

pour que Toulouse Aerospace Express desserve Amidonniers - Jeanne d'Arc - Guilheméry-St Aubin - Malepère - Ponts Jumeaux - Purpan
COLLECTIF CITOYEN EN FAVEUR D'UNE
TROISIÈME LIGNE MÉTRO-POLITAINE POUR TOULOUSE

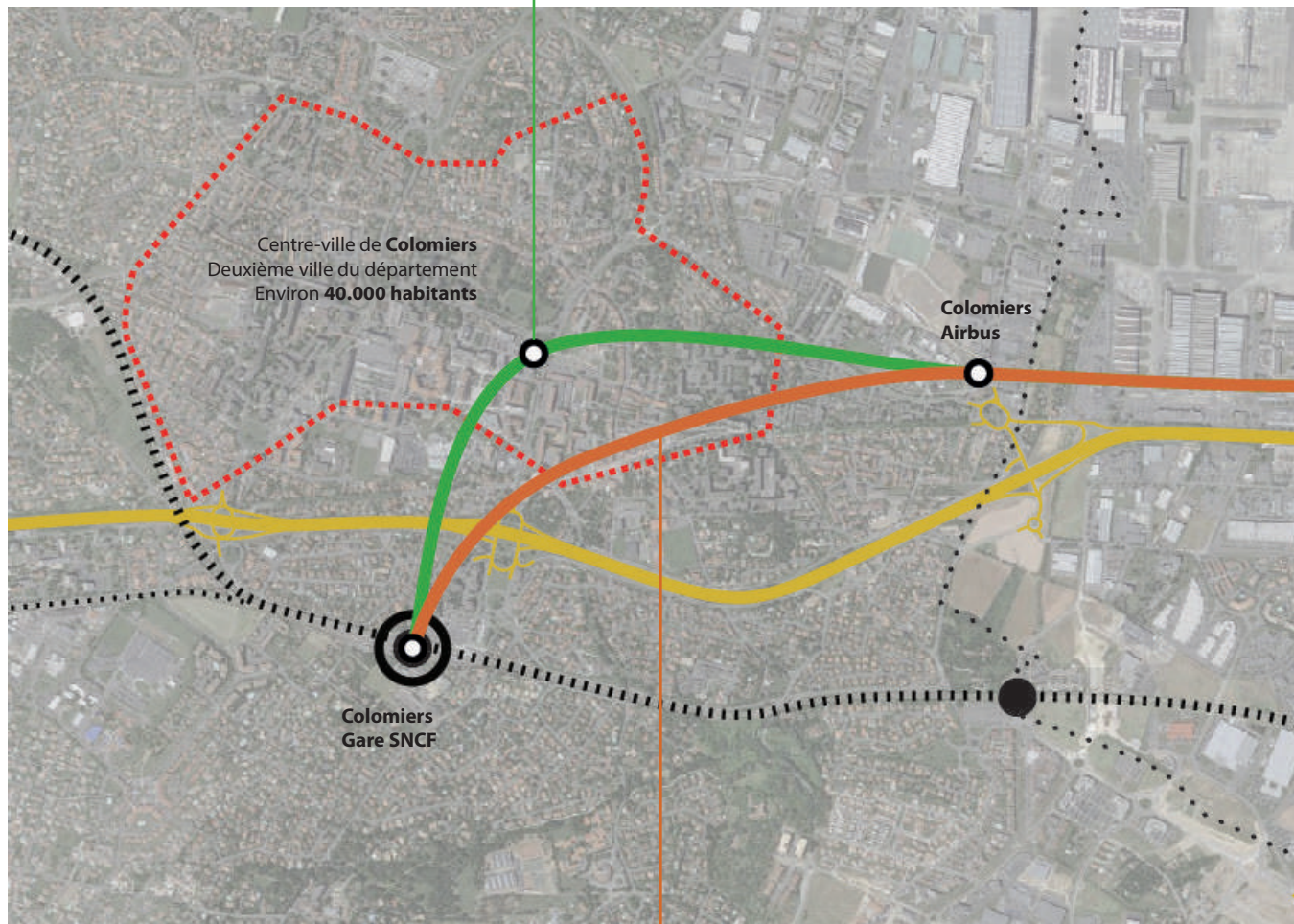
Toulouse Aerospace Express (TAE)
 Jeudi 15 décembre 2016

Optimiser le tracé

Argumentaire illustré

Secteur Colomiers

Irriguer
la ville



Notre proposition

Optimiser le passage par Colomiers en desservant ses tissus habités les plus denses, au-delà de la seule gare SNCF.
Proposer de ne pas avoir à franchir la « barrière » de la voie rapide pour accéder au futur métro.

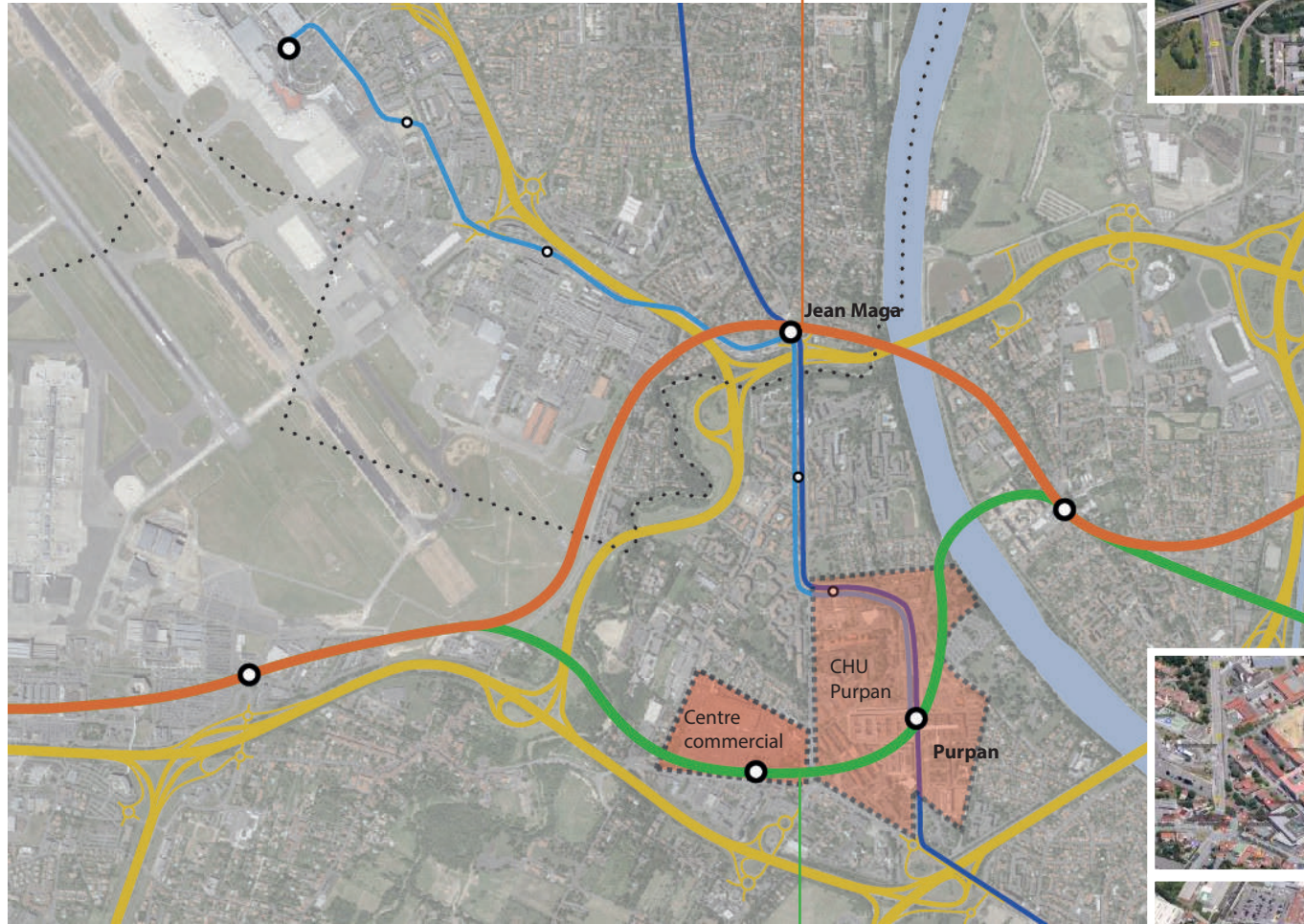
Le tracé projeté par Tisséo et Toulouse Métropole

Traverse Colomiers sans irriguer ses secteurs densément peuplés.
Ne propose que deux stations dans les franges de la ville, isolées par la voie rapide ou le tissu industriel.

Le tracé projeté par Tisséo et Toulouse Métropole

Dessert la zone de Blagnac Jean-Maga, pavillonnaire peu dense. Crée une suroffre de transports (métro TAE + T1 + T2) par rapport aux perspectives d'évolution urbaines du secteur (emprise des voies rapides et échangeurs complexes, secteur protégé du lit du Touch).

Secteur Ouest



Purpan



Pôles de la métropole

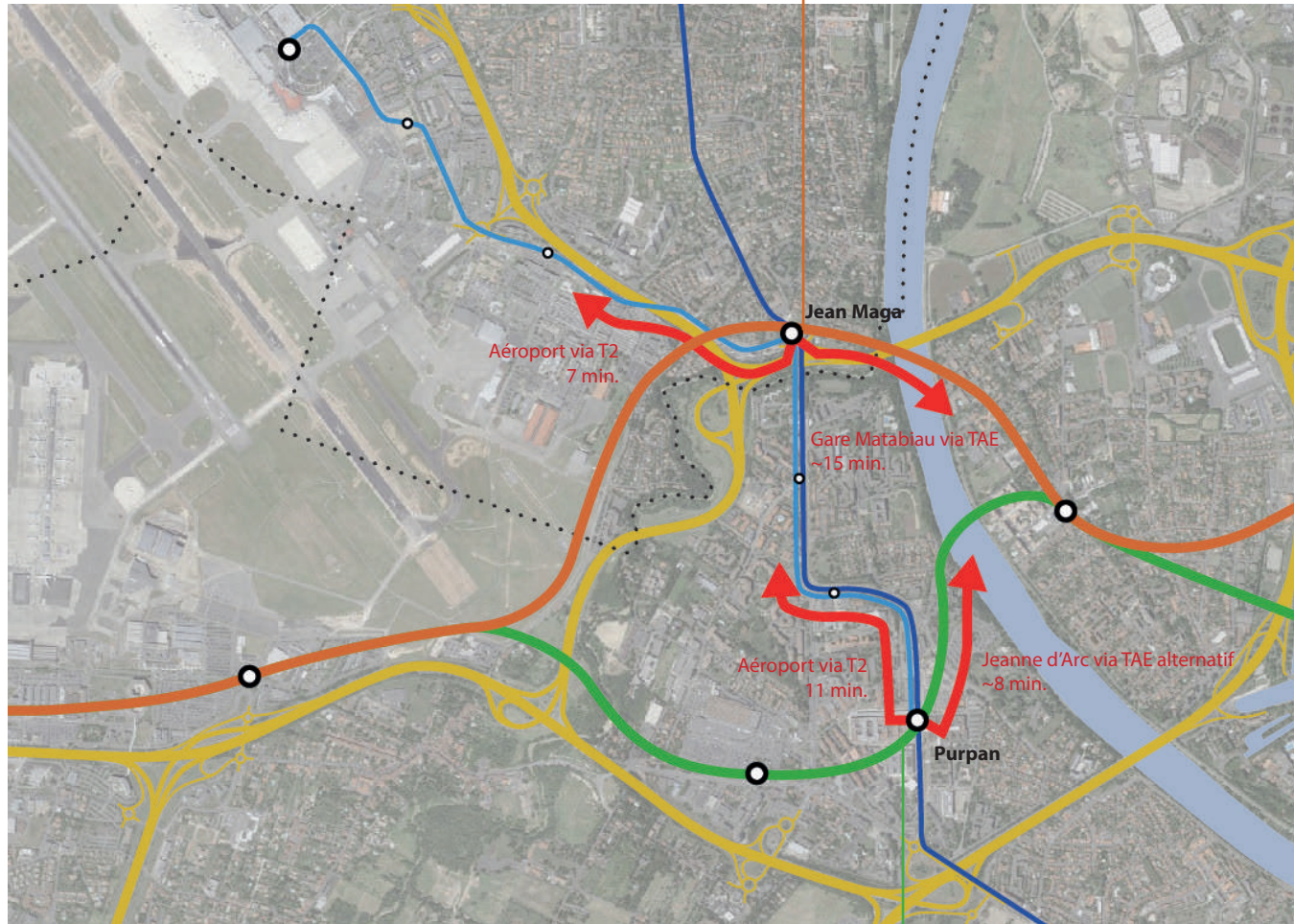
Notre proposition

Valoriser le bassin d'emplois de Purpan (**33850 emplois***), dont le pôle hospitalier et universitaire d'ampleur régionale. Irriguer le centre commercial d'ampleur métropolitaine, aux accès souvent saturés, et desservir les habitations proches. Parking du centre commercial : zone potentielle de projet urbain.

*Source : INSEE

Secteur Ouest

Correspondances aisées



Le tracé projeté par Tisséo et Toulouse Métropole

Créer une correspondance métro TAE + T1 + T2 dans un secteur très contraint par la géographie et les infrastructures routières. Souci de correspondance aisée avec le T2 en direction de l'aéroport : Aéroport <7 min.> Jean-Maga <~15 min.> Gare Matabiau (puis correspondance pour rejoindre le centre-ville).

Notre proposition

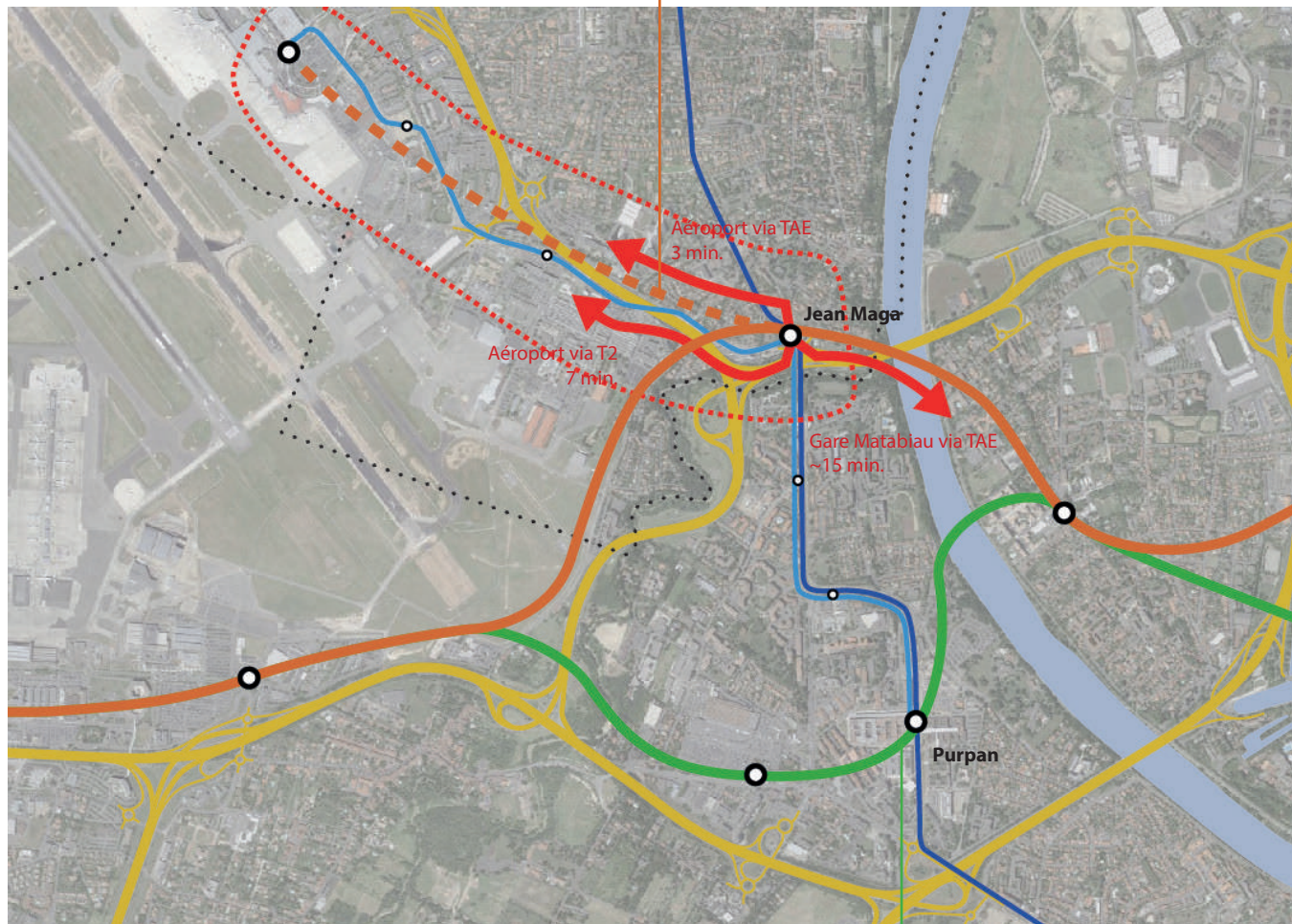
Créer la correspondance métro TAE + T1 + T2 en réponse à l'échelle des enjeux de déplacements et d'usages du secteur de Purpan. Souci de correspondance aisée avec le T2 en direction de l'aéroport : Aéroport <11 min.> Purpan <~8 min.> Jeanne d'Arc (centre-ville).

Secteur Ouest

Branche aéroport : doublon inutile

Le tracé projeté par Tisséo et Toulouse Métropole

Envisager une branche de métro vers l'aéroport, rendant presque obsolète le tram T2, inauguré il y a tout juste 2 ans pour un coût de plus de 70M€ ! Surcoût de construction au seul motif du possible financement (partiel) des investisseurs de l'aéroport. Gain de temps estimé : **4 min.** seulement. Risque de voir cette option mettre en péril la desserte de Colomiers.



Notre proposition

Assumer la desserte de l'aéroport par la correspondance métro TAE + T2, à Purpan, en vue de renforcer la fréquentation de la ligne T2 pour l'instant sous-utilisée et donc de rentabiliser sa construction récente.

Possibilité d'un tram « express » ne s'arrêtant pas aux stations des sites Airbus pendant les heures creuses, afin de passer de **11 min.** à **~8min.** de temps de trajet jusqu'à l'aéroport.

Secteur Centre-ville / Faubourgs Nord

Desservir
les tissus
denses

Le tracé projeté par Tisséo et Toulouse Métropole

Desservir les faubourgs Nord de Toulouse, d'une faible densité :
Fondeyre (~3000 hab./km²*), La Vache (700 à 900 logements, la 5^{ème}
ZAC la moins dotée en logements des 23 ZAC de Toulouse**).



Fondeyre



La Vache



Amidonniers

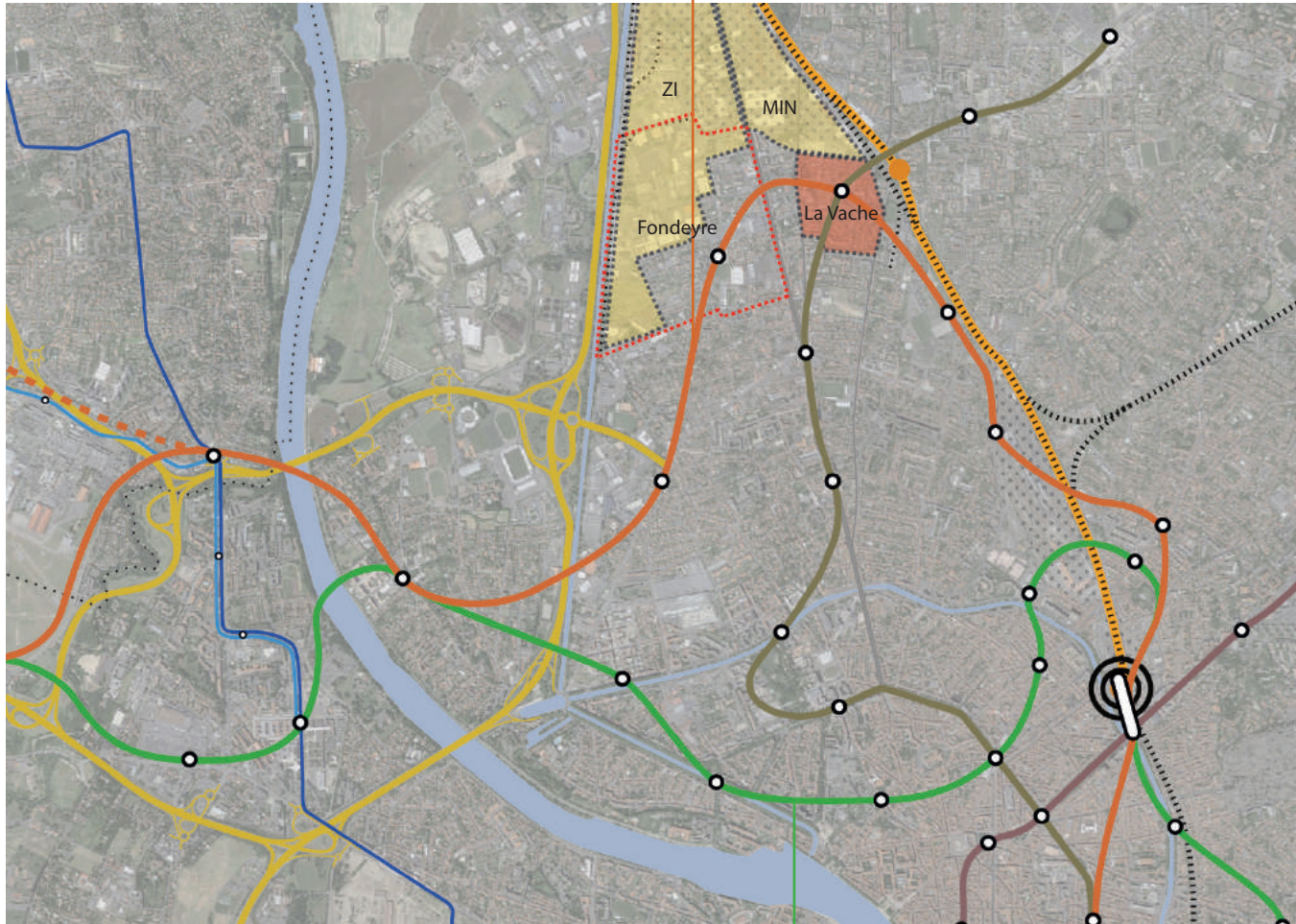
Notre proposition

Valoriser les densités existantes : Amidonniers (11000 à 15500 hab./km²),
Les Chalets (15500 à 25000 hab./km²).

Desservir les projets urbains récents, en construction ou tout juste lancés
: Ponts-Jumeaux (1300 logements), ZAC Bazacle (800 logements),
Brouardel-Europe (études en cours).

Secteur Centre-ville / Faubourgs Nord

« Levier
d'urbanisa-
tion » hypo-
thétique



Le tracé projeté par Tisséo et Toulouse Métropole

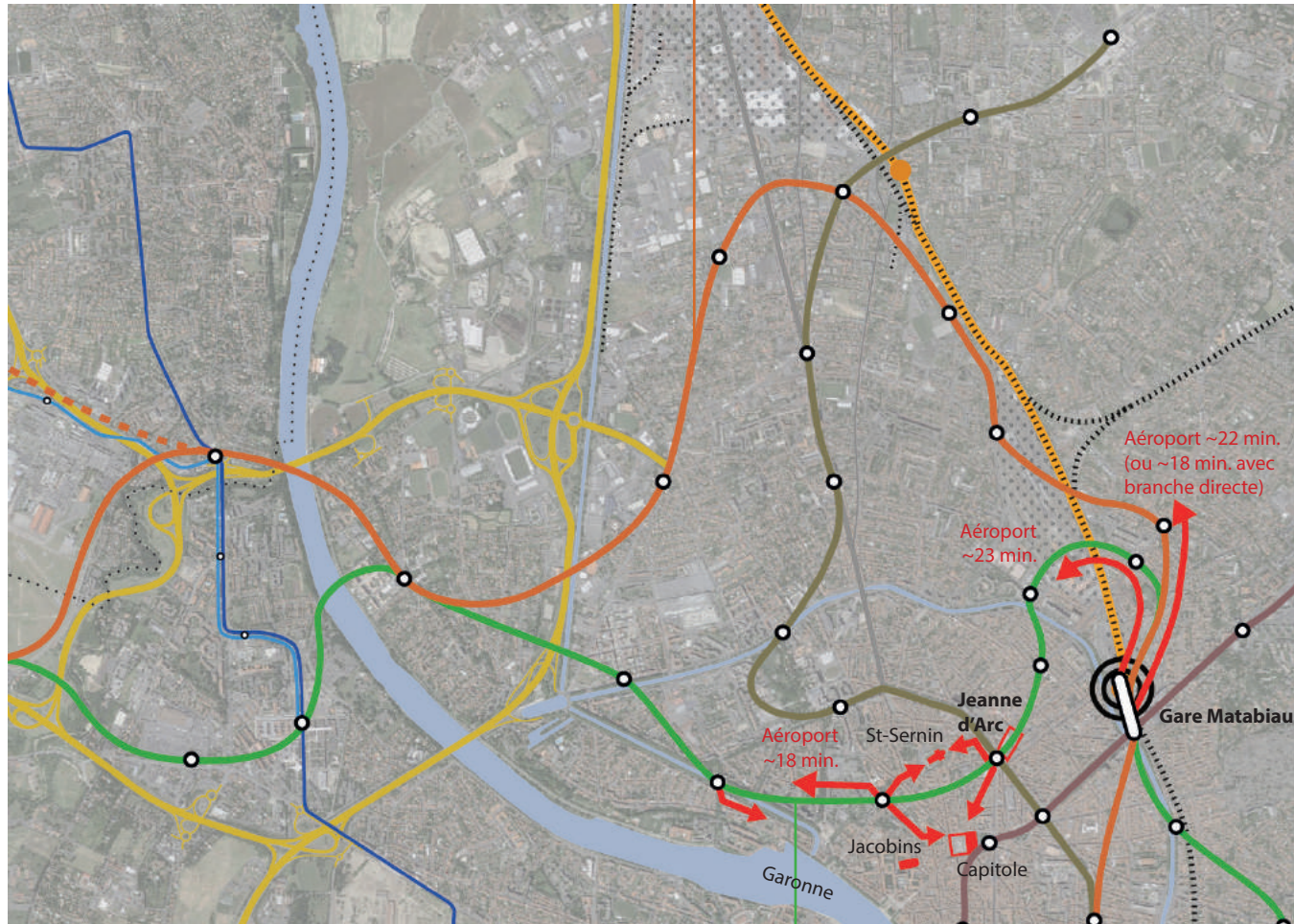
Utiliser le métro comme « levier d'urbanisation » hypothétique de zones industrielles et de quartiers en mutation : le tracé est pourtant figé alors que les premières études de capacité et de faisabilité sont en cours, réalisées *a posteriori*. Tisséo fait-il de l'urbanisme pré-opérationnel ? Valoriser le site Fondeyre où sont installés deux équipements classés **SEVESO** ; les abords du Marché d'Intérêt National déclaré intransférable par la préfecture ; la ZAC La Vache dont la construction est terminée et les opportunités de densification difficiles à entrevoir.

Notre proposition

Rappeler que le « levier d'urbanisation » que peut représenter le métro, doit valoriser aussi - et surtout - les opérations urbaines déjà en cours.

Secteur Centre-ville / Faubourgs Nord

Valorisation
touristique



Le tracé projeté par Tisséo et Toulouse Métropole

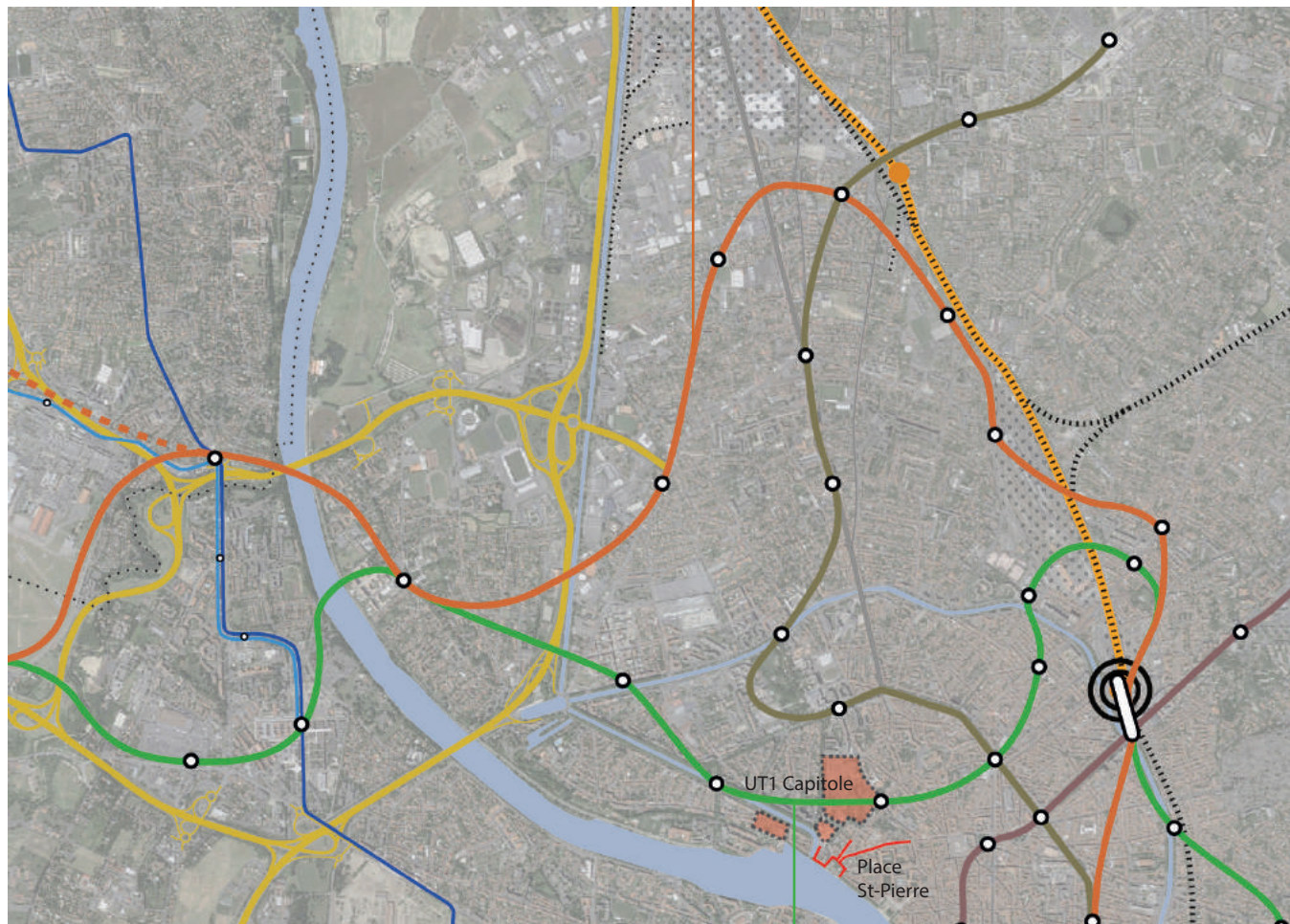
Envisage de relier la gare et l'aéroport pour faciliter les interconnexions (~22 min.). Dessert les franges du centre-ville aux stations Marengo SNCF (Gare Matabiau, avec néanmoins une correspondance à privilégier pour rejoindre le centre historique) et François Verdier (limite Est du centre historique).

Notre proposition

Favoriser également la liaison (même indirecte) entre la gare et l'aéroport. (~23 min.).
Plaçant le patrimoine touristique et culturel au cœur de la ligne : atout pour la valorisation de la candidature du centre hitorique de Toulouse au Patrimoine de l'UNESCO.
Privilégier la place Jeanne d'Arc, centralité urbaine de premier ordre aujourd'hui à requalifier, comme station de correspondance des métros B et TAE (emprise disponible pour les travaux).
Valoriser la requalification des espaces publics du centre-ville menée par Joan Busquets, orientant la ville vers la Garonne et les canaux.

Secteur Centre-ville / Faubourgs Nord

Pour une
ligne multi-
fonctionnelle



Le tracé projeté par Tisséo et Toulouse Métropole

Qualifiée de « ligne de l'emploi », la ligne de métro TAE envisage de relier des quartiers d'habitations aux pôles aéronautiques et scientifiques, via la gare Matabiau.

Risque d'une ligne monofonctionnelle (inutile aux autres usagers de la ville : touristes, étudiants, consommateurs, etc.) et peu utilisée en dehors des heures de pointe.

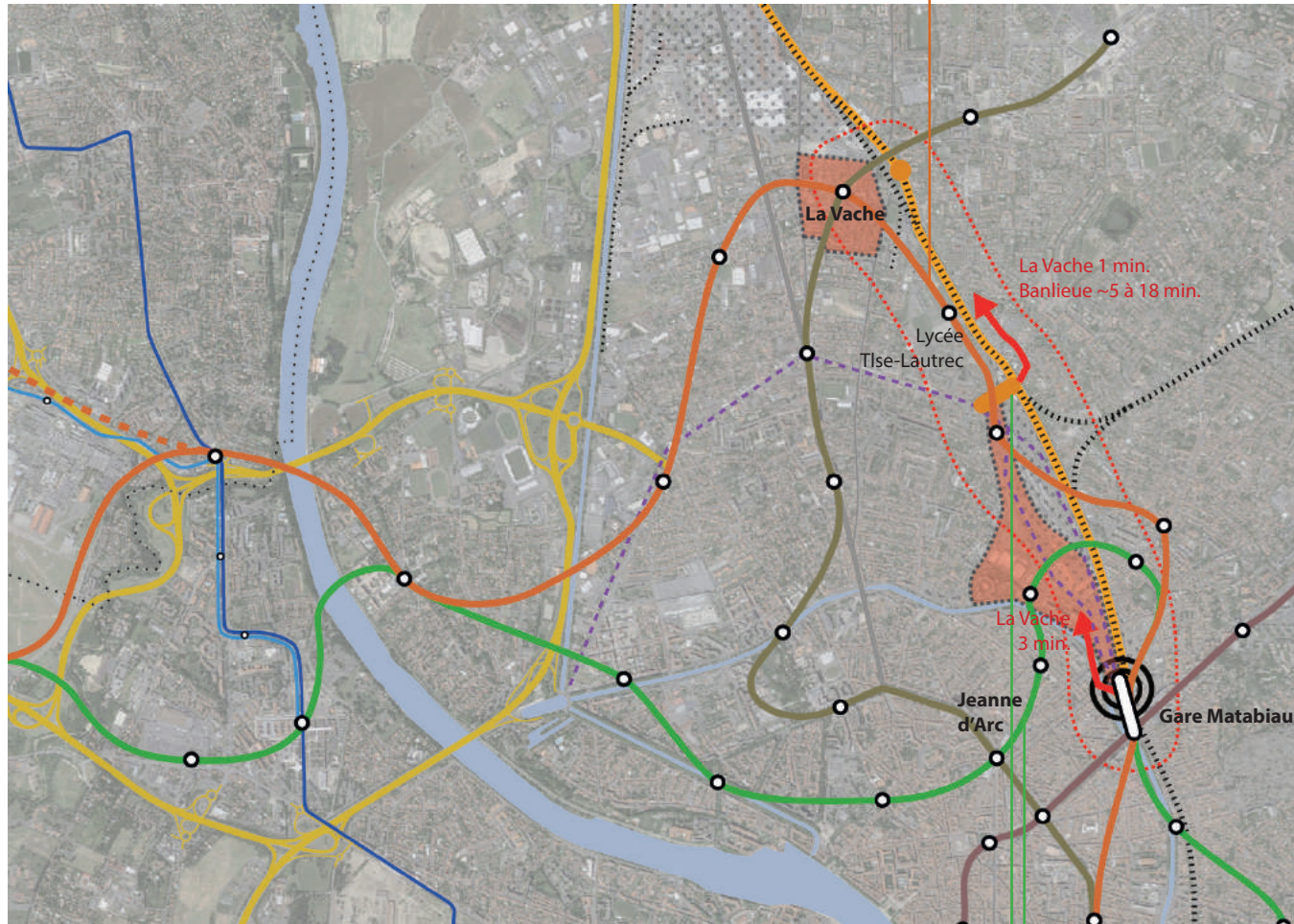
Notre proposition

Mettre en valeur le caractère multifonctionnel de la ligne de métro, en desservant (en plus des secteurs touristiques) le quartier universitaire de l'Arsenal (plusieurs écoles, **~21000 étudiants***, équipements en cours d'agrandissement conduisant à un plus grand nombre d'usagers). Irriguer de la même façon les abords du quartier de la Place Saint-Pierre, haut lieu des nuits festives toulousaines ; participer ainsi à la réduction des nuisances nocturnes du secteur (aujourd'hui, 900 mètres le séparent de la station Capitole, soit 10-15 minutes de marche dans les rues).

Le tracé projeté par Tisséo et Toulouse Métropole

Sur un tronçon de plus de trois kilomètres, la ligne TAE longera le faisceau ferroviaire vers le Nord de Toulouse, en cours de réaménagement en vue d'y accueillir un « RER » à l'horizon 2025. Une infrastructure dont les travaux sont déjà prévus, rendant le métro inutile dans ce secteur sauf à concurrencer le train, tandis que la voiture est reine dans bien d'autres quartiers.

Secteur Centre-ville / Faubourgs Nord



Matabiau /
La Vache :
doublon
inutile

Notre proposition

S'appuyer sur le renforcement du train vers le Nord Toulousain pour orienter l'infrastructure du métro vers d'autres secteurs non-desservis, tout en conservant la qualité de desserte du futur quartier Toulouse Euro-Sud-Ouest. Une halte ferroviaire à Toulouse-Lautrec pourrait par exemple suffire à desservir le lycée depuis les communes du Nord, à irriguer la pointe Nord du futur quartier d'affaires, et la pointe Sud de Borderouge. Un tram sur les boulevards de Suisse / Trentin / Curie, puis en mode tram-train jusqu'à la gare Matabiau, assurerait un maillage complémentaire adapté. La correspondance à La Vache est alors remise en question pour un faisceau plus central, via Jeanne d'Arc.

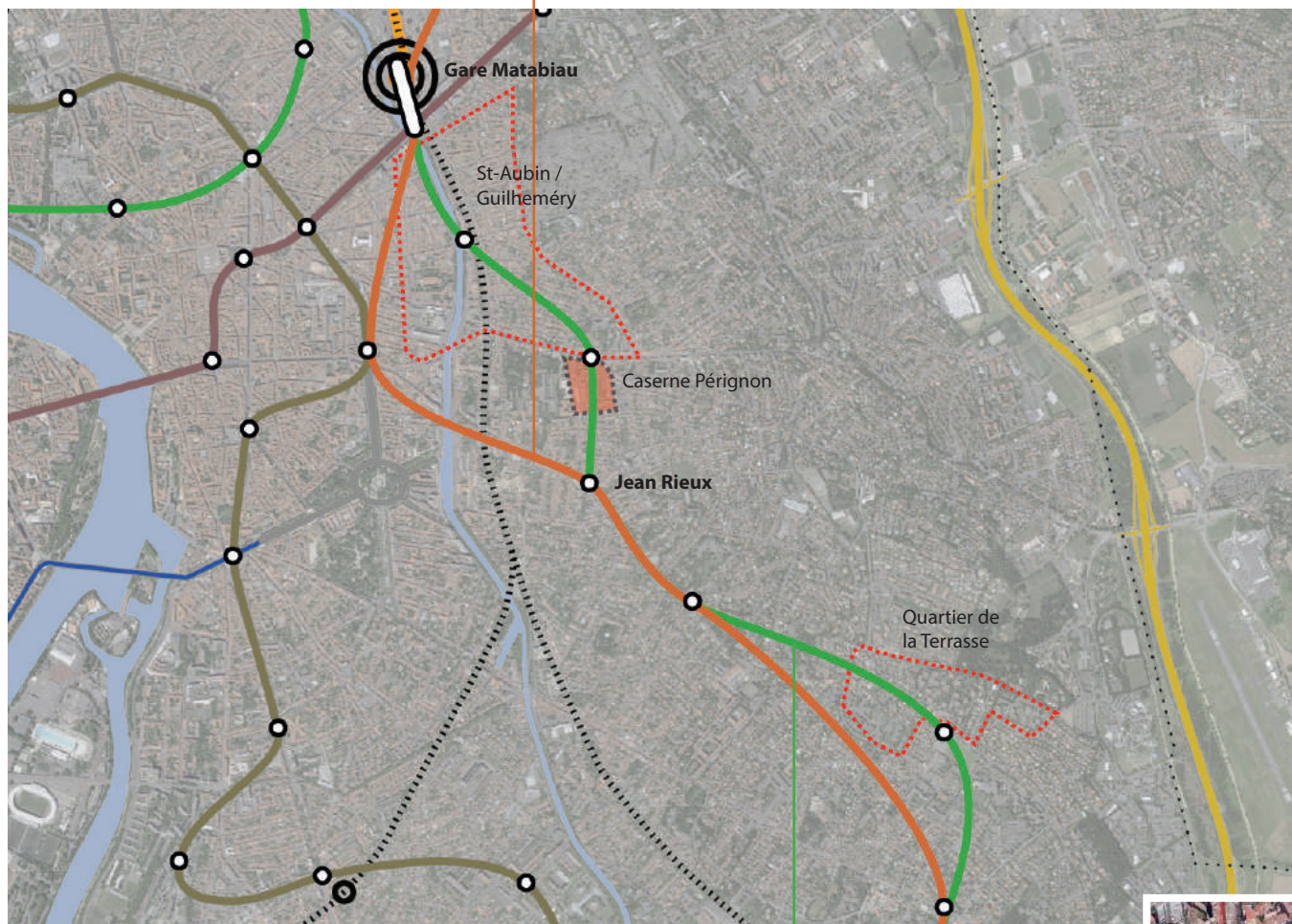
Secteur Faubourgs Est

Diminuer les
interstations

Le tracé projeté par Tisséo et Toulouse Métropole

Entre la gare Matabiau et la station Jean-Rieux, la future ligne ne générera absolument aucune création de station sur un territoire pourtant dense, extension naturelle du centre-ville : Saint-Aubin (11000 à 15500 hab./km^{2*}), Caserne Pérignon (probable requalification).

Au mépris de quartiers souffrant de l'isolation vis-à-vis du centre-ville, mis à distance par le faisceau ferré.



Quartier St-Aubin / Guilheméry



Notre proposition

Diminuer les distances interstations pour irriguer une variété de territoires. Prendre en compte les qualités du tissu urbain pour que le métro TAE soit, à l'échelle locale, tourné vers les différentes faces des secteurs subissant des coupures urbaines.

*Source : INSEE

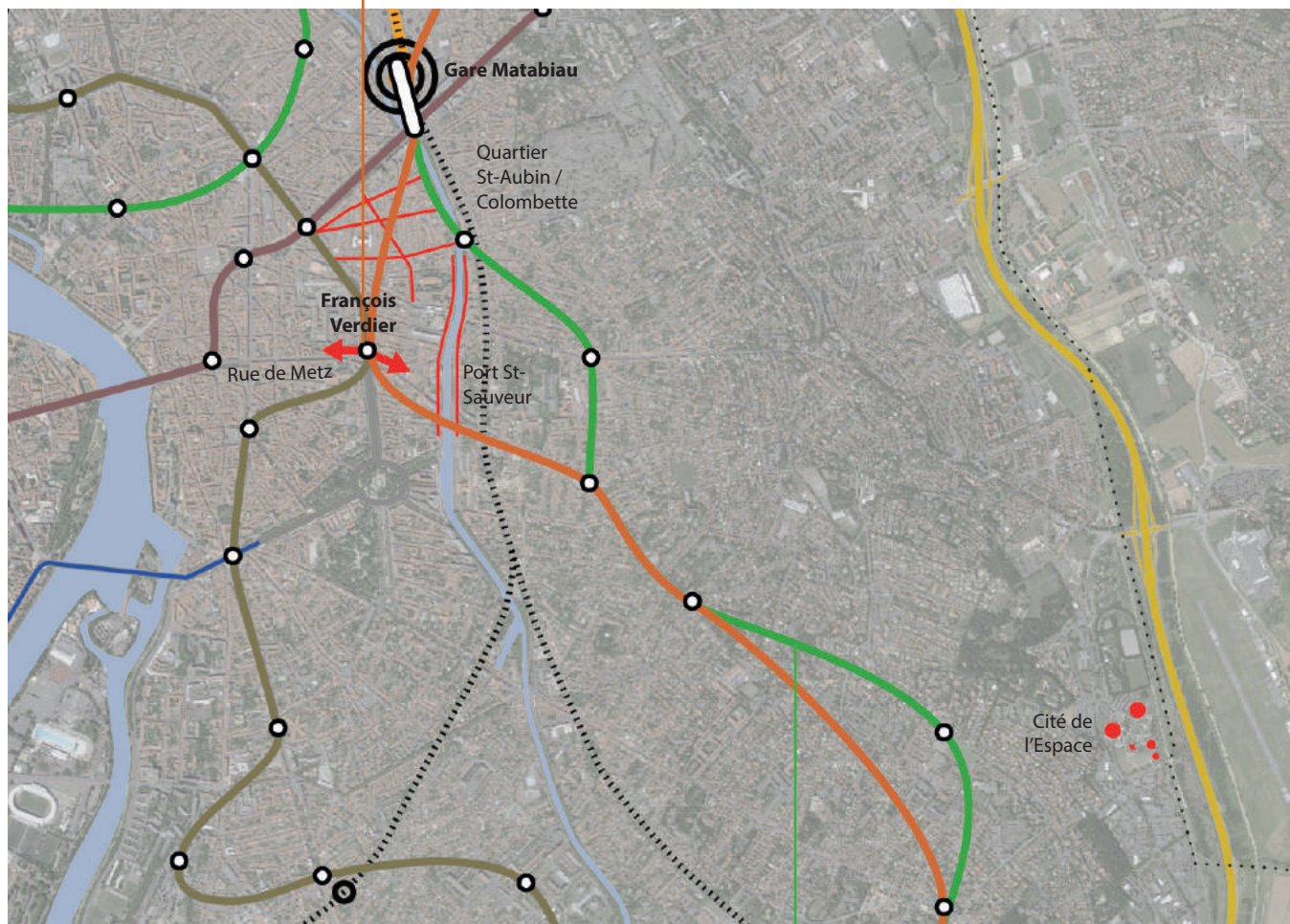
Secteur Faubourgs Est

Valorisation
du tourisme
et des loisirs

Le tracé projeté par Tisséo et Toulouse Métropole

Une correspondance métro B + TAE est prévue à la station François Verdier, un quartier plutôt calme dont le caractère de centralité n'est aujourd'hui pas flagrant.

La ville ne semble pourtant pas avoir pour projet d'accompagner l'arrivée d'un grand flux de piétons aux portes du centre-ville, à travers par exemple une requalification des espaces publics de la rue de Metz ou des alentours de la Halle aux Grains vers le Canal.



Notre proposition

Desservir les quartier animés de Saint-Aubin / Colombette, participant également à la réduction des nuisances nocturnes.

Valoriser l'accroche que pourrait avoir la ligne TAE avec le secteur touristique du Canal du Midi, en vue d'un plan de requalification de ses alentours, de la gare Matabiau jusqu'au Port Saint-Sauveur.

Rapprocher la ligne de la Cité de l'Espace, équipement touristique totalement isolé.

Secteur Sud-Est

Penser aux densités futures

Le tracé projeté par Tisséo et Toulouse Métropole

Sur le principe de la ligne « Aerospace » irriguant les secteurs aéronautiques et scientifiques, le Sud-Est de Toulouse serait desservi via le futur quartier Montaudran Aerospace, perç comme pièce urbaine centrale du secteur.

Le prolongement vers Labège, discuté depuis plus de quinze ans, est une option.



Notre proposition

Rajouter une station sur la pointe Sud de Montaudran, mais aussi prendre en compte les autres opérations urbaines en cours ou à l'étude, à l'image de la ZAC Malepère (**6500 à 8000 logements** à l'horizon 2035).

Ne pas négliger la nécessité de densification du pôle tertiaire de Labège, d'ampleur régionale, via une desserte performante du quartier Inno-métro.

Secteur Sud-Est

Optimiser les
déplacements
métropolitains

Le tracé projeté par Tisséo et Toulouse Métropole

La question du prolongement de la ligne vers Labège est encore au stade de variante.
Il ne semble pas aisé, pour le projet porté par Toulouse Métropole, de sortir de limite communales de Toulouse.

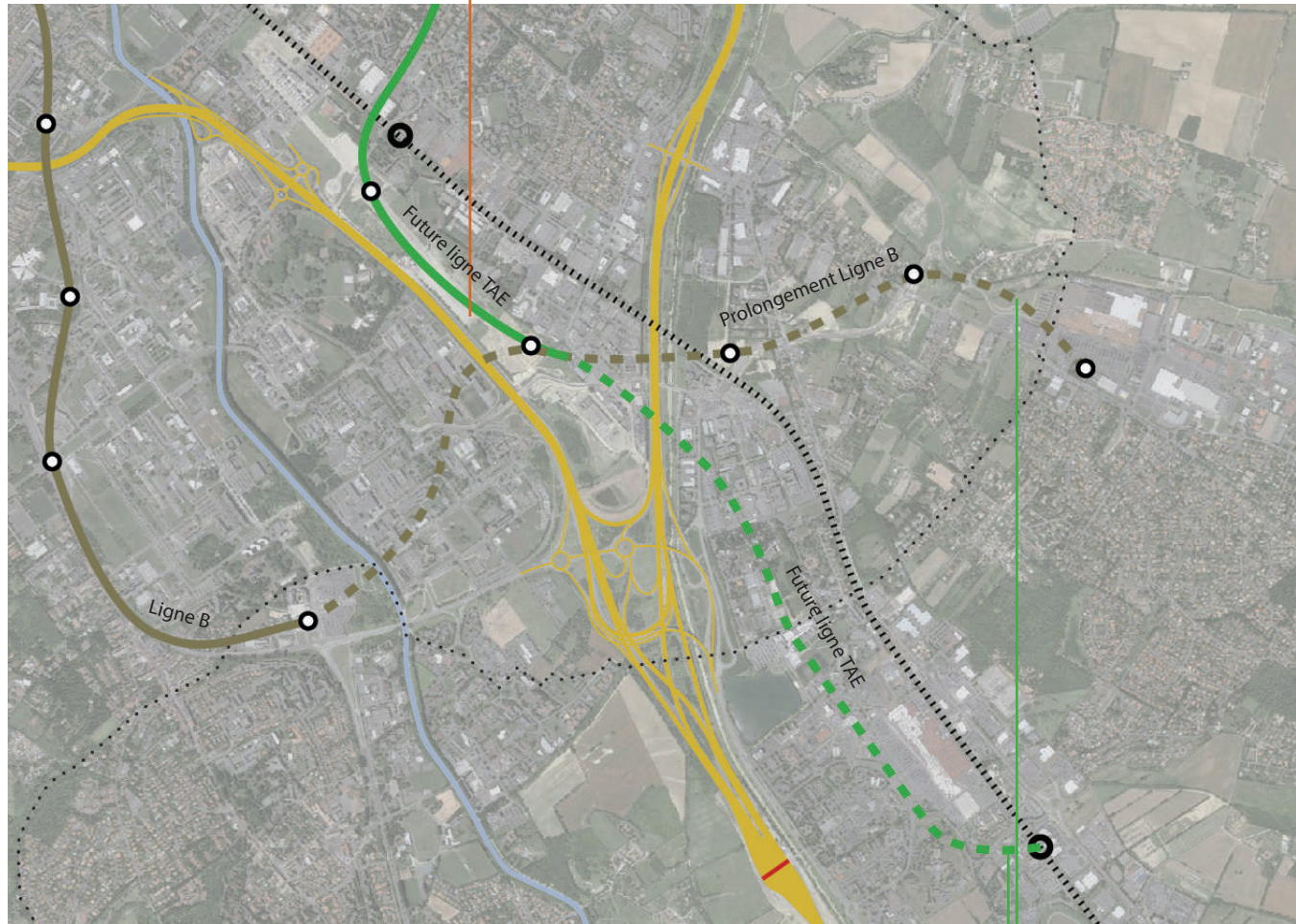


Notre proposition

Sortir des limites communales de Toulouse pour desservir des pôles d'emplois et de consommation, tel que le centre commercial de l'entrée de Saint-Orens, difficile d'accès aujourd'hui.

Secteur Sud-Est

Cohérence globale du réseau Sud-Est



Le tracé projeté par Tisséo et Toulouse Métropole

Les propositions diverses et variées se sont succédées pour la question de la desserte du Sud-Est toulousain. Le flou entretenu aujourd'hui sur les décisions prises atteste d'un manque de vision à long terme, de la nécessité de simplification et de mise en cohérence des projets du réseau.

Notre proposition

Une réflexion doit être portée sur la ligne TAE et le prolongement de la ligne B, dans un effort de cohérence globale. La favorisation des interconnexions dans un tel projet prêche à penser qu'un croisement des lignes B et TAE peut s'opérer au niveau du pôle de Montaudran Aerospace, afin que Labège soit desservi par la ligne TAE et que Malepère et Saint-Orens bénéficient de la ligne B tout en étant proches d'un nœud de correspondance de premier ordre, à l'échelle métropolitaine.

Le tracé de Tisséo et Toulouse Métropole

28 kilomètres
19 stations
2520 M€

Notre proposition alternative

22 kilomètres
26 stations
2090 M€

pour un trajet pour direct et moins coûteux
pour une meilleure intermodalité
pour faire mieux avec moins : une marge de manœuvre permettant de compléter le réseau (tram, bus, Linéo ...)

Pour une troisième ligne allant dans le sens de l'intérêt général

pour que Toulouse Aerospace Express desserve Amidonniers - Jeanne d'Arc - Guilheméry-St Aubin - Malepère - Ponts Jumeaux - Purpan

COLLECTIF CITOYEN EN FAVEUR D'UNE
TROISIÈME LIGNE MÉTRO-POLITAINE POUR TOULOUSE

Pour plus d'informations :
www.toulouse-metro-politaine.com