

# DÉBAT PUBLIC TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS

Novembre 2016

CONTRIBUTION SUPPLÉMENTAIRE  
de Jean-Louis DELIGNY et Serge SACALAIS

## POUR LA 3<sup>o</sup> LIGNE DE MÉTRO DE TOULOUSE ET UN RÉSEAU COHÉRENT DE TRANSPORTS EN SITE PROPRE

### *Pourquoi une contribution supplémentaire ?*

Nous avons déjà apporté dans la rubrique "point de vue" du débat public une contribution complémentaire visant à intégrer au schéma général de transport urbain un réseau express régional.

Nous avons depuis pris connaissance du cahier d'acteurs de l'aéroport de Toulouse Blagnac, demandant le détour de la ligne par l'aéroport pour une desserte **directe**, l'accès actuel par le tram T2 étant jugé peu satisfaisant (la rupture de charge à Jean Maga étant très pénalisante) tout comme l'option de la construction d'une antenne de métro, avec ses inconvénients évidents (fréquence et temps de parcours) et ses incertitudes majeures quant aux options de débranchement (à partir de la branche de Colomiers ou de celle de Labège ?).

Nous souscrivons bien évidemment à cette demande qui va tout à fait vers l'amélioration des services offerts aux voyageurs, notamment pour l'accès à l'aérogare, ainsi qu'aux personnels employés dans la zone aéroportuaire.

Part ailleurs, nous avons remarqué que le projet initial mentionné par l'aéroport de Blagnac desservait au passage le stade Ernest Wallon, très fréquenté lors des matchs qui s'y déroulent.

Notre contribution supplémentaire présente une modification du tracé que nous avons proposé dans nos contributions initiales, avec desserte directe de l'aéroport et du stade.

### *Rappel des contributions précédentes*

Actuellement, l'aéroport de Toulouse est desservi, à partir du centre ville, par un bus-navette toutes les 20 mn durant la journée ou par le tram T2 et la ligne de métro B avec un changement au Palais de Justice. Dans les deux cas, la durée totale du trajet (y compris marche à pied) est de l'ordre d'une heure, voire plus aux heures de pointe du trafic automobile.

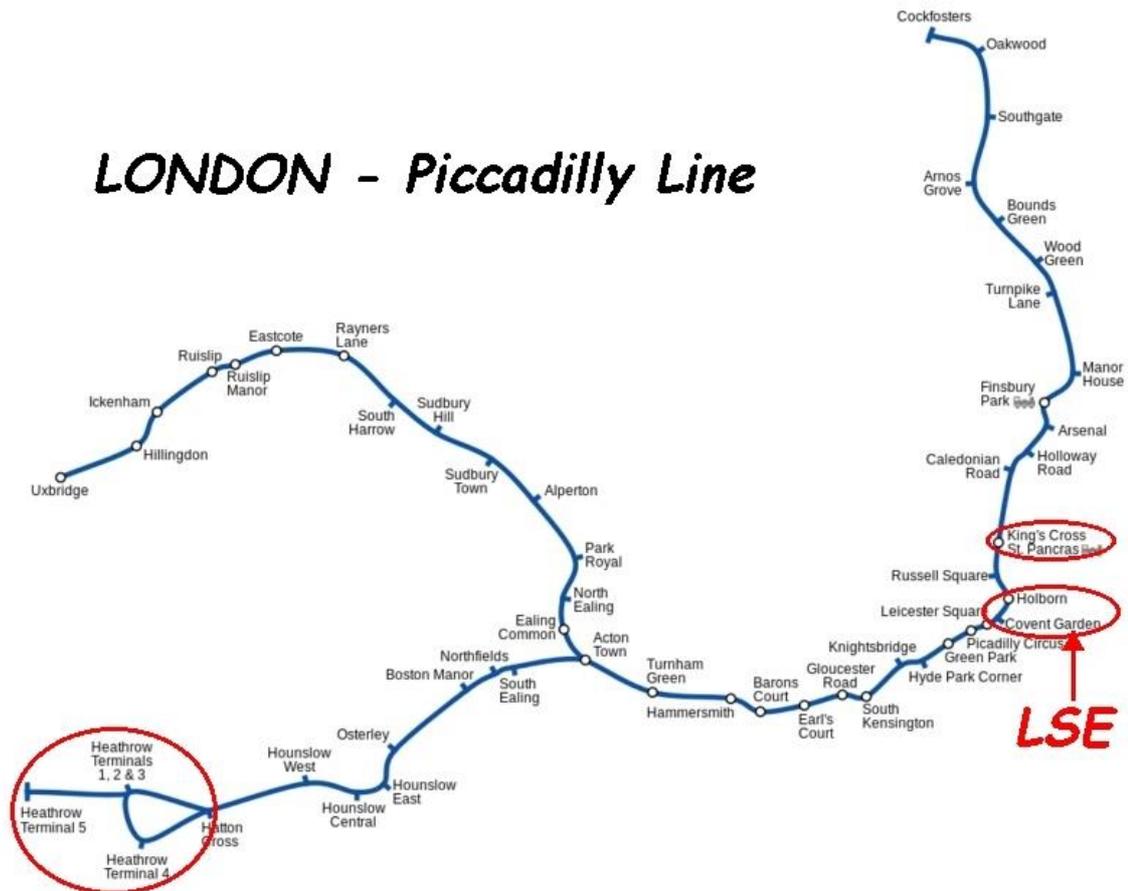
Le tracé de la troisième ligne de métro (TAE) tel que le propose Tisséo n'améliorerait pas ces temps de parcours, ni leur pénibilité. Même si Tisséo accède à la demande de desserte formulée par l'Aéroport, la durée totale du trajet Blagnac/TSE ne serait pas inférieure à 45 mn, pour une distance à vol d'oiseau de seulement 7 km.

Par ailleurs, il est à noter que sur les trois sites universitaires de Toulouse, seul celui de Toulouse 1 Capitole n'est pas desservi directement par le métro, les stations Capitole (ligne A) et Compans-Caffarelli (ligne B) en étant éloignées d'environ 750 à 900 m. (soit 10 mn à 15 mn de marche).

### *Des comparaisons s'imposent*

On peut penser que le pôle universitaire central de Toulouse, organisé autour de la nouvelle Toulouse School of Economics (TSE), se hissera dans les prochaines années au niveau des grandes universités mondiales. Il n'est donc pas vain de faire une comparaison avec les plus prestigieuses universités internationales, notamment en matière de desserte en transport collectif.

La desserte de la LSE (London School of Economics) au centre de Londres, à partir de l'aéroport d'Heathrow (pourtant distant de 25 km) est assurée par la *Piccadilly Line* : le trajet est direct, sans rupture de charge, et ne dure que de 45 mn pour l'une des stations desservant l'université.



La desserte de l'université de Berkeley (à 40 km) se fait en 55 mn par la ligne directe *BART* depuis l'aéroport OFS de San Francisco.



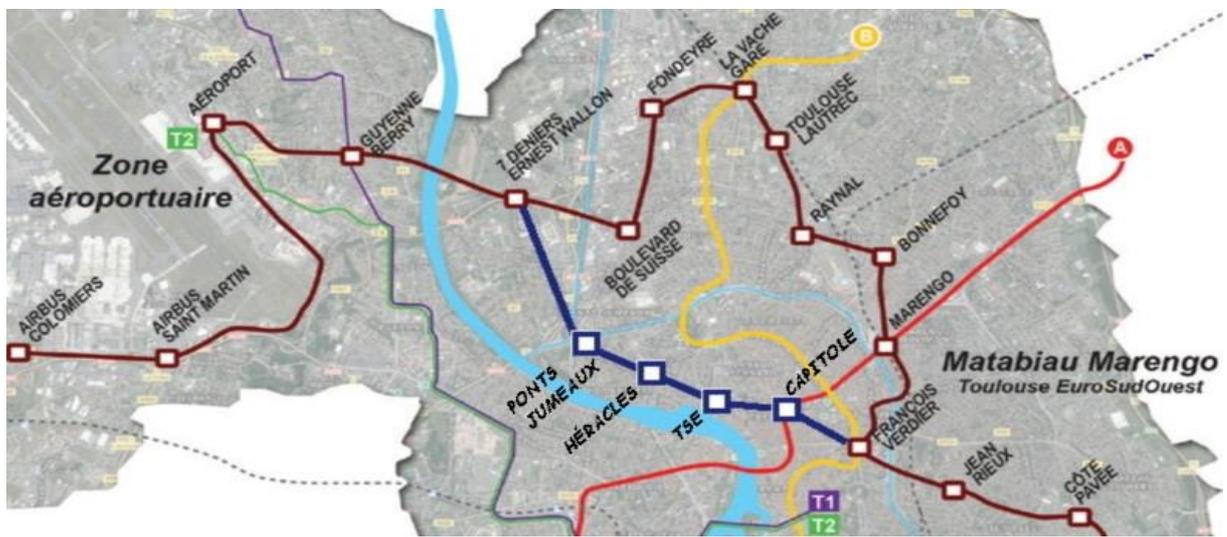
La durée de la desserte du MIT et d'Harvard par le bus *Silver Line* et le métro *Red Line* à partir de l'aéroport de Boston est de l'ordre de 45 mn (pour une distance d'environ 10 km).



Comparaison n'est pas raison, certes, mais il serait dommage que Toulouse, qui a la chance de disposer d'un aéroport très proche du centre-ville, ne puisse pas desservir son pôle central universitaire dans de meilleures conditions que ce qui est proposé par Tisséo.

Compte tenu de la notoriété internationale, actuelle et future, de TSE, de nombreux conférenciers, enseignants, étudiants, chercheurs, ... viendront d'autres universités françaises et étrangères.

C'est pourquoi nous proposons une variante de tracé pour la 3<sup>e</sup> ligne de métro desservant directement le pôle universitaire et mettant l'aéroport de Blagnac à **moins de 20 mn**, si la demande de desserte directe de l'Aéroport est acceptée. Ce serait un atout considérable pour Toulouse et son université centrale dont TSE constituera le point fort.



Cette proposition garantit non seulement une meilleure desserte du centre-ville, mais aussi et surtout, plus globalement, elle va dans l'intérêt général de la ville de Toulouse et de son agglomération.

Nous pensons que le tracé que retiendra finalement Tisséo engagera le développement de la ville pour des décennies, comme ce fut le cas à Paris des projets visionnaires de Fulgence Bienvenüe.

Le réseau urbain parisien, complété par son réseau régional express, reste, plus d'un siècle après sa création, l'un des atouts majeurs de la capitale.

Le tracé soumis par Tisséo au présent débat public, s'il est maintenu, sera non pas une erreur, mais, par ses conséquences à moyen/long terme et son irréversibilité, une **faute grave** vis-à-vis des générations futures.

L'analyse bilantielle ci-après que nous avons faite le plus objectivement possible montre à quel point notre proposition est préférable au projet actuel de Tisséo.

Jean-Louis DELIGNY

Serge SACALAI

Tableau suivant : esquisse d'analyse bilantielle.

ESQUISSE D'ANALYSE BILANTIELLE : COMPARAISON ENTRE LE TRACÉ TISSÉO SOUMIS AU DÉBAT PUBLIC ET LE SECOND TRACÉ PROPOSÉ PAR ASCOBAZ (DESSERTE DE L'AÉROPORT ET DU STADE ERNEST WALLON)

CRITERE	SOUS-CRITERES		Tracé Tisséo					score	Tracé AsCoBaz modifié aéroport					score	
	Dénomination	Poids (p)	très défavorable	défavorable	neutre	favorable	très favorable	p x a	très défavorable	défavorable	neutre	favorable	très favorable	p x a	
			a = -2	a = -1	a = 0	a = +1	a = +2		a = -2	a = -1	a = 0	a = +1	a = +2		
1 Le projet de TAE est considéré comme une amélioration du transport collectif ?	Accessibilité au pôle économique Nord-Ouest (essentiellement Airbus Colomiers)	5						10						10	
	Accessibilité au pôle économique Sud-Est (essentiellement Labège Innopole)	5						10						10	
	Accessibilité à l'aéroport de Toulouse-Blagnac et à la zone aéroportuaire	5			changement tram T2			0					direct	10	
	Accessibilité à la gare Matabiau grandes lignes (notamment à la future gare TGV)	5					direct	10				changement Capitole		5	
	Accessibilité au réseau SNCF banlieue NE et SE (vers Saint-Jory et Villefranche)	5					direct	10				changement Capitole		5	
	Accessibilité au pôle universitaire central (essentiellement TSE)	5	non					-10						10	
	Accessibilité au quartier 1-2 (Amidonniers-Bazacle-Compans-Duportail)	5	non					-10						10	
	Accessibilité aux quartiers périphériques nord (notamment La Vache)	5						10						-10	
	Accessibilité aux quartiers périphériques nord-est (notamment Côte Pavée)	5						5						-5	
	Accessibilité aux équipements sportifs et de loisirs (notamment stade Wallon)	4		non stade Wallon				-4					stade Wallon au Capitole	4	
	Facilité de connexion à la ligne A	4				à Matabiau		4						8	
	Facilité de connexion à la ligne B	4					2 correspondances	8				à F. Verdier		4	
	Facilité de connexion au tram T1	3		Jean-Maga				-3		Jean-Maga				-3	
	Facilité de connexion au tram T2	3		Jean-Maga				-3			sans intérêt			0	
	Facilité de connexion à la ligne C (vers Colomiers et L'Isle-Jourdain)	2						4						4	
	Facilité de connexion à la ligne SNCF vers Saint Jory/Castelnau et Villefranche de L.	2						4				changement Capitole		2	
	Facilité de connexion à la ligne SNCF vers Muret et Auterive	2						-4						-4	
	Facilité de connexion à la ligne SNCF vers Saint-Sulpice et Lavaur	2					à Matabiau	4				changement Capitole		2	
	<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>45</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>62</b>	
2 Le choix du tracé est-il économique viable ? (comparaison des coûts d'investissement du tracé proposé par AsCoBaz par rapport à celui du tracé Tisséo)	Coût d'investissement (construction en section courante) de Colomiers aux 7 Deniers							+ 3 km = +210 M€	(viaduc)					210	
	Coût d'investissement (construction en section courante) des 7 Deniers à F. Verdier										(tunnel)	- 4 km = -480 M€		-480	
	Coût d'investissement (construction en section courante) de F. Verdier à Labège														
	Coût d'investissement (stations et équipements) de Colomiers aux 7 Deniers								+ 1 station = 25 M€					25	
	Coût d'investissement (stations et équipements) des 7 Deniers à F. Verdier										- 3 stations = - 75 M€			-75	
	Coût d'investissement (stations et équipements) de F. Verdier à Labège														
	<b>Total coûts d'investissement</b>	<b>2 128 M€</b>												<b>- 15% em.</b>	<b>-320 M€</b>
	Fréquentation trajets Labège <---> Colomiers	5						0						0	
	Fréquentation trajets Centre ville <---> Colomiers	5	Changement Matabiau					-10						10	
	Fréquentation trajets Centre ville <---> Labège	5		Changement F. Verdier				-5						10	
	Fréquentation tous trajets vers Aéroport de Blagnac	4	Changement tram T2					-8						8	
	Fréquentation trajets Périphérie <---> Colomiers	3						6						-6	
	Fréquentation trajets Périphérie <---> Labège	3						6						-6	
<b>Total fréquentation</b>	<b>25</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>-11</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>16</b>		

Source des estimations : réunion publique de Colomiers le 15/11/2016 au cours de laquelle les coûts moyens suivants nous ont été donnés par Tisséo :  
Tunnel (60 % de la longueur totale) : 120 M€/km  
Viaduc (40 % de la longueur totale) : 70 M€/km  
Station : 15 à 30 M€/u  
Les longueurs ont été mesurées sur les plans Tisséo."