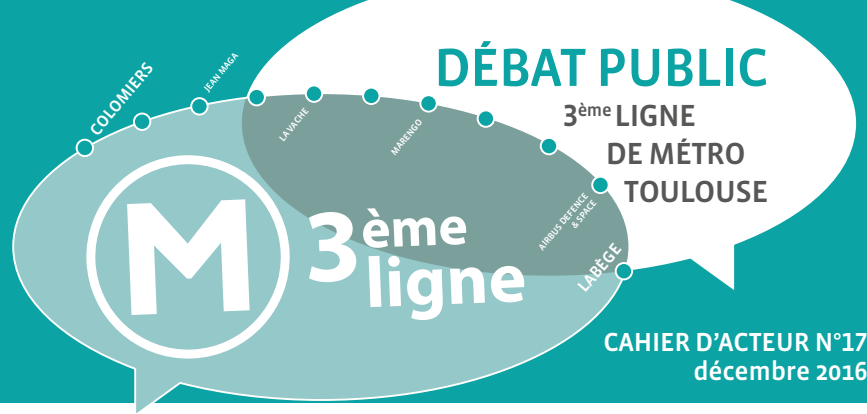


DÉBAT PUBLIC

3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR CFE-CGC

Une troisième ligne de métro : pourquoi pas, mais sous conditions !



POSITION DE L'UNION DÉPARTEMENTALE 31 CFE-CGC

La CFE-CGC est une organisation syndicale qui représente et défend tous les salariés pour leurs conditions de travail mais aussi plus largement pour leur qualité de vie. À ce titre, au travers de l'Union Départementale 31 (UD31), la CFE-CGC s'intéresse aux conditions de circulation des salariés des bassins d'emplois du département de la Haute-Garonne et de la métropole toulousaine.

Les difficultés de transport régulièrement rencontrées par les salariés, ont poussé la CFE-CGC à s'impliquer fortement dans le plan de mobilité, valant révision du PDU de la métropole Grand Toulouse.

CFE-CGC UD31

Adresse: 20 chemin du Pigeonnier de la Cépière - Bât A
Tél.: 05 62 27 92 03

La CFE-CGC estime qu'avec une métropole de plus d'un million d'habitants et forte d'une croissance de plus de 15 000 habitants/an, il est indispensable qu'un plan ambitieux visant à développer les infrastructures de transport sur l'ensemble du territoire soit acté et mis en place sans attendre. Il en va de son attractivité, de la création d'emplois et du bien-être de ses habitants.

Pour s'assurer que la réponse proposée par le SMTC correspond aux attentes des usagers, la CFE-CGC prend part au débat.

Ainsi, la CFE-CGC prend acte du projet tel que défini par le maître d'ouvrage SMTC de 3^{ème} ligne de métro proposée par la métropole Grand Toulouse.

Cette future ligne appelée Toulouse Aerospace Express (TAE) permettrait de relier 2 bassins d'emploi: la plateforme aéronautique et aéroportuaire au nord-ouest et le pôle d'activités au sud-est (Montaudran, Rangueil, Innopole). Elle desservirait également le centre ferroviaire Matabiau, cœur névralgique du réseau de transport, censé accueillir la Ligne Grande Vitesse à l'horizon 2025.

La CFE-CGC fait remarquer que le futur tracé desservira principalement Toulouse intra-muros, alors difficilement utilisable pour les habitants des couronnes extérieures, ces derniers étant obligés d'utiliser leurs véhicules personnels pour quitter leurs domiciles. Les principales problématiques de transport actuelles présentes aux abords de la ville (congestion de la rocade, de la N124, difficulté du franchissement de la Garonne au nord...) ne seront donc pas résolues par la seule mise en place de cette 3^{ème} ligne.

La CFE-CGC voit donc en cette 3^{ème} ligne de métro un moyen d'améliorer les transports pour les habitants intra-muros mais reste très perplexe quant à la résolution des problèmes de transport pour les salariés habitant en proche banlieue. C'est pourquoi la CFE-CGC dit « Pourquoi pas, mais à condition de mettre en œuvre une politique d'investissement permettant de développer un vrai réseau structurant couvrant l'ensemble de la métropole ».

Ce cahier d'acteur précise l'analyse et les demandes de la CFE-CGC pour améliorer les conditions de transport des salariés de la métropole.

ANALYSE DU PROJET PAR LA CFE-CGC

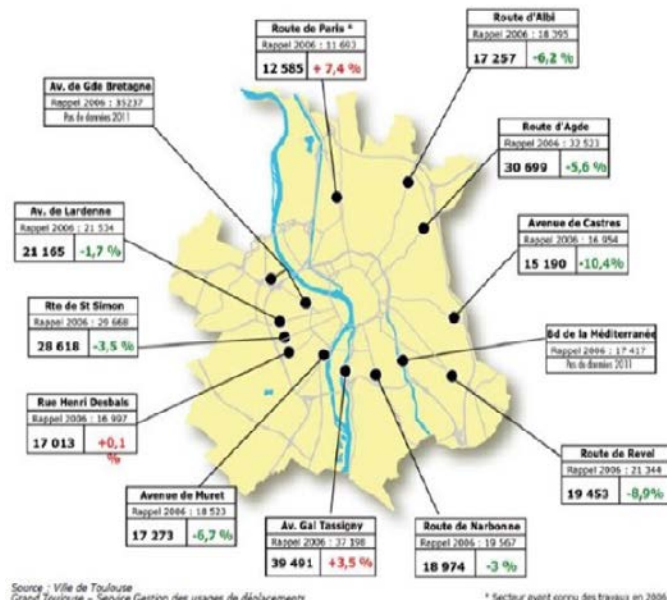
Dans le cadre de son implication lors des concertations sur la modification du PDU / plan de mobilité (2020/2025/2030), la CFE-CGC s'était déjà prononcée en faveur de la 3^{ème} ligne de métro mais sous conditions. Voici notre analyse et les questions qui en découlent.

1. LES DIFFICULTÉS DE TRANSPORT DANS LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

Les difficultés de transport dans la métropole toulousaine sont bien connues. Il ne peut échapper à personne qu'en semaine, les salariés perdent du temps et de l'énergie dans leurs trajets domicile-travail. Cela impacte leurs conditions de vie, qu'elles soient personnelles ou professionnelles. De la même façon l'impact est énorme pour l'efficacité de nos administrations et la rentabilité de nos entreprises.

La CFE-CGC relève les points noirs suivants :

- La saturation des rocades aux heures de pointe.



Évolution trafic pénétrantes intrarocade

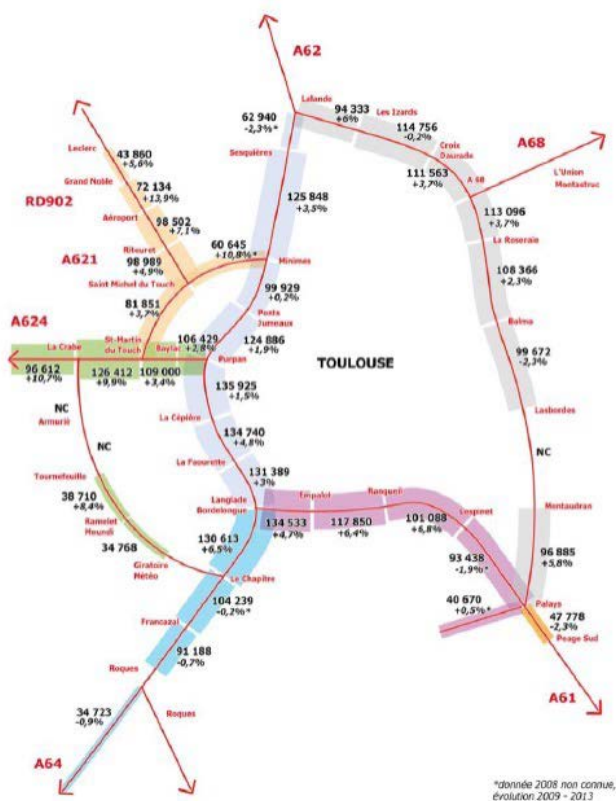
- La saturation de la N124 (ancienne route d'Auch).
- La saturation des péages d'autoroute à l'entrée de la métropole.
- Le peu de franchissements de la Garonne au nord de la métropole.
- L'accès à l'aéroport desservi depuis peu par le tram mais peu accessible depuis la gare Matabiau.
- Le manque de pistes cyclables.
- La sous-utilisation des lignes ferroviaires malgré un réseau radial structurant qui pourrait servir d'axes à un réseau en bus circulaire pour créer l'étoile.
- La saturation de la gare Matabiau.
- La lenteur du tram qui décourage les usagers car non concurrentiel à la voiture individuelle.
- La saturation des lignes existantes de métro.

2. LE TRACÉ INTRA-MUROS

Pourquoi une ligne si longue (28 km) qui ne dessert pas l'aéroport et reste en majorité intra-muros ?

En situation normale, le temps de trajet en métro ne fera pas gagner du temps par rapport à la voiture car la ligne est trop longue et oblige l'utilisateur venant du sud-est à remonter vers le nord avant de bifurquer vers l'ouest (et réciproquement).

De plus, le métro tel que défini ne passe pas par l'aéroport et oblige une rupture de charge entre le métro et le tram. La CFE-CGC s'inquiète des ruptures de charges qui font renoncer les usagers à l'emploi du transport en commun : On



Évolution du trafic rocades 2009-2013

estime qu'à partir de 2 ruptures de charges (+15 min), les usagers abandonnent le transport en commun pour privilégier leur voiture.

Pourquoi autant d'arrêts et une desserte de zones peu denses (Cote Pavée...)?

Bien que les arrêts définis soient plus éloignés que pour les lignes A et B, il reste beaucoup de points d'arrêts qui se situent dans des zones à faible densité d'habitat. Or, l'intérêt d'un métro est de desservir des zones denses afin de cibler suffisamment de personnes à transporter pour rentabiliser les investissements et apporter une plus-value sur l'ensemble de la ligne.

Où est l'analyse chiffrée des trajets réellement effectués quotidiennement?

Seule une ancienne enquête famille portant sur 6700 foyers¹ a été utilisée. Pourquoi, pour un tel projet représentant un tel budget, n'y a-t-il pas eu une mesure sur plusieurs jours des déplacements réels tels que celle réalisée pour aménager les échangeurs du Palays?

3. LES PARKINGS RELAIS: ACCÈS AU MÉTRO

Quelles infrastructures? Quel financement?

Les parkings relais actuels sont déjà saturés et n'ont pas tous de parking à étage, leur accès est difficile et ils sont rapidement saturés. Le projet de 3^{ème} ligne va-t-il créer de nouveaux parkings relais et de quelle dimension? D'un côté, la gare de Colomiers qui est déjà saturée et difficile d'accès, de l'autre Labège Innopole. Quelles infrastructures et quels financements pour garantir l'accès et le parking?

4. LE FINANCEMENT

Le projet de 3^{ème} ligne tel qu'actuellement défini se porte à 2.2Md€ sur un total de 3.8Md€ dévolu au plan mobilité 2020/2025/2030. L'expérience des lignes A et B, montre que le budget initial est souvent dépassé aux dépens des autres travaux alors planifiés. Aussi des questions subsistent:

Quelle garantie que ce projet ne sera pas un gouffre financier et qu'il permettra aux autres projets du plan mobilité de désengorger la métropole aux heures de pointe?

Faudra-t-il attendre la réalisation d'une infrastructure lourde et coûteuse avant de pouvoir espérer résoudre les difficultés rencontrées par les usagers?

ALTERNATIVES OU COMPLÉMENTS PROPOSÉS PAR LA CFE-CGC

Dans ce cahier d'acteur, la CFE-CGC propose quelques orientations permettant de répondre aux problématiques de transport des salariés.

Les propositions de la CFE-CGC se résument en trois grands principes:

- Concevoir un réseau de transport en toile d'araignée, en périphérie, privilégiant les lignes de transport concentriques sachant que les radiales irriguent suffisamment le centre de la métropole toulousaine.
- Améliorer l'intermodalité en évitant au maximum les ruptures de charge,
- privilégier des investissements utilisant au maximum les réseaux existants (prolongement ligne B, ferroviaire...) et développer les axes permettant de désengorger le périphérique fortement encombré par les usagers de la première et deuxième couronne.

Ainsi, la troisième ligne de métro s'intègre pleinement dans le premier principe énoncé. Mais le projet de développement des infrastructures de la métropole ne peut et ne doit pas s'arrêter là! Il doit commencer dans les plus brefs délais en réalisant sans attendre les projets identifiés dans le cadre des différents PDU. Il s'agit alors de répondre aux problématiques actuelles des entreprises et de leurs salariés exténués par les centaines d'heures perdues, chaque année, dans les embouteillages. Les conséquences sont directement liées à la qualité de vie, à la rentabilité des entreprises, à la pollution entraînant des problématiques sur la santé et l'environnement.

1. Données http://www.smtc-tisseo.fr/images/LA-MOBILITE-DE-DEMAIN/les_donnees/Enquete-Menages-Deplacements-2013.pdf

La CFE-CGC propose comme priorités les projets suivants :

- 1. Mettre en œuvre un réseau structuré** pour les modes actifs privilégiant la sécurité des cyclistes et l'intermodalité, afin d'améliorer l'attractivité de l'utilisation des deux-roues :
 - aménagements de parkings vélos dimensionnés et sécurisés,
 - aménagements des voies cyclables et notamment pour le franchissement de la Garonne (entre Portet et le Stadium),
 - mise en place du principe de velôtoulouse en première couronne...
- 2. Développer le covoiturage** pour les déplacements domicile/travail en :
 - faisant la promotion des outils issus de la digitalisation comme COOVIA ou les services de covoiturage TISSÉO,
 - donnant des avantages aux covoitureurs, avec des parkings dédiés (P+R, parking aux entrées des autoroutes, sur les sites des entreprises...),
 - réduisant le coût des péages autoroutiers périphériques,
 - autorisant l'utilisation des voies rapides prioritaires sur le périphérique ou voies réservées aux lignes LINEO...
- 3. Améliorer l'intermodalité en périphérie**, en augmentant fortement aux abords des hubs et terminus de métro/TRAM, le nombre de places de stationnement ainsi que l'accès à ces parkings.
- 4. Optimiser les réseaux routiers périphériques** comme le franchissement nord de la Garonne, les pénétrantes du périphérique et notamment celles en provenant des axes autoroutiers : Albi, Montauban, Montpellier, Muret.
- 5. Rendre plus attractif l'utilisation du ferroviaire** en augmentant les fréquences aux heures de pointe, en travaillant avec la SNCF sur la ponctualité et la fiabilité des trains.
- 6. Finaliser le projet de doublement de la ligne A** du métro, doubler la capacité des rames de la ligne B, prolonger la ligne B jusqu'à Labège plutôt que de rallonger le TAE. Ceci permettrait de réduire les coûts tout en diminuant la durée de parcours du TAE entre terminus.

- 7. Engager la totalité des travaux pour la création du téléphérique** reliant l'université Paul Sabatier (Ligne B) à Colomiers (Ligne TAE), permettant de réaliser une boucle sud complète.
- 8. Prévoir la desserte directe par le TAE de la zone aéroportuaire.**
- 9. Développer le télétravail et favoriser les horaires décalés** en fonction des contraintes des salariés et des entreprises.
- 10. Développer des lignes LINEO circulaires** en addition des lignes radiales prévues.

CONCLUSION

La CFE-CGC au travers de ce cahier d'acteur a présenté son analyse du projet TAE ainsi que ses propositions. À la vue des éléments développés ci-dessus, la CFE-CGC se positionne ainsi : « **La ligne TAE pourquoi pas, mais conditionné à un projet ambitieux visant à résoudre les problèmes de transports de la métropole Grand Toulouse de demain mais surtout d'aujourd'hui** ».

Si le maître d'ouvrage estime que sa solution répondra aux besoins de la métropole dans 10 ans, la CFE-CGC s'inquiète de la situation actuelle et des problématiques de transport des salariés.

Quel financement pourra-t-on escompter pour résoudre les problématiques quotidiennes actuelles et à venir ? Les technologies de transport en pleine évolution (voitures autonomes, partagées...) ne vont-elles pas révolutionner nos modes de transport ?