

DÉBAT PUBLIC

3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR DE LA RÉGION OCCITANIE



Lorsque l'on observe la configuration des réseaux de transport public structurant l'agglomération toulousaine (voies ferrées, métro...), 4^{ème} aire urbaine de France et parmi les agglomérations françaises les plus dynamiques sur le plan démographique, la configuration en étoile de ces réseaux est une évidence.

Or si l'attractivité de la ville-centre de Toulouse est très forte, il existe plusieurs pôles significatifs d'emplois, en particulier autour des sites industriels aéronautiques majeurs de l'agglomération, à Colomiers, Blagnac, Montaudran et Labège dont la desserte en transports collectifs nécessite des améliorations. Cette structuration du territoire tend par ailleurs à éloigner toujours davantage les populations qui y travaillent, souvent pour des raisons économiques. La réalisation d'une nouvelle infrastructure lourde de transports urbains ne doit pas conduire à une concentration trop forte au cœur de l'agglomération,

à suivre en page 2

1. UNE INTERMODALITÉ INDISPENSABLE, FACTEUR DE RÉUSSITE DU PROJET DE 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO

La loi du 27 janvier 2014 dite « MAPAM », portant sur la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles, a conféré aux Régions le rôle de cheffe de file sur l'intermodalité et la complémentarité entre les modes de transports.

La question de l'intermodalité et d'une interconnexion de qualité entre la 3^{ème} ligne de métro et les autres réseaux de transport public revêt pour la Région un enjeu majeur, non seulement entre ce projet de métro et le réseau de trains régionaux, mais aussi entre la 3^{ème} ligne de métro et les lignes interurbaines d'autocars, qu'elles soient régionales ou départementales.

De par le corridor qu'elle emprunte, la 3^{ème} ligne de métro sera en liaison avec un nombre significatif de lignes radiales de transport public, en particulier les 2 lignes de métro existantes (A et B), le tramway (T1, T2) et le réseau de chemin de fer. L'interconnexion entre la 3^{ème} ligne de métro et les autres réseaux de transport public sera un facteur décisif de multiplications de liaisons de transport public performantes et d'alternatives crédibles à la voiture particulière.

Dans ce contexte, la Région aura une vigilance toute particulière sur la qualité des interconnexions.

mais bien être un facteur d'aménagement équilibré du territoire métropolitain et au-delà régional. Aussi, le projet de 3^{ème} ligne de métro tel que proposé doit permettre de faciliter la mobilité au sein de l'aire urbaine. Il est essentiel pour la Région qu'un équipement très structurant comme un métro, par son imbrication avec les autres systèmes de transports, permette et facilite les choix de résidence pour les particuliers et de localisation pour les entreprises, bien au-delà des seules zones qu'il dessert directement. La qualité des connexions avec les autres réseaux de transports qui doivent y être mis en place est dès lors un enjeu fondamental pour le rayonnement de la Métropole au-delà de ses limites territoriales.

1.1. INTERCONNEXIONS ENTRE LA 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO ET LE TRAIN, UN ENJEU MAJEUR POUR L'INTERMODALITÉ

La Région considère que des connexions efficaces et pertinentes entre la ligne la 3^{ème} ligne de métro et le train, deux modes de transport lourds aptes à transporter un très grand nombre de voyageurs, sont indispensables.

Elles permettront un saut qualitatif dans l'attractivité des déplacements régionaux, en diffusant les bénéfices du mode ferroviaire proposé par l'ensemble des branches de l'étoile ferroviaire toulousaine vers l'ensemble de l'agglomération et plus seulement vers l'hypercentre de Toulouse.

Pour parvenir à cet objectif, la Région identifie que les gares suivantes doivent bénéficier d'une interconnexion train / 3^{ème} ligne de métro de qualité et constituer ainsi de véritables portes d'entrées.

Interconnexion en gare de Toulouse-Matabiau

Les études déjà réalisées et partagées avec les partenaires (État, Région Occitanie, Conseil Départemental de la Haute-Garonne, Toulouse-Métropole, Tisséo-SMTC, SNCF) dans le cadre du projet Toulouse EuroSudOuest mettent en évidence le rôle central de la gare Toulouse-Matabiau.

L'étoile ferroviaire toulousaine met la gare Matabiau au cœur du dispositif et elle restera à ce titre le pôle d'échange incontournable pour les utilisateurs du TER, des Intercités et des TGV.

Le pôle de Toulouse EuroSudOuest à Matabiau est le point central de la desserte de la 3^{ème} ligne de métro TAE. Deux stations doivent desservir ce secteur : au niveau de la gare Matabiau d'une part et de Raynal d'autre part.

Une interconnexion performante en gare de Matabiau, déjà reliée à la ligne A de métro, renforcera les échanges et l'attractivité des zones économiques desservies par la 3^{ème} ligne de métro, en le reliant aux autres pôles de la Région, mais aussi à l'ensemble du pays en particulier lorsque le projet de ligne à grande vitesse Bordeaux – Toulouse, sera en service.

Interconnexion en gare de Colomiers

La gare de Colomiers doit devenir un pôle d'interconnexion majeur. Véritable porte d'entrée de l'Ouest toulousain, il est indispensable que s'y connectent le train, la ligne de métro TAE mais aussi le projet de ceinture Sud reliant Colomiers à Basso-Cambo et l'Oncopôle.

Le tracé proposé met l'accent sur une desserte des emplois notamment des zones aéronautiques et aéroportuaires. À ce titre, l'interconnexion métro / train en gare de Colomiers assurerait aux usagers de l'Ouest toulousain et du Gers une véritable alternative à la voiture particulière, en complément de dessertes TER qui pourraient être améliorées au-delà de Colomiers grâce à la mobilisation des crédits prévus au CPER sur la ligne Toulouse-Auch.

Interconnexion en gare de Route de Launaguet / La Vache

La gare de Route de Launaguet, profondément revue à l'horizon des Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain (AFNT), composante du GPSO et nécessaires pour accueillir les TGV qui mettront Paris à 3h10 de Toulouse, prévoit une interconnexion entre la ligne de chemin de fer Toulouse – Montauban – Cahors / Agen et la ligne B du métro toulousain.

Une interconnexion entre cette gare, où l'offre notamment périurbaine sera renforcée afin d'offrir une cohérence globale, et la 3^{ème} ligne de métro, offrira un accès facilité aux

pôles d'emplois aéroportuaires et aéronautiques du Nord-Ouest toulousain et à l'aéroport de Toulouse pour les habitants du Nord de la région, sans passer par le centre-ville de Toulouse et avec un temps de transport global significativement amélioré.

Ainsi, la halte de Route de Launaguet serait la porte d'entrée Nord de l'agglomération.

Interconnexion en gare de Montaudran

La gare de Montaudran doit devenir un pôle d'interconnexion majeur du Sud-Est toulousain où doivent se connecter le train, la 3^{ème} ligne de métro et le projet de ceinture Sud reliant l'Université Paul Sabatier à Montaudran, dans la continuité de l'Aérotram prévu entre l'Oncopôle et l'Université.

Ainsi, une interconnexion entre le train et 2 futures lignes structurantes du réseau urbain doit faciliter la diffusion fine des voyageurs du TER vers l'ensemble de l'agglomération et conférer au réseau de transport collectif intermodal une attractivité nettement supérieure face à la voiture particulière.

Cela positionnerait le pôle intermodal de Montaudran comme une des deux portes d'entrée Sud pour diffuser vers les très nombreux emplois de la ZAC de Montaudran, du pôle universitaire et hospitalier de Rangueil et au-delà de l'Oncopôle.

Interconnexion en gare de Labège

Les différentes études menées dans le cadre de l'enquête publique du prolongement de la ligne de métro, mettent en évidence qu'une desserte du technopôle de Labège-Innopôle par le métro est fondamentale et attendue par la plupart des acteurs économiques présents sur la zone. Cette desserte du technopôle par métro, complémentaire du train, contribuera de plus à dé-saturer les voiries routières, tant pour les déplacements domicile – travail que pour les déplacements privés – loisirs.

Par ailleurs, le développement économique du secteur, impulsé notamment par l'arrivée du métro, nécessite d'organiser les flux autour du pôle d'échanges, véritable porte d'entrée du Sud-Est toulousain. À ce stade et dans l'attente des études qui restent à mener, le site de Labège-La Cadène reste privilégié.

S'agissant de la desserte de Labège, le projet de 3^{ème} ligne conduit à redéfinir l'ancien projet de prolongement de la ligne B dont les fonctionnalités doivent être préservées.

1.2. INTERCONNEXIONS ENTRE LA 3^{ÈME} LIGNE DE MÉTRO ET LES AUTRES RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF

La Région considère également que des interconnexions entre la 3^{ème} ligne de métro et les autres réseaux de transport collectif sont indispensables.

En effet, les modes lourds que sont le train et le métro de par leurs performances intrinsèques notamment en terme de temps de parcours ont un rôle « d'aimant » pour de nombreux usagers. Ainsi, même si le stationnement des voitures doit être organisé sur les pôles d'échanges, le rabattement par des lignes d'autocars urbains et interurbains doit être privilégié.

Des pôles de rabattement d'autocars sur la 3^{ème} ligne de métro devront être organisés, en particulier :

- pour les liaisons empruntant la route de Revel (RD1) et la route de Castres (RD 826) dans la zone de Montaudran,
- à l'interconnexion Route de Launaguet / La Vache,
- à Colomiers Gare SNCF,
- à Labège,
- à la gare routière de Toulouse-Matabiau : dans le cadre du projet TESO cette dernière doit être conçue afin d'accueillir les autocars interurbains nécessitant d'arriver jusqu'en centre-ville.

1.3. RÉSEAU FERROVIAIRE ET RÉSEAU DE TRANSPORTS URBAINS

La complémentarité des réseaux ferroviaires (où circulent les TER) et urbains (où circulent notamment métro et tramway) est essentielle. Chaque réseau, grâce aux infrastructures sur lesquelles ils s'appuient, a un rôle à jouer dans les déplacements collectifs. Ils ne doivent pas être concurrents, sachant que leurs caractéristiques intrinsèques ne les rendent pas interchangeable entre eux : un TER ne pourra jamais s'arrêter aussi fréquemment et efficacement qu'un métro, et un métro ne pourra jamais rouler aussi vite et aller aussi loin qu'un TER.

Plus encore, le réseau ferroviaire est un réseau partagé, entre TGV, trains Intercités, trains régionaux et trains de fret, là où une ligne de métro ou de tramway se caractérise par un usage unique. Cette mixité qui fait aussi la force du mode ferroviaire ne permet pas au réseau de l'étoile toulousaine, souvent à voie unique, de se substituer à

des infrastructures dédiées aux déplacements urbains, sauf à constituer un nouveau réseau spécifique se superposant au réseau existant. La réalisation des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse, grâce au passage à 4 voies, permettra ainsi de densifier l'offre TER en approche de l'agglomération et constituera, en l'espèce, un exemple de complémentarité entre réseau ferroviaire régional et réseau de transport urbain lourd.

2. INSERTION DANS LE TISSU URBAIN ET PAYSAGER

Tisséo-SMTC, maître d'ouvrage du projet, prévoit à ce stade des études que 60 % de la ligne soit en tunnel (portion délimitée à l'Ouest par la Garonne et au Sud-Est par la voie ferrée Toulouse – Carcassonne)⁽¹⁾. Il envisage ainsi la possibilité de mettre en œuvre des insertions de surface aux deux extrémités du corridor, moins coûteuses en investissement, compte tenu de la composition urbaine plus ouverte des secteurs traversés⁽²⁾.

Une ligne de métro, surtout si elle est équipée d'un 3^{ème} rail latéral pour l'alimentation des rames en électricité, représente un effet de coupure urbaine conséquent, à l'image de la portion de la ligne Orlyval en surface, totalement grillagée.

Dans le respect du schéma régional trames verte et bleue adopté par la Région, il est souhaitable que le maître d'ouvrage réduise autant que possible les effets de coupure urbaine et naturelle des espaces où sera implantée la ligne de surface, d'une part pour les espaces végétales et animales, conformément aux recommandations et prescriptions du schéma, et, d'autre part, pour les piétons et cyclistes.

(1) TAE – débat public – dossier du maître d'ouvrage – page 28

(2) TAE – débat public – dossier du maître d'ouvrage – page 25