

Contribution de T. Hemadou : Proposition de tracé entre Colomiers et Sept-Deniers

Station « Gare de Colomiers »

Pour ma part, il me semble que sur cette station le métro devrait être en enterré. Cela permettrait de limiter l'interface en surface avec les voies SNCF et la traversée en aérien de la N124 (reliant l'Isle-Jourdain à Toulouse, tronçon qui est déjà sur élevée par rapport à la zone de la gare, avec des écrans par-bruit). Cela permettrait également de limiter l'emprise en surface afin de pouvoir créer des parkings silos : à la fois sur le parking existant (7700 m²) et également sur les ronds point centraux à proximité de la gare (10600 m²). Pour ces derniers, une insertion paysagère et l'accès doivent être bien réfléchis pour ne pas dénaturer cet espace complètement enherbé mais aussi pour faciliter l'accès à la gare, qui nécessiterait de traverser les voies du rond-point, très passantes en heure de pointe.

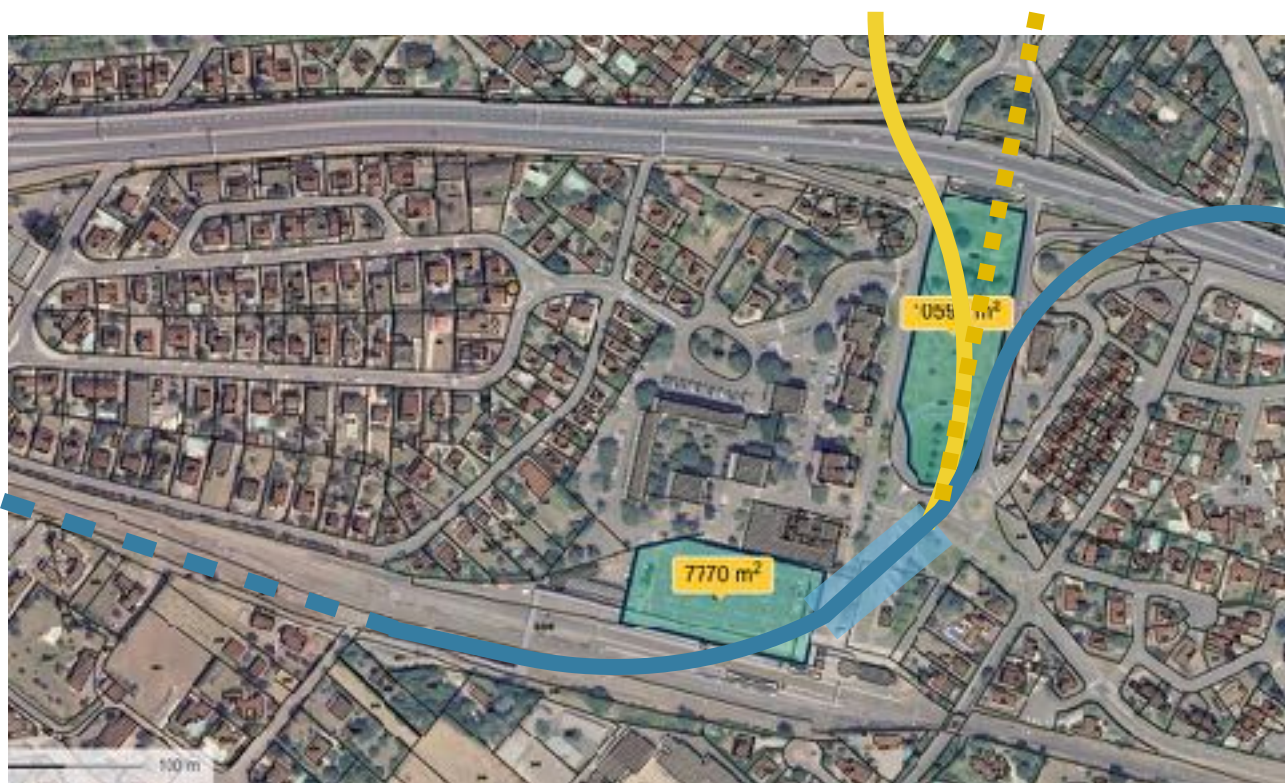
L'idée serait de conserver l'esprit de l'esplanade sur cette zone.

Le fait qu'elle soit enterrée permettrait une connexion plus facile avec le réseau de surface qui est déjà bien connecté (interface TER, Ligne C et la zone de bus).

La mise en place de cette ligne en enterrée permettra alors de conserver cet échange optimum entre les différents modes de transport.

Etant donné que les systèmes TER et ligne C permettent de prendre son vélo, il est important de renforcer sur cette gare les parkings relais vélo, surtout pour les riverains pouvant venir depuis Colomiers plein centre, En Sigal et du Perget de manière facilitée. Cela permettrait d'encourager les utilisateurs à se rendre à la gare en vélo.

Avec une largeur théorique de voie de 7,5 m (emprise hors sol ou enterrée ; largeur comparable pour le métro de Marseille dont le matériel roulant fait 2,60 m de large) et une emprise de quai de 70m de long, on pourrait avoir le tracé suivant :



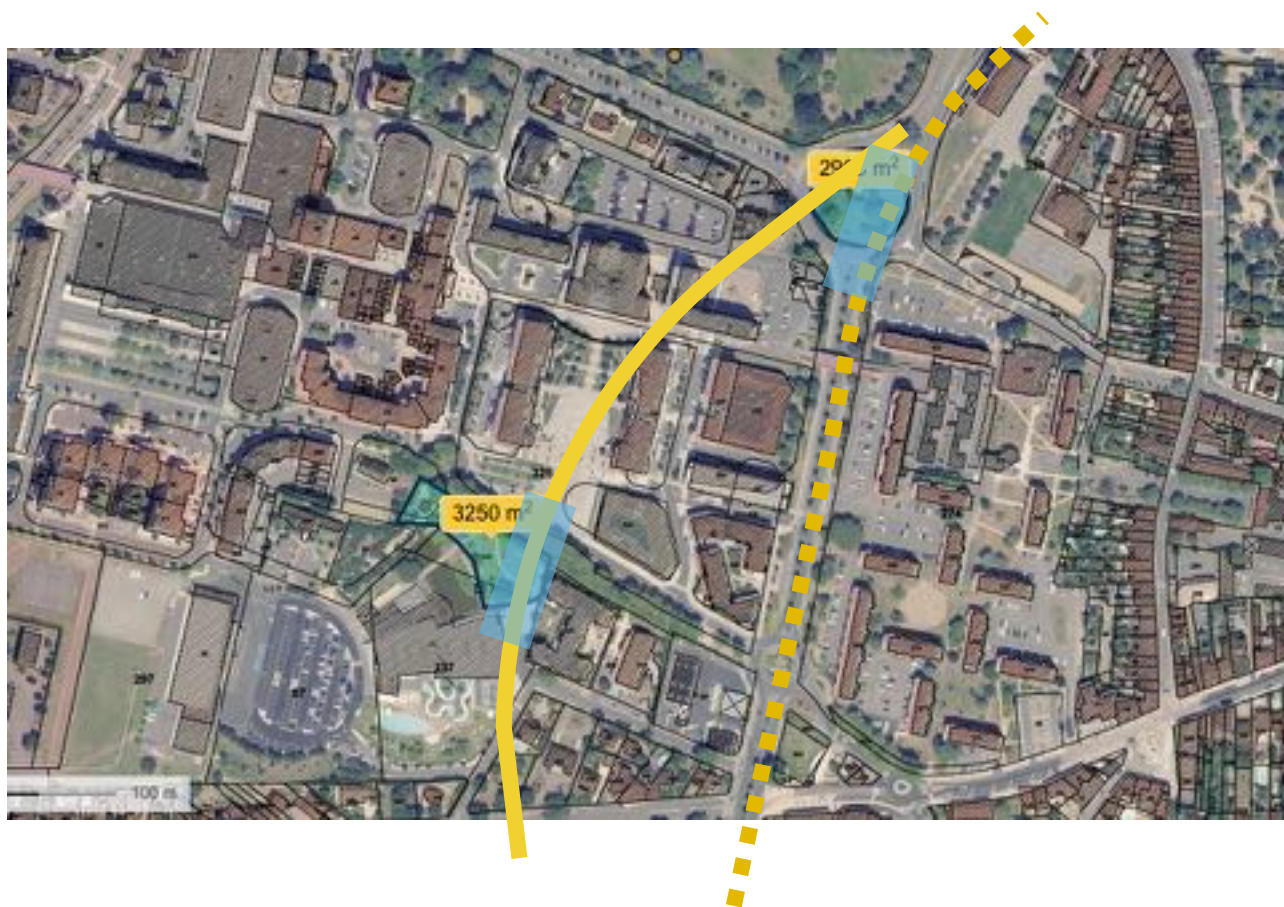
Légende :	
	Métro en enterrée
	Métro en aérien
	Métro en tranchée couverte
	Station
	Couvrement aérien
	Option de tracé (en jaune)

Deux possibilités de départ : rejoindre la voie « parallèle à la N124 - allée de la fontaine » pour accéder à l'arrêt Fontaine Lumineuse ou (en variante) direction Mairie de Colomiers.

Pour l'accès à Fontaine Lumineuse, il y a deux possibilités de trajet suivant le trafic de cette voie : réalisation d'une tranchée couverte sur la largeur totale de la voie « parallèle à la N124 - allée de la fontaine » ou bien en cheminant complètement en aérien, mais dans ce cas il faudra vérifier l'impact de cette solution sur la circulation, ainsi que réaménager les accès des quelques maisons individuelles.

Variante : Station « Mairie de Colomiers »

Je prône réellement pour un arrêt « Maire de Colomiers » afin de desservir le quartier le plus dense de Colomiers bénéficiant de nombreuses infrastructures (mairie, médiathèque, piscine, Hall Comminges, la galerie commerciale Plein centre, le collège Voltaire, Ecole sainte Thérèse ...).



Cependant il pourrait y avoir deux choix dans la position de cette station : une très centrale, en face de l'esplanade Alex Raymond ou une au niveau du rond point du Petit Prince. Pour la première position, l'implantation ne peut se faire qu'en souterrain, sur une station profonde. Cela apporte une complexité d'insertion dans cet espace plutôt restreint et comprenant aussi un parking souterrain déjà existant. La deuxième possibilité est d'implanter cette station au niveau du rond point au nord du centre ville, où l'espace d'implantation est bien plus large. L'arrivée sur cette zone pourrait se faire en tranchée couverte, ce qui rendrait le tracé moins coûteux. Le départ jusqu'à la prochaine station se ferait par le rond point Flandres Dunkerque et par le boulevard Marcel Dassault, en tranchée couverte. Cependant, le positionnement de cette station en variante ne permettrait pas (ou peu) de réaliser de connexion efficace avec le réseau de surface à l'exception des modes doux (pas assez de

place pour des arrêts de bus, pas de place de création de parking si ce n'est les existants du centre ville, qui sont limités).

Dans tous les cas, même si cette variante n'est pas retenue par Tisséo, il faudra impérativement pouvoir connecter de façon efficace les habitants de cette zone aux futures stations les plus proches (Colomiers Gare ou Fontaine Lumineuse).

Station « Airbus Colomiers - Fontaine Lumineuse »

Personnellement, je trouve que le nom de l'arrêt « Bascule-Oratoire » serait plus parlant et adapté à un nom de station (un peu comme le nom de la sortie de la N124).

Remarque mise à part, cette station doit être pensée avec un fort potentiel. En effet, pour moi c'est la plus plausible connexion avec la future « ceinture sud » (même si elle est lointaine). C'est l'un des chemins les plus directs depuis Basso-Cambo, qui pourrait passer par :

Zone d'activité de Basso-Cambo - Les Pradettes / Météo - Ramelet Moundi / La Ramée - Tournefeuille - ZAC de Saint-Martin - Les Ramassiers (connexion linge C) - Airbus Colomiers. C'est surtout la proximité avec les Ramassiers qui me fait penser que le terminus pourrait se trouver à cette station.

Je pense que cette ceinture sud sera réalisée dans le prolongement du transport par câble, en fonction des premiers résultats sur le tracé de ce dernier installé dès 2020 sur la métropole.

En terme d'implantation, cette station possède aussi l'avantage d'avoir encore deux espaces où la future station pourrait s'implanter (cf plan ci dessous). Je pense que l'implantation dépendra surtout de la prise ou non de la variante précédente :

- Avec variante : Implantation de la station en aérien sur le rond point (3100 m²) après une sortie de la tranchée couverte, avec des escaliers permettant de descendre en périphérie du rond point.
 - Sans variante : Le réseau étant complètement en aérien le long de la N124, il enjambrerait l'échangeur pour gagner la parcelle de 9200 m², avec là encore une station « aérienne ».
- Par « aérien » je précise que la station est au dessus des voiries, un peu comme ce qui est envisagé sur le métro de Rennes, très comparable à ce que veut faire Tisséo.



Exemple de station aérienne - Station Atalante, Métro ligne B de Rennes

De plus, si on suit la logique d'une connexion avec la future ceinture sud, qui sera elle aussi aérienne (si le transport par câble est retenu sur ce futur projet), la connexion entre les deux pourra se faire via une plateforme complètement aérienne, et la surface non utilisée par le présent projet sera investi par la station de la ceinture sud. Cela permettra aussi de passer sans difficulté les différents obstacles sur le site (échangeur, voie rapide...).



Légende :

	Métro en enterrée
	Métro en aérien
	Métro en tranchée couverte
	Station
	Covrage aérien
	Option de tracé (en jaune)

Les problèmes sur cette station sont le manque d'espace pour créer un parking relais ainsi que la surface de 9200 m² qui est pour l'instant réservée pour le projet d'échangeur de la zone. Cette surface ne sera donc peut-être plus utilisable suivant la priorité de chacun des projets.

La suite du tracé pour arriver à la station suivante « Airbus Saint-Martin » se ferait toujours en surface, en remplaçant complètement la voirie de l'Avenue de Luchon, prise entre le site d'Airbus et la N124. Cette portion serait donc au sol, sous réserve d'aménagements et de négociations avec Airbus, dont une bonne partie des parking sont accessible uniquement par cette voie.

Station « Airbus Saint-Martin »

J'envisage cette station plutôt enterrée qu'aérienne de par le tracé suivant qui en découle.
L'arrivée serait en tranchée couverte plutôt qu'en aérien à cause de la passerelle existante, et le départ de la station serait le long de la rocade A624.

En effet, je suis plus pour une déserte directe par Purpan que de Jean Maga. Je laisserai donc à Tisséo le soin de faire ses propositions pour justifier son tracé au sud des pistes.

Pas de préconisation particulière si ce n'est de conserver la sortie de métro sur la voie publique pour permettre l'accès aux riverains de Saint-Martin et aux entreprises environnantes.

Toutefois, un service de parking vélo serait le bienvenu pour faciliter le déplacement.

Idéalement, il faudrait pouvoir doubler l'aménagement en extérieur de l'Avenue de Luchon pour permettre le déplacement via des modes doux comme le vélo.



Légende :	
	Métro en enterrée
	Métro en aérien
	Métro en tranchée couverte
	Station
	Couvrement aérien
	Option de tracé (en jaune)

C'est sur la suite du tracé vers Purpan que je souhaite proposer un positionnement de voie, le long de la A 624 :



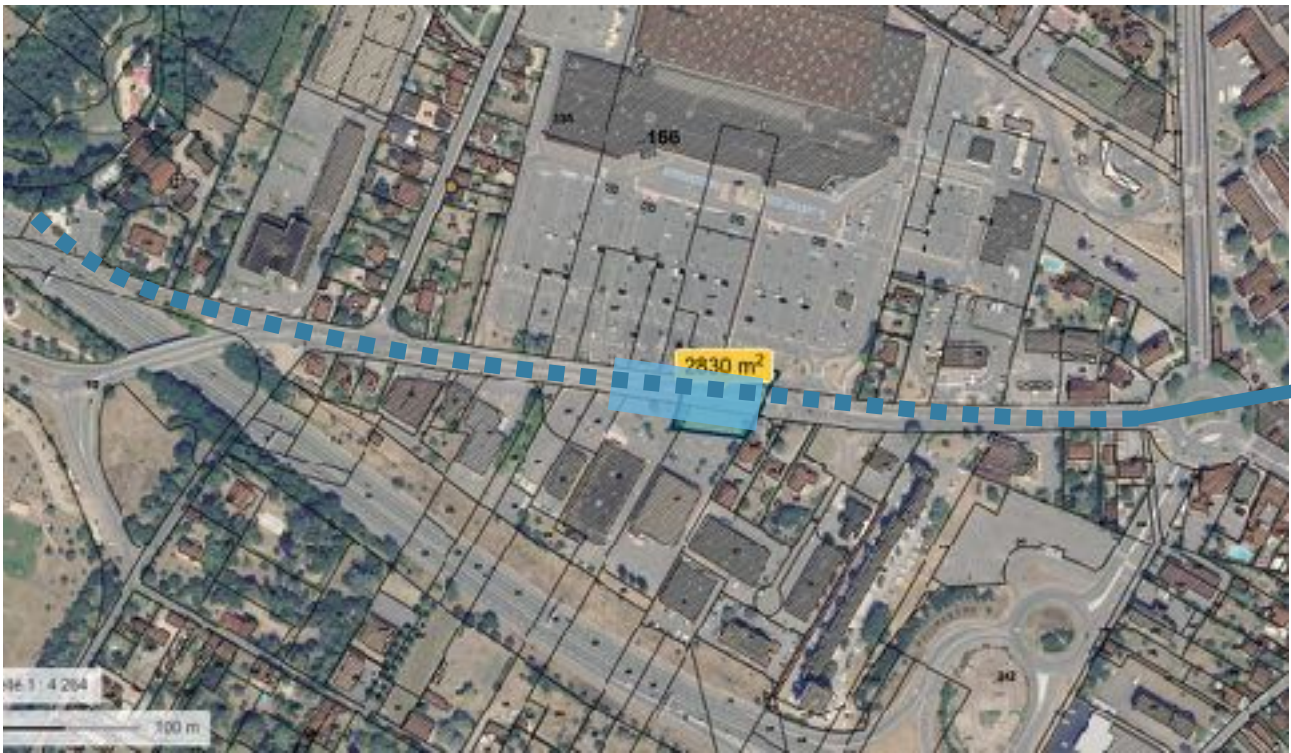
L'idée serait d'utiliser le long de l'A624 pour faire passer les voies de la future ligne, légèrement sur élevée par rapport à voirie existante, mais en passant sous les deux ponts existants. Ils devraient donc être consolidés et le cheminement de la nouvelle ligne protégés, notamment par un soutènement des terre au dessus et contre le risque de chute.

Attention cependant sur cette liaison au fort aléa sur la géotechnique, notamment au franchissement du Touch, la zone humide avec surement des risque écologiques forts et une liaison haute tension en aérienne.

En espérant que la proximité avec les voies existantes pourrait simplifier l'ensemble de ces démarches.

Afin de passer les deux obstacles de l'échangeur avec le fil d'Ariane et le Touch, un pont devra être réalisé et arrivera sous terre pour repartir sur une tranchée couverte, possible par la largeur de la route de Bayonne sous-elle elle pourrait être implantée.

L'avantage de cette zone, c'est que la largeurs de voie permettront de réaliser facilement ces travaux ou de dévier les circulations sur le parkings autour.



Station « Bayonne » :

Station facilement réalisable en semi couverte.

Pas beaucoup plus à dire. Ci-dessus l'exemple du métro de Rennes pour la station Joliot-Curie sur laquelle la conception pourrait s'appuyer.

La suite du tracé sera en partie en tranchée couverte, puis plongera en direction de l'arrêt suivant qui fera la connexion avec les lignes T1 et T2 : Purpan.

Station « Purpan » :

Pour cette station, je pense que l'emplacement idéal serait à cheval sur la voie existante et le parking du pole mère enfant.

Attention cependant aux nuisances très possible sur cette station avec l'hôpital très proche (sensibilité des appareils médicaux aux vibration et interférences électroniques, bruit pour les patients, poussières avec les risques qu'elles engendrent sur les maladies respiratoires...). Forcément, il y aura donc un impact financier fort de part ces nombreuses contraintes. La difficulté sur cette station c'est qu'elle sera forcément enterrée pour limiter les nuisances après l'ouverture du métro, ce qui ne facilitera pas sa réalisation et augmentera le coût de sa réalisation. Le gros avantage, c'est l'accessibilité de la station par les modes doux des quartiers denses à proximité. Dans ce cadre, il faudra consolider les parkings vélos mais aussi faciliter l'aménagement aux personnes à mobilité réduite, qui sont un fort potentiel pour cette station.

L'emplacement présent sur le document permettrait la meilleur connexion au Tramway existant. Il faut pouvoir presque « superposer » ces deux arrêts pour limiter la rupture de charge et l'efficacité du changement.



Cet enjeu sera particulièrement fort sur cette station.

Conclusion :

Pour la suite du tracé, je laisserais au plus connaisseurs et au maître d'ouvrage le soin d'explicitier le tracé depuis Sept-Deniers Job jusqu'au Palays.

Ce qui je souhaitait montrer aussi sur cette présentation au maitre d'ouvrage, c'est qu'il me semble assez difficile de se dire que toute cette section sera forcément hors sol mais qu'il existe aussi de nombreuses opportunités.

Notamment sur la section possible vers Purpan, qui possède elle aussi de nombreuses possibilité de création à moindre coût (à l'exception de la station Purpan, comme décrit précisément).

Et j'espère aussi que ces propositions pourront être étudiées plus en détail et comparée avec d'autres solutions proposées à le SMTC Tisséo.

Et merci dans tous les cas au Conseil National du Débat Public d'avoir pu nous permettre de nous exprimer sur ce projet fort important pour les 20 prochaines années de Toulouse.

C'est une infrastructure qui va mobiliser de nombreux fonds au détriment d'autre projets. Il doit donc être étudié avec beaucoup d'attention, et Tisséo ne devra pas négliger aucune piste.

J'espère aussi que Tisséo donnera en détail ses choix finaux sur les différentes station, sans langue de bois du « pourquoi au final nous avons choisis ce site et pas un autre », en le justifiant par des chiffres ou des aménagements (ou projet d'aménagement).

Je pense aussi judicieux de préciser un minimum les projets urbanistiques majeurs autour de ces futures stations pour juger de leur impact et de leur adéquation dans le temps par rapport à l'arrivée de la future ligne.