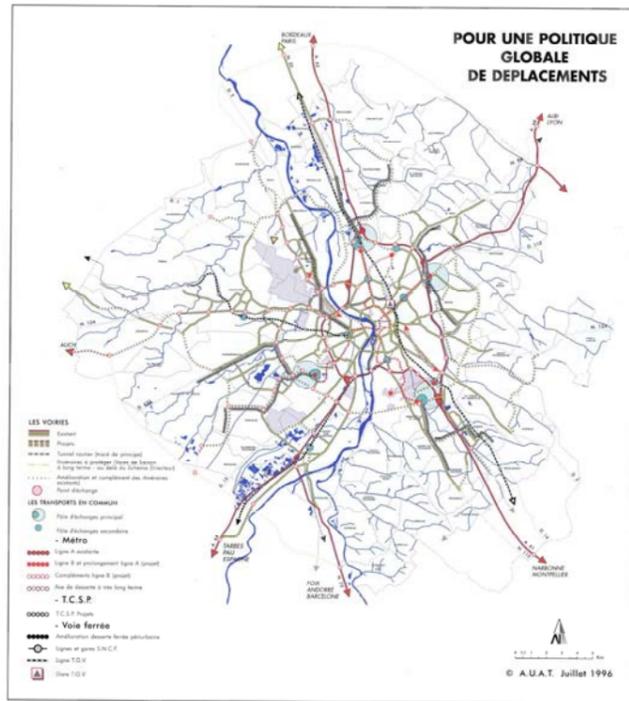


Contribution à la «carte du débat public ouverte à tous» par Latronche Philippe, Atelier d'Urbanisme Latdiagonal 75015.

3<sup>eme</sup> ligne de métro circulaire, fuseau en pointillés et stations par Compans Caffarelli et Cité de l'Espace (bleue nuit) + prolongement tramway à Labège Cadene (violet) + prolongement tramway à l'hyper centre, variante par «Arsena Université», Pont des Demoiselles, Ramonville (anthracite). Branches en potentiel de construction future vers aerogare et Innopole (gris).

Les stations de Pech David (en attente) et Vincent Auriol ou Gaston Doumergue (D632) / Filatre de Roziers pour boucler la ligne de 33,3 Km / 33 stations ne sont pas représentées ci dessus.



L'idée de 3eme ligne de métro était déjà repérée sur la carte "Pour une politique globale des déplacements" AUAT juillet 1996 intégré au schéma directeur arrêté le 12 juillet 1996 piloté par le SMEAT.

<http://zupimages.net/up/16/40/01ag.jpg>

Le concept de 3eme ligne de métro, n'est donc pas si nouveau que cela.

Fin 2006, alors que le métro ligne B n'était pas encore inauguré, le sujet était relancé sur le "Forum Toulouse" site participatif de la mairie. Un fuseau ou tracé était publié animant le débat entre efficience de cette nouvelle ligne de métro et la proposition officielle de l'époque, le tramway Canal.

Les analyses portaient déjà sur le potentiel voyageur nécessaire à la construction de ces équipements.

L'avantage du métro étant de pouvoir s'abstraire des conditions de réseau de surface pour aller chercher plus de voyageurs, en fait atteindre en même temps anneau des boulevards de l'hyper centre et berges du canal du Midi, l'objectif de desservir un maximum de zone d'emplois, de quartiers d'habitats emblématiques les faubourgs, d'équipements métropolitains (plateau piéton, universités, hôpitaux CHU, stades) était alors aussi dans la réflexion des intervenants.

Le débat se poursuivra sur le forum des assises de la mobilité organisé par Tisseo en juin 2008 suite à l'alternance politique au Capitole.

Le sujet continuera à animer divers forum spécialisés d'aménagement, de transports restant quelque peu tabou ou occulté du côté officiel jusqu'en 2011 où le travail réalisé par un étudiant de science po Toulouse, Maxime Lafage sera médiatisé par le quotidien de presse régional local.

La question atteignait enfin le grand public, pour se concrétiser maintenant de manière institutionnelle grâce au débat public que nous venons de vivre.

Très grande attente d'infrastructure de transports de la population, mais grande confusion sur les moyens, il serait utile de relancer une démarche itérative de fixation du tracé de la 3eme ligne de métro en lien avec la révision du PDU afin d'optimiser une complémentarité ciblée aux conditions diverses de l'urbanisme de l'agglomération toulousaine.

Pourquoi s'interdire de prolonger le tramway à Labège Innopole par exemple et surtout de ne pas restreindre l'utilité de ce nouveau métro à un développement utopique, pas avant 2050 pour certaines stations du projet officiel TAE.

Si les experts mandaté par la commission du débat public, conditionne la réussite et l'atteinte de l'objectif de 200 000 voyageurs par jour à + 150 000 habitants le long du tracé TAE, il paraît plus réaliste d'envisager une population de 600 000 habitants sur la totalité de la commune de Toulouse, territoire plus large et dont la proposition de 3eme ligne de métro circulaire serait plus adapté à sa desserte. Pour résumer simplement, il serait pertinent de passer à la fusion des dossiers 3eme ligne de métro et projet d'Aérotam ou téléphérique entre Sud-Est et Sud-Ouest de Toulouse, l'on serait alors sur une programmation de ligne de métro circulaire à découvrir dans cette contribution.

## Contribution pour une 3eme ligne de métro circulaire

Ci-dessous quelques éléments pour découvrir, la variante par Compans Caffarelli et Cité de l'Espace. Une autre variante par Arsenal Université / Jeanne d'Arc et Pont des Demoiselles est techniquement tout aussi plausible.

Le scénario 3eme ligne de métro par Cité de l'Espace devrait s'accompagner et même être devancé par un prolongement du Tramway T1 de Palais de Justice à Labège Cadene, via Pont des Demoiselles, Montaudran SNCF, Palays, Malepère, Innopole

et par un prolongement du tramway T2 à l'hyper centre (Ozenne, Languedoc, Metz Saint Etienne) puis éventuellement futur quartier d'affaire de la gare Matabiau via Dupuy et boulevard de la gare.

Métro Toulouse, 3eme ligne ou ligne « C » circulaire, 33,30 Km / 33 stations

1 - Ramassiers SNCF
2 - Colomiers Breguet Dassault
3 - Saint Martin la Crabe
4 - Route de Bayonne
5 - Purpan CHU
6 - Sept Deniers
7 - Ponts Jumeaux
8 - Héraclès
9 - Compans Caffarelli
10 - Chalets Raisin
11 - Raynal Bonnefoy (av de Lyon)
12 - Marengo gare Matabiau
13 - François Verdier
14 - Guilhemery
15 - Cote Pavée
16 - Limayrac (Xavier Darasse)
17 - Cité de l'Espace
18 - Route de Revel
19 - Montaudran SNCF
20 - Lespinet (ISAE)
21 - Université Paul Sabatier
22 - Rangueil CHU
23 - Pech David (station en attente type Niel)
24 - Oncopole
25 - Route d'Espagne SNCF (chemin Gironis)
26 - Lafourquette
27 - Mirail Université
28 - Bazerque Jaussely
29 - Pradettes
30 - Météopole
31 - La Ramée Tournefeuille
32 – Vincent Auriol ou Gaston Doumergue
33 - Pilatre de Rozier
Ramassiers

Détail technique, longueur, estimations, phases de construction :
Section « Ramassiers SNCF » / « Route de Bayonne » : 4300 m, 4 stations en aérien viaduc ou au sol / 300 millions d'Euro (70 millions Euro le kilomètre).
Section « Route de Bayonne » / « Marengo Gare Matabiau » : 6200 m, 8 stations, tunnel profond / 620 millions d'Euro (100 millions Euro le kilomètre).
- Scénario 1ere branche de 3eme ligne de métro construite dans le but de doubler la ligne A : 2 options
- Section Ramassiers SNCF / Marengo Gare Matabiau = 10500 m 12 stations, 920 millions Euro.
- <b>Section Ramassiers SNCF / François Verdier, + 1200 m en tunnel profond = 11700 m, 13 stations, 1040 millions d'Euro.</b>
Section « Marengo Gare Matabiau » / « Montaudran SNCF » = 6800 m, 7 stations, tunnel profond / 680 millions Euro (100 millions Euro le kilomètre).
Section « Montaudran SNCF » / « Ranguel CHU » = 3200 m, 3 stations, 210 millions, alternance d'aérien, viaduc, au sol et de tranchée couverte (70 millions Euro le kilomètre).
- Scénario construction 1ere section de 3eme ligne de métro circulaire, « Ramassiers SNCF » / « Ranguel CHU », 20500 m, 22 stations, 1810 millions Euro.
Section « Ranguel CHU / Oncopole » = 2000 m, 2 stations, tunnel sous Pech David longueur 925 m et pont viaduc au-dessus Garonne / 200 millions Euro.
Section « Oncopole » / « Route d'Espagne SNCF » = 1700 m, 1 stations, aérien, au sol et viaduc David longueur, 102 millions Euro.
Section « Route d'Espagne SNCF » / « Mirail Université » = 2300 m, 2 stations, aérien viaduc et tranchée couverte, 182 millions Euro.
- <b>Scénario construction section de 3eme ligne de métro circulaire, « Ramassiers SNCF » / « Mirail Université », 26500 m, 27 stations, 2294 millions Euro.</b>
Section « Mirail Université » / « La Ramée Tournefeuille » = 3800 m, 4 stations, aérien viaduc et tranchée couverte, 270 millions d'Euro.
- Scénario construction section de 3eme ligne de métro circulaire, « Ramassiers SNCF » / « La Ramée Tournefeuille », 30300 m, 31 stations, 2564 millions Euro.
Section « La Ramée Tournefeuille » / « Ramassiers SNCF » = 3000 m, 2 stations, aérien viaduc, 210 millions d'Euro.
- Scénario construction totalité de la 3eme ligne de métro circulaire, « Ramassiers SNCF » / « Ramassiers SNCF », 33300 m, 33 stations, 2774 millions Euro.

**Contribution pour une 3eme ligne de métro Circulaire (variante)**

Métro Toulouse 3eme ligne ou ligne « C » circulaire :

Variante par « Arsenal Université » / « Jeanne d'Arc Saint Sernin » et « Pont des Demoiselles » / « Ramonville ».

1 - Ramassiers SNCF
2 - Colomiers Breguet Dassault
3 - Saint Martin la Crabe
4 - Route de Bayonne
5 - Purpan CHU
6 - Sept Deniers
7 - Ponts Jumeaux
8 - Héraclès
9 - Arsenal Université
10 – Jeanne d'Arc – Saint Sernin
11 - Raynal Bonnefoy (av de Lyon)
12 - Marengo gare Matabiau
13 – Riquet – Saint Aubin
14 - Guilhemery
15 - Cote Pavée
16 – Pont des Demoiselles
17 – Saint Exupery Petit Prince
18 – Hélène Boucher (av J.Rieux)
19 - Ormeau
20 - Montaudran SNCF
21 - Didier Daurat Palays (LMSE)
22 – CNES avenue Latécoère
23 - Ramonville
25 - Université Paul Sabatier (ligne B)
26 - Ranguel CHU
27 - Pech David (station en attente type Niel)
28 - Oncopole
29 - Route d'Espagne SNCF (chemin Gironis)
30 - Lafourquette
31 - Mirail Université
32 - Bazerque Jaussely
33 - Pradettes
34 - Météopole
35 - La Ramée Tournefeuille
36 – Vincent Auriol ou Gaston Doumergue
37 - Pilatre de Rozier
Ramassiers

Détail technique, longueur, estimations, phases de construction :

Section « Ramassiers SNCF » / « Route de Bayonne » : 4300 m, 4 stations en aérien viaduc ou au sol / 300 millions d'Euro (70 millions Euro le kilomètre).  
Section « Route de Bayonne » / « Marengo Gare Matabiau » : 6200 m, 8 stations, tunnel profond / 620 millions d'Euro (100 millions Euro le kilomètre).

Section « Route de Bayonne » / « Marengo Gare Matabiau » par « Arsenal Université »: 6100 m, 8 stations, tunnel profond / 610 millions d'Euro (100 millions Euro le kilomètre).

- Scénario 1ere phase de 3eme ligne de métro construite dans le but de doubler la ligne A :

- Section Ramassiers SNCF / Arsenal Université / Marengo Gare Matabiau = 10400 m / 12 stations, 910 millions Euro.

Section « Marengo Gare Matabiau » / « Montaudran SNCF » = 6000 m, 8 stations, tunnel profond / 620 millions Euro (100 millions Euro le kilomètre).

Section « Montaudran SNCF » / « Rangueil CHU » = 5600 m, 5 stations, reprise de 1400 m de ligne B entre Ramonville et université Paul Sabatier soit 4200 m de voie nouvelle et 4 stations) 210 millions, alternance d'aérien, viaduc, au sol et de tranchée couverte (70 millions Euro le kilomètre) / 300 millions Euro.

- Scénario construction 1ere section de 3eme ligne de métro circulaire, « Ramassiers SNCF » / « Rangueil CHU », par « Arsenal Université », « Pont des Demoiselles », « Ramonville », 22200 m, 26 stations, 1830 millions Euro.

A noter évaluation quasi identique à l'autre variante via Compans Caffarelli / François Verdier / Cité de l'Espace ; 1830 / 1810 millions d'Euro.

Si la 3eme ligne de métro desservait le Pont des Demoiselles et l'avenue Saint Exupéry, il n'y aurait pas prolongement du tramway vers cet axe.

L'Innopole serait desservie par correspondance avec un bus en site propre à l'identique de Castanet, option inscrite dans la prospective AUAT de juillet 1996.

La construction d'une branche métro vers Labège resterait possible à plus long terme à partir de la station au sud de la piste de Montaudran nommée ici "Didier Daurat Palays".

*Résumé et lien des échanges sur le forum du débat public par l'intervenant Philippe Latronche Atelier d'Urbanisme Latdiagonal :*

## **Commentaire - Revenir au choix de fuseau**

Le 14/12/2016

Contribution de synthèse presque finale au débat public fort bien argumentée.

[Lire la suite sur Revenir au choix de fuseau](#)

## **Commentaire - Métro station Gare des Ramassiers**

Le 23/11/2016

Un terminus provisoire à la gare des Ramassiers d'une 1ere phase de construction de 3eme ligne de métro circulaire serait un excellent compromis pour la desserte de tout l'Ouest toulousain, le site présente toutes les caractéristiques de disponibilité foncières pour un pole d'échan

[Lire la suite sur Métro station Gare des Ramassiers](#)

## **Commentaire - Viser juste**

Le 23/11/2016

Les propositions d'exploitation de l'étoile ferroviaire toulousaine du collectif TUCK ne peuvent qu'être approuvées mais semble à l'instar de l'association AUTATE quelque peu orientées en un clivage des plus artificiels, celui d'opposer métro automatique léger de de

[Lire la suite sur Viser juste](#)

## **Commentaire - Crédibilité**

Le 17/10/2016

Voilà un exemple de multiplications de dépenses qui juxtaposées conduisent à des sommes fabuleuses pour une efficacité du retour sur investissement médiocre et douteux.

[Lire la suite sur Crédibilité](#)

## **Commentaire - Ligne D : Toulouse Matabiau / Muret "Porte des Pyrénées"**

Le 17/10/2016

Lorsque l'on parle de ligne de train d'agglomération, ne pas oublier qu'une ligne D de la Gare Matabiau à Muret existe sur le papier mais n'a jamais réellement été mise en service.

[Lire la suite sur Ligne D : Toulouse Matabiau / Muret "Porte des Pyrénées"](#)

## **Commentaire - Efficience**

Le 14/10/2016

[Lire la suite sur Efficience](#)

## **Commentaire - Débat démocratique et prospective**

Le 13/10/2016

Vous n'ignorez pas que les décisions politiques peuvent fortement influencer sur le futur.

La carte de la population dans 20 ans et plus, dépendra de décisions de politique d'aménagement de maintenant.

[Lire la suite sur Débat démocratique et prospective](#)

## **Commentaire - INSEE et AUAT**

Le 13/10/2016

Excusez moi, il n'y a rien de péremptoire dans mes propos mais uniquement la traduction en propos simple sur un forum de données statistiques publiées par l'INSEE et par l'AUAT au moment où vous étiez au pouvoir.

[Lire la suite sur INSEE et AUAT](#)

## **Commentaire - Développement durable**

Le 13/10/2016

Qu'y aurait-il de choquant à éviter que la population se disperse trop autour de Toulouse, au risque de ne plus pouvoir maîtriser les flux de déplacements, l'automobile étant la seule alternative en territoire péri urbain.

[Lire la suite sur Développement durable](#)

## **Commentaire - Assises mobilité Tisseo 2008**

Le 12/10/2016

Bonjour, monsieur Marquié.

[Lire la suite sur Assises mobilité Tisseo 2008](#)

## **Commentaire - Cité de l'Espace**

Le 12/10/2016

Bien étrange que ces réponses des concepteurs de la ligne TAE un itinéraire qui desservirait le secteur quelques centaines de mètre plus loin et qui éviterait Cité de l'Espace et grande plaine alors que l'on nous ressasse que l'on prépare le Toulouse du futur, que l'on veut fa

[Lire la suite sur Cité de l'Espace](#)

## **Commentaire - Prolongement tramway T1 à Labège Cadene.**

Le 11/10/2016

Le prolongement du tramway T1 de Palais de Justice à Labège Cadene de 12 km au minima 250 millions d'Euro par Pont des Demoiselles, Montaudran Campus, Palays, Malepère, Innopole permettrait une réalisation immédiate (2020) et serait beaucoup plus pertinent pour la desserte de ce secteur que

[Lire la suite sur Prolongement tramway T1 à Labège Cadene.](#)

## **Commentaire - vœux pieu**

Le 10/10/2016

<https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/comment/308#comment-308>

Des idées pour le 21eme siècle après la 3eme ligne de métro.

[Lire la suite sur Vœu pieu](#)

## **Commentaire - Centralité et transports en commun**

Le 09/10/2016

Votre témoignage est extrêmement étonnant, vous disposez d'une ligne de métro B et d'une ligne de bus le 2 pour accéder directement au centre de Toulouse où services, commerces, cinémas sont plus développés qu'en périphérie en particulier pour l'exemple que vous dites atteindr

[Lire la suite sur Centralité et transports en commun](#)

## **Commentaire - Saturation de la ligne A et 3eme ligne de métro**

Le 07/10/2016

Il faut encore rappeler que la 3eme ligne de métro se fonde sur une carte prospective publiée par l'AUAT agence d'urbanisme de l'agglomération toulousaine en juillet 1996.

[Lire la suite sur Saturation de la ligne A et 3eme ligne de métro](#)

## **Commentaire - Relations pendulaires domicile travail**

Le 05/10/2016

Améliorer les dessertes de trains régionaux sur l'aire urbaine de Toulouse aux heures de pointes lorsque l'on enregistre le plus fort mouvement pendulaire, domicile travail et inverse, est complémentaire du projet de 3eme ligne de métro circulaire.

C'est un tout.

[Lire la suite sur Relations pendulaires domicile travail](#)

## Commentaire - Pragmatisme

Le 04/10/2016

L'on peut aussi dire que la saturation du cœur de l'agglomération provoque la fuite vers les périphéries, le périurbain. Ces dernières années, c'est la croissance de population du péri urbain de Toulouse qui est la plus forte.

[Lire la suite sur Pragmatisme](#)

## Commentaire - Des idées pour le 21 eme siècle après la 3 eme ligne de métro

Le 03/10/2016

Ces propositions de lignes de RER sur l'étoile ferroviaire de Toulouse complétées par l'idée d'une nouvelle jonction en arc entre Colomiers et Portet-Saint Simon certainement en mode train tram, sont parfaitement complémentaires d'un projet de 3eme ligne de métro circulaire.

[Lire la suite sur Des idées pour le 21 siècle après la 3eme ligne de métro](#)

## Commentaire - Nouvel aéroport

Le 26/09/2016

Il serait utile de rappeler que si la phase de concertation pour fixer le site d'un nouvel aéroport à Toulouse a échoué en 2003, les motifs techniques du déménagement d'aéroport de Toulouse restent bien concrets, pistes à moins de 5 km de la place du Capitole, survol d'une large zo

[Lire la suite sur Nouvel aéroport](#)

## Commentaire - Contribution pour une 3eme ligne de métro Circulaire (variante)

Le 26/09/2016

Métro Toulouse 3eme ligne ou ligne « C » circulaire : Variante par « Arsenal Université » / « Jeanne d'Arc Saint Sernin » et « Pont des Demoiselles » / « Ramonville ».

1 - Ramassiers SNCF

2 - Colomiers Breguet Dassault

3 - Saint Martin la Crabe

[Lire la suite sur Contribution pour une 3eme ligne de métro Circulaire \(variante\)](#)

## Commentaire - Métro et ville intense

Le 25/09/2016

Difficile de définir les besoins d'une agglomération comme celle de Toulouse.

[Lire la suite sur Métro et ville intense](#)

## **Commentaire - Contribution pour une 3eme ligne de métro circulaire**

Le 22/09/2016

Le militantisme de l'équipe de M.Lafage est tout à fait compatible avec le projet d'une 3eme ligne de métro circulaire, 33,3 km, 33 stations.

[Lire la suite sur Contribution pour une 3eme ligne de métro circulaire](#)

## **Commentaire - Metro Val Lille ligne B**

Le 22/09/2016

Il est utile de préciser que la Métropole de Lille dispose d'une ligne de métro automatique léger Val comparable au métro de Toulouse, ligne B d'une longueur de 31 km et 44 stations.

[Lire la suite sur Metro Val Lille ligne B](#)

## **Commentaire - Métro à l'aéroport, option utopique**

Le 19/09/2016

D'abord rappeler qu'un effort financier de 70 millions d'Euro a été consenti par la collectivité pour construire la ligne Envol ou ligne T2, branche de 2,5 km à partir de la ligne principale pour desservir les stations "Daurat" et "Nadot" de la zone aéroportuaire

[Lire la suite sur Métro à l'aéroport, option utopique](#)

## **Commentaire - Station Guilhemery à Pérignon**

Le 16/09/2016

Les fuseaux de lignes de métro sont en général projetés en reprenant les flux voyageurs existant les plus importants.

[Lire la suite sur Station Guilhemery à Pérignon](#)

## **Avis n°29 / Données statistiques**

Le 15/09/2016

Il serait utile que Tisseo ou SMTC mette a disposition du public, l'intégralité des données et statistique de fréquentation du réseau, métro, tramway, bus, par lignes et par stations ou arrêts suivant le calendrier des 3 dernières années dont ces données sont techniquement publiables.

[Lire la suite](#)

Echange avec Mr Jean-Louis DELIGNY (Toulouse) ancien directeur du Certu

## Saturation de la ligne A et 3eme ligne de métro

Il faut encore rappeler que la 3eme ligne de métro se fonde sur une carte prospective publiée par l'AUAT agence d'urbanisme de l'agglomération toulousaine en juillet 1996.

<http://zupimages.net/up/16/40/01ag.jpg>

Il est toujours utile de recadrer des projets d'une telle envergure à des prospectives de long terme qui remonte ici à 1996 pour éviter tout emballement ou coup politique lié au calendrier électoral et mener des politiques publiques les plus efficaces hors contexte promesses démagogiques.

C'est bien parce que certains avaient oublié cette prospective de 3eme ligne en mode métro et l'avaient transposé en proposition de Tramway Canal que je me suis permis de publier en octobre 2006 sur le site participatif de la mairie "Forum Toulouse" puis au forum des assises de la mobilité de Tisséo en 2008 un fuseau de 3eme ligne quasi identique à celui support des études de Maxime Lafage. Celui ci enquêtait dans le cadre de ses études de Science Po Toulouse sur le projet de gare TGV et quartier d'affaire à Matabiau. Le questionnaire n'évoquait que le mode tramway pour accompagner la métamorphose qui se planifiait.

J'ai réussi à le convaincre que pour passer d'une gare à 9 millions de voyageurs par an à 20 millions, et un quartier métropolitain autour d'une gare TGV de 500 000 m<sup>2</sup> à 1 million de m<sup>2</sup> de plancher suivant le périmètre d'intervention que l'on considérait que le tramway était insuffisant, de même la ligne A n'était pas assez fiable pour assumer la charge de transports d'une telle opération d'aménagement.

Maxime Lafage développera alors un mémoire remarquable, plaidoyer documenté pour une 3eme ligne de métro qui dès lors ne sera plus un sujet tabou mais porté à la connaissance d'un large public.

La ligne Canal en mode tramway que vous proposez à nouveau par cette contribution ne peut satisfaire simplement à cause de son trop faible potentiel voyageur.

Les lignes de bus qui desservent ses berges ont un niveau de fréquentation très moyen. De plus le projet serait très cher, l'on a parlé de 400 millions d'Euro, soit un prix au kilomètre très au dessus de la moyenne de construction des tramway.

Pour atteindre un potentiel voyageur suffisant, il faut s'approcher de l'hyper centre historique atteindre l'anneau des boulevards.

Le mode métro permet de desservir en alternance berges du canal et anneau des boulevards en s'affranchissant des contraintes de surface.

En fait le fuseau de 3eme ligne s'il veut atteindre un niveau de voyageur suffisant doit être la synthèse de vos deux propositions, métro par le centre et tramway sur berge.

Ici un lien pour découvrir la carte de 3eme ligne de métro circulaire projeté sur le site de carte ouverte pour tous du débat public.

<http://zupimages.net/up/16/40/sbfb.jpg>

Vous remarquerez qu'il s'agit d'une évolution du mode 3eme ligne en 2 radiales additionnées, Ouest toulousain / hyper centre / Gare Matabiau et Gare Matabiau / hyper centre / Est Sud Est / Montaudran Campus, complété par un arc de desserte du pôle scientifique, de Montaudran Campus jusqu'à l'Oncopole solution beaucoup plus urbaine et métropolitaine que le prolongement à Labège lotissement tertiaire d'une commune de 4500 habitants qui pourrait être desservi par le tramway en mode aménagement en symétrie de Blagnac Andromède / Aeroconstellation ou plus simplement en bus à haut niveau de service à l'instar de la technopole de Marseille Château Gombert.

Le mode circulaire complet permettrait d'atteindre Mirail Université avec une nouvelle correspondance ferroviaire "Route d'Espagne SNCF", Météopole, La Ramée et retour à Ramassiers SNCF.

Au final arc à l'Ouest à plus long terme justifié aussi par ce qui déclenche la nécessité de construction de la 3eme ligne de métro, la saturation de la ligne A et accessoirement de la B dans son tronçon central.

La proposition de ligne TAE semble liée à marketing politique qui hélas ne correspond pas à ce qu'il faudrait pour atteindre l'objectif de potentiel voyageur requis.

Ce projet peut être amendé, en fait il ne faut pas choisir entre le fuseau, "densité", "faubourg", "territoire en développement", "connexion", mais cumuler tant il se peut un maximum de ces fonctions, objectifs.

Votre contribution analyse justement les faiblesses de la proposition officielle qu'il faut considérer comme un verre à moitié vide ou à moitié plein.

Domage que vous n'ayez pas poussé la critique plus loin par exemple pour montrer que le métro n'est pas la meilleure solution pour l'Innopole.

Evidemment le conseil départemental de la Haute Garonne plaide pour mais il y a tellement de choses à faire dans notre département en particulier au sud dans les Pyrénées où le tunnel Luchon Bénasque attend sa réalisation depuis les années 1970. Nos voisins aragonais ont relancé le dossier, alors peut être un nouveau sujet de débat public qui se profile.

Cordialement

Code postal 75015

Ajouté par atelier d'urbanisme Latdiagonal (Paris), 07/10/2016

A propos de la pétition pour optimiser le tracé de la 3eme ligne de métro :

Philippe LATRONCHE France

Je signe pour inciter J.L Moudenc Maire et président de Toulouse Métropole, à être réceptif à toutes propositions conduisant à optimiser le tracé de la 3eme ligne de métro.

Le débat public organisé depuis septembre montre une forte attente de ce projet mais aussi d'autres complémentaires qui demandent une révision totale du plan de déplacement urbain (PDU), en intégrant train d'agglomération tel ligne D (Matabiau / Muret) et prolongement des lignes de Tramway, T1 à Labège Innopole, T2 à l'hyper centre (Ozenne / Languedoc / Metz Saint Etienne) avec possibilité de tronç commun d'une nouvelle ligne T3 branche Oncopole / Chapitre / Route d'Espagne.

Je ne suis pas d'accord à 100% avec les propositions de ce collectif qui reprend toutefois une grande partie des hypothèses de tracés de 3eme ligne de métro publiés depuis 2006 en particulier pour la branche entre Ouest toulousain et gare Matabiau, la plus urgente à construire avec pour objectif de doubler les lignes A et B là où elles saturent.

Ce n'est pas très électoral comme proposition mais techniquement réaliste, la 3eme ligne de métro doit aussi reprendre des flux de voyageurs aux 2 autres lignes pour atteindre son seuil de faisabilité.

N'oublions pas que Toulouse a construit un métro automatique léger pour son efficacité aux conditions économiques locales, son coût d'exploitation très favorable.

Avant de chercher des développements utopiques dans les quartiers nord qui pourraient d'ailleurs être assumés par prolongement des lignes B et A, le rôle de la 3eme ligne est de prendre le relais des lignes A et B pour les contenir le plus longtemps possible avec un coût d'exploitation optimisé de métro léger.

Je milite personnellement pour une ligne circulaire qui à partir de la gare SNCF de Montaudran desservirait le pôle scientifique de Rangueil Lespinet puis l'Hôpital CHU de Rangueil, il s'agit là de l'objectif de base du métro dessiné sous Pierre Baudis, mais aussi d'une prospective de l'Agence d'urbanisme de Toulouse AUAT datant de 1996 où apparaît l'idée de 3eme ligne.

Il est maintenant raisonnable de penser poursuivre la 3eme ligne de métro en mode circulaire à l'Oncopole sans rupture de charge avec le téléphérique Aerotram, une station de correspondance SNCF Route d'Espagne vers ligne D et TER des Pyrénées (09, 31, 64, 65), atteindre l'université du Mirail (correspondance ligne A), Pradettes, Météopole, la Ramée Tournefeuille et enfin achever par retour au départ la gare SNCF Ramassiers Colomiers.

Voir proposition ligne de métro circulaire et ses variantes sur la carte dont voici le lien : <http://zupimages.net/up/16/40/sbfb.jpg>

Pour le moment, il est important de se bouger pour que la 3eme ligne de métro ne reste pas un projet utopique, qu'il se concrétise rapidement (2024 - 2030) avec des stations au CHU Purpan, aux Ponts Jumeaux, à Héraclès, à Arsenal Université à Jeanne d'Arc ou Compans Caffarelli, à Chalets Raisin et par ailleurs à Guilhemery et Cité de l'Espace.