Francazal ou les Bonnets, qui vont générer de nombreux nouveaux flux venant impacter un secteur déjà très contraint.
- Et réfléchir à moyen terme à une offre structurante sur l'axe majeur de l'agglomération, entre Muret et Toulouse, relié à un véritable pôle multimodal à l'entrée Sud de la métropole, pour faire le lien notamment avec le métro et le Téléo.

- Continuer à accompagner la politique très volontariste du Muretain en matière de modes doux, notamment dans la création de pistes cyclables et la mise en place d'un système de vélos en libre-service.
- Ne pas négliger la voiture, qui restera majoritaire demain dans les déplacements sur notre territoire, en proposant des alternatives cohérentes et efficaces à l'« autosolisme » : aires de covoiturage, réflexion sur des voies réservées, outils numériques adaptés au covoiturage, développement de l'auto-partage, etc.