

Pour un passage au centre et une station Chalets-Raisin (1/2)

DES ASSOCIATIONS DE QUARTIER A LA PEINE

L'étude du dossier présenté par le maître d'ouvrage a constitué un gros travail de compréhension d'abord, d'appropriation ensuite.

Au quartier des Chalets -8000 habitants coincés entre canal et boulevards, de l'avenue Honoré Serres à la rue Matabiau- quelques habitants se sont penchés sur la montagne de documents disponibles, les questions nombreuses posées par un public varié habitant des zones très diverses, des avis sur forum en augmentation au fur et à mesure que le débat avançait, et aussi des contributions exprimant souvent des positions incompatibles.

La méthode de travail utilisée par Tisséo nous a, depuis le début, paru confuse, superposant les démarches : ainsi le PLUiH, Toulouse EuroSudOuest, TAE 3ème ligne, Labège Innométro, le projet Mobilités *valant PDU* et la révision du SCOT se chevauchent sur un même calendrier de juin 2016 à mars 2017 (page 79 du M.O. ci-contre). Personne ne comprend quels sont les besoins auxquels devraient répondre la 3ème ligne qui sert finalement de justification au futur PLUiH et même au Projet mobilités. De nombreux lecteurs ont échappé de peu à la noyade...

Pour en revenir au débat, les réponses fournies obligatoirement par le maître d'ouvrage « dans les 15 jours » sont, la plupart du temps, de simples extraits du dossier présenté au débat,

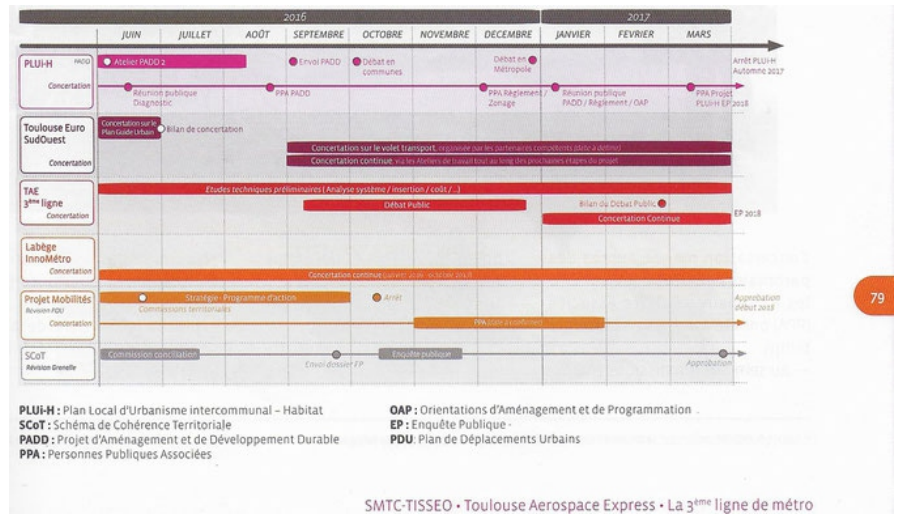
sans explications supplémentaires sinon des tableaux *bilanciels* totalement abscons pour justifier une décision, ou encore des trajets improbables pour prouver que le tracé *de référence* fait gagner du temps aux habitants de Labège qui voudraient se faire hospitaliser à Purpan sans avoir pensé à Rangueil tout proche...

POUR UN PASSAGE AU CENTRE

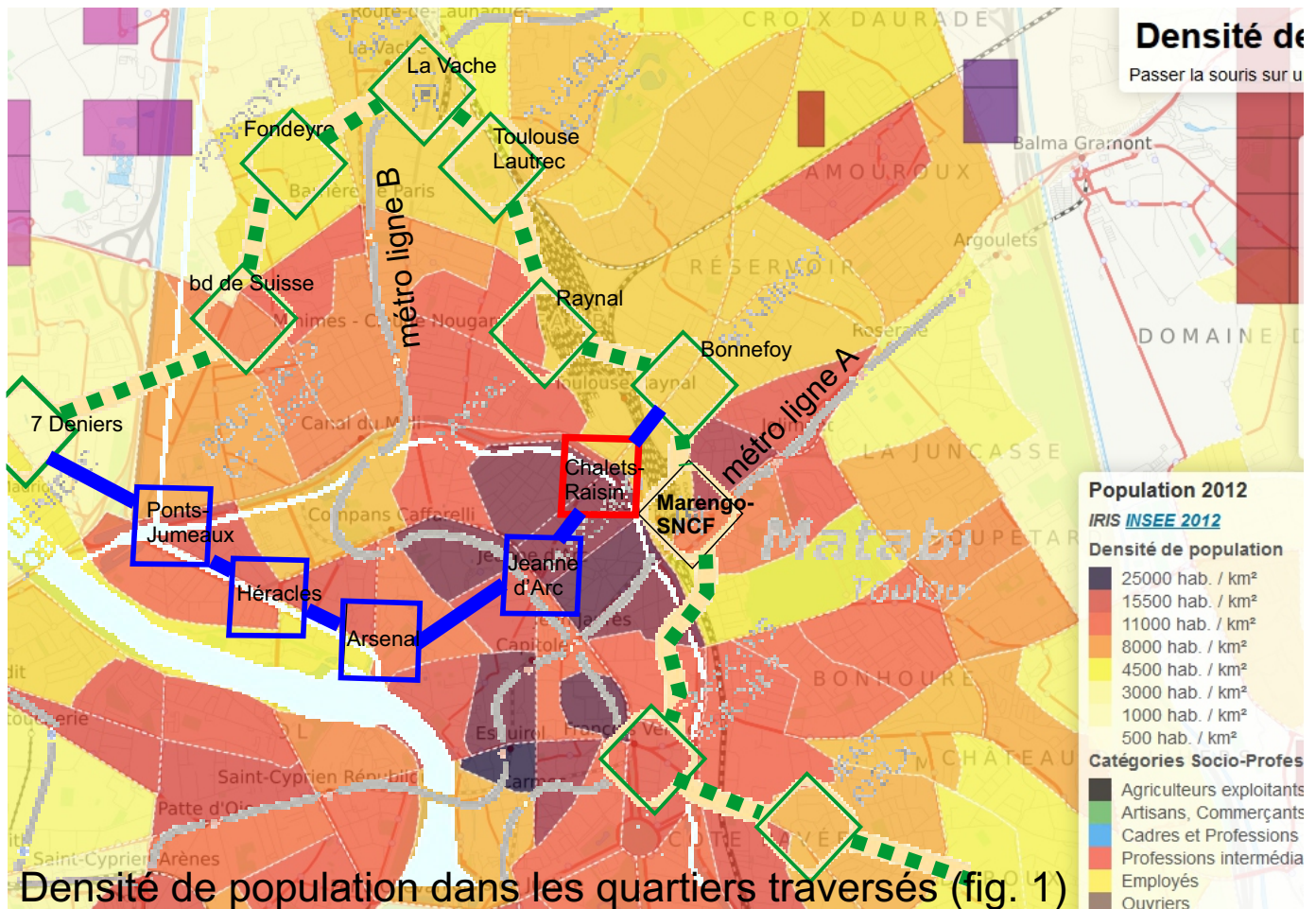
Finalement, après une première interrogation formulée dans le numéro 87 du journal du quartier *La Gazette des Chalets : Et si la 3ème ligne passait par le quartier ?* (octobre 2016) nous avons suivi de près le dossier de la Commission Nationale des Débats Publics (et les documents qui y sont référen-

cés) pour asseoir notre opinion quant au passage au centre de ce futur métro. Nous avons donc comparé la branche nord, tracée par Tisséo, à la branche sud proposée par le **Comité pour une troisième ligne de métro optimisée**.

Les deux tracés (figure 1 ci-dessous) proposent chacun 5 stations avant d'arriver à Bonnefooy dont une serait connectée à la ligne B du métro actuel : Jeanne d'Arc pour le tracé sud (bleu), La Vache pour le tracé nord (vert, plus long), qui offre aussi une possibilité de connexion au réseau SNCF, à condition de marcher 300 mètres pour atteindre la halte ferroviaire - actuellement fermée - le train rejoignant alors Matabiau en 4 minutes.



SMTc-TISSEo • Toulouse Aerospace Express • La 3ème ligne de métro



Densité de population dans les quartiers traversés (fig. 1)

Pour un passage au centre et une station Chalets-Raisin (2/2)

Au vu de la carte 1, on peut estimer que la zone centre est 4 fois plus dense que la zone nord, ce qui correspond à une différence de population desservie d'environ 25 000 habitants.

Il faudrait y ajouter les 20 000 étudiants et enseignants qui fréquentent quotidiennement l'université Toulouse 1 insuffisamment desservie actuellement par la ligne B, la station Compans-Caffarelli est située à 950m de la Manufacture.

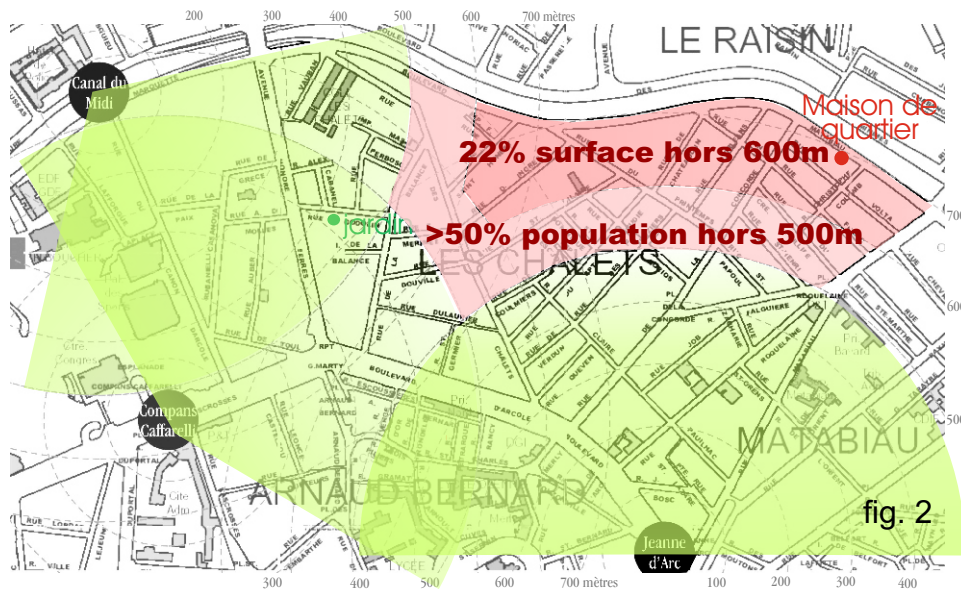
Tisséo justifie le passage au nord par la nécessité de desservir des *territoires en devenir* qui seraient beaucoup plus peuplés en 2030 grâce à une partie des 200 000 futurs arrivants dans Toulouse métropole prévus par l'INSEE.

Cet argument ne tient pas pour trois raisons :

1 - Pour avoir une même quantité de service rendu à la population en passant au nord, il faudrait combler la différence de 25 000 habitants, à loger dans 12 500 logements. Au rythme actuel de construction dans Toulouse (3000/an), on arriverait à parité au bout de 25 ans, en admettant que l'on réserve pour cette zone le sixième de ces constructions (au détriment des ZAC en cours).

2 - L'exemple récent de l'échec des opérations immobilières prévues à la Salade montre que l'acceptation d'une ZAC par la population qui y réside déjà est loin d'être gagnée.

3 - Les Toulousains demeurant actuellement dans les zones nord sont déjà desservis par le



métro ligne B et par la voie de chemin de fer (qui doit être doublée d'ici 2024).

LE QUARTIER DES CHALET'S

est inégalement desservi (figure 2). La partie la plus peuplée, le long du canal, est située à plus de 600 mètres de la station la plus proche (Jeanne d'Arc, Compans ou Canal du midi), plus de la moitié de la population réside à plus de 500m d'une station, ce qui est considéré comme défavorable à une fréquentation quotidienne.

L'autre rive du Canal est encore moins bien lotie car les habitants du Raisin, eux aussi concentrés au bord du canal, n'ont le choix

que de rejoindre les stations Marengo-SNCF ou Claude Nougaro, aux Minimes, encore plus éloignées.

Cette pénurie commune nous incite à promouvoir une station de métro partagée entre ces deux quartiers très peuplés, actuellement défavorisés sur le plan du transport. **Chalets-Raisin** serait alors, avec Jeanne d'Arc, la station desservant la plus forte population de toute la ligne 3 - plus de 7000 habitants de la place de la Concorde à Raynal et de la résidence la Comtale à Nègreneys (figure 3, le cercle a un rayon de 500m).

Même appelé Toulouse Aérospace

Express, un métro doit d'abord servir les habitants. Nous espérons que cette contribution au débat sera prise en compte dans la réflexion des maîtres d'ouvrage et qu'ils modifieront leur tracé qui privilégie, pour l'instant, les zones situées au nord pour favoriser des densifications immobilières hypothétiques et lointaines, dans un contexte industriel trop dépendant d'une activité unique.

Alain Roy
rédacteur de la Gazette
des Chalets
et quelques autres
moins alertes au clavier

<http://www.chalets-roquelaine.fr/>

