

Fuseau de métro « Faubourgs & densité »

M La troisième ligne de métro de Toulouse

« Colomiers – Saint-Orens »

Ramassiers-SNCF
Colomiers – Fontaine
Saint Martin du Touch
Purpan
Riquet - Hôpital Paule de Viguier
Sept Deniers
Ponts Jumeaux
Amidonniers
Compans-Caffarelli
Raynal – Les Chalets
Bonnefoy
Marengo-SNCF – TESO
Saint Aubin
Guilheméry – Chaubet
Jean Rieux
Saint Exupéry
Saouzelong
Lespinet
Montaudran-SNCF
Palays Aérospatiale
Malepère
Saint-Orens

Objectif : Une « troisième ligne » de métro



- ✓ Se saisir de la Commission Nationale du Débat Public @MetroL3_debat pour exprimer un avis critique à propos du « Toulouse Aerospace Express ».
- ✓ Réaffirmer le souhait de nombreux toulousains favorables à l'idée d'une réalisation de « troisième ligne » de métro à horizon 2025.
- ✓ Faire le constat d'un tracé TAE qui ne répond pas aux besoins immédiats des habitants de la métropole en raison de « considérations incohérentes » qui motive le tracé officiel actuel - fuseau « Nord Toulouse ».
- ✓ Etablir une contre-proposition citoyenne d'un fuseau alternatif visant à susciter une convergence d'opinions quant à une desserte métro plus favorable aux toulousains intra et extra-muros et confirmer le caractère métropolitain du projet Ouest/Est agglomération.
- ✓ Forcer les élus et techniciens à ré-étudier les scénarios de desserte et privilégier un fuseau de ligne probant en terme de potentiel voyageurs à échéance 2024.
- ✓ Réaliser un montage plus équilibré entre les priorités d'investissements constituant le PDU Mobilité 2025-2035 et son budget de financement engageant SMTC-Tisséo, la métropole et autres collectivités.

Toulouse Métropole en chiffres* ...



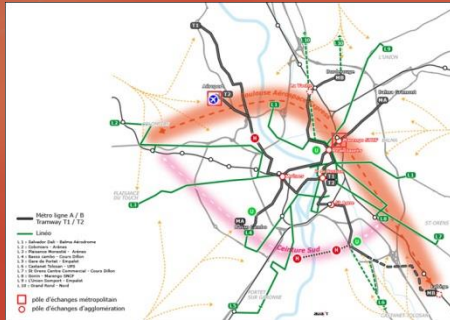
- ✓ Tisséo en 2015 totalise **170 millions de validations** (121 M dép.) dont 385 000 val/jour sur le réseau métro lignes A et B,
- ✓ Une **utilisation exclusive du réseau métro** par 1 utilisateur Tisséo sur 2, un sur trois en Bus+Tram. 13% combinent Voiture + Tisséo
- ✓ La métropole est dans une dynamique démographique positive accueillant **12 000 nouveaux habitants** chaque année (+ 14% moy.)
- ✓ Plus de **4 personnes sur 10** résident à Toulouse (58% en périphérie)
- ✓ Près de **6 emplois sur 10** se concentrent sur Toulouse mais en progression en périphérie (44 %)
- ✓ Un flux routier de **132 000 véhicules/jour** sur les périphériques Extérieur / Intérieur.
- ✓ 1 déplacement sur 2 en voiture font **moins de 3 kilomètres** tandis que, la navette « domicile-travail » représente 8 cas sur 10 des trajets long.
- ✓ 50% **la part de trafic d'échange** entre le domicile et le lieu de travail

* Selon les chiffres de la dernière « Enquête Ménages Déplacements 2013 »

PDU 2012 Vs Mobilité 2025 : Pourquoi un métro ?

- ✓ Le **succès des deux premières lignes** A et B du métro amène à la saturation du réseau VAL et nécessite une attention particulière avec notamment le doublement de la ligne A en 2019 ...
- ✓ Un solde migratoire positif occasionnant une croissance démographique en constante hausse au sein de la métropole et en conséquence un **accroissement des difficultés des conditions de circulation** dans Toulouse et sa périphérie (Réseau viaire, retards TC ...)
- ✓ Un bassin de population suffisamment important pour constituer un « **potentiel voyageurs** » **certain** visant à alimenter un mode lourd de type métro léger à 180 000 voyageurs/jour de Colomiers à Labège / St-Orens.
- ✓ Un métro possède **des caractéristiques avantageuses** contrairement au tramway ou véhicule sur pneu notamment dans sa faculté à s'affranchir des reliefs naturels et des coupures urbaines occasionnées par le réseau routier express ou le Canal du Midi ; aussi le coût d'exploitation, sa fréquence, etc.
- ✓ L'idée d'une « troisième ligne » recevable, il s'agira de compléter la couverture métro à Toulouse en corrigeant les **inégalités de traitement dans la desserte des quartiers** étrangers à une certaine qualité de service.

Toulouse Aerospace Express en 2024



- ✓ Différenciée des deux premières lignes VAL Métro A et B, la ligne TAE est identifiée comme « ligne de l'économie et de l'innovation »
- ✓ Une ligne « express » avec une interstation moyenne plus importante de l'ordre de 1100 à 1400 mètres contre 800 à 900 mètres actuellement
- ✓ 200 000 habitants concernés dans la grande agglomération
- ✓ 500 000 déplacements supplémentaires par jour dans dix ans (3,8 M en 2013)
- ✓ Tracé « hyper-connecté » aux différents pôles de l'agglomération : Colomiers gare SNCF, Airbus, tramway à Jean Maga, La Vache TER-SNCF, Matabiau SNCF, Montaudran SNCF ... Labège SNCF
- ✓ Desserte et couverture d'une zone d'emploi sur deux selon l'AUAT
- ✓ Coût estimatif évalué à 2,2 Mds d'euros pour 28 km de tracé et 20 arrêts

L'intérêt TAE : Des constats partagés ...



- ✓ Le métro est un **extraordinaire levier pour l'ensemble de l'ouest toulousain** qui contient plus de 100 000 habitants dans un bassin large des proches banlieues en première et seconde couronne de Toulouse, Colomiers vit la saturation du trafic routier autour d'Airbus.
- ✓ Une ligne 3 faciliterait certains trajets et occasionnerait de **nouvelles possibilités de déplacements** dont de périphérie à périphérie selon le maillage réseau envisagé par le SMTC-Tisséo (Linéo, bus, tram)
- ✓ Les **projets métropolitains majeurs** que sont les prochaines réalisations « Toulouse Euro-SudOuest » et « Toulouse Aerospace » à Montaudran nécessitent une desserte de qualité en raison de la nature de ces programmes urbains et de leur multifonctionnalité habitat/tertiaire.
- ✓ **Le besoin est identifié** à l'Ouest et à l'Est de l'agglomération ne bénéficiant pas de transport de masse en mode lourd tramway ou métro

... mais des interrogations sur le tracé



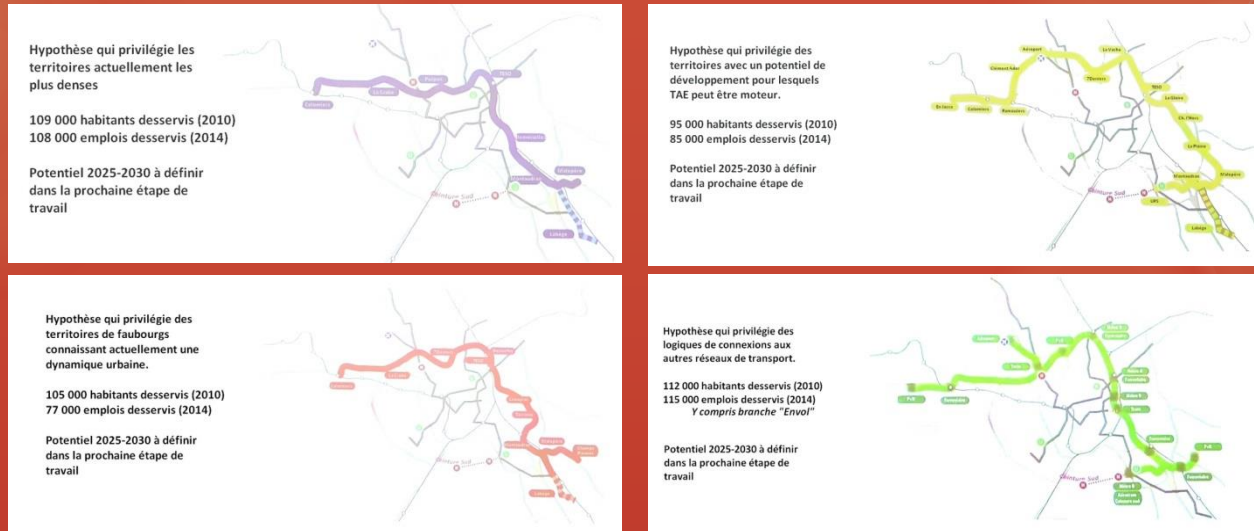
- ✓ La desserte de la commune de **Colomiers** reste une « intention de passage »
- ✓ Le passage au nord de Toulouse justifié par des « connexions » avec le **tramway à la station Jean Maga (?)** et le réseau ferré TER + Métro B à La Vache
- ✓ Un secteur nord **suffisamment desservi** par la ligne B (4 à 7 stations avec TAE)
- ✓ Un fuseau motivé par une **volonté massive de « renouvellement urbain »** sur près de 46%* du tracé TAE actuellement envisagé (Fondeyre, La Vache, Labège)
- ✓ Des **interstations importantes** laissant à penser que la solution métro n'est pas clairement adaptée mais plutôt un mode « express » type Tram-Train
- ✓ Seuls les quartiers **La Côte Pavée – La Terrasse privilégiés** pour la desserte du secteur de Toulouse Est en excluant « sans justification précise » les faubourgs Guilheméry – Bonheure et le Pont des Demoiselles
- ✓ La desserte de **Labège est devenue une position politique** et non technique

* 46% selon le calcul des projets ZAC recensées par Oppidea et territoires à redynamiser le long des 24 km du tracé Colomiers - Labège

Les points de désaccords sur le fuseau TAE

- ✓ La desserte de Labège était **convenue avec le « PLB »** depuis Ramonville jusqu'à Innométo, validée par des études abouties en 2015 (15M€)
- ✓ Un désir de « prospective territoriale » **non compatible à une perspective** de réalisation et mise en service d'ici à 2024, Exemple : ZAC Borderouge I-II 1990-2019
- ✓ Des **solutions de déplacements limitées** forçant la rupture de charge ou un rallongement de temps de parcours (TER St-Jory arrêté à La Vache, tram à Jean Maga, TAE évitant le centre de Toulouse sans possibilité de correspondance rapide)
- ✓ Des « **centres névralgiques** » de Toulouse évités comme Purpan, Les Amidonniers, Faubourgs Guilhémery-Bonhoure et Pont-des-Demoiselles, une réponse partielle quant à la desserte de Colomiers et Labège ou Saint-Orens via ZAC Malepère ...
- ✓ Des **problèmes de priorités** dans la dernière révision du PDU (TAE à La Vache plutôt que le BUN, volonté de connexion métro LgB/ML3 à INPT, abandon de nombreux projets TCSP dont prolongements de tramway ou BSP pour liaisons Linéo)
- ✓ Un positionnement défendant le projet comme étant « ligne de connexion aux pôles » et « ligne de l'économie » **insuffisant pour satisfaire les critères essentiels justifiant le choix d'un mode lourd type métro** : La desserte d'établissements et équipements majeurs (Le CHU de Purpan, la gare TGV Matabiau, le Centre de Congrès, l'Université Toulouse I, Campus scientifique de Lespinet-Montaudran), multifonctionnalité des lieux à desservir, la charge actuelle du réseau urbain Tisséo, recherche d'un équilibre entre satisfaire le besoin réel et l'anticipation des besoins futurs, un tracé TAE non efficient caractérisé par un kilométrage conséquent et deux fois moins d'ouverture au public (nombre de station, interstation plus longue) ...

Des solutions correctives déterminantes



- ✓ Sélectionner un fuseau de ligne **porteur en terme de « potentiel voyageurs »** parmi les 4 scénarios de juillet 2015 : scénario « densité », scénario « faubourg », scénario « territoire » et scénario « connexion ».
- ✓ Déterminer le projet « TAE » en un véritable métro léger ou non avec une interstation moyenne semblable aux lignes A et B et un niveau de service équivalent en annonçant clairement **l'intention de choisir un système de transport métro automatique** (Neoval ® de Siemens, Innovia Metro 300 de Bombardier, MP Alstom, etc.)
- ✓ Reconsidérer certaines propositions de maillage transport dans son ensemble qui ne prend pas suffisamment en compte **l'élaboration du nouveau PDU incluant désormais un projet majeur d'infrastructure lourde** qu'est « TAE » ; des options « irréalistes » telles que le téléphérique en ceinture sud, la jonction Ramonville / Labège en monovoie, le doublement de la ligne A, etc.

Bilan de la critique du projet officiel

- ✓ Le « Toulouse Aerospace Express » se définit par un tracé original et bien différent au fuseau plus « intra-muros » proposé lors de la **campagne municipale de 2014**. La troisième ligne de métro évite le centre-ville de Toulouse.
- ✓ **Jean Maga** et la justification trompeuse d'une correspondance avec le tramway : Il n'existe aucune station de tramway « T1/T2 » au niveau de ce carrefour et la création d'une nouvelle station serait une atteinte à la vitesse commerciale du réseau ferré déjà réputé lent.
- ✓ Le corridor nord est une **réponse inadaptée aux besoins du secteur**. La ligne B suffit à répondre à la demande d'une offre de transport structurante et performante mais il y a une attente quant à l'amélioration des conditions de voyage dans les derniers kilomètres en bus.
- ✓ La fausse bonne idée du **nœud multimodal Métro-Train à La Vache**. Il n'est ni souhaitable de pratiquer un pôle d'échanges éclaté entre la ligne B, TAE et le TER ni de vivre la rupture de charge « forcée » avec le TER Saint-Jory alors qu'il est plus opportun de faire terminer le « RER Nord » à Matabiau, en connexion avec ... TAE, le métro A et le PEM Matabiau. Un gain de temps pour tous les voyageurs voulant se déplacer vers l'Est, le Sud ou le Sud-Ouest.
- ✓ L'Est de Toulouse, **des oubliés et une injustice de traitement**. Si les faubourgs Bonnefoy et Jean Rieux sont privilégiés, il n'en est pas de même pour Guilheméry – Bonheure, Pont des Demoiselles. De plus, la desserte métro envisagée le long de la piste de Montaudran est insuffisante avec l'implantation d'une station seulement à la gare SNCF.
- ✓ L'indécision de la **desserte de Labège** ne profite pas au secteur Sud-Est. Quid de la desserte de la ZAC Malepère et de Saint-Orens ? De l'avenir des lignes B et TAE et de leur connexion ?

TAE ne répond pas aux besoins des usagers



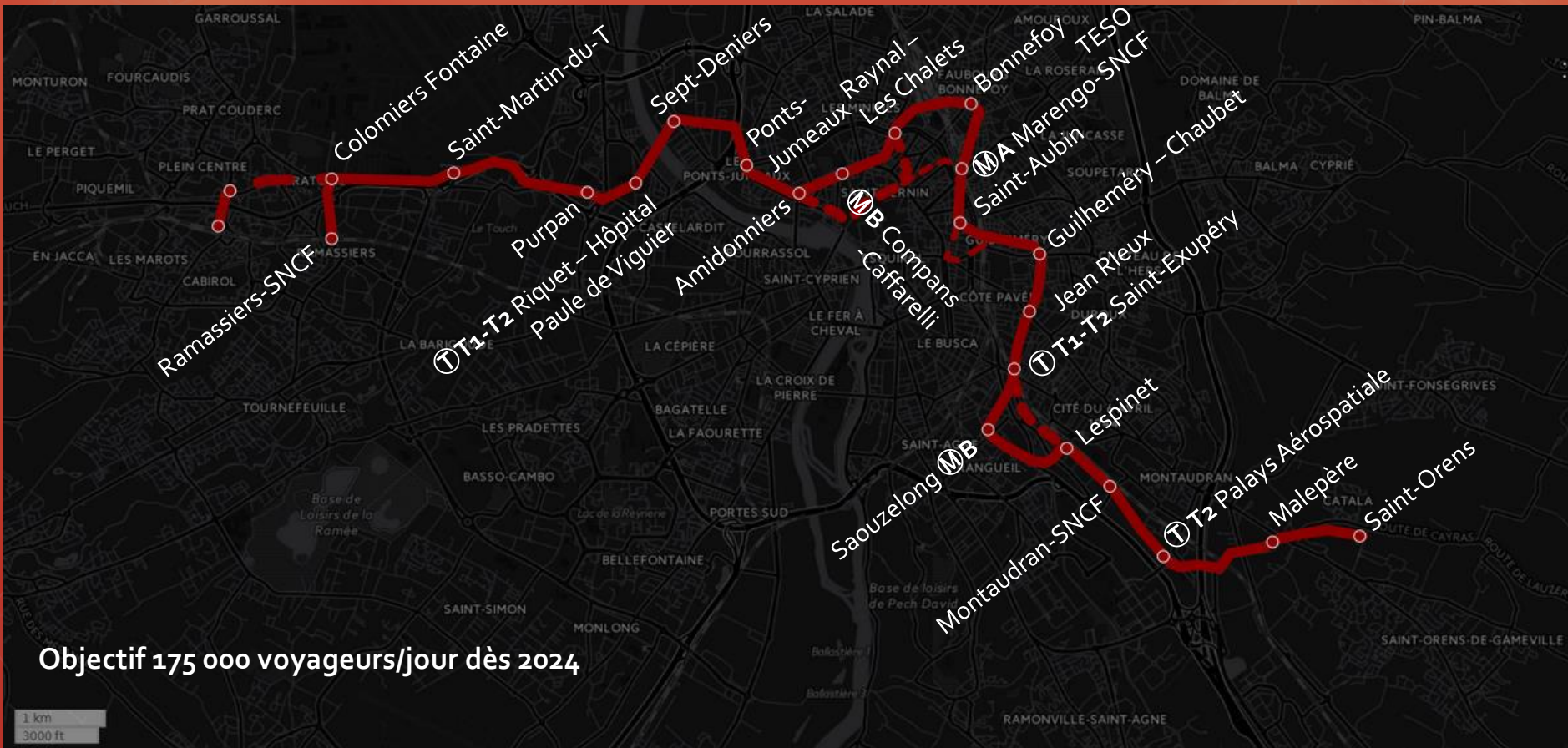
- ✓ Revenir à **l'étape d'étude** des fuseaux de ligne.
- ✓ Prendre en compte la **charge actuelle du réseau urbain Tisséo** en constatant les besoins réels des voyageurs et la saturation du réseau.
- ✓ Répertorier les **secteurs à forte densité de population** et anticiper l'avenir en prenant en compte les programmes urbains connus et recensés pour les deux prochaines décennies.
- ✓ Anticiper la **question du maillage** des transports par la construction d'une offre de transport hiérarchisée par mode (Métro, Tram, TER, Linéo, bus, navettes) et autour d'un schéma structuré (lignes radiales fortes, liaisons transversales, liaisons pôle à pôle, etc.) .
- ✓ Proposer **une solution équilibrée** entre la réalisation d'un mode lourd type métro et des infrastructures de transport en surface autour

Se saisir de l'opportunité d'une Ligne 3



- ✓ Confirmer l'intérêt de la desserte de **l'ouest toulousain** à Colomiers et Saint-Martin du Touch.
- ✓ Considérer la desserte de **Purpan comme inévitable** dans la liaison « rive droite – Toulouse centre » franchissant la Garonne.
- ✓ Appel à la desserte du **centre-ville « élargi » de Toulouse** autour du Canal du Midi par un passage aux Amidonniers, Raynal et Les Chalets, Saint-Aubin La Colombette.
- ✓ Considérer à leur juste valeur **les faubourgs toulousains** des quartiers Bonnefoy, Guilheméry, Jean Rieux, Pont des Demoiselles.
- ✓ Envisager la connexion de **la Ligne 3 avec la ligne B** dans le secteur sud à Rangueil.
- ✓ Mieux considérer la desserte de **Montaudran** « Toulouse Aerospace »
- ✓ Confirmer la desserte de **Labège** selon l'option retenue dont l'hypothèse « PLB »
- ✓ Statuer sur la desserte de **Saint-Orens** et de la ZAC Malepère en devenir
- ✓ Anticiper le **développement du réseau urbain** des différents modes de transport (prolongements tramway et bus) pour mieux échelonner leurs réalisations

ML3 : Contribution au débat public 2016



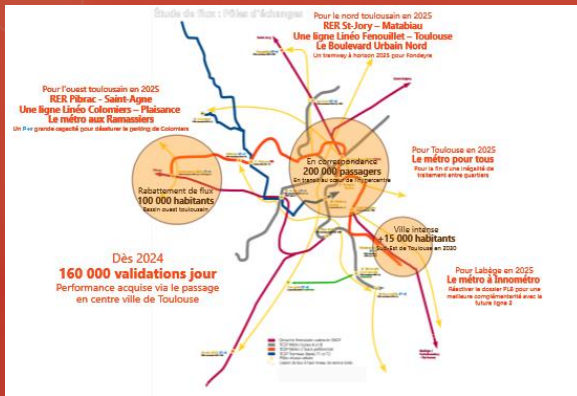
Objectif 175 000 voyageurs/jour dès 2024

ML3 Ramassiers – Saint-Orens : synthèse des fuseaux « densité » et « faubourg » de l'AUAT

Contre-proposition : Métro Ligne 3

- ✓ La recherche de « potentialité » = **Viabilité du projet** métro en jeu
- ✓ Etude de fuseau **selon les critères de conception des lignes A et B du métro** : 1/5^{ème} du tracé concerné par le renouvellement urbain à horizon 2025 (mêmes ratios que pour les lignes A et B) contre 46% constaté pour « TAE »
- ✓ Territoire redynamisé à 32% sur l'ensemble du tracé préférentiel « Ramassiers – St-Orens » contre 61,5 % selon le tracé TAE arrêté
- ✓ Rappel du scénario 1 « densité » AUAT : 109 000 hab. et 108 000 emplois
- ✓ Rappel du scénario 2 « faubourg » AUAT : 105 000 hab. et 77 000 emplois
- ✓ Synthèse des deux scénarios : Colomiers – Purpan (1) – Sept-Deniers (2) - Toulouse Centre (1) – Bonnefoy (2) - TESO Matabiau SNCF – Pont des Demoiselles (1) – Montaudran – Champs Pinsons (2)
- ✓ 20,50 km dont 20,74% en aérien – hors option Montaudran – pour 20 stations ou 23km pour 22 stations en direction de St-Orens
- ✓ Temps de parcours estimé à 35 minutes : Colomiers – TESO en 20'
- ✓ Coût estimé à 1,748 Milliard d'euros selon le ratio {prix du km NEOVAL} de Rennes

Contre-proposition : Plan Mobilité 2025



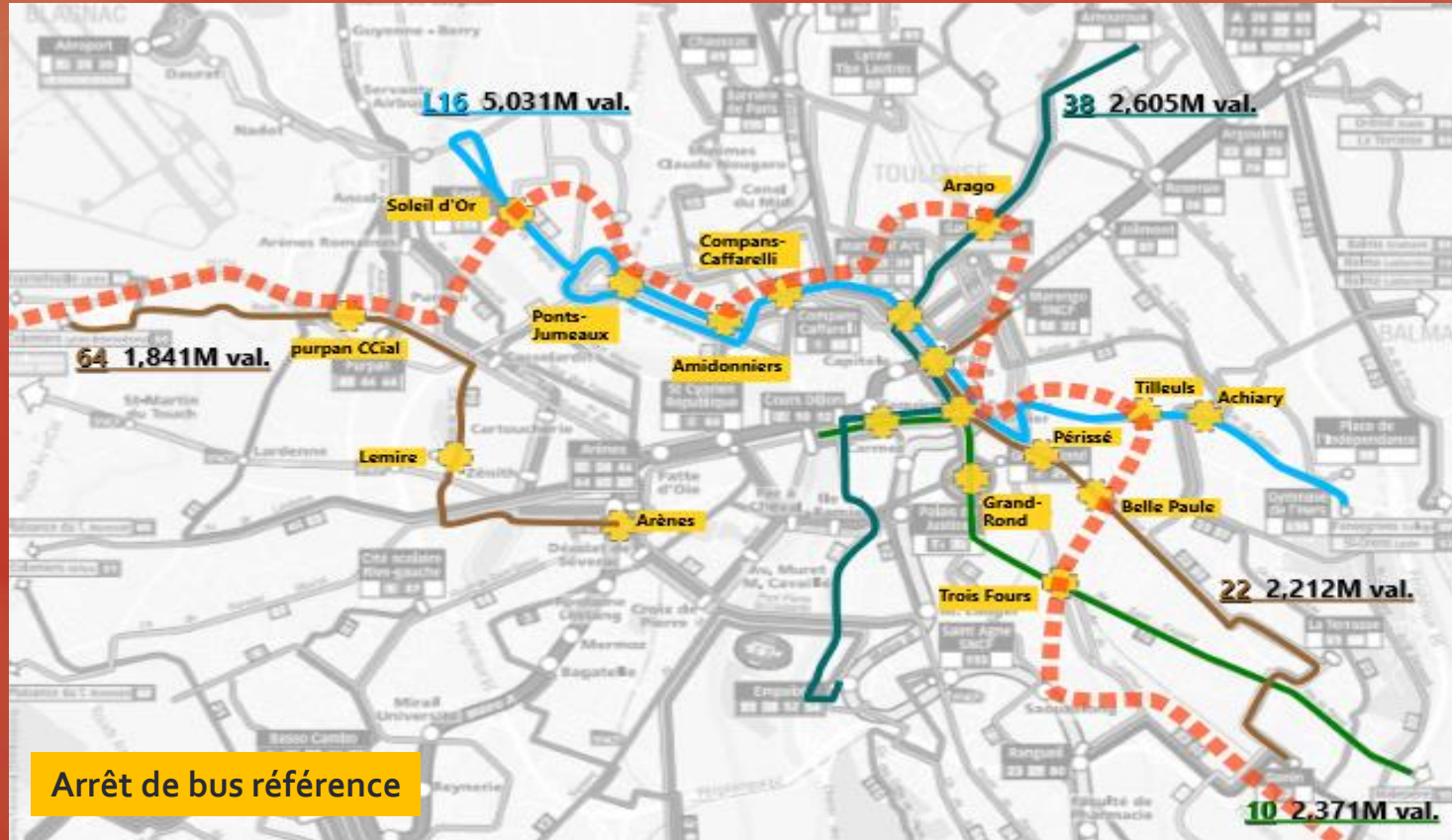
- ✓ Pour l'ouest toulousain : RER « Pibrac – Niel / Saint-Agne » - Un bus en site propre pour un Linéo Colomiers – Plaisance - Le métro aux Ramassiers pour Tournefeuille - Un P+r grande capacité au pôle d'échange de Colomiers
- ✓ Pour le nord toulousain : RER « St-Jory – Matabiau » - Une ligne Linéo Fenouillet – Toulouse - Le Boulevard Urbain Nord - Un tramway en 2035 pour Toulouse Nord
- ✓ Pour Toulouse : Le métro pour tous, la fin d'une inégalité de traitement pour les quartiers défavorisés par l'absence d'une desserte métro à proximité
- ✓ Pour Labège : Le métro à Innométro, Réactiver le dossier PLB pour une meilleure complémentarité avec la future « troisième ligne » - Le tramway pour relier les deux lignes de métro B / ML3 - Une jonction TCSP bus à Auzeville - Labège

Le Plan de Déplacements Urbains 2001



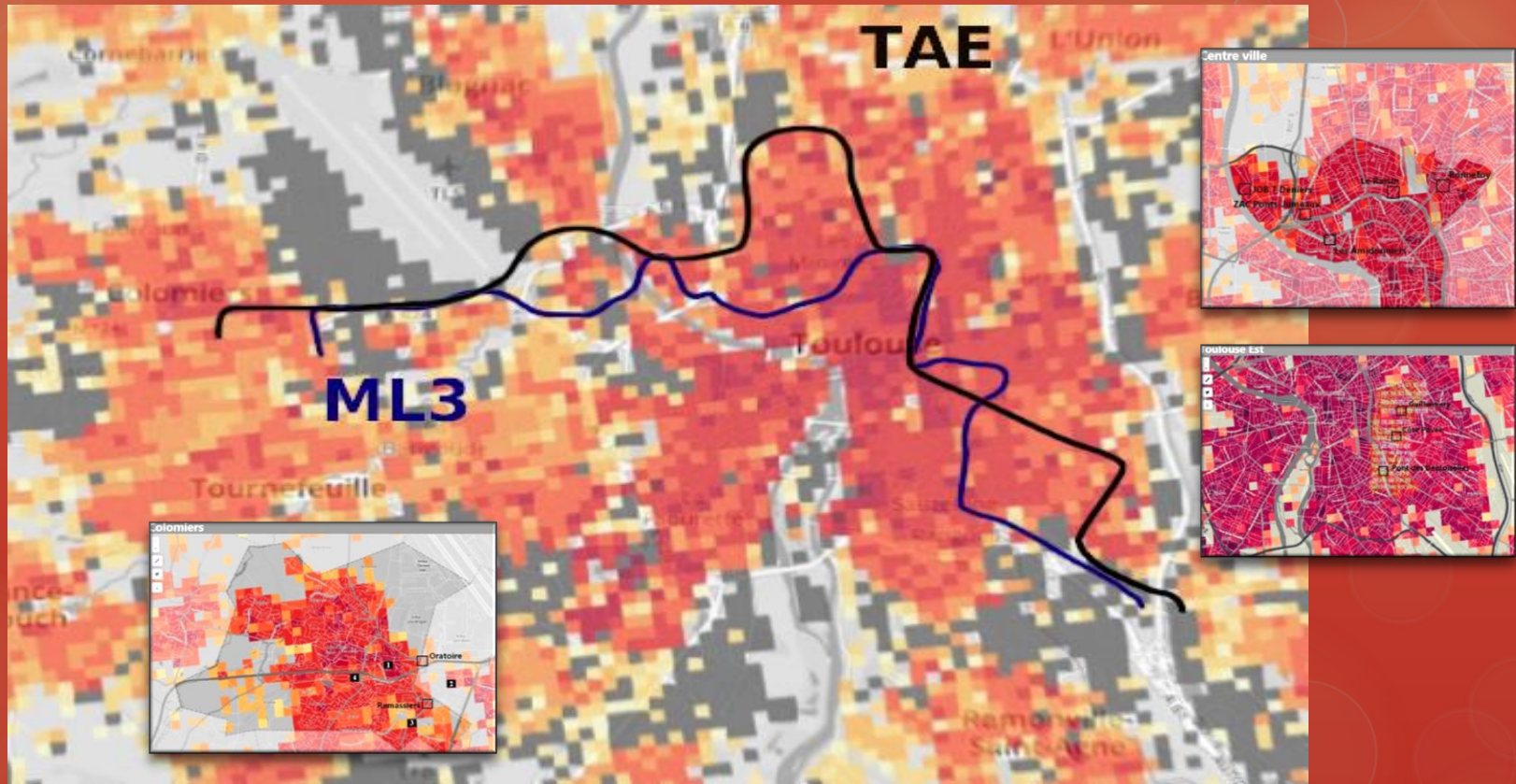
- Une constante depuis 2001 : Il est envisagé de réaliser un TCSP entre Basso-Cambo (métro A) et Saint-Martin du Touch (TER C), le « tramway Canal » des Ponts Jumeaux à Montaudran, Le TCSP « Auzeville – Labège »

Analyse de la charge bus du réseau Tisséo



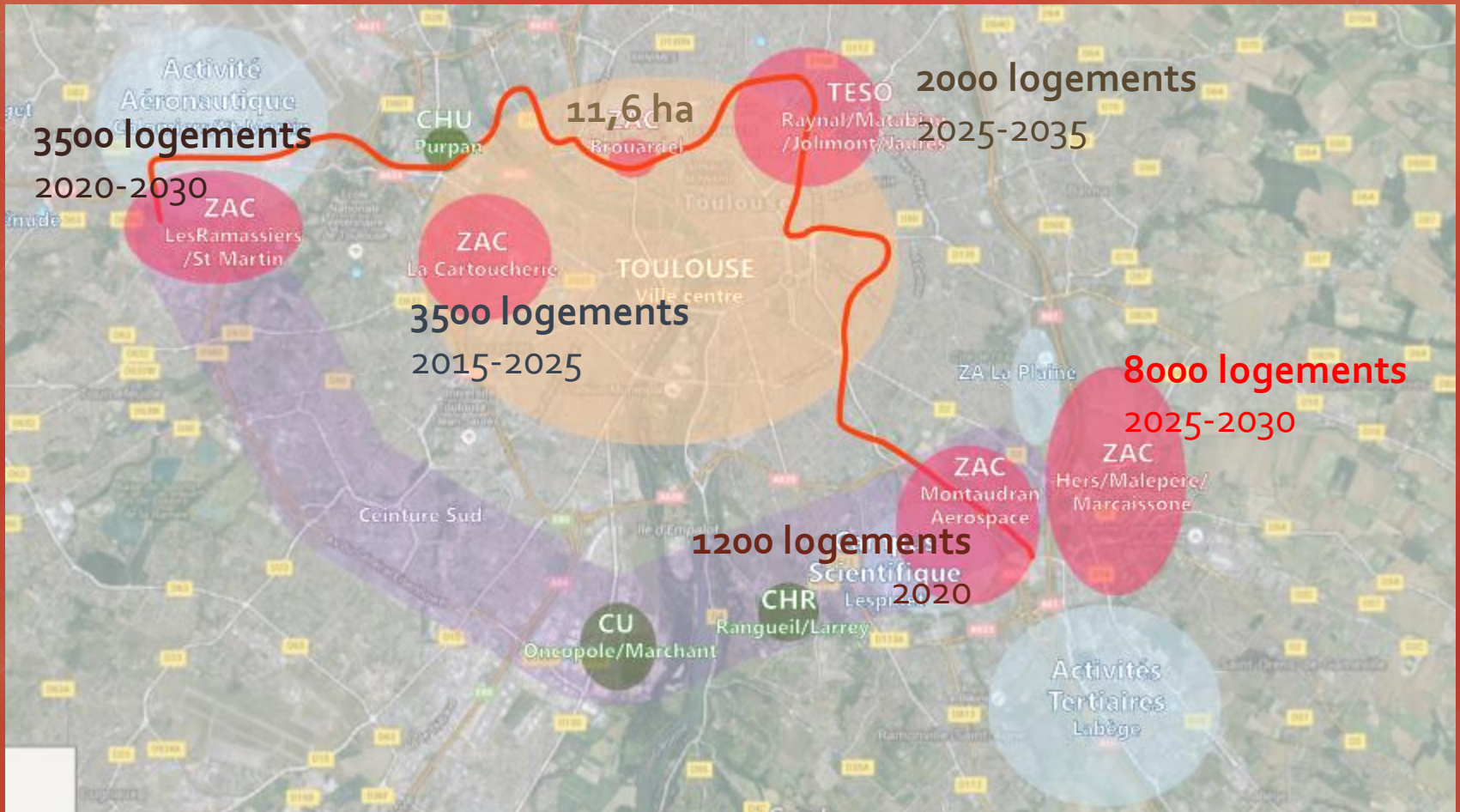
- ❑ Le classement des lignes les plus fréquentées du réseau de bus en 2015 : Bus L16, Bus 38, Bus 10, Bus 22, Bus 14, Bus 19, Bus 64, Bus 12, Bus 62, Bus 79.
- ❑ La ligne L16 (Linéo 1) est **4,4 fois plus fréquentée** que la ligne 79, près de 2 fois plus que la ligne 38

Étude de densité de population par pixel



- ❑ Comparaison entre le tracé officiel « TAE » et la contre-proposition « ML3 »
- ❑ Des îlots très denses identifiés dans les quartiers proches de l'hypercentre de Toulouse notamment JOB 7D, ZAC Ponts-Jumeaux, Les Amidonniers, Le Raisin, Concorde, Faubourg Bonnefoy mais aussi dans l'Est de Toulouse, autour des faubourgs et dans des secteurs résidentiels à l'Ormeau, Gonin, Bois de Limayrac, Château de l'Hers

Projets définis 2020-2030 « ZAC » et « PIM »



ML3 Ramassiers – Montaudran - StOrens

- ✓ Le bassin du grand Ouest toulousain concerne jusqu'à **150 000 habitants**
- ✓ Desservir en métro le centre hospitalier et la zone commerciale de Purpan, **connexion avec le réseau tramway** pour accroître les opportunités de déplacement depuis la ZAC Cartoucherie, proposer une solution alternative à la voiture dans le secteur Casselardit, sujet à la saturation du réseau viaire à l'approche de la bretelle d'entrée / sortie de l'échangeur n°29 du périphérique
- ✓ L'ouest de Toulouse « Purpan – Amidonniers » concerne plus de **30 000 habitants**
- ✓ Vitaliser les **faubourgs toulousains**, créer une liaison « inter-quartiers » aujourd'hui inexistante pour influencer efficacement sur la conversion de la part modale VP en TC + marche à pieds pour de courtes distances de 1 à 3 kilomètres
- ✓ Rompre avec **l'inégalité de traitement** entre quartiers toulousains possédant une station de métro pour les plus privilégiés.
- ✓ Les secteurs Est et Sud-Est totalisent près de **93 000 habitants** soit 1/5^{ème} de la population totale de la commune de Toulouse
- ✓ Connecter ML3 à la ligne B du métro à « Saouzelong » permettrait de **stimuler la fréquentation de la « troisième ligne »** par une interconnexion située idéalement à mi-chemin du tronçon sud (Jean-Jaurès / Ramonville) de la ligne B et du tronçon Est du ML3 (Marengo TESO / Montaudran)
- ✓ Le tracé ML3 répond aux besoins des usagers en reprenant la charge du réseau bus des principales lignes L2-63-L1-38-22-10 (40% de la charge totale du réseau bus) et **dessine la frontière de la « ville intense »** des quartiers monofonctionnelles résidentielles ou tertiaires, élargit le centre de Toulouse des boulevards de l'Octogone au Canal du Midi.

Les effets bénéfiques escomptés



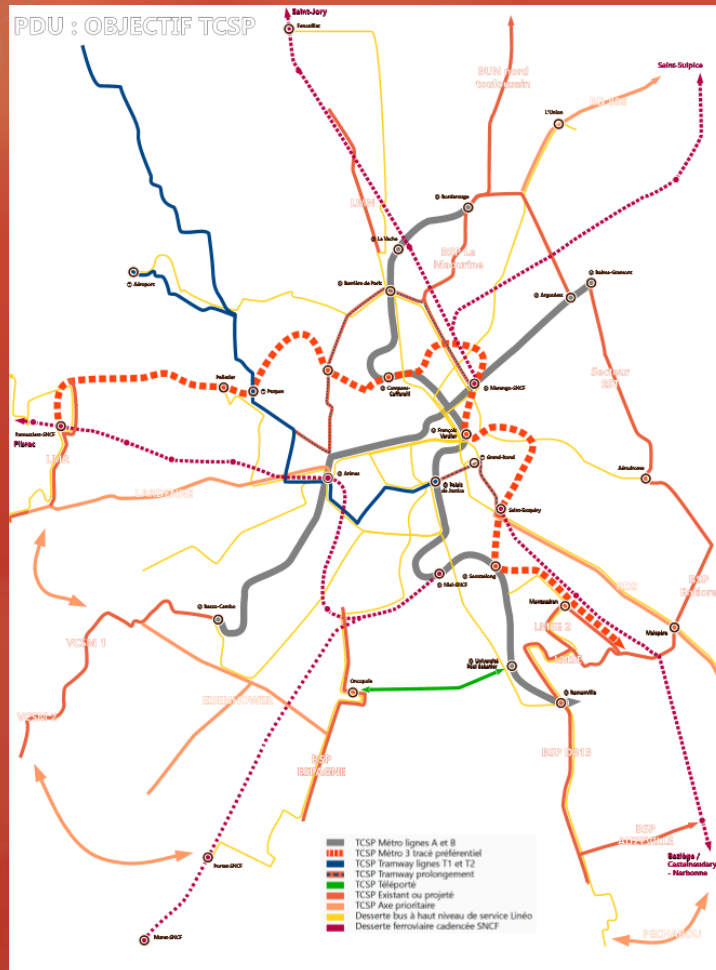
- ✓ La création d'un **pôle terminal Bus+Métro et TER à Colomiers** Les Ramassiers (ou à la Gare) avec le rabattement des lignes du secteur Ouest, le maintien d'une desserte Linéo
- ✓ La desserte du **secteur industriel** et résidentiel de Saint-Martin-du-Touch
- ✓ La desserte **du CHU et de la zone commerciale** de Purpan
- ✓ La création d'une liaison rapide **entre les deux rives** de la Garonne de Toulouse Ouest
- ✓ La couverture métro acquise **pour les quartiers en péricentre** de Toulouse
- ✓ La desserte des **faubourgs toulousains** achevée : Bonnefoy, Guilheméry, Jean Rieux, Pont des Demoiselles, Saint-Michel, Patte d'Oie – St-Cyprien, Les Minimes, Sept-Deniers
- ✓ Multiplication des opportunités de déplacement au sud-est de Toulouse par une **interconnexion ML3 – Lg B** et affranchissement du relief naturel
- ✓ Anticipation des quartiers Montaudran et **Malepère** en devenir
- ✓ Prise en compte de l'infrastructure réseau existante ou future pour une **meilleure complémentarité des modes** (TCSP Les Ramassiers, BSP Linéo, LMSE, extension tram)

Les opportunités de développement



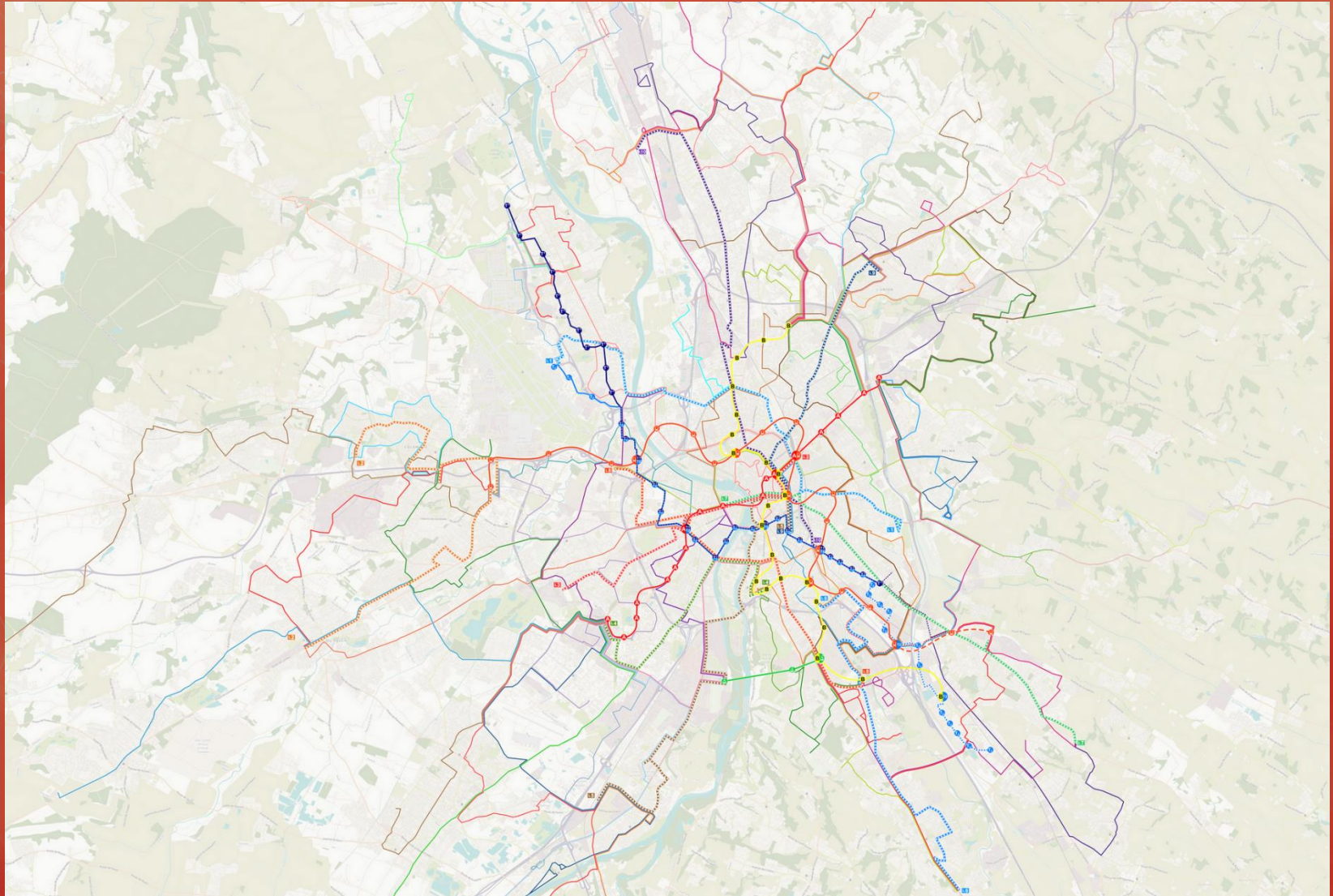
- ✓ Fuseau « Ouest-Est » agglomération avec **passage en centre-ville** de Toulouse
- ✓ Optimisation du parcours ML3 par un terminus à la gare des Ramassiers permettant un meilleur calibrage de l'offre bus du secteur Ouest pour conserver suffisamment du potentiel voyageurs à la création d'un **Linéo Colomiers – Plaisance** et desservir plus efficacement la commune de Tournefeuille via le BSP Ramassiers.
- ✓ La pénétrante Avenue de Saint Exupéry {Pont-Demoiselles / Ormeau / Labège} sujette à un **prolongement ultérieur du tramway à court-moyen terme** selon phasage.
- ✓ Le caractère métropolitain du projet confirmé de par le **prolongement souhaitable de la Ligne B à Labège** ainsi que de la Ligne 3 en direction de St-Orens.
- ✓ La ligne 3 doit permettre **une réforme de l'offre en surface** comme en 2007.
- ✓ Meilleur rabattement de l'offre bus, avec comme objectif de **doubler la ligne A** par un report des voyageurs sur le tronçon Ouest ML3 et de **doubler la ligne B** par un report des voyageurs sur le tronçon Est ML3.
- ✓ Inscrire dans le PDU les réalisations **TCSF prioritaires à horizon 2025** pour accompagner la troisième ligne de métro : BUN, Axe Ramassiers, Axe Auzeville, LMSE 2, La ligne B station Niel pour un pôle d'échanges Métro+SNCF, BSP Espagne.

Un PDU en corrélation avec le projet ML3



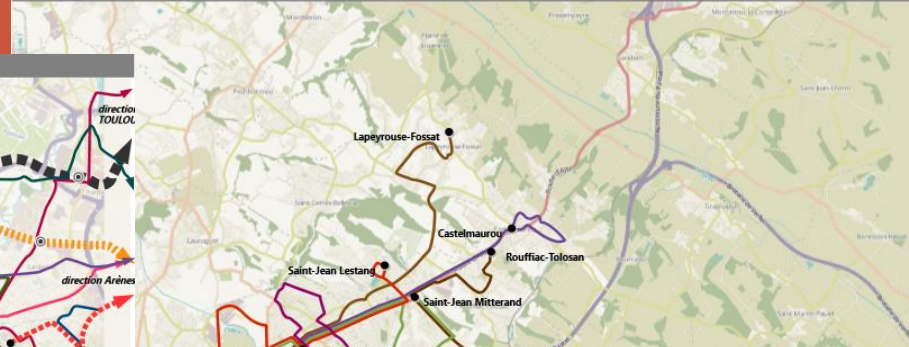
- ✓ **TCSP Bus des Ramassiers**, connecté au « Bus en Site Propre » de Colomiers (L2) et Plaisance (L3)
- ✓ **TCSP Boulevard Urbain Nord** de Borderouge à Bruguières, connecté aux BSP La Maourine et Atlanta
- ✓ **TCSP Auzeville – Labège**, connecté aux BSP La Cadène, Ramonville RD813, LMSE 1 et 2
- ✓ **TCSP Portet**, connecté au BSP de la route d'Espagne / Oncopole
- ✓ Réseau Tram, **prolongements** vers St-Exupéry Labège, Matabiau et « Boulevards Toulouse Nord » Suisse – Bar. de Paris -Raynal

Un aperçu de l'effet réseau Tisséo+ML3

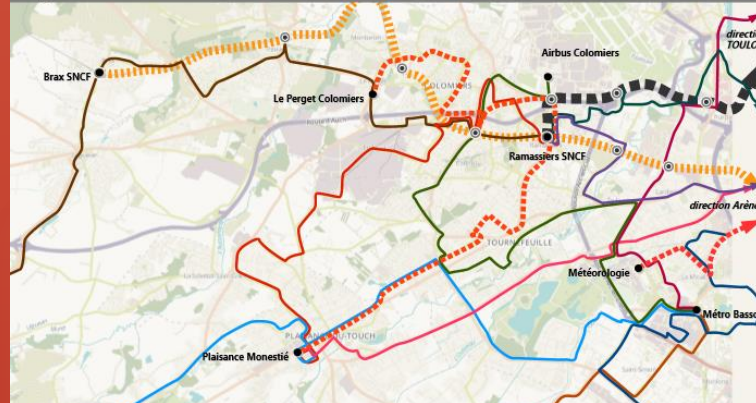


Un exemple d'idée de maillage réseau

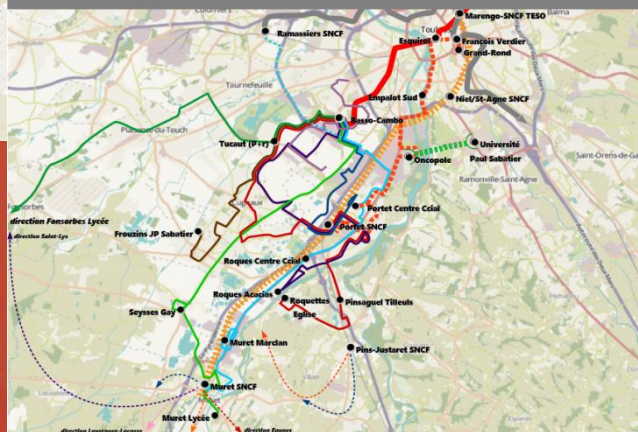
>> Réorganisation type du réseau de bus du secteur nord-est à horizon 2025



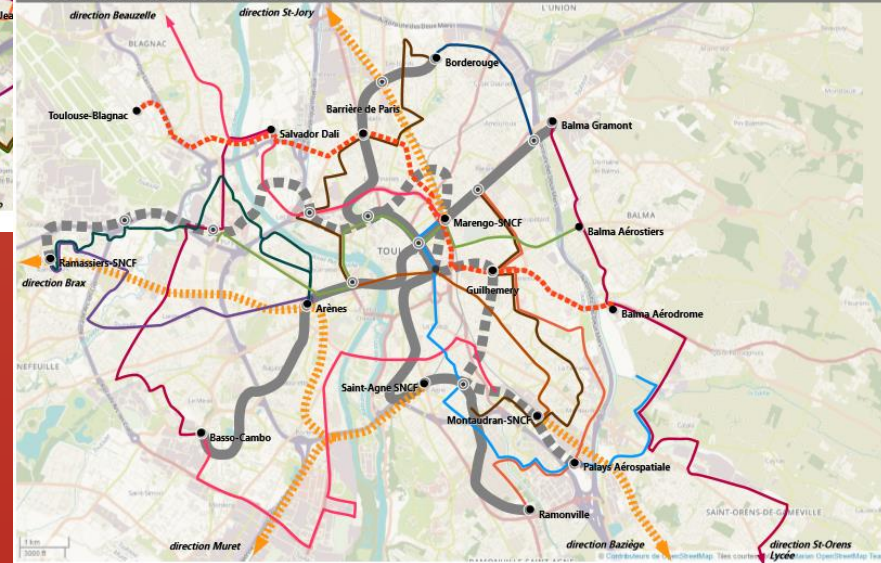
on type du réseau de bus du secteur Ouest à horizon 2025



>> Réorganisation type du réseau de bus du secteur sud-ouest à horizon 2025

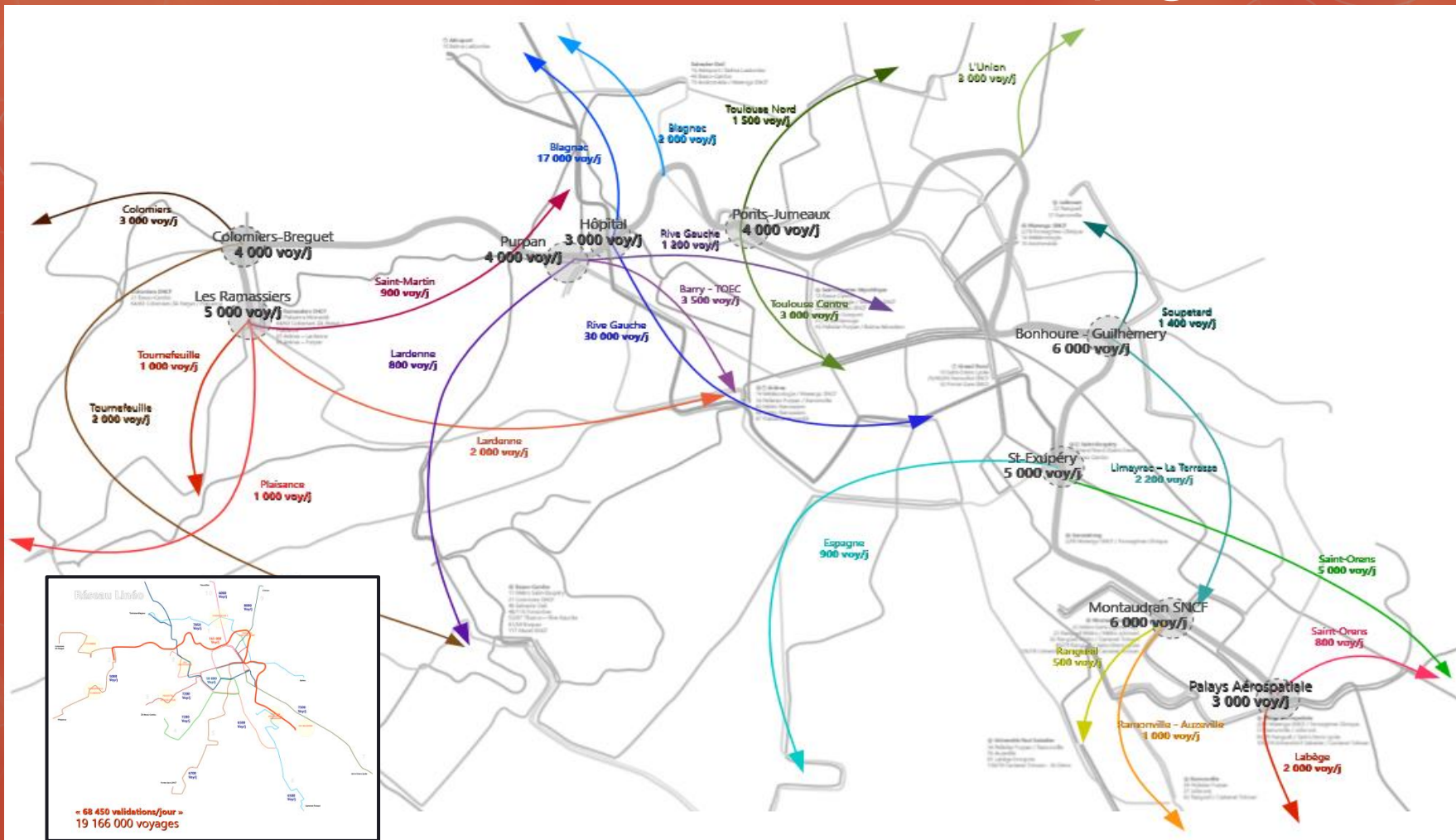


>> Réorganisation type du réseau de bus à horizon 2025



- Envisager la réforme du réseau Linéo pour une meilleure optimisation des performances et plus d'homogénéité pour accroître la qualité de desserte

Etude de rabattement des flux voyageurs



□ D'après le nouveau maillage du réseau de bus + Linéo en lien avec la Ligne 3

Phaser le développement du réseau urbain (1)

- ✓ Une **ligne de métro** « Colomiers Ramassiers – Montaudran / St-Orens » en 2024 sur tout ou en partie des 23 km du tracé préférentiel
- ✓ Réalisation prioritaire des **TCSP Bus** autour de la « Ligne 3 » à l'Ouest (Ramassiers), au nord (BUN), à l'Est (LMSE 2), au sud (Auzeville – Labège) d'ici à horizon 2025
- ✓ Un **prolongement du réseau tramway** depuis le « Palais de Justice » à destination de Labège : Grand-Rond – Pont des Demoiselles (ML3) / Saint-Exupéry L'Ormeau (T1) / Montaudran – Labège (T2) d'ici 2030
- ✓ La constitution progressive d'un « **réseau urbain ferré** » TER avec la mise en place de trains cadencés, d'une tarification urbaine Tisséo et/ou Métropolitaine, l'aménagement des gares (quais et Info Voyageurs) selon un partenariat Tisséo – Toulouse Métropole – La Région – SNCF

Phaser le développement du réseau urbain (2)

- ✓ Programmer le **développement de « Site Propre Bus »** des projets suivants : VCSM 2, Liaison Nord Etats-Unis, BSP La Maourine, BSP Atlanta, BSP Entiore H2M, liaison Sud-Ouest Tournefeuille – Cugnaux, Péchabou, RD888
- ✓ Projeter un **développement du réseau de tramway** selon la situation d'urgence et de saturation de flux rencontrée : Canal du Midi / Matabiau, Axe « Route d'Albi », Axe « faubourg Nord » Raynal – Barrière de Paris – Bd Suisse, réalisation d'une traversée de la Garonne à Bourrassol et connexion « Purpan – Brunhes – Ponts Jumeaux », Axe « Espagne » Galliéni – Portet, Axe « La Cépière » Bagatelle Oncopole, Axe « Ramonville » direction Castanet, liaison « Amidonniers - Grand Rond », etc.
- ✓ Envisager le prolongement du **réseau métro** pour les lignes A (jusqu'à Ramassiers ML3 ?), B (Fondeyre, L'Union) et ML3 (Tournefeuille, St-Orens) et le doublement des lignes A et B en 52 mètres.

Enveloppe budgétaire selon le SMTC-Tissééo

3,8 Milliards d'euros selon le programme d'investissement pour les périodes horizons 2020 -2025 -2030 :

- ✓ **1,720 Mds €** pour la ligne 3 « Colomiers Airbus – Palays Airbus DS» à 2,128 Mds€ pour un tracé « Colomiers – Labège »
- ✓ **220 millions d'euros** pour connecter la ligne B à TAE au sud-est
- ✓ **265 millions d'euros** pour doubler la ligne A d'ici 2019
- ✓ **60 millions d'euros** pour le téléphérique urbain sud Oncopole – UPS
- ✓ **100 millions d'euros** pour le programme « Linéo »
- ✓ Investissements patrimoniaux et divers à hauteur de **1,089 Mds d'euros**

Comparaison avec le budget PDU 2012

2,5 Milliards d'euros soit 160 millions/an selon le montage proposé – dont 391M dans divers (entretien/extension du patrimoine) :

- ✓ **766,5 millions d'euros** dans la programmation 2015 – 2020
- ✓ **66 millions d'euros** en faveur des aménagements bus / pôles d'échanges (18M HT)
- ✓ **1116,50 millions d'euros** pour le développement de sites propres nouveaux
- ✓ **592 millions d'euros** alloués dans le programme routier à horizon 2020

Une capacité d'investissement à 2,8 Mds€

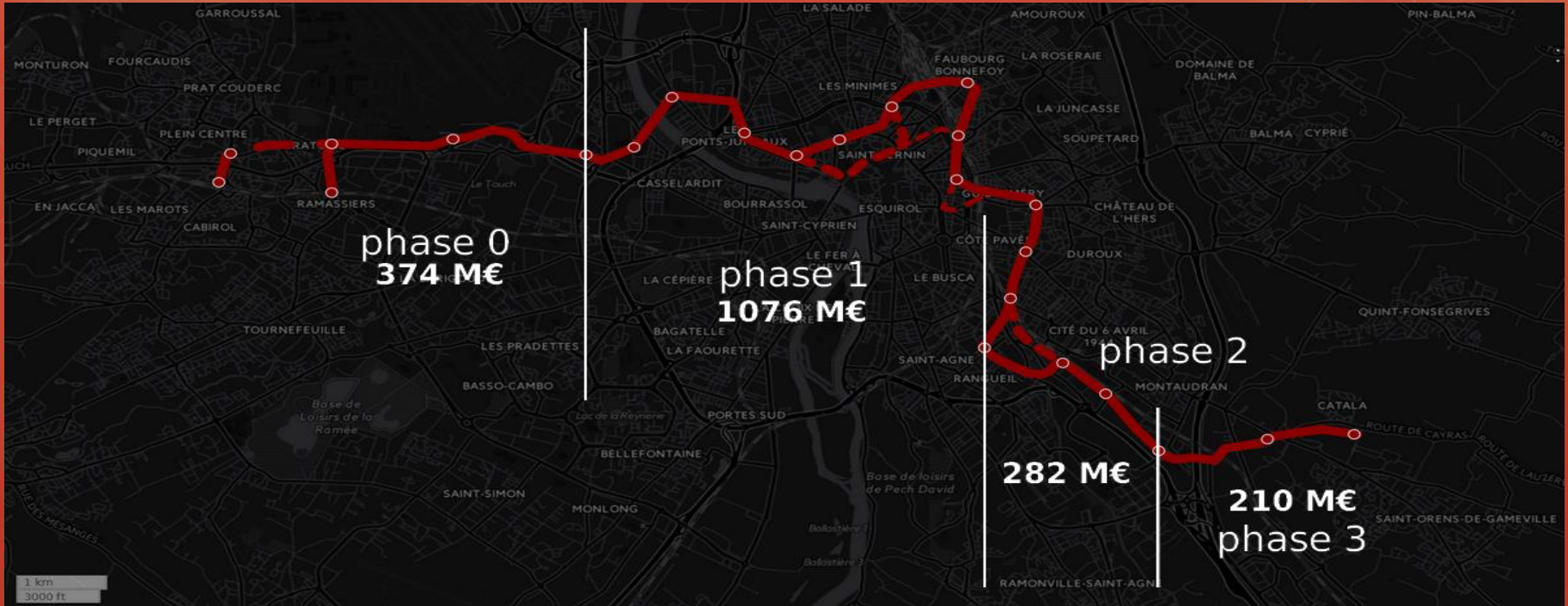
- ✓ **2,843 Milliards d'euros** assumés par Toulouse Métropole et SMTC-Tisséo soit 165 à 180 millions/an
- ✓ **200 millions d'euros** de contribution du Conseil Départemental
- ✓ **150 millions d'euros** de participation financière de la Région
- ✓ **140 millions d'euros** pris en charge par l'Etat
- ✓ Un effort des collectivités locales telles que le **SICOVAL (230M€)** est demandé
- ✓ **9,8millions d'euros** de subventions par la Commission européenne

- ✓ Un **manque de 171 millions d'euros** à financer ou financés selon l'hypothèse de la courbe de croissance des contributeurs toulousains ...
- ✓ Plusieurs emprunts avec une portée long terme **sur 40 années** et un taux moyen de 3,5 %
- ✓ En 2030 la dette du SMTC-Tisséo se portera à **2,4 Mds d'euros** contre 400 M€ initialement (emprunts Ligne B)

Solutions dégagées par la contre-proposition

- ✓ **Phasage** de réalisation de la « troisième ligne » de métro dans le temps
- ✓ Mise **en suspens** du doublement de la ligne A (265 M€)
- ✓ **Prolongement de la ligne B** du métro à Labège (INPT ou Innométro)
- ✓ Réalisation des **TCSP prioritaires** autour notamment de la Ligne 3
- ✓ **Recettes à accroître** : facturer le stationnement P+r au prix d'un ticket Tisséo ? Achat du ticket 1 dép. plus cher à bord de l'autobus ?
- ✓ Adopter un **seuil maximal d'investissement** à 150 M/an par le SMTC pour éviter un trop lourd endettement et grever la capacité financière dès la réalisation de la « troisième ligne » de métro après 2025

Phasage de réalisation de la Ligne 3 du métro



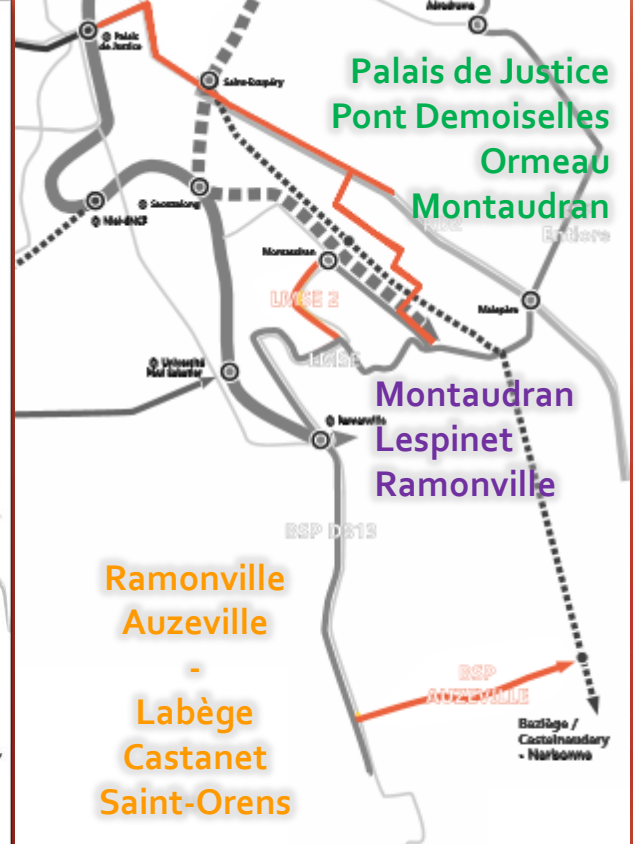
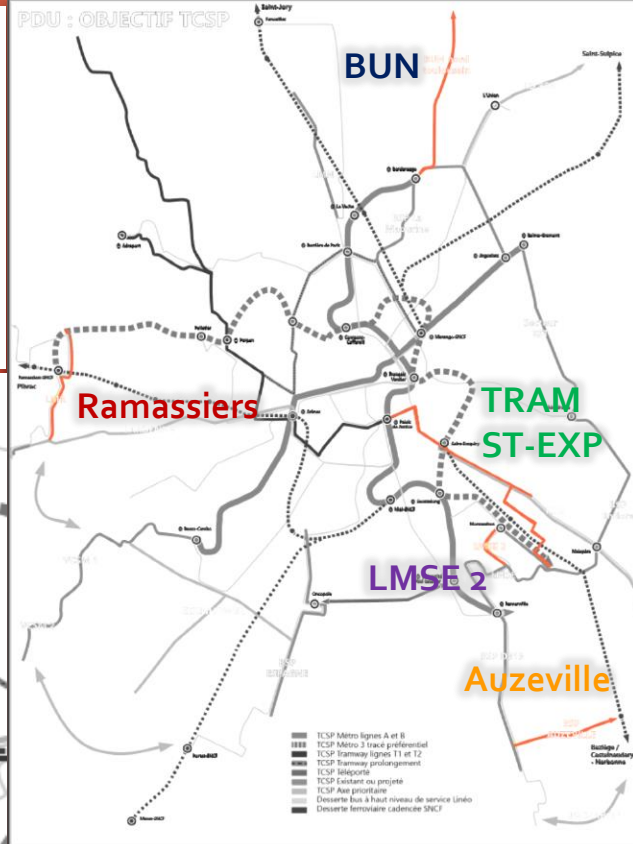
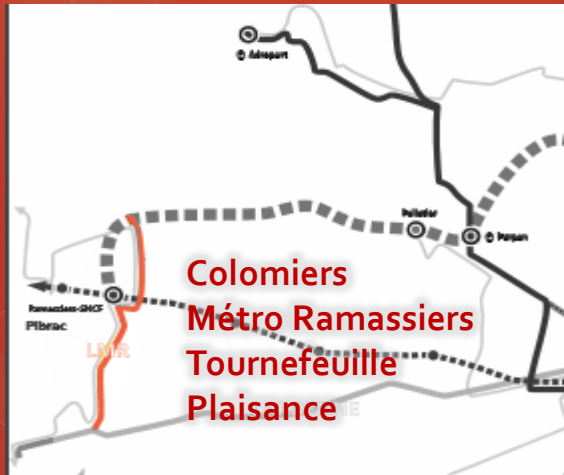
- ❑ Tronçons « ouest » et « centre » pour un coût estimé à **1,450 Mds €** proche du montant de la ligne B de 2007 - une efficacité certaine de la Ligne 3 à horizon 2024 confortée par des connexions avec les lignes A (Marengo / TESO) et B (Compans-Caffarelli et Saouzelong) du métro, Tramway T1/T2 à Purpan et Pont des Demoiselles et TER-SNCF
- ❑ Tronçons 2 et 3 sujets aux développements des ZAC « Toulouse Aerospace » 2019-2029 et « Malepère » 2025-2035

52M Ligne A en suspens et PLB à Innoméτρο



- ✓ Economie de 265 M€ sur le doublement de la ligne A du métro dont l'impact négatif sur la « non amélioration du confort voyageurs » est à relativiser par l'apport de la « troisième ligne » grâce à un maillage nouveau du réseau de bus -> **Report de flux Ouest agglomération vers ML3**
- ✓ Prolongement de la ligne B du métro vers Labège pour une mise en service à horizon 2025 -> Etude achevée, potentiel identifié, engagement politique. Rappel du montage financier : 14,1 M€ SICOVAL et SMTC-Tisséο, 80M€ CD31

TCSP bus et tram prioritaires à horizon 2025



- BUN (120 M€) – Ramassiers (15M€) – TRAM St-Exupéry (93 à 145M€) – LMSE 2 (9M€) – Auzeville (30M€ dont participation du SMT-C-Tissé)

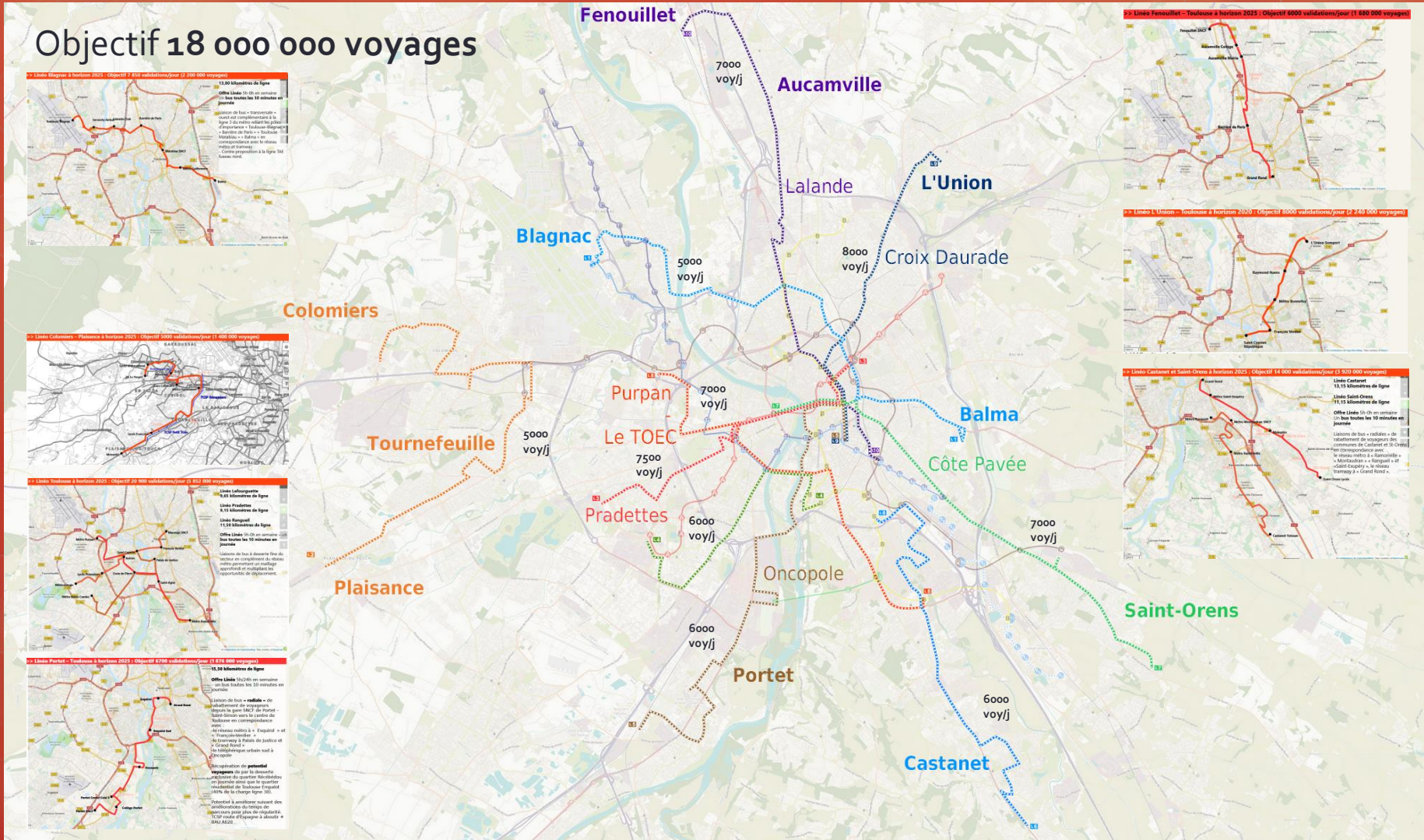
Contre- programme TCSP à horizon 2025

Un Plan d'investissement transport à hauteur de **1,901 Mds € d'ici 2025** :

- ✓ Une ligne de métro « Ramassiers – St-Orens » avec une réalisation par phase 2025 – 2035 avec mise en service des premiers tronçons **Ramassiers / Saouzelong dès 2024 pour un coût estimé à 1,450 Mds €**
- ✓ Le prolongement de la **ligne B à Labège** pour un coût de 141M€ au SMTC
- ✓ La réalisation d'un plan « **TCSP prioritaires** » pour un investissement de près de 250 millions d'euros
- ✓ Le développement du **réseau Linéo** à poursuivre mais un travail de recherche d'optimisation des liaisons futures et en lien avec ML3
- ✓ Le **téléphérique** Oncopole – Métro Université Paul Sabatier estimé à 60M€
- ✓ Proposer le prolongement ML3 « Saouzelong – Montaudran – St-Orens » pour la décennie 2025 – 2035
- ✓ Anticiper les demandes futures parmi les TCSP inscrits dans la liste

Réadaptation du réseau « Linéo » horizon 2025

Objectif 18 000 000 voyages



L'offre transport à horizon 2030

Réseau **Métro A+B+ML3**

Réseau **Linéo 10 lignes**

Réseau **Bus en site propre**

