

## Remarques et questionnement sur le projet de 3<sup>e</sup> ligne de métro de Toulouse

### Préambule

Ce travail a été réalisé par un groupe d'amis ayant souhaité donner son avis sur ce projet. Il est issu de réflexions à partir de nombreux documents (Enquête Ménage Déplacements, Plan de Déplacement Urbain, Schéma de Cohérence territoriale, auditions de personnalités du Débat et pièces présentées par Tisséo entre autres).

Ce document constitue une synthèse de notre travail.

### Introduction

Comme l'a évoqué M Lhuillier de FNE, la création d'un transport en commun, tel que la 3<sup>e</sup> ligne de métro doit répondre à 2 objectifs :

- lutter contre l'augmentation de l'utilisation de l'automobile,
- lutter contre la pollution de l'air.

Nous souhaiterions rebondir sur ses propos par d'autres réflexions et précisions en apportant des exemples concrets.

La création de la 3<sup>e</sup> ligne doit pouvoir répondre à des enjeux et des objectifs.

Tout d'abord, les enjeux sont multiples tant sur les thèmes que sur leur échelle.

#### **Un enjeu mondial : le changement climatique.**

Les déplacements représentent une part importante des émissions de gaz à effet de serre et donc du réchauffement climatique.

La création de transport en commun contribue à la baisse de l'utilisation de l'usage de l'automobile donc agit contre le changement climatique.

#### **Un enjeu local : la qualité de vie**

Les déplacements automobiles polluent l'air, sont sources d'accidents et de stress dans les bouchons et donc de perte de temps.

L'utilisation de transports en commun (TC) propre permet de réduire l'impact de l'automobile sur l'environnement et sur notre vie.

Les objectifs des transports en commun sont multiples, concernent de nombreux secteurs mais concourent tous à améliorer notre qualité de vie au travers du développement durable :

- économiques : création d'emplois (construction et gestion du TC), dessertes d'entreprises, attractivité...
- social : qualité de l'air, bien-être (réduction du stress), emplois, réduction de la précarité (foyers sans automobile)...
- environnemental : baisse des émissions de gaz à effet de serre, réduction des surfaces artificialisées (voirie, parking en ville...), augmentation de nature en ville (trame verte)...

Ces objectifs sont éminemment transversaux. Agir sur les déplacements, c'est agir sur l'aménagement du territoire (dont l'urbanisme), sur les activités économiques (localisation d'emplois), sur le cadre de vie.

A l'échelle régionale (ex Midi Pyrénées), un document reprend toutes ces thématiques dans l'objectif d'atténuer et de s'adapter aux changements climatiques : le schéma régional climat air énergie (adopté en juin 2012).

Pour atteindre les objectifs fixés), voici 5 orientations de ce schéma concernant les déplacements pour lesquelles la 3<sup>e</sup> ligne de métro peut avoir un impact positif :

1. Développer les offres de transports alternatives à la voiture particulière pour les déplacements de personnes,
2. Développer l'intermodalité pour faciliter l'usage des transports collectifs,
3. Agir sur l'aménagement (conception et gestion) à toutes les échelles pour limiter les déplacements induits,
4. Agir sur les comportements individuels de mobilité (contrainte ou choisie) par une information et une sensibilisation adaptée,
5. Maîtriser et contrôler l'usage de la voiture en ville.

Le projet de 3<sup>e</sup> ligne de métro doit prendre en compte ces orientations en explicitant les impacts positifs pour chacune.

Dans la suite, pour chacune de ces orientations, voici les remarques et questionnements pour lesquels le projet de 3<sup>e</sup> ligne devrait être en mesure de répondre.

### **1) Développer les offres de transports alternatives à la voiture particulière pour les déplacements de personnes**

Un projet de transport en commun doit avoir une viabilité financière et donc répondre à des besoins.

Pour favoriser le report modal de l'automobile sur la 3<sup>e</sup> ligne de métro, il faut avoir bien analysé les déplacements des habitants dans la zone concernée.

Pour cela, on peut s'appuyer sur l'Enquête Ménage Déplacement de la Grande Agglomération Toulousaine (Tisseo, 2013).

Nous déplorons qu'une analyse approfondie de ce document et les conclusions ne soit pas présente dans le dossier du projet. Cela donnerait des arguments et du poids aux choix (tracé, arrêts...).

Dans une ville qui accueille chaque année de nouveaux arrivants par dizaines de milliers, les transports en commun et l'aménagement urbain de Toulouse tiennent une place primordiale.

Déjà desservie par deux lignes de métro, la ville de Toulouse dispose d'une desserte sur l'axe Est-Ouest depuis les années 90 avec la ligne A, puis dans les années 2000, avec l'arrivée de la ligne B, la ville s'est dotée d'un métro sur l'axe Nord-Sud.

Ces deux axes principaux ont vu leurs tracés établis en fonction des principaux pôles industriels de la ville, grands établissements publics, universités et zones de très fortes densités urbaine.

Dans cette situation la mise en place d'une nouvelle ligne de métro qui relirait de manière transversale le Nord-Ouest jusqu'au Sud-Ouest en passant par le grand Est soulève de nombreuses questions.

Cette nouvelle ligne disposerait de deux arrêts communs aux lignes déjà existantes : marengo-SNCF et Francois Verdier

Un arrêt "la vache SNCF" n'est pas connecté avec certitude avec la station "la vache" de la ligne B.

La proximité de ces arrêts et des stations adjacentes (Fondayre, Toulouse Lautrec et Bonnefoy) nous semble redondante avec les lignes déjà existantes (zones déjà desservies par une station de métro à moins de 500m).

Comme l'évoque M Lhuillier, la marche à pied est le mode de déplacement « obligatoire » pour les trajets inférieur à 1km, donc à fortiori de l'ordre de 500 m.

La suppression de ces 2 arrêts permettrait de faire de substantielles économies sur le projet ainsi qu'une réduction du temps de trajet.

Aucune station de cette nouvelle ligne ne vient desservir une zone de très forte densité urbaine telle que celles présentes sur les lignes A et B (Empalot, Bagatelle, Jolimont), ni de grands établissements universitaires.

Par ailleurs, la nouvelle ligne disposerait de plusieurs arrêts entièrement dédiés aux différents sites Airbus : Airbus Defense and Space, Airbus St Martin et Airbus Colomiers. Si ces arrêts trouvent leur justification par la densité d'emploi qu'ils desservent, force est de constater que ces trois stations demeureront vides en dehors des horaires de travail et les week-ends.

L'absence d'arrêt desservant la ville de Colomiers centre ou la gare SNCF rend l'extrémité de cette nouvelle ligne inachevée prématurément.

Enfin deux zones sont encore optionnelles : la desserte de l'aéroport et Labège Innopôle. Ces deux stations nous semblent pourtant primordiales!

L'aéroport mérite une liaison directe avec la Gare SNCF de Matabiau, particulièrement en vue de la future liaison par TGV.

Pour la liaison de Labège Innopôle, il paraît impensable de ne pas l'inclure sur le trajet de la nouvelle ligne. Labège Innopôle est à la fois un grand bassin d'emploi, une importante zone commerciale et culturelle avec notamment un cinéma et le centre Diagona.

A elle seule, la station Labège Innopôle mériterait selon nous la liaison avec le prolongement de la ligne B et trouverait une cohérence en connectant les deux lignes à leurs extrémités. Cela permettrait également de fortement délester la zone Rangueil-Ramonville-Montaudran-Labège, lieu de fort engorgement et point noir des automobilistes.

Aucun argument n'est évoqué pour justifier le fait que cette option n'a pas été retenue alors que c'était une option soutenu par beaucoup d'acteurs.

La connexion avec François Verdier serait alors optionnelle et permettrait de desservir des espaces plus à l'est sur sur Guilhémery, comme l'avenue de la gloire ou Jean Chaubet.

Toutes les remarques concernant les stations ont été faites en fonction des données à notre disposition; il est difficile d'émettre une opinion plus pointue et de se positionner sur des arrêts provisoires sachant qu'ils ne sont pas encore clairement définis.

La décision de prolongement des terminus en option doit être prise au regard d'informations indispensables comme l'existence ou non de transports en commun dans la zone concernée, les déplacements actuels par mode, etc.

Une analyse AFOM (Atout, Faiblesse, Opportunité et Menace) pour chacun des sites (Aéroport et Labège Gare) aurait été la bienvenue pour éclairer la décision.

Rien actuellement dans le dossier du projet ne nous permet d'émettre un avis pertinent.

Autre point, quel est le report modal des 200 000 voyageurs / jour prévus ?

Quelle est la part d'automobilistes, d'usager du vélo, bus ou de piétons dans ces 200 000 ?

Des questions essentielles laissées sans réponse.

## 2) Développer l'intermodalité pour faciliter l'usage des transports collectifs

Globalement, l'intermodalité dans la ville de Toulouse est présente (VÉLO Toulouse, Bus).

Cependant, la création d'une ligne de métro crée des changements importants dans la circulation automobile aux abords de certaines stations.

En effet, les stations terminus créent des zones de fortes affluences pour accéder aux parking-relais.

Nous avons les cas, entre autres, de Ramonville, Balma Gramont, les Argoulets. Les parking relais initiaux ont vite été saturés et ont nécessité des agrandissements. Cela n'a résolu en rien la problématique du stationnement : à peine agrandis, ils étaient déjà pleins.

Le problème est plus complexe, car les conséquences du manque d'accès rapide aux terminus en TC engendrent aux abords du parking relai :

- une circulation saturée,
- un stationnement anarchique (sur voies d'accès) ou dans les quartiers résidentiels avoisinants,
- un stationnement sur parking supermarché (Balma).

Ces terminus sont desservis par des lignes de bus Tisséo, cependant la majorité n'étant pas en site propre, ils sont majoritairement utilisés que par les personnes n'ayant pas de voiture (notamment les étudiants).

Dans le projet, il n'est pas précisé l'existence et ou la localisation précise des parkings relai et donc à fortiori d'une étude d'impact sur la circulation suite à leur implantation.

Il est nécessaire d'étudier précisément ces points afin de proposer les meilleures solutions d'intermodalité pour les terminus.

Quels sont les moyens d'accès selon le mode de transport pour y accéder : à pied, à vélo, en bus et en voiture ?

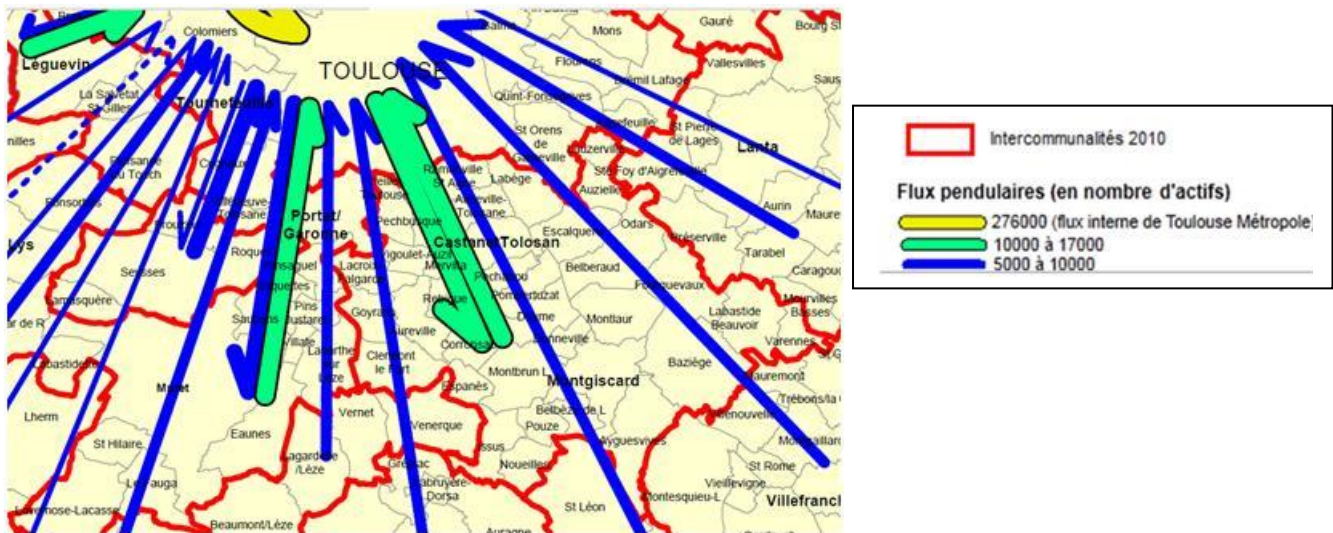
Un analyse fine des données brutes de l'enquête ménage déplacement Toulousaine permettrait peut être d'y répondre.

Des compléments d'analyse sont donc nécessaires pour finaliser le projet.

Deux cas de figure sont à envisager : les personnes habitant et travaillant dans la proche périphérie (desservie par des bus réguliers de Tisséo) concernée par le terminus et ceux habitant dans la périphérie éloignée.

Prenons l'exemple du terminus de Labège (Innopôle ou Gare).

Dans la carte ci-dessous issue de l'Atlas des déplacements (DDT 31, 2014), on constate un flux important, entrant comme sortant, compris entre 10000 et 17000 pendulaires par jours chacun, entre le SICOVAL et la Ville de Toulouse.

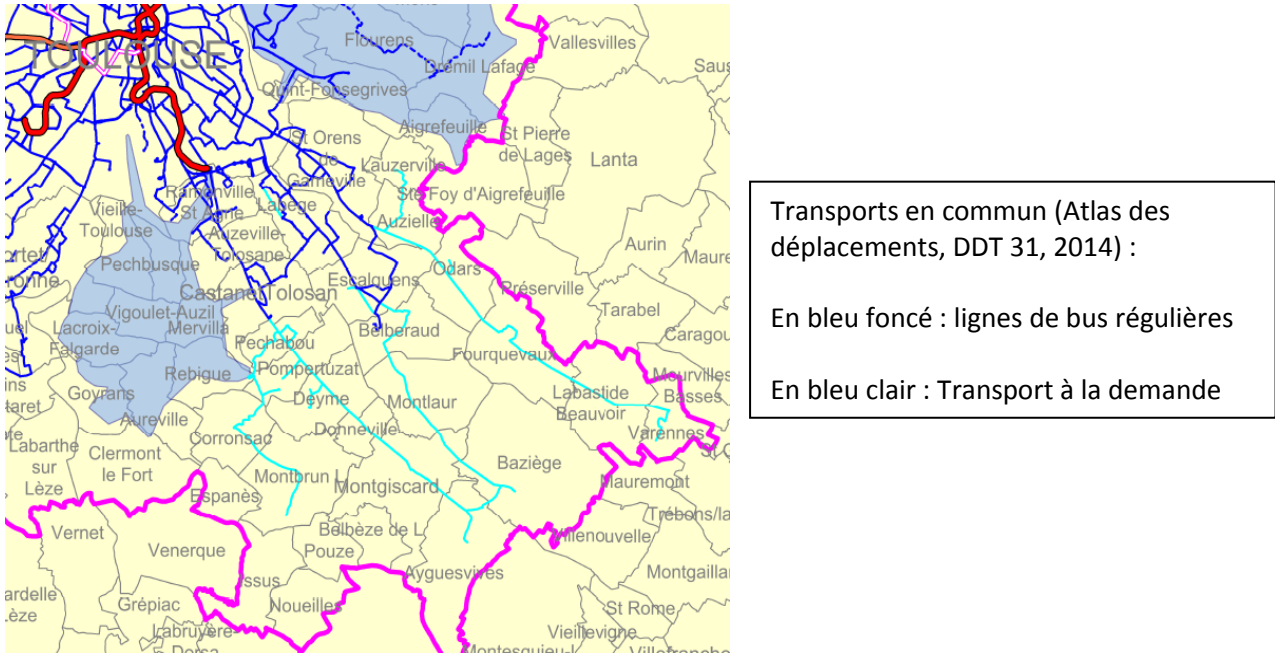


Une majeure partie concerne des travailleurs se rendant à Labège en venant de Toulouse et de tout le SICOVAL se rendant sur Toulouse.

Dans le premier cas, il existe des TC (bus) mais la 3<sup>e</sup> ligne de métro va sûrement améliorer la situation.

Dans le second cas, au mieux, de nombreux automobilistes habitant dans la périphérie éloignée prendront le métro à Labège pour se rendre sur Toulouse.

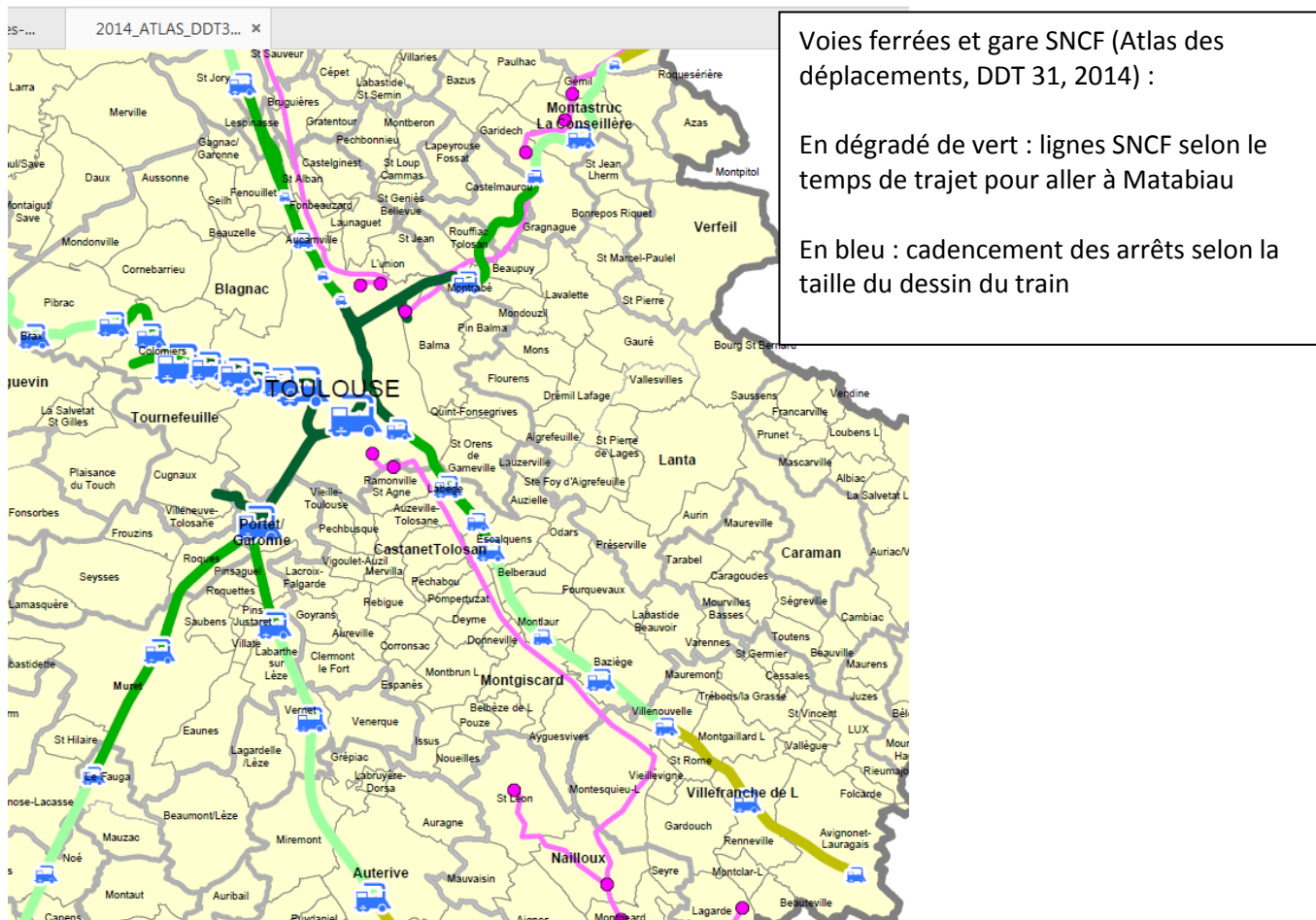
Pour éviter un afflux massif de voitures vers ce terminus, analysons ce qui est proposé comme alternative à l'automobiliste avec les 2 cartes suivantes :



Transports en commun (Atlas des déplacements, DDT 31, 2014) :

En bleu foncé : lignes de bus régulières

En bleu clair : Transport à la demande



De ces 2 cartes, il ressort que les habitants de la périphérie éloignée n'ont que 2 options (en dehors de la voiture) pour se rendre à Labège :

- le Transport à la demande : bus de faible capacité à réserver au jour le jour. Ce moyen de transport n'est pas adapté aux pendulaires et deviendrait vite saturé.
- le train avec 2 passages par heure aux heures de pointe (ce qui est correct du moment que le train n'est pas trop petit car actuellement, il est saturé) aux gares d'Escalquens et Baziège (un seul pour l'arrêt de Montlaur). J'ai pris uniquement ces 2 gares car elles seules se situent dans le PDU et en périphérie éloignée.

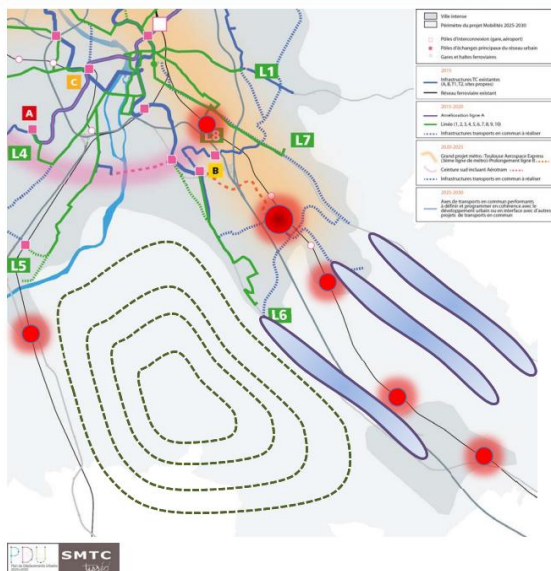
Par conséquent, seul le train est concurrentiel de la voiture. Cependant, si c'est pour se rendre à Toulouse, personne ne descendra à Labège pour prendre le métro alors que le train va à Matabiau. Ce public ne sera pas concerné par la 3<sup>e</sup> ligne de métro alors que si c'était un prolongement de la ligne B, certaines personnes travaillant (ou étudiant) entre Ramonville et l'arrêt « Palais de justice » le prendrait (afin d'éviter d'aller jusqu'à Matabiau).

Quand aux personnes travaillant à Labège, elles peuvent prendre (ou prennent déjà) le train mais il faut augmenter sa capacité.

On peut voir donc que la mobilité des périurbains éloignés est aussi à prendre en compte pour favoriser un report modal de l'automobile vers les transports en commun dont le métro.

Or, le projet de PDU appelé Mobilités 2020-2025-2030 ne prévoit rien pour la périphérie éloignée :

### Les hypothèses à l'échelle du territoire du Sud-Est



#### Pour 2015 / 2020

- Septembre 2016 : LINEO 1 prolongé sur Lasbordes
- Septembre 2017 : LINEO 6, LINEO 7 et LINEO 8
- Pastel + Baziège / Toulouse
- Déploiement des arrêts covoiturage
- Adaptation TAD

#### Pour 2020 / 2025

- Desserte de Labège –Innopolis en métro
- « Ceinture Sud » incluant l'Aérotram, en connexion avec la ligne B du métro / UPS et LINEO 5 (transversalité)

#### Pour 2025 / 2030

- Développement du réseau à définir en cohérence avec l'aménagement urbain

Extrait des propositions du PDU pour la zone géographique concernée d'ici 2030

Les gares quelque soit la zone périurbaine de Toulouse (ces remarques précédentes sont extrapolables sur l'autre terminus de Colomiers) sont présentes et le réseau en étoile autour de Toulouse existe.

Il faut donc l'améliorer et en cela faire en sorte que chaque gare soit accessible par tout mode de déplacement :

- à pied dans un rayon de 1 km,
- à vélo dans un rayon de 5 km (voir 10 km si vélo à assistance électrique),
- un bus adapté (en taille) pour desservir la gare aux heures de pointes.

En conclusion de cette partie, il faut voir plus loin que la simple zone directe desservie par le projet mais que cette 3eme ligne de métro s'insère dans un contexte plus large et beaucoup plus ambitieux que ce PDU Mobilités 2020-2025-2030 minimaliste et très peu détaillé : on ne trouve rien sur internet de précis.

### 3) Agir sur l'aménagement (conception et gestion) à toutes les échelles pour limiter les déplacements induits

Dans son projet, le SCoT (Schéma de Cohérence Territorial) Grande Agglomération Toulousaine prévoit les zones favorables au développement de l'urbanisation comme la loi le demande. De plus, il doit prendre en compte l'environnement et entre concourir à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (suite aux lois Grenelle).

Sur ce dernier point, il apparaît qu'il est peu ambitieux et il est difficile de trouver dans ce projet les objectifs en la matière et notamment ceux (obligatoires) de diminution de l'artificialisation et consommation des espaces agricoles et naturels (par rapport à un état des lieux et une analyse de ces consommations des 10 dernières années).

Là n'est pas le sujet, même si le SCoT en prenant en compte ces aspects, devrait traiter fortement des déplacements...

On s'aperçoit que le SCoT définit des « territoires d'extension mixte » en zone périurbaine avec des potentiels brut important à un horizon de 10-15 ans.

A titre d'exemple, sur la commune de Montlaur, première commune non desservie par une ligne régulière de bus Tisséo après Belberaud, il est prévu 27 ha (270 000 m<sup>2</sup> !) de zone constructible et 136 ha sur Baziège.

Les personnes qui s'installeront dans les années à venir devront se déplacer vers Toulouse ou proche périphérie pour travailler... Rien n'est prévu pour eux pour se déplacer.

De plus, la densité de construction sur ces zones dans le cadre d'un « développement mesuré » est de 10 à 15 logements par hectare, soit des parcelles de 666 à 1000 m<sup>2</sup>, ce qui est beaucoup trop. Cela consomme des terres agricoles fertiles et donc va à l'encontre d'un usage rationnel de l'espace.

#### **4) Agir sur les comportements individuels de mobilité (contrainte ou choisie) par une information et une sensibilisation adaptée**

Si l'on veut avoir une politique ambitieuse pour faire reculer l'autosolisme, la collectivité doit agir sur les comportements individuels, soit en incitant positivement, soit en contraignant.

Voici quelques propositions d'incitations en lien avec la 3eme ligne de métro :

- Développer le covoiturage pour les habitants de la périphérie éloignée et le favorisant par exemple en réservant des places du parking relai aux covoitureurs ou encore bénéficier de tarifs préférentiels via des attestations délivrées par les employeurs (en s'appuyant sur la Loi Transition Energétique : Implication des entreprises dans la promotion du covoiturage, Art L. 1231-15 et L.1214-8-2 code des transports),
- Meilleure information des pics de pollution dans tous les affichages des collectivités, métro et par exemple en informant tous les citoyens de l'existence d'une alerte mail de l'Observatoire régional de la Qualité de l'Air (bientôt Atmo Occitanie) afin d'inciter la population à utiliser le métro en cas de pic,
- Meilleure information de toutes les offres de TC (notamment du train) auprès des habitants de l'agglomération Toulousaine par un courrier personnel à chaque foyer,
- Sensibiliser la population aux économies faites s'ils laissent leur voiture, à l'impact sur leur santé suite à une exposition journalière sur le périphérique de la pollution de l'air à l'intérieur de l'habitacle de leur voiture.

L'incitation ne suffisant pas, il faut certaines contraintes à l'automobile afin d'abandonner la voiture ou bien la limiter lorsque des alternatives sont disponibles :

- réduction des vitesses sur certaines voies,
- création de voies dédiées aux autres modes (vélos, bus) en réduisant le nombre de voies consacrées à la voiture,
- revoir les plans de circulation pour empêcher certains « raccourcis » générant des nuisances et risques d'accidents pour les riverains ; pour favoriser modes doux et TC aux abords des stations de terminus du métro,
- créer des péages urbains...



## **5) Maîtriser et contrôler l'usage de la voiture en ville.**

Plus l'accès à la ville intramuros est facilité pour la voiture, moins les TC (et donc le métro) est avantageux.

Définition du Budget-temps : le budget-temps de transport (BTT) est le temps de déplacement total d'une personne sur une journée pour l'ensemble de ses motifs de déplacements et tous modes confondus.

Les chercheurs ont prouvé que ce budget-temps reste relativement constant pour les ménages.

Cela ne veut pas dire qu'il est identique dans toutes les agglomérations.

En tout cas, plus l'usage de la voiture est facilité, plus les ménages ont tendance à habiter loin, d'où le phénomène de périurbanisation.

Si l'on veut une densification favorisant la création de TC qui rabattraient les usagers vers le métro, il faut développer des centres urbains et pôles secondaires plus denses.

Une des actions envisageables est de limiter l'accès des automobiles aux centres villes (de Toulouse mais aussi des centres urbains de la périphérie proche) en par exemple limitant le stationnement en ville ou la circulation automobile, en favorisant les TCSP, les autoroutes vélos, voirie partagée, etc.

Marion Cardon, Philippe Français-Demay, Aurélien Delagree et Hyung Jo