

# DÉBAT PUBLIC

## 3<sup>ème</sup> ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR N°10  
novembre 2016

### QUI SOMMES – NOUS ?

Créée en 2006, l'association AsCoBaz regroupe les conseils syndicaux des dix copropriétés du quartier du Bazacle, soit environ 800 logements.

Elle s'est donné pour but la sauvegarde et l'amélioration de l'environnement de ce quartier par un dialogue constructif avec tous les acteurs concernés, notamment la municipalité et Tisséo. Elle a obtenu les aménagements de voirie nécessaires à la cohabitation de tous les modes de déplacement dans ce quartier. En matière de transport collectif, elle a soutenu le maintien de la navette centre-ville avec desserte des allées de Barcelone, de Brienne et de notre quartier.

D'autres propositions sont encore suspendues aux décisions de la ville, comme la construction d'une passerelle piétons-cycles à hauteur de la Manufacture des tabacs.

### RÉSUMÉ

Le réseau complet (urbain et RER) que nous proposons est simple et lisible comme ceux des villes d'importance comparable. Il assure avec efficacité la desserte des principaux pôles générateurs de trafic et garantit une fréquentation importante, en donnant aux utilisateurs le maximum de degrés de liberté.

Il se compose :

- d'une étoile à neuf branches formée de trois lignes de métro radiales,
- d'un anneau composé de deux lignes de tram semi-circulaires,
- d'un réseau express régional, composé de trois lignes diagonales et de cinq branches principales.

## CAHIER D'ACTEUR DE L'ASSOCIATION DES COPROPRIÉTÉS DU BAZACLE (ASCOBAZ)

### Pour un réseau cohérent de transports collectifs en site propre



### LE RÉSEAU ACTUEL, ESSENTIELLEMENT COMPOSÉ DE LIGNES NORD-SUD, N'EST PAS COHÉRENT...

#### Il n'est que la juxtaposition de lignes conçues indépendamment, sans vue d'ensemble :

Les actuelles lignes A et B du métro, radiales essentiellement nord-sud, sont un succès par leur fréquentation et leurs effets positifs sur la répartition modale. Elles relient directement plusieurs points stratégiques de la ville : le Capitole, la gare Matabiau, les facultés et les grandes écoles de Rangueil et du Mirail, mais elles ne desservent pas le pôle universitaire de Toulouse 1- Capitole (Arsenal, Manufacture des Tabacs et TSE- prestigieuse école classée parmi les dix meilleurs centres de recherche en économie dans le monde-) avec ses 22 000 étudiants, enseignants, chercheurs dont un prix Nobel : la station Capitole (ligne A) est à 800 m de TSE et celle de Compans-Caffarelli (ligne B) est à 750 m de TSE. Pour un piéton, ces distances sont importantes et très pénalisantes pour les personnes à mobilité réduite.

La ligne C, sur le réseau SNCF, entre la station Arènes et la gare de Colomiers, utilise la voie ferrée vers Auch avec un cadencement adapté aux migrations journalières domicile-travail. Il est dommage que cette ligne n'ait pas été prolongée au sud jusqu'à Saint-Agne et Labège pour desservir les quartiers sud de Toulouse (il serait envisagé de le faire à moyen terme).

Les lignes de tram T1 et T2 sont d'excellents exemples d'incohérence, des erreurs que la construction du tram Canal aurait pu en partie corriger : elles ne passent pas par le centre-ville ni par son pôle universitaire. Le tracé du tram

T1, qui évite la zone aéroportuaire de Blagnac, est une **aberration**: il ne dessert pas l'aéroport! Cette ligne, récemment prolongée jusqu'au Palais de Justice, ne dessert pas le centre historique. Le tram T2, greffé ultérieurement à la première ligne, dessert l'aéroport et sa zone d'emploi avec l'inconvénient majeur d'avoir un tronç commun avec le tram T1, entraînant une réduction de la qualité de service en termes de fréquence et de capacité potentielle. **On ne refait pas l'histoire et il faut bien s'accommoder des conséquences de ces mauvais choix. Raison de plus pour ne pas faire les mêmes erreurs.**

## ... IL FAUT LE COMPLÉTER PAR UNE LIGNE DE MÉTRO EST-OUEST PASSANT PAR L'HYPER-CENTRE ET PAR UN ANNEAU AUTOUR DU CENTRE POUR ASSURER LES INTERCONNEXIONS...

Tous les réseaux de métro et de tram des autres grandes villes en France et à l'étranger sont à dominante radiale et desservent prioritairement le centre-ville. **Toulouse ferait-elle exception? Et au nom de quelle singularité?**

**La troisième ligne de métro de Toulouse doit être radiale pour offrir à ses utilisateurs le maximum de degrés de liberté.**

## ... OR LE TRACÉ PROPOSÉ PAR TISSÉO EST ÉTRANGE ET NE RÉPOND PAS À LA NÉCESSITÉ DE COHÉRENCE DU RÉSEAU

C'est une ligne sud-est/nord-ouest qui relie les zones industrielles de Labège-Innopole et d'Airbus Colomiers en desservant au passage la gare ferroviaire de Matabiau et le quartier de bureaux Marengo. Mais elle évite le centre pour desservir des faubourgs moins denses que le centre historique, avec l'objectif de les développer. Elle opère ainsi un demi-cercle autour de l'hyper-centre (de Marengo aux Sept-Deniers).

Ni radial, ni circulaire, **ce tracé est bâtard** pour une ligne de métro et il aurait mieux été adapté à un tramway de surface. Il dénote par rapport à tous les réseaux énumérés ci-dessus et constituerait, s'il était adopté, une triste

singularité de notre belle ville. Ce serait aussi un point fortement négatif dans le dossier de demande de classement de Toulouse au Patrimoine Mondial de l'UNESCO (en raison de la médiocre desserte du centre historique)

## NOTRE PROPOSITION :

### UNE LIGNE DE MÉTRO RADIALE...

- assurant une liaison rapide et directe entre Labège-Innopole et Colomiers-Airbus,
- minimisant les coûts de construction et d'exploitation pour Tisséo et les collectivités territoriales contribuant à son financement,
- optimisant la fréquentation pour réduire les probables insuffisances de recettes,
- en correspondance avec le tram T2 pour desservir l'aéroport (surtout ne pas construire une antenne du métro alors que la branche terminale du tram assure déjà cette fonction!),
- et surtout desservant le centre-ville, notamment l'université de Toulouse 1 Capitole et TSE.

Le tracé que nous proposons comporte moins de stations entre les Sept Deniers et François Verdier (4 stations) que le tracé de Tisséo (7 stations) et il est plus court (4 km environ). Les économies induites en termes d'investissement et d'exploitation sont loin d'être négligeables (de l'ordre de 15 %).

Dans notre quartier du Bazacle, Amidonniers, Leclerc et Duportal, trois stations sont prévues (Ponts-Jumeaux, Héraclès et TSE) comme le montre le zoom ci-après :



## ... QUI POURRAIT ÊTRE CONNECTÉE AUX LIGNES DE TRAM T1 ET T2 PROLONGÉES...

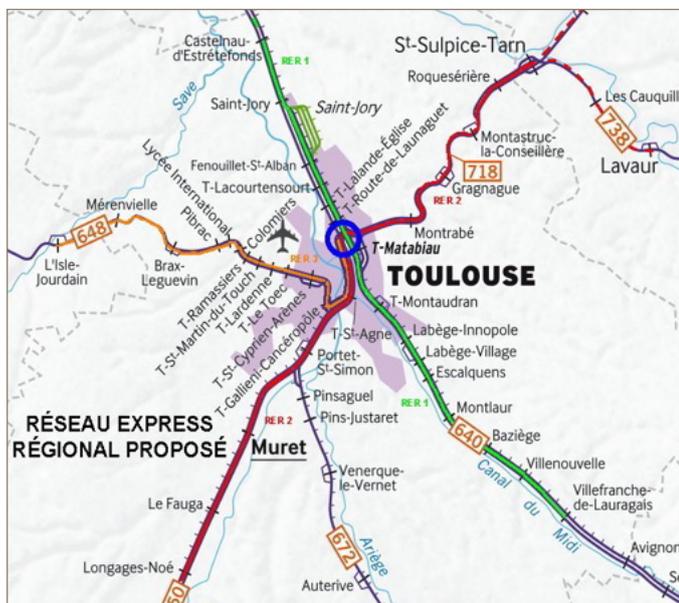
Pour compléter le réseau de transports urbains en site propre, nous proposons de dissocier la ligne T2 d'avec la

ligne T1 à Jean Maga (réseau en X et non plus en Y), et ainsi assurer efficacement les liaisons les plus importantes entre zones d'activités industrielles et commerciales, quartiers de bureaux et d'habitat, pôles d'enseignement et de loisirs.



## ... ET À UN RÉSEAU EXPRESS RÉGIONAL CADENCÉ

Le réseau ferroviaire traversant Toulouse comporte cinq branches principales (sept embranchements), disposées en étoile.



Ces lignes font aujourd'hui l'objet d'une desserte cadencée ou quasi-cadencée aux heures de pointe du matin et du soir avec un cadencement à la demi-heure pour la plupart. Leur capacité maximum n'est pas atteinte soit parce qu'elles ont été récemment modernisées (Toulouse-St-Sul-

pice) ou vont l'être d'ici 2024 (Toulouse-St-Jory), soit parce que le nombre actuel de trains peut-être augmenté si nécessaire (Toulouse- Villefranche-de- Lauragais, par exemple) sans perturber les circulations existantes.

Il nous semble donc possible et souhaitable d'améliorer le réseau actuel, à la fois en capacité des rames et en cadencement (en le portant au quart d'heure si la fréquentation le nécessite).

La meilleure solution pour faciliter les liaisons entre banlieues est de diagonaliser ces branches pour constituer un réseau express de trois lignes principales, avec des correspondances facilitées dans la gare centrale de banlieue, sans travaux lourds d'infrastructures que ceux déjà programmés à l'horizon 2024.

La concurrence des liaisons RER avec le métro urbain n'existe pas si la future 3<sup>ème</sup> ligne (TAE) passe par le centre-ville comme nous le proposons.

En revanche, la concurrence de la TAE avec la voie ferrée existante entre Labège-Innopole et Toulouse serait évidente si le tracé est maintenu par Marengo, Bonnefoy et La Vache-Gare.

De plus, il n'y a pas de raison objective pour faire du quartier de La Vache, desservi dans le projet Tisséo par trois stations de TCSP (métros lignes B et TAE, SNCF), un nouveau centre-ville a priori voué à l'échec (alors que le Capitole n'est desservi que par la ligne A!).

**Ces arguments viennent conforter, si besoin en était, notre position en faveur d'un tracé direct par l'hyper-centre.**

## EN CONCLUSION :

Le réseau complet (urbain et RER) que nous proposons est simple et lisible comme ceux des villes d'importance comparable, en assurant avec efficacité la desserte des principaux pôles générateurs de trafic.

Il garantit ainsi une fréquentation importante, notamment aux heures de pointe du matin et du soir, en donnant aux utilisateurs le maximum de degrés de liberté. Il se compose :

- d'une étoile à neuf branches formée de trois lignes de métro radiales : les lignes A, B existantes et la troisième ligne Toulouse-Aérospace-Express (TAE), radiale et directe par le centre-ville et son pôle universitaire.
- Ce tracé sera plus rapide (trois stations de moins) et moins coûteux que celui proposé par Tisséo.
- d'un anneau composé de deux lignes de tram semi-circu-

lares : ligne T1 existante prolongée jusqu'au Grand-Rond et ligne T2 dissociée de la ligne T1 et prolongée en rive droite jusqu'au Grand Rond pour desservir les quartiers nord-est et la gare Matabiau avec des correspondances avec les lignes A et B du métro. Le coût de ce prolongement entièrement sur voirie (environ 200 M€\*) serait largement compensé par les économies réalisées sur la troisième ligne de métro (environ -320 M€\*) et la non réalisation de la branche aéroport du métro (-110 M€\*)

- d'un réseau express régional, composé de trois lignes diagonales comportant cinq branches principales vers les diverses villes périphériques, qui pourrait être cadencé à 15 mn aux heures de pointe des jours ouvrés sans coût supplémentaire important.

## PROPOSITION D'ALTERNATIVES EN CAS DE MAINTIEN DU PROJET DE TISSÉO

Lors de diverses entrevues ou à la lecture d'articles de presse, nous avons cru comprendre que le maître d'ouvrage serait opposé à toute proposition de modification importante du tracé soumis au débat public, sa priorité étant la desserte de quartiers périphériques « en devenir », de préférence à la desserte des quartiers centraux plus peuplés. Même si la commission du débat public donne un avis favorable à nos propositions, la municipalité de Toulouse peut passer outre et soumettre à l'enquête publique le tracé initial.

\* coûts estimés à partir des coûts kilométriques constatés sur les lignes de métro et de tram en service et des coûts figurant dans le dossier du maître d'ouvrage (p.72 à 74).

NB : le présent cahier d'acteur est un résumé de trois contributions de l'association AsCoBaz et de JL DELIGNY et S. SACALAI au Débat Public. Leur intégralité peut être consultée sur le site de la CNDP (rubrique « points de vue »).

**Auteurs :** Jean-Louis DELIGNY, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées honoraire, ancien directeur du Centre d'Études des Transports Urbains et de la Direction Départementale de l'Équipement de Haute-Garonne  
**Serge SACALAI**, cadre supérieur honoraire de la SNCF, membres du bureau de l'association AsCoBaz  
**Contact acteur :** Hélène DAÏDÉ, présidente de l'association AsCoBaz  
 Ascobaz.debat.public.2016@gmail.com

Aussi, nous proposons parallèlement :

## UNE DÉRIVATION

Le schéma ci-après montre qu'il est possible, à partir du tracé Tisséo, de desservir le pôle universitaire entre les stations « Bd de Suisse » et « Sept Deniers Job », avec 4 ou 5 stations supplémentaires :



## OU LE PROLONGEMENT DU TRAM T2

