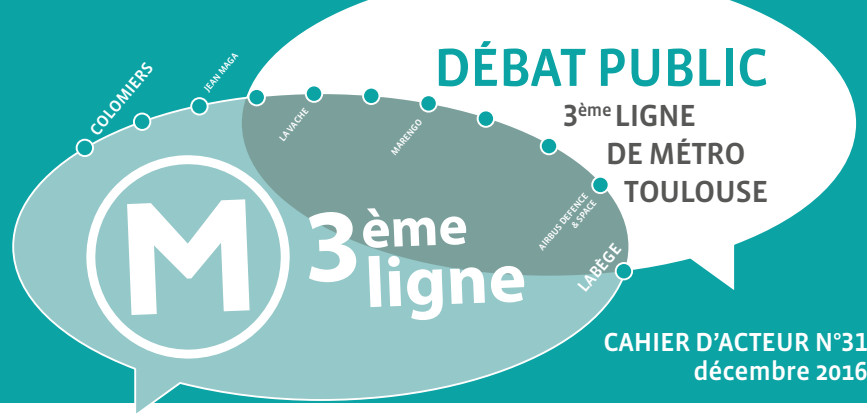


DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR NORD-EN-VIE

Pour l'agglomération toulousaine La 3^{ème} ligne de métro (TAE) n'est pas la solution et n'est pas la priorité

Qui ne voudrait disposer à proximité de son domicile de l'accès à une station de métro?

Tout un chacun ne pourrait qu'adhérer à une telle proposition: le métro c'est l'assurance de temps de parcours identiques, même aux heures de pointe, associé à la rapidité, et à l'indifférence aux intempéries; c'est le rêve! Une seule objection: son coût aussi bien à l'investissement qu'au fonctionnement.

Il faut donc s'entourer de toutes les justifications pour la définition de son tracé: quelles sont les priorités du service à offrir aux aspects multiples de la mobilité dans l'agglomération, maintenant et dans l'avenir? Cela implique une bonne approche des contraintes de la vie active, économique, dont les liaisons domicile-travail, domicile-écoles-université sont les éléments les plus prégnants sur les trafics de surface, ces déplacements étant les causes établies des embouteillages tant redoutés.

Sur l'agglomération toulousaine, c'est donc la situation actuelle du réseau constitué par la rocade périphérique et les diverses pénétrantes qui y convergent. Cette situation répétitive – tous les jours ouvrables – correspond à l'appellation reconnue de THROMBOSE CIRCULATOIRE URBAINE de l'agglomération toulousaine. Voir en pages 2 et 3, les graphiques 1, 2 et 3, et la carte du trafic routier.

TOULOUSE MÉTROPOLE MALADE DE SA THROMBOSE CIRCULATOIRE URBAINE

LA 3^{ÈME} LIGNE (TAE) N'EST PAS LA SOLUTION

Le projet actuellement présenté se qualifie de « métropolitain ».

Or Toulouse Métropole ne comporte que 37 communes avec certes Toulouse comme centre, représentant plus de la moitié des habitants.



Une association couvrant le Nord-Est, le long de la Garonne, de la voie ferrée, du canal Latéral, de la RD 820, de l'autoroute A62



Protéger son environnement
Mieux vivre au quotidien
Faire respecter le patrimoine naturel
Éveiller les consciences sur les enjeux

NORDENVIE adhère à:

- FNE Midi-Pyrénées
- UCQ Toulouse Métropole
- 2pieds-2roues

Site: <http://nordenvie.fr>

Mail: nordenvie@gmail.com

Le Syndicat des transports (SMTC) qui porte le projet dans le cadre de la révision du PDU dont il a la charge, en comprend 117.

Et cela dans une aire urbaine de plus de 450 communes !

Les stations proposées sont essentiellement concentrées dans le périmètre de la commune de Toulouse? Quelles justifications à cela?

Dès que la « frontière » de la commune est franchie, ce ne sont que des options qui sont présentées, options assorties d'apports financiers complémentaires pour les communes concernées (Labège, Colomiers, Blagnac), pourtant membres de Toulouse Métropole et du SMTC!!!

Qu'est-ce que Toulouse Métropole? Une communauté qui mutualise des projets structurants pour tous? Ou bien une mutualisation à but unique: développer le confort de mobilité de la ville centre?

Entre la commune de Toulouse et le périmètre du SMTC-Tisséo, il y a d'autres priorités pour améliorer grandement la mobilité pour tous.

Ainsi, l'opportunité de cette 3^{ème} ligne de métro doit être recadrée dans une approche plus globale des problématiques de mobilité, le PDU.

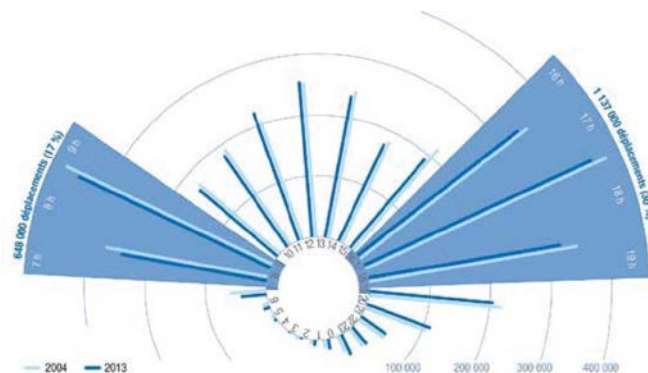
Le débat public, ce n'est pas la seule 3^{ème} ligne de métro, c'est le PDU.

LA THROMBOSE CIRCULATOIRE URBAINE TOULOUSAINNE

ÉLÉMENTS D'ANALYSE (ÉLÉMENTS EXTRAITS DE L'ENQUÊTE MÉNAGES 2013 SUR LA GRANDE AGGLOMÉRATION TOULOUSAINNE)

1. Les heures de pointe

La répartition, heure par heure, du nombre de déplacements selon la tranche horaire de départ fait ressortir les heures de pointe du matin et du soir :



Nombre de déplacements selon la tranche horaire de départ

Près de la moitié (47 %) des déplacements sont concentrés sur les deux périodes de pointe :

- 17 % le matin de 7 h à 9 h ;
- 30 % le soir de 16 h à 19 h.

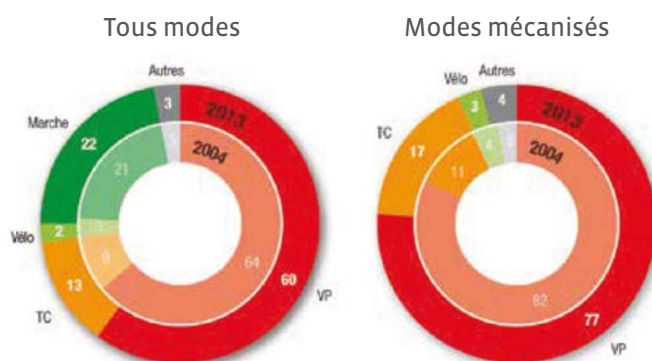
Entre 2004 et 2013, le nombre de déplacements a davantage augmenté pendant les périodes de pointe que pendant le reste de la journée : avec près de 120000 déplacements supplémentaires (+7 %), ces périodes se sont encore élargies.

Ces pointes correspondent très majoritairement aux liaisons domicile - travail / lieu d'étude, aller et retour, associées à l'accompagnement et à la récupération des enfants à l'école, et autres motifs (loisirs, achats, visites...).

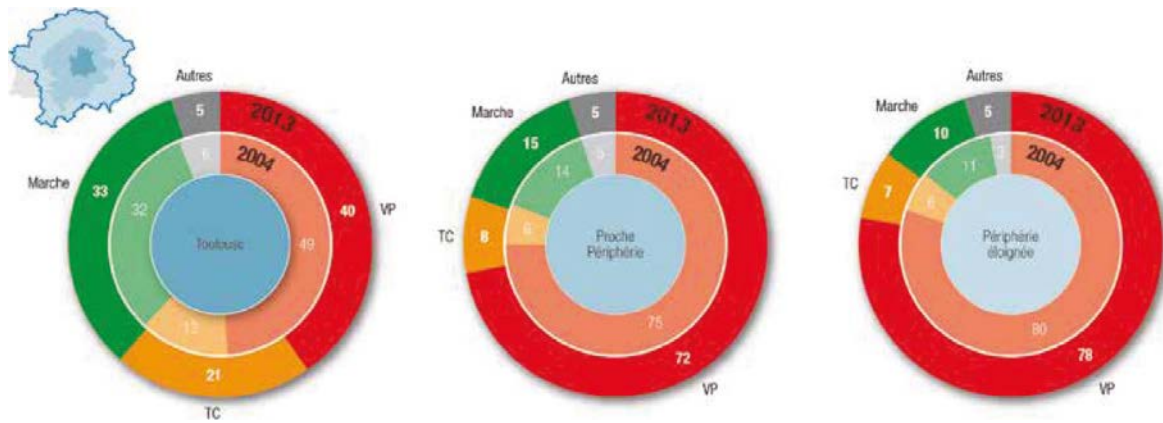
2. Les modes de déplacements

La voiture demeure le mode de déplacement principal : 60 % en 2013 (64 % en 2004), soit - 4 %.

Les transports en commun sont plébiscités : 13 % en 2013 (9 % en 2004), soit + 4 %.



Parts modales en 2004 et 2013 (en %)



Partes modales tous modes par territoire de résidence (en %)

Quant à l'évolution des modes de déplacements selon les lieux de résidence, l'étude fait le constat suivant:

« Un recul de la voiture qui concerne en premier lieu les Toulousains

Le recul de la voiture à l'échelle de la grande agglomération toulousaine cache de fortes disparités selon le territoire de résidence:

- les déplacements des Toulousains sont en forte baisse par rapport à 2004;
- au contraire, les habitants de la périphérie éloignée génèrent davantage de déplacements en voiture. La forte croissance démographique dans ce territoire peu dense et plus difficile à desservir en transports en commun a eu pour conséquence la progression des déplacements en voiture. »

IMAGES DE LA THROMBOSE CIRCULATOIRE TOULOUSAINE

Dans un article de « La Dépêche du Midi » de septembre 2015, le graphique ci-contre présente l'évolution du trafic routier journalier moyen à Toulouse entre 2008 et 2013, sur la rocade et une partie des « pénétrantes ».

Qu'en est-il de cette évolution de trafic sur les tranches horaires des 2 périodes de pointe (matin et soir)?

On peut raisonnablement penser que c'est bien là l'origine de la thrombose croissante de ce réseau.

Et la question actuellement sans réponse est:

Qu'apporte la 3^{ème} ligne de métro?

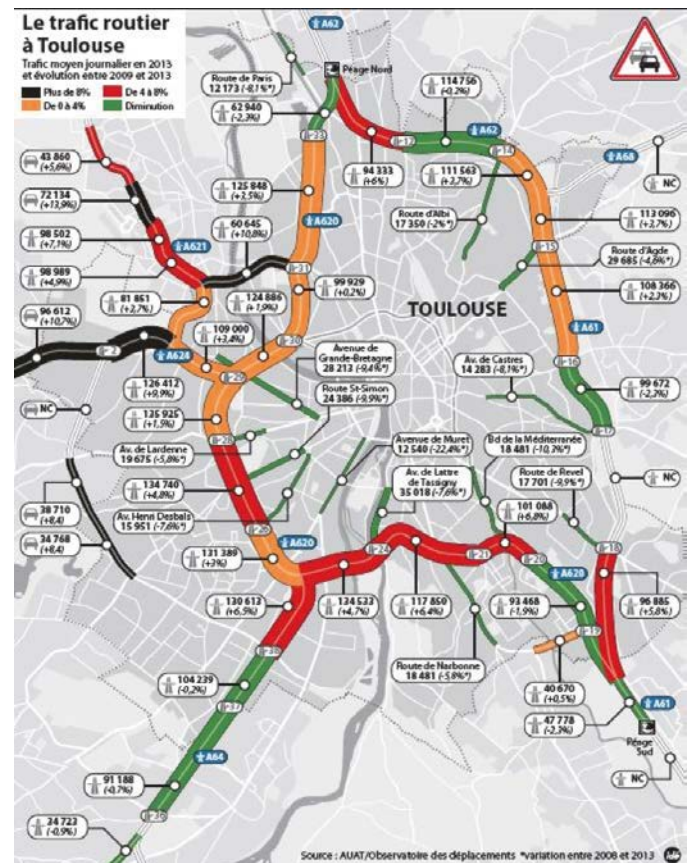
Combien de voitures en moins sur la voirie, en particulier sur la rocade?

Et par ailleurs:

Les LINEO sont présentés comme des équivalents de TCSP, alors qu'ils ne sont que des bus noyés dans la circulation: la ligne citée en exemple est un cas particulier sur un trajet facile à aménager.

Les LINEO n'ont pas grand-chose de structurant.

Enfin, aucune information sur la géolocalisation domicile - travail. C'est le trou noir! Aucune carte, en particulier sur les flux entre les zones de mobilité.



NOS REMARQUES

À PROPOS DE TRANSPARENCE (AU SENS AFFICHÉ PAR LA CNDP)

Dans les arguments du maître d'ouvrage pour justifier la pertinence de son projet, un black-out complet est instauré concernant les géolocalisations domicile – travail, alors que ces informations existent :

1. Données INSEE: des actifs recensés en 2012 par commune de résidence et commune d'emploi.

<http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/default.asp?page=recensement/resultats/2012/donnees-detaillees-recensement-2012.htm>

Aucun traitement des flux que ces données permettent de faire apparaître n'est présenté.

2. Données domicile – travail géolocalisées des salariés des entreprises en lien avec Tisséo :

Tisséo reconnaît en disposer, mais là encore aucun traitement n'apparaît dans un quelconque document (étude ou argumentaire). En outre, ces données sont en accès confidentiel pour le seul correspondant Tisséo? Leur exploitation donnerait-elle des résultats contraires aux objectifs affichés?

Nous espérons que l'étude complémentaire à dire d'expert mandatée par la CNDP éclairera ce sujet dans le thème de réflexion sur « la répartition des populations et des emplois sur le territoire ».

À PROPOS DE « GOUVERNANCE »

Nécessité d'une coordination étroite entre toutes les parties prenantes en matière de transport, permettant en particulier de prendre en compte le réseau ferroviaire existant, grand oublié de l'actuelle révision du PDU (voir la très éclairante contribution du collectif TUCK).

Pas besoin d'une structure statutaire, il suffit seulement d'une volonté politique de travailler et de construire ensemble; cette volonté est absente depuis longtemps.

Faudrait-il que ce soit l'État, tant dénigré et présenté comme un frein, qui soit le « facilitateur » du dialogue en échange de ses capacités de financement, même si ces dernières sont réduites?

Cette proposition de 3^{ème} ligne de métro est le motif essentiel de la révision du PDU 2012 (2015-2020), rebaptisé « Mobilités 2020-2025-2030 »; elle remet en cause tous les projets structurants du PDU 2012.

Or, au vu de l'étalement urbain de l'agglomération toulousaine et de l'implantation de ses divers bassins d'emploi, en dehors des deux lignes de métro A et B, la faiblesse du maillage de son réseau structurant rend incontournable (sic) l'usage de la rocade; d'où ses célèbres bouchons quotidiens.

Sur la base de la mise en lumière des flux de déplacements, dont particulièrement domicile – travail, il faut programmer (par phase) un réseau structurant tenant compte des besoins: en particulier le choix des transports en commun selon leur capacité de prise en charge de voyageurs, en adéquation à ces besoins.

À partir de ce réseau structurant, on pourra alors examiner l'opportunité d'une 3^{ème} ligne de métro favorisant au maximum l'intermodalité.

NOS PROPOSITIONS PAR ORDRE DE PRIORITÉ

1. Reprendre les propositions du PDU 2012, dont particulièrement le doublement des rames de la ligne A, prolongement de la ligne B vers Labège, réalisation du BUN avec bus en site propre et non en Linéo, les orientations de TCSP à 2015 – 2020, l'utilisation du réseau ferré cadencé au ¼ heure sur l'agglomération, mise en continuité des réseaux cyclable et piéton.
2. Ajouter deux franchissements, tous modes, de la Garonne, un au Nord et un au Sud (hypothèse d'un passage en tunnel sous Pech David).
3. En lien avec la mise à 4 voies de l'AFNT, enclencher la réflexion sur un Réseau Express Métropolitain valorisant l'étoile ferroviaire tant négligée.
4. Enfin, dans un souci permanent de favoriser l'intermodalité, lancer une réflexion sur l'opportunité d'une troisième ligne de métro assurant une meilleure interconnexion à ce maillage du territoire.