

DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR N°24
décembre 2016

La feve

Fédération des élu/es Verts et Ecologistes

ÉDITO

L'ampleur des besoins et l'urgence écologique nécessitent une intervention publique forte à la hauteur des enjeux. Il n'est pas possible d'attendre 2025 voire 2030 pour apporter des solutions concrètes aux Toulousains et aux habitants de l'aire urbaine en matière de mobilités. Le projet d'une troisième ligne tel que proposé va absorber l'ensemble des ressources et obérer les autres projets de mobilités, sans pour autant résoudre l'asphyxie de l'agglomération, et il aura un impact majeur sur le développement urbain.

Le débat public en cours, initiative activement promue par les élus écologistes, a déjà donné lieu à la présentation d'alternatives qui méritent d'être expertisées. Les élus écologistes y apportent leur contribution, en proposant un plan de développement progressif des mobilités à l'horizon 2030, qui permettra un maillage du territoire efficace et favorisera un développement urbain harmonieux. Nous proposons ainsi aux collectivités locales de répondre à l'urgence et de préparer l'avenir.

Notre projet conjugue les modes de transports et favorise l'intermodalité. Il améliore aussi bien l'offre de bus que celle de tramway. Il consolide la croix de métro des lignes A et B et propose une ligne supplémentaire pour relier le nord-ouest toulousain et ses bassins d'emploi à la gare Matabiau. Il préserve les acquis des projets déjà débattus et votés et engage des projets nouveaux pour l'avenir. Enfin, nous parions sur la complémentarité des collectivités locales et le développement de l'étoile ferroviaire toulousaine, un atout historique de la métropole aujourd'hui en déshérence.

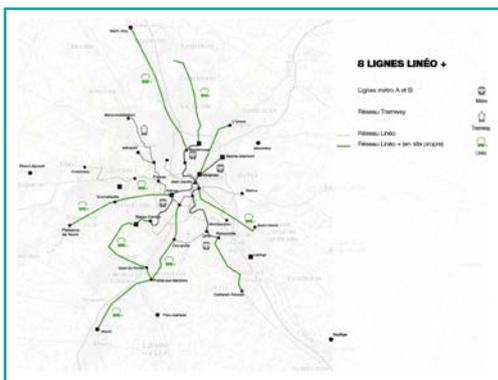
CAHIER D'ACTEUR DE LA FEVE

Contre-projet des élu-e-s écologistes au projet de 3^{ème} ligne de métro.

Les besoins des habitants de l'agglomération toulousaine

Pour que l'on observe un report modal significatif de l'automobile sur les transports en commun, les habitants de l'agglomération toulousaine doivent pouvoir compter sur des temps de trajet fiables, des moyens de transport disponibles (à travers un cadencement important aux heures de pointe) et une couverture géographique la plus large possible. Pour ce faire, tous les moyens de transport avec voies dédiées (en site propre) sont à étudier avec le maximum d'intermodalité possible, afin d'apporter une réponse rapide aux besoins de déplacements domicile-travail mais également à l'ensemble des besoins.

Le développement d'un réseau de bus rapides et cadencés : les Linéo +



Le réseau de bus devient attractif lorsqu'il garantit à l'utilisateur le temps de trajet. Ce qui implique une voie réservée lorsque la circulation est engorgée. Voilà pourquoi nous proposons la création d'un réseau « LINEO + ». Une amplitude horaire augmentée et un temps d'attente réduit sont ses autres atouts majeurs. Nous proposons la création de 8 nouvelles lignes pour desservir les

territoires les plus éloignés de la périphérie. Le profil de ces voies en site propre serait adapté en fonction des problématiques d'insertion urbaine. Chaque fois que possible une plateforme double serait réalisée, mais lorsque l'emprise n'est pas disponible un couloir de bus unique serait dessiné, ou une simple priorisation aux feux pour les secteurs les plus contraints.

La possibilité de transformer à terme ces lignes en tramway devra être prévue, afin de pouvoir facilement augmenter leur capacité.

La FEVE est une fédération d'élu-e-s de sensibilité écologiste issus d'horizons politiques différents. Elle compte plus de 600 membres.

Contact : FEVE, Fédération des Elu-es Vert-es et Ecologistes

247, rue du Faubourg Saint-Martin - 75010 PARIS - Tél. : 01 53 19 53 16 - info@lafeve.fr

Présidente : Catherine Hervieu - catherine.hervieu@lafeve.fr

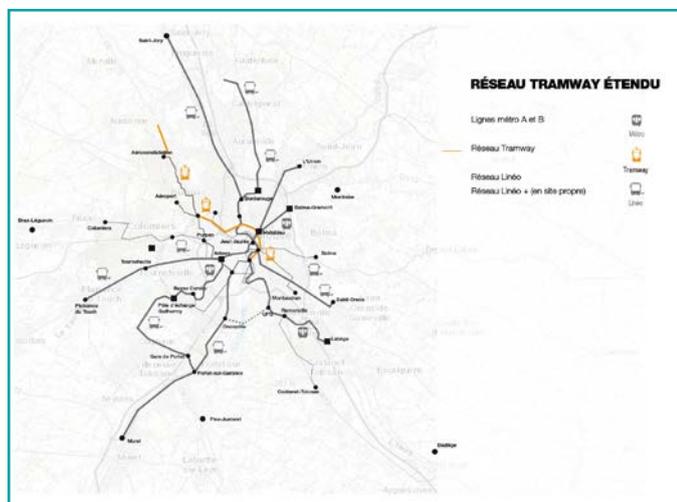
Nous suivre sur Twitter : @FEVEinfo

La poursuite et l'amélioration du réseau de tramway

La ligne actuelle de tramway doit être prolongée pour fonder le squelette du réseau de transport en commun. Nous proposons le prolongement depuis le Palais de Justice jusqu'à la gare Matabiau, puis la création d'une voie verte le long du Canal pour rejoindre le quartier des Ponts-Jumeaux et former une boucle au niveau des environs du carrefour Jean Maga. Ce projet est déjà inscrit et budgété dans les documents d'urbanisme en vigueur. Il permet de remettre en valeur le Canal du Midi et d'augmenter l'attractivité de tout le réseau.

Cet investissement chiffré à 200 millions d'euros serait programmé après la mise en œuvre des Linéo+ et des circulaires. Nous considérons que la priorité doit-être donnée à la desserte des périphéries.

En complément nous préconisons des aménagements sur le tracé actuel pour améliorer les temps de trajet des lignes T1 et T2.

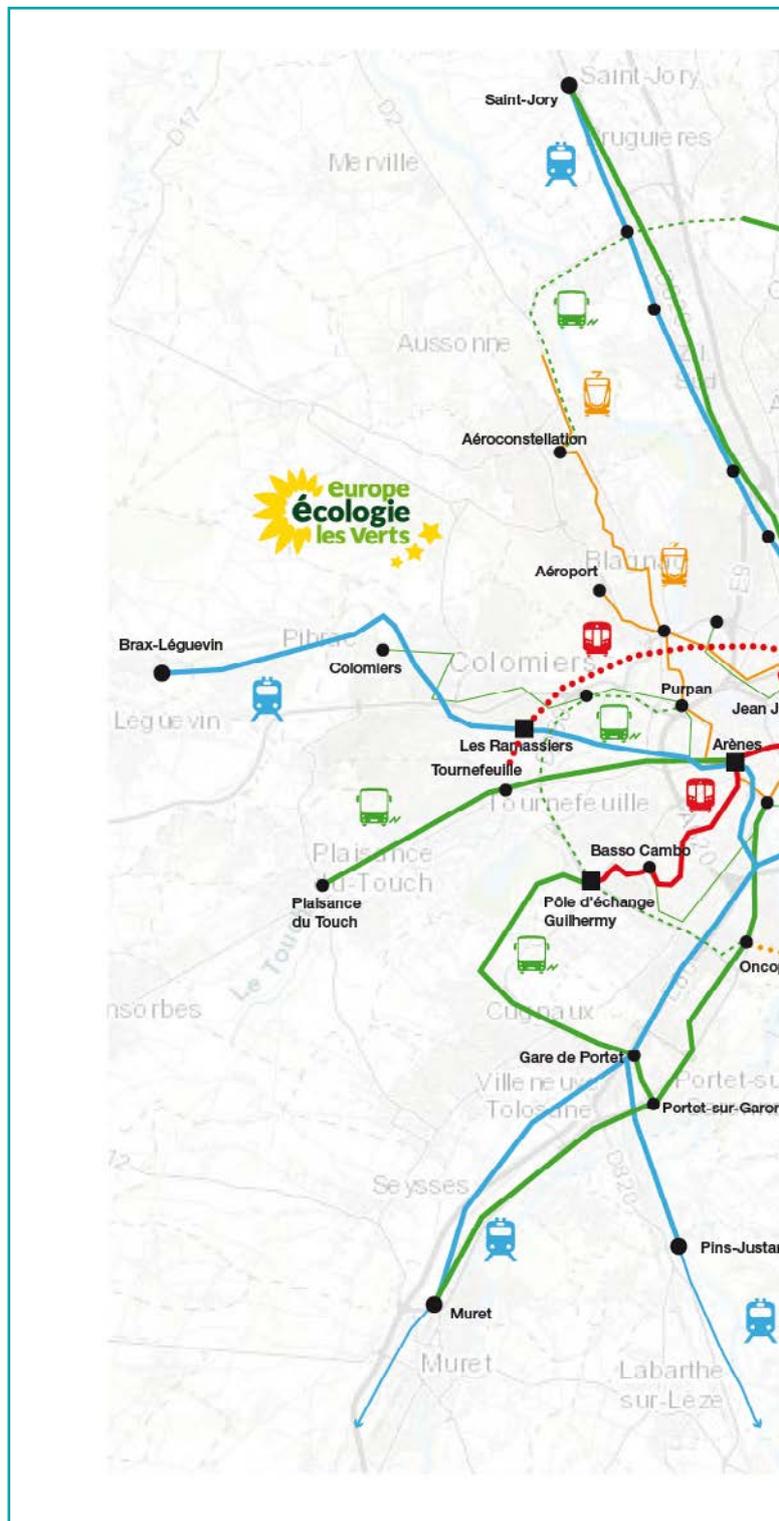


La création des circulaires de bus rapides

Nous proposons la création de plusieurs circulaires de bus rapide afin de favoriser les trajets de périphérie à périphérie et interconnecter les infrastructures.

Circulaire Est:

Elle relie Rangueil et Borderouge en irriguant les zones de Montaudran, de Balma et des Argoulets. Connectée avec l'aérotram elle utilise les voies de bus en site propre déjà existantes et bénéficie du réaménagement du Boulevard d'Atlanta.

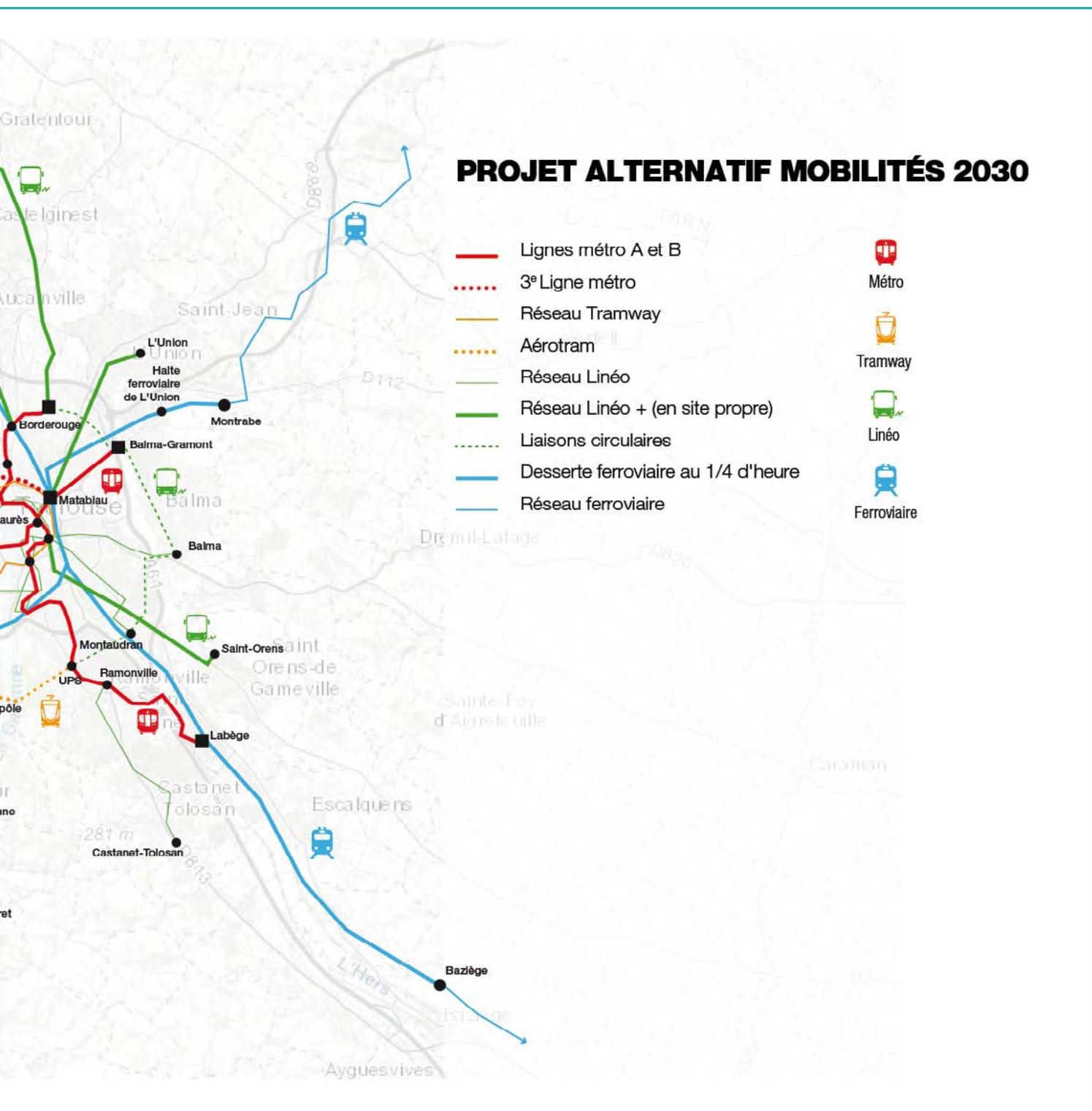


Circulaire Ouest:

Elle relie l'aérotram au Nord-Ouest de l'agglomération, en empruntant le boulevard Eisenhower réaménagé et la rocade Arc-en-Ciel. Elle fait un lien entre la ligne B du Métro et le terminus de Basso-Cambo, elle relie le site aéronautique aux infrastructures de l'Ouest et du Sud de l'agglomération.

Circulaire Nord (à terme):

Elle relie le Nord Toulousain aux sites de la zone aéronautique de Blagnac. Connectée avec le cadencement ferroviaire du Nord Toulousain elle évite aux usagers de venir jusqu'au centre de Toulouse pour rejoindre l'Ouest Toulousain. Ce projet nécessite la réalisation d'un franchissement Nord de la Garonne qui demande une étude complémentaire.



L'amélioration de l'offre de métro, la création d'une nouvelle ligne Colomiers-Marengo

Nous proposons de confirmer le doublement de la capacité de la ligne A de métro et de prolonger cette ligne à l'ouest pour assurer une connexion avec la rocade Arc-en-Ciel, la circulaire ouest et la voie du Canal de Saint-Martory. Nous proposons la création d'un pôle d'échange à Guilhermy, à proximité de la Ramée. Nous jugeons indispensable le prolongement de la ligne B du métro jusqu'à Labège déjà étudié et budgété, ainsi que l'anticipation des investissements nécessaires à l'augmentation de sa capacité.

Enfin, nous proposons la création d'une 3^{ème} ligne de métro sur la partie nord du tracé, qui fait l'objet du débat public en cours. Un tracé reliant la gare des Ramassiers (Colomiers), voire Tournefeuille, à la Gare Matabiau, nous semble judicieux. Le tracé pourra être précisé ultérieurement. Cette 3^{ème} ligne pourra être lancée lorsque le maillage du réseau sera réalisé. Longue d'environ 12 km, elle nécessite un investissement de 1000 millions d'euros. Elle pourrait être mise en service à partir de l'année 2030.

Un réseau de trains cadencés et la création de pôles d'échange multimodaux

Nous proposons un partenariat nouveau entre la Métropole et la Région Occitanie pour le déploiement d'un Réseau Express Métropolitain. La réalisation de ce programme permettrait d'assurer le cadencement de trains toutes les 15 minutes sur les 5 branches de l'étoile ferroviaire, et de mettre en place un partenariat de cogestion entre les collectivités locales. Nous préconisons la création de haltes ferroviaires nouvelles ou l'aménagement des haltes existantes pour créer des pôles d'échange entre les différents modes de déplacement.

Enfin, nous proposons d'étudier la possibilité de mettre en place un réseau tram-train pour une insertion parfaite entre le réseau Tisséo et le réseau ferroviaire.

Le maillage et l'intermodalité, des facteurs-clés

L'automobile restera un mode complémentaire. Le développement de parking-relais doit faciliter l'accès au réseau structurant de transport en commun. La promotion des solutions de covoiturage et d'autopartage est aussi un axe fort du projet.

Ce projet doit aussi s'accompagner d'un plan ambitieux de développement du réseau cyclable, incluant la création d'un Réseau Express Vélo Sécurisé (REVES), et d'une piétonisation des espaces au cœur des villes. Pour les voies secondaires, le passage à 30 km/h conforterait encore la place des piétons et des cyclistes par un apaisement de la circulation automobile à moindre coût.

Enfin, la création de pôles multimodaux, comme le sont Matabiau SNCF, Arènes SNCF et Saint-Agne SNCF, doit être conforté et même étendu à d'autres pôles.

Combien ça coûte ?

Notre projet est évalué à 3,2 milliards d'euros à la charge de Tisséo, sur une période de 14 ans. Ce budget est inférieur à celui prévu pour la ligne TAE soumise au débat public, pour un maillage bien plus important. Le différentiel de 600 millions d'euros pourrait être mobilisé pour le cofinancement du Réseau Express Métropolitain.

Chiffrage du projet alternatif Mobilités 2030 / Part à la charge de Tisséo en millions d'euros

Programme Linéo + : 377 ***	Prolongement Ligne A : 100 ***
Extension Tramway : 220 *	Circulaires de bus express (Ouest/Est/Nord) : 150 ***
Doublement Ligne A : 265 *	Investissement Transports en commun 2025-2030 : 173 *
Prolongement Ligne B : 370 **	Pôles d'échanges, Parc-Relais : 30 *
Aérotram : 62 M *	Investissements patrimoniaux : 336 *
Ligne de métro Matabiau / Colomiers : 1000 ***	Doublement Ligne B : 100 ***

Projet Alternatif Mobilités 2030 : 3,183 milliards d'euros

*: Montants issus du dossier du maître d'ouvrage

** : Montants basés sur les estimations financières de Tisséo (PDU en vigueur)

***: Estimations issues de nos travaux (Détails sur le site internet : <http://elus-toulouse.eelv.fr/>)

CONCLUSION

Ce projet est une contribution au débat sur le développement des transports dans l'agglomération. Nous demandons aux responsables de Tisséo de financer une contre-expertise sur ce projet, en amont des enquêtes publiques sur le plan mobilités 2025-2030. C'est un projet ambitieux qui conjugue l'ambition de développement du métro et la nécessité d'accompagner le développement des villes périphériques.

L'ambition est d'engager un développement harmonieux de notre territoire, qui valorise les villes de l'agglomération et un urbanisme en archipel. Il y a urgence à agir, pour préserver la qualité de l'air et la qualité de vie des habitants de l'agglomération.