

DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR DE TOURNEFEUILLE AVENIR ENVIRONNEMENT

Contre-projet de Tournefeuille Avenir
Environnement pour les transports publics
dans l'agglomération de Toulouse
horizon 2020-2025-2030

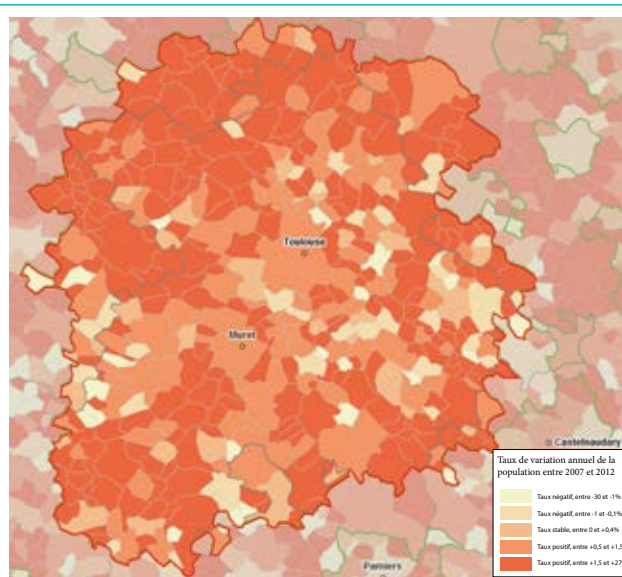
LE CONTEXTE : LES DÉFIS DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'ATTRACTIVITÉ DE LA GRANDE AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE

Nous reprenons les termes de la synthèse du projet mobilités pour décrire le contexte: « La métropole toulousaine est très attractive et son évolution démographique est exemplaire en France avec 1 million d'habitants répartis sur 101 communes et 15 000 habitants supplémentaires par an. Une croissance économique durable malgré la crise de 2008. Un territoire urbain très étalé avec un habitat fortement développé en périphérie et des zones d'emploi situées en dehors du centre-ville de Toulouse ».

Les figures ci-dessous localisent l'expansion démographique, les bassins d'emplois et les transports actuels.

ÉDITO

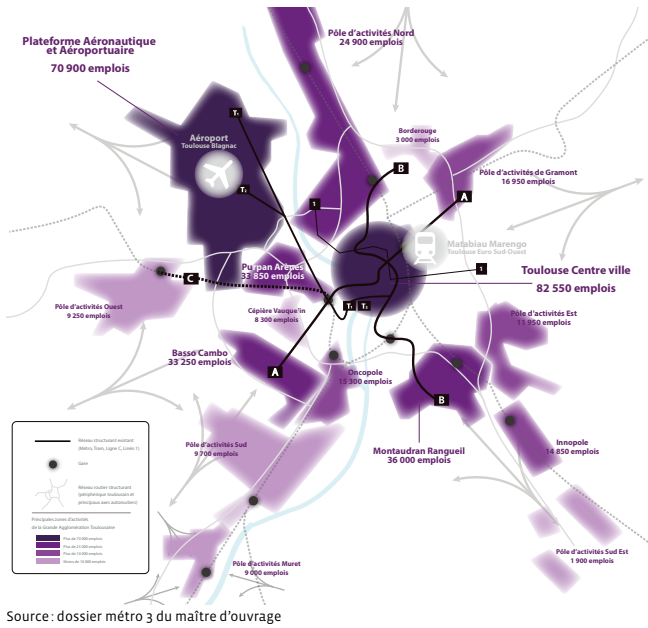
Tournefeuille Avenir Environnement rassemble des Tournefeuillaises et Tournefeuillais qui se soucient de notre environnement. L'environnement ne se modifie pas en un jour, nos actions œuvrent pour l'avenir. Nous partageons la description du projet mobilité qui met en exergue le contexte de fort développement de la région toulousaine. Mais notre analyse diffère sur les solutions à apporter. Nos propositions suivent quatre axes principaux: équilibrer l'offre de transport en tout lieu et notamment sur l'Ouest en forte expansion économique et résidentielle, partager l'espace public et diminuer le trafic routier, optimiser les ressources existantes, développer un réseau prioritairement de surface. Contacts: tournefeuilleavenirenvironnement.blogspot.fr tae31170@gmail.com



ÉVOLUTION
DÉMOGRAPHIQUE:
PLUS FORTE SUR
LES ZONES NON
COUVERTES PAR
LE MÉTRO 3.

Source: synthèse dossier métro 3
du maître d'ouvrage

BASSINS D'EMPLOI: NOMBREUX AU SUD-EST ET OUEST MAIS NON DESSERVIS MAIS LE MÉTRO 3



Nous constatons que l'offre actuelle de transport collectif est insuffisante et très déséquilibrée: les 111 communes de la métropole, surtout celles placées en dehors de l'aire urbaine de Toulouse centre, ont à la fois peu de lignes de transport collectif et une fréquence de passage très faible (30 minutes) sur les lignes existantes. À comparer aux lignes structurantes métro A et B qui desservent le centre avec des fréquences inférieures à 10 minutes sur des plages horaires larges de 5 h-1 h.

La partie ouest de l'agglomération qui concentre de très importantes zones d'habitations et la majorité des emplois est réellement sous équipée et la voiture est aujourd'hui le moyen le plus rapide et quelquefois le seul pour répondre aux besoins de déplacements, domicile-travail et vie sociale.

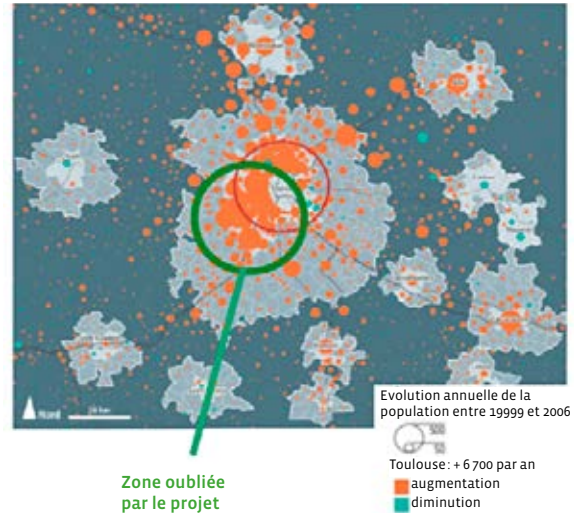
Le projet mobilités 2020-2025-2030:

1. maintient ce déséquilibre entre les communes en n'effectuant pas de rattrapage vers les zones à plus forte expansion démographique - l'ouest de la métropole; la moitié du financement va vers une nouvelle ligne métro 3 dans la zone centrale de la métropole parfois en longeant la ligne B donc en dupliquant l'offre sur le centre, la prolongation vers Labège passant en priorité 2
2. maintient ce déséquilibre en poursuivant un développement radial vers le centre de Toulouse (lignes Lineo) sans développer les axes banlieue-banlieue malgré le constat « habitat et emplois hors centre de Toulouse »; et pour beaucoup situés à l'ouest (cf. figures ci-dessus)
3. maintient ce déséquilibre en ne proposant pas de solutions pour la grande périphérie en particulier en ne renforçant pas l'existant des voies ferrées. En effet, les lignes actuelles de train ne sont pas attractives de par leurs horaires et les parcs relais aux stations terminus

sont très insuffisants. Les déplacements en voiture entre cette périphérie éloignée et les couronnes proches du centre sont préférés. Ce trafic de transit génère des embouteillages et une pollution dans les communes intermédiaires

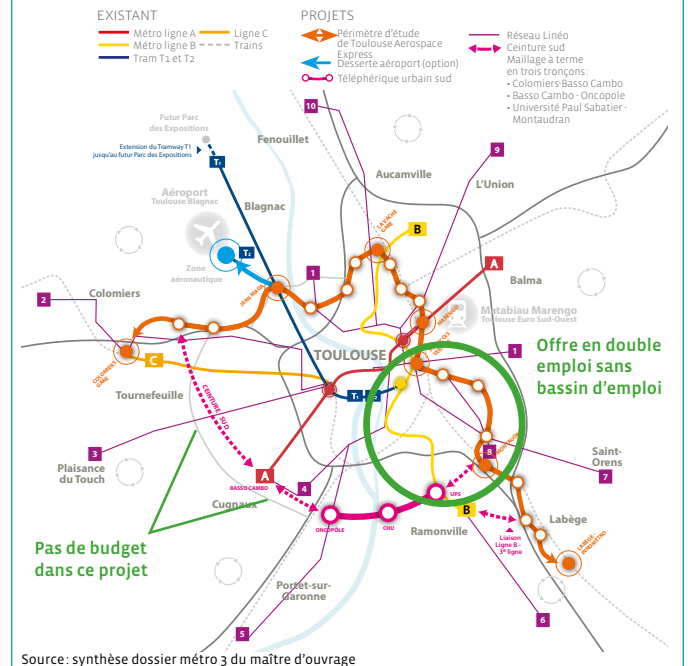
4. maintient ce déséquilibre en choisissant des modes de transports onéreux sans chercher à faire le tour de toutes les possibilités qui pourraient sans attendre améliorer la situation. Deux exemples: la non utilisation d'une seconde voie existante pour la réserver aux bus, l'amélioration de l'amplitude horaire et du cadencement dès 19 h et les week-ends quand la circulation est fluide.

UN FORT ACCUEIL RÉSIDENTIEL



Zone oubliée par le projet métro 3.

LE PROJET METRO 3 RENFORCE LE DÉSÉQUILIBRE EST-OUEST DU RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN



Le projet métro 3 renforce le déséquilibre Est-Ouest du réseau de transports en commun.

BUDGET DU PROJET MOBILITÉS 2020-2025-2030

3,8 milliards d'euros en prévisionnel d'investissement répartis ainsi :

- 2,1 milliards d'euros pour le tronçon métro 3 Airbus-Colomiers ↔ Airbus Défense Space
- 180 millions d'euros pour la connexion métro B et métro 3
- 1,5 milliards d'euros d'investissement, renouvellement, modernisation du réseau dont doublement capacité métro A, réseau de surface téléphérique Sud, Linéos, parcs relais.

L'ensemble des collectivités, l'État et le SMTC sont impliqués dans ce financement. L'effort consenti limitera tout autre développement de transport collectif.

Que deviendront les tronçons du projet figurant en pointillé sur la figure droite page 2 qui ne sont pas budgétisés? Les coûts sont intimement liés aux choix des modes de transports et le type métro est le plus onéreux surtout en sous-terrain. Les choix du projet mobilités portent sur la création de nouvelles infrastructures onéreuses au détriment de l'optimisation de modes de transports existants.

NOS PROPOSITIONS

En 2012, un réseau en toile d'araignée avec des axes radiaux et des couronnes concentriques avait été proposé. Nous

repreons cette cartographie qui correspond à un maillage optimum de la métropole avec un réseau multimodal.

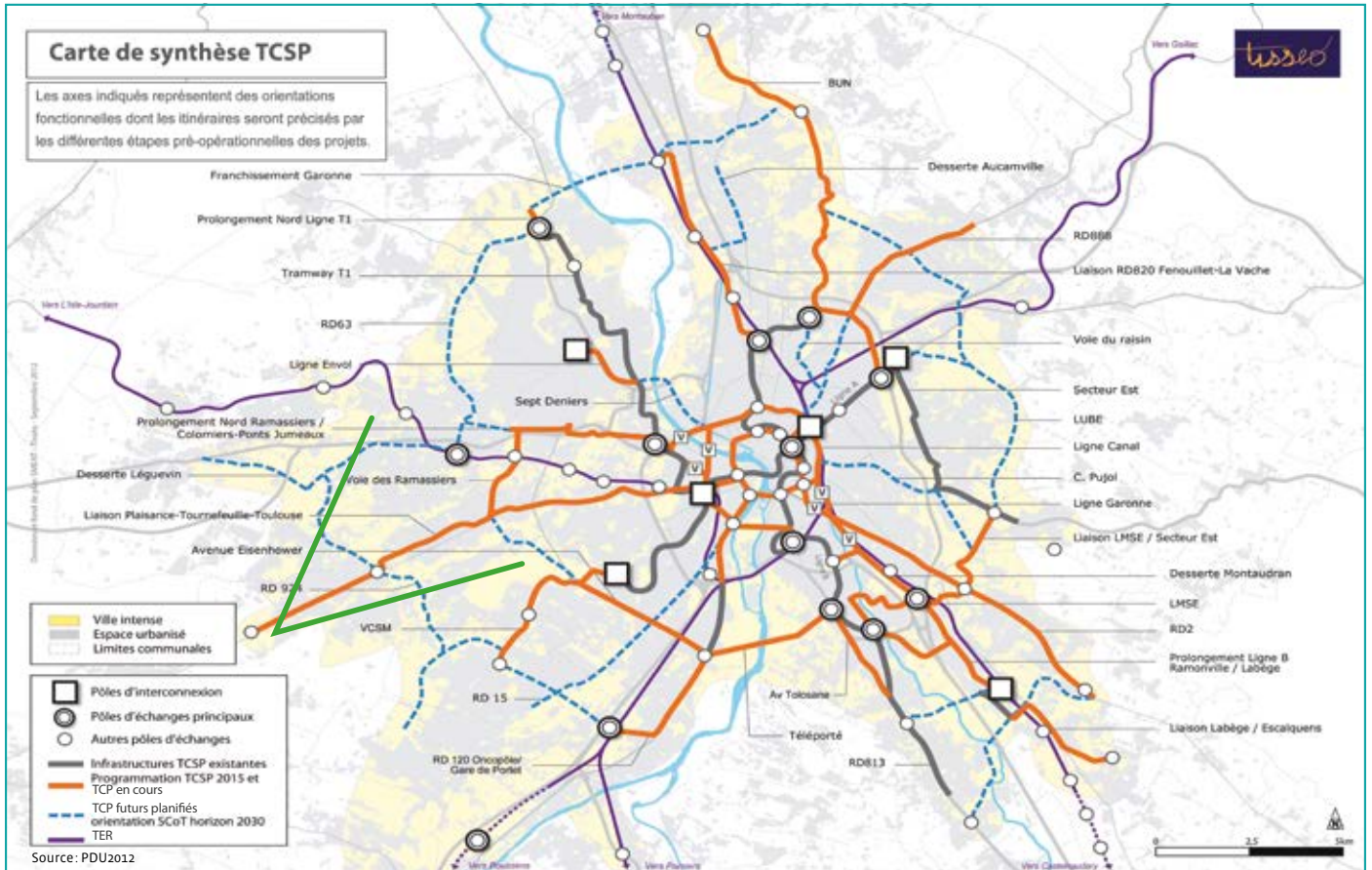
Notre proposition se base :

- sur des modes de transports en priorité en surface (bus puis évolution tramway dans le futur si nécessaire) et sur l'abandon du type de transport métro pour les nouveaux projets pour permettre le financement d'un plus grand nombre de km de transports collectifs et ainsi rattraper le retard sur l'agglomération toulousaine. Le doublement des capacités des lignes A et B restant indispensable.
- partager l'espace public entre les différents modes de transports
- optimiser les infrastructures existantes de banlieue pour augmenter leur fréquence à 10 minutes

Comment gérer la saturation de la circulation automobile? : transports multimodaux

D'après les commentaires de la FNE (mardi 4 octobre réunion « focus groupe des acteurs de l'environnement ») : diminuer de 10 % à 15 % la circulation automobile en voiture-solo correspondrait au volume du trafic pendant les vacances scolaires :

- combiner les solutions pour fluidifier la circulation des transports collectifs: soit par diminution du trafic global (les transports collectifs sont dans la circulation non dense) ou par réservation de voies spécifiques



- développer les déplacements à vélo et à pied: signalisation des cheminements piétonniers et des pistes cyclables ainsi qu'augmentation des parkings à vélo
- gérer des parkings relais pour diminuer le trafic routier dans les zones de transit entre zones éloignées et parcs relais intra-muros. Ces parcs relais devant se situer en périphérie de l'agglomération toulousaine, c'est-à-dire aux terminus des lignes sortantes de l'agglomération. Actuellement les parcs relais sont de volume insuffisant (3 000 places soit 12 000 voyageurs au mieux si covoiturage à 4 (prévision très optimiste) par voiture au regard de 100 000 voyageurs/jour) et placés à l'intérieur des zones pourvues de transports (Basso-Cambo, Arènes)
- augmenter le covoiturage par des mesures incitatives
- places de parking réservées dans les parcs relais ou les parkings d'entreprise
- autorisation d'utiliser les voies réservées aux transports collectifs.

Transports collectifs sur l'ensemble de la métropole: inverser les priorités, optimiser l'existant

- inverser les priorités du projet: la zone ouest doit rattraper son retard en transports collectifs (ceinture sud du projet) avant de renforcer la zone sur l'Est de Toulouse (cf. la liaison en « doublon » de la ligne métro 3 et ligne B) qui ne dessert pas de bassin d'emploi existant
- modifier le prolongement ligne B en l'orientant vers Labège
- prolonger les bus à haute cadence vers des parcs relais en périphérie (terminus Lineos, pôle d'échange avec les TER)
- augmenter les cadences à 10-15 minutes des bus en heures pleines et 20 minutes max en heures creuses. Sans attendre les Linéos, améliorer le cadencement des bus et étendre l'amplitude horaire: après 19h30 la circulation est fluide sur toutes les voies. Les habitudes d'utiliser les transports collectifs seraient ainsi prises dès aujourd'hui.
- créer une période « heures pleines » entre 12h et 14h pour permettre aux employés multi-jobs de passer aisément d'un site d'emploi à l'autre
- effectuer les travaux sur voies ferrées nécessaires (exemple pour utiliser la ligne C avec une fréquence 10-15 minutes dans toutes les gares entre Arènes et Colomiers)
- partager l'espace public en créant des couloirs réservés aux transports collectifs partout où existent des chaussées à 4 voies: 2 voies transports collectifs et 2 voies voiture-solo
- étudier la mise en place de voies réservées aux bus à sens alternatif: exemple vers Toulouse le matin, vers la banlieue l'après-midi pour les axes radiaux.

Transports collectifs sur la zone de Tournefeuille: rattraper le retard

- Tournefeuille, commune de la première couronne et une des plus importantes de la métropole est, après 21h et le dimanche, isolée. Les 5 lignes de bus qui desservent la commune (21, 48, 63, 65, 67) ont des cadencements qui sont au mieux de 10' (63) et qui peuvent dépasser les 30' en journée et pendant les vacances scolaires. Après 21 heures absence de transport et le dimanche une seule ligne fonctionne (65) jusqu'à 19h30.
- Le projet LINEO liaison Plaisance Tournefeuille Arènes prévoit 50 places de stationnement supplémentaires en tête de ligne, c'est un chiffre ridiculement bas.
- Nous constatons que des milliers de voitures traversent chaque jour notre ville, véhicules liés au développement à l'ouest de l'agglomération et à la faiblesse ou l'absence des liaisons et parcs relais destinés à la périphérie extérieure. Il faut conjointement agir sur la diminution de la circulation et l'augmentation de l'offre de transports.
- Outre les embouteillages, les émissions de gaz d'échappement affectent sans aucun doute la qualité de l'air le long des voies empruntées, voies qui sont justement celles le long desquelles se développent l'urbanisation. Aucune gestion sur le long terme n'a été faite pour améliorer la situation: les nouveaux projets immobiliers ne prévoient pas de réserve pour des parcs relais, des cheminements piétonniers, des axes de circulation plus larges.
- Nous constatons que Tournefeuille prenant sa part du développement urbain (plus de 800 logements en deux ans et ce rythme se poursuit) ne connaît que quelques améliorations homéopathiques de sa desserte en transports. Les opérations se succèdent sans que l'offre transport soit considérée comme un équipement indispensable au même titre que l'eau ou l'assainissement. Des projets qui semblaient acquis pour améliorer la desserte de notre commune et des zones en amont ont disparu où ne sont toujours pas réalisés. Citons:
 - + le BHNS transformé en Linéo n'est toujours en phase de réalisation.
 - + Les zones disponibles avec réserve d'espace pour des voies dédiées aux transports ne sont toujours pas utilisées faute de budget: avenue du Marquisat pour le 67 et Ramassiers pour le 63
 - + la voie du canal de Saint Martory, les travaux allaient commencer, aujourd'hui plus personne n'en parle.