

Reflexion sur le choix du Val pour la métropole

Les transports en commun pour la ville de Toulouse et les proches banlieues sont évidemment nécessaires et admis par tous mais encore faut-il qu'ils soient rapides, confortables et avec un tracé efficace allant jusqu'aux premières villes de la couronne toulousaine, la 3ème ligne de metro prévue avec le Val, repond elle à ces critères ?

La rapidité d'un TC est d'abord la conséquence de sa vitesse propre et ensuite du tracé de la ligne. Le Val circule en moyenne à 35 km/h alors que les bus ou tramway ne circulent qu'à 18 ou 20 km/h de moyenne, l'exemple des lignes de Tram T1 et T2 qui se fauillent entre les rues communes avec les véhicules, les feux de circulations, les ronds points et les voies dédiées doit servir notre reflexion de même il faut noter que le parking de dissuasion du terminus à Andromède est à moitié vide, preuve d'un certain manque d'attractivité du Tram.

En ce qui concerne le tracé d'un TC, pour être efficace il faut qu'il deserve des zones peuplées telles que zones commerciales, zones de bureau, zones industrielles ou zones à forte densité de population. Le tracé proposé pour ce débat semble pertinent puisqu'il permet de desservir Colomiers, 2ème ville du departement, Airbus 1er employeur de la métropole, Labège avec ses zones de bureau ou commerciales et enfin la ville de Toulouse par ses zones d'activité telles que Montaudran ou ses zones à forte population ou en développement au nord ou des zones mal desservies à l'heure actuelle telles que la Côte Pavé, Jean Rieux, Maleperre....

Une fois le tracé défini, il faut à nouveau valider la pertinence du materiel envisagé. Là encore si le Tram peut très bien se concevoir pour des voies de surfaces dédiées dans des zones commerciales ou industrielles disposant de foncier libre par exemple de Montaudran à Labège ou de Jean Maga (Ancely) à Colomiers on ne peut pas raisonnablement faire circuler un nouveau Tram dans les rues étroites toulousaines, les voies en souterrain s'imposent d'elles même, signalons tout de même que le Val prévu pour ce débat est en surface sur 40 % de son parcours et 60% en sous sol.

L'efficacité d'un TC se défini aussi par son débit de passagers ; le Val qui circule à 35 km/h avec une fréquence des rames entre 1 et 2 mn transporte entre 175 000 et 190 000 passagers jours alors que les lignes actuelles T1 et T2 qui circulent à 18 km/h avec une fréquence de 5 mn ne sont qu'à 47 000 passagers jours. En clair là encore le Val est le mieux adapté, de plus il permet des extensions pour faire face aux augmentations de fréquentation à venir dans des zones à fort développement démographique (La Vache, Maleperre).

Toutefois le projet actuel dans son trajet doit mieux prendre en compte les zones d'échanges et rabattement avec les autres moyens de transport. Ainsi au vu de l'expérience des lignes A et B pour les quelles les parking P+r sont toujours complets, il faut absolument prévoir de vastes parkings pour Colomiers qui doit capter les usagers de la RN 124 qui viennent du Gers, de Colomiers, Pibrac,, Brax, la Salvetat ST Gilles, Isles Jourdain..... de même un parking important à Labège doit capter un maximum d'usagers de l'A 61, de Labège, St Orens, Escalquens, Montgiscardenfin pour la station de Fondeyre, le parking doit capter un maximum d'usagers de la N 20, de l'A 62, du Tarn et Garonne, d'Aucamville, St Alban, Fenouillet....., pour cela ces parking doivent être prévus avec des accès directs et faciles

depuis les axes routiers surchargés existants. De même pour les voies SNCF et les bus, les accès doivent être proches, directs et abrités.

Enfin en ce qui concerne le coût important du Val, 80 Md'€/km, il faut absolument admettre que c'est le prix à payer pour desservir efficacement et rapidement Toulouse et une partie de la proche banlieue; il faut signaler par ailleurs que le coût d'un Tram varie de 30 M d'€ - pour des villes comme Bordeaux Montpellier ou Lignes T1 et T2 à Toulouse - à 55 M d'€ /km - ville de Nice - toutefois nous venons de voir que le Tram avec son coût inférieur est inadapté pour notre tracé de 3 ème ligne, il ne peut avoir le même parcours , ni un débit suffisant pour notre métropole.

En conclusion le métro automatique Val semble le mieux adapté aux contraintes de la métropole toulousaine, mais pour le rendre efficace, il faut absolument mieux traiter les connexions avec les voies routières et les voies SNCF et bien entendu réorganiser les réseaux de bus autour des stations.

Alain LAFFITTE Toulouse le 14/12/2016