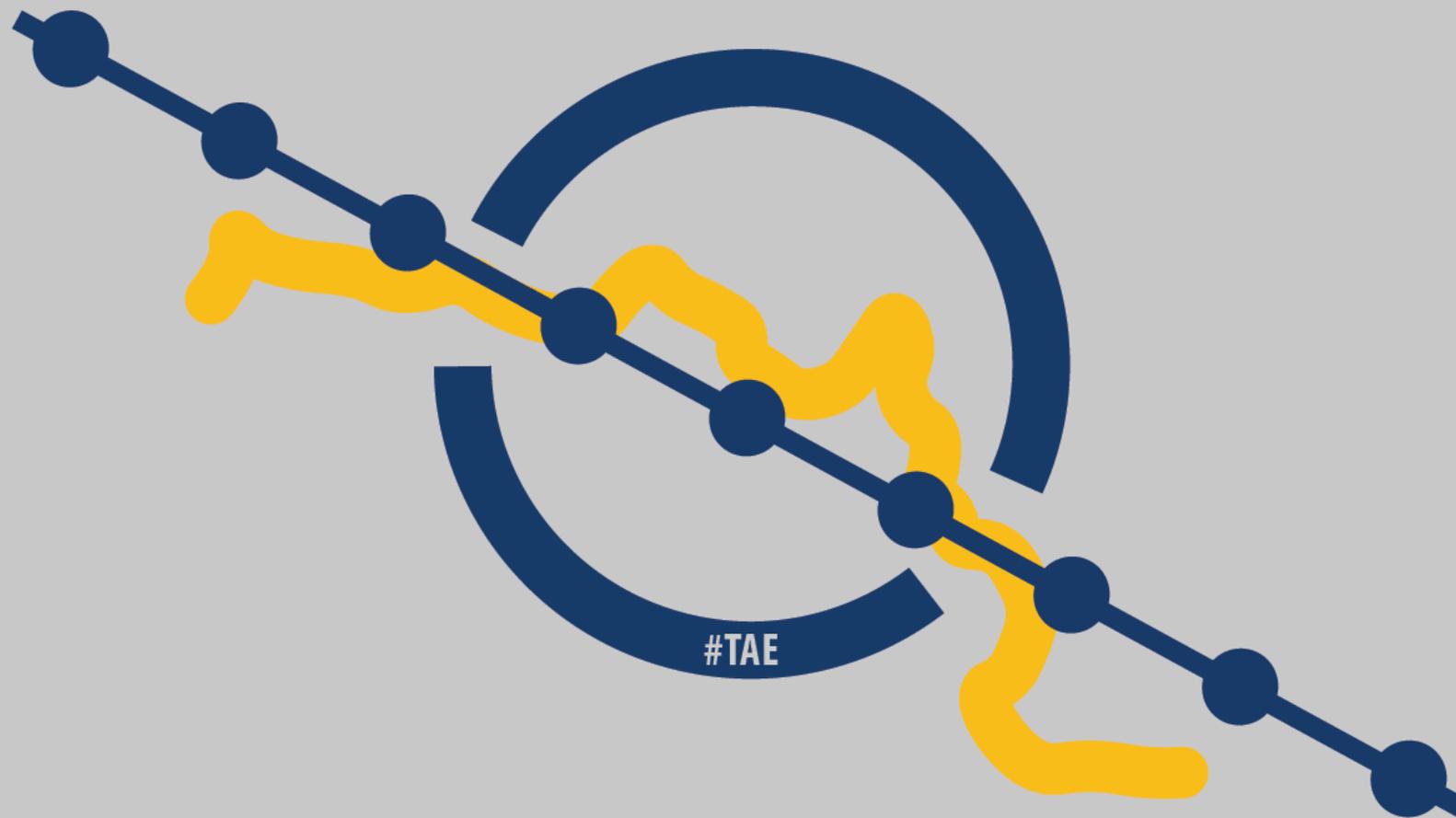


# DÉBAT PUBLIC TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS

## ARGUMENTAIRE CITOYEN EN FAVEUR D'UNE TROISIÈME LIGNE DE MÉTRO OPTIMISÉE



## + *Qui sommes-nous ?*

- ▶ **Xavier RAFFIN** Architecte logiciel, ancien responsable de 2010 à 2016 de toute l'architecture web, mobile et OpenData de Tisséo, ceci incluant le calculateur CIMM du SGGD
- ▶ **Maxime LAFAGE** Chargé de projet transports dans une AOT, diplômé IEP Toulouse (action publique) et Sciences Po Paris (école des affaires urbaines)
- ▶ **Jean Louis DELIGNY** Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées honoraire, ancien directeur du CERTU et ancien directeur de l'Équipement 31
- ▶ **Paul DEBAX** Passionné des transports ferroviaires et urbains de Toulouse, usager et observateur du réseau Tisséo
- ▶ **Mathieu PETIT** Ingénieur diplômé de l'INP ENSEEIHT de Toulouse
- ▶ **Mathieu SUDRES** Architecte diplômé ENSA Toulouse et TampereUniTech, créateur de startup, entrepreneur, usager et observateur du réseau Tisséo
- ▶ **Antoine BARON** Conducteur et ambassadeur métier pour SNCF en région Occitanie, observateur et usager du réseau Tisséo
- ▶ **Nicolas QUANTIN** Architecte-urbaniste, responsable du pôle infographie, prospective et projets urbains dans une agence d'urbanisme
- ▶ **Serge SACALAIS** Cadre supérieur honoraire de la SNCF, membre du bureau de l'association AsCoBaz et usager et observateur du réseau Tisséo
- ▶ **Arnold KROON** Architecte diplômé de l'ENSA VT de Marne-la-Vallée, usager et observateur du réseau Tisséo
- ▶ **Adrien VILLIERS** Usager et observateur du réseau Tisséo
- ▶ **Alain ROY** Directeur de la Gazette des Chalets, membre de l'association du quartier Chalets-Roquelaine, ingénieur méthodes informatiques, usager et observateur du réseau Tisséo
- ▶ **Alexandre PAJON** Historien, observateur et usager du réseau Tisséo
- ▶ **Benjamin LAFAGE** Ingénieur en Informatique et Systèmes d'Information, usager et observateur du réseau Tisséo
- ▶ **François OBÉ** Ingénieur aéronautique et spatial, diplômé de Supaéro et du MIT, directeur marketing chez un avionneur à Blagnac, usager et observateur du réseau Tisséo
- ▶ **Hélène DAÏDÉ** Présidente de l'association AsCoBaz, usagère et observatrice du réseau Tisséo
- ▶ **Lucas HENRIAT** Étudiant spécialisé dans les transports, observateur du réseau Tisséo
- ▶ **Mathieu MASHLER** Passionné des transports toulousains, usager et observateur du réseau Tisséo
- ▶ **Olivier LAURET** Usager et observateur du réseau Tisséo
- ▶ **Pierre LABORDE** Usager et observateur du réseau Tisséo
- ▶ **Pierre HOAREAU** Usager et observateur du réseau Tisséo
- ▶ **Association ASCOBAZ** (Association des Copropriétés du Bazacle) Association de quartier représentant neuf copropriétés et plus de 800 logements

# + Contributions au débat public : pour une 3<sup>ème</sup> ligne métro-politaine

septembre 2016

## DÉBAT PUBLIC TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS

### ARGUMENTAIRE CITOYEN EN FAVEUR D'UNE TROISIÈME LIGNE DE MÉTRO OPTIMISÉE

#TAE

**DÉBAT PUBLIC**  
3<sup>ème</sup> ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016

**DÉBAT PUBLIC**  
3<sup>ème</sup> LIGNE DE MÉTRO TOULOUSE

CAHIER D'ACTEUR  
N°1 septembre 2016

### CAHIER D'ACTEUR

#### Argumentaire citoyen en faveur d'une 3<sup>ème</sup> ligne métro-politaine et optimisée

**QUI SOMMES-NOUS ?**

Madeine LAFAGE Chargé de projet transports dans une AOT, diplômé IEP Toulouse (action publique) et Sciences Po Paris (école des affaires urbaines) - Jean Louis DELBARY Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées honoraire, ancien directeur du CERTU et ancien directeur de l'Équipement 31 - Xavier BAFRIN Architecte légiste, ancien responsable de 2010 à 2015 de toute l'architecture web, mobile et OpenData de Tisséo - Paul DEBAX Passionné des transports ferroviaires et urbains de Toulouse, usager et observateur du réseau Tisséo - Mathieu PETIT Ingénieur diplômé de l'INP ENSEHET de Toulouse - Mathieu SUDRES Architecte diplômé ENSA Toulouse et TemporalTech, créateur de startups, entrepreneur, usager et observateur du réseau Tisséo - Antoine BARON Conducteur de trains SNCF dans la région toulousaine et en Occitanie, usager et observateur du réseau Tisséo - Nicolas QUANTIN Architecte-urbaniste, responsable du pôle infographie, prospective et projets urbains dans une agence d'urbanisme - Serge SACALAS Cadre supérieur honoraire de la SNCF, membre du bureau de l'association ACoCibaz et usager et observateur du réseau Tisséo - Arnold KRON Architecte diplômé de l'ENSA VT de Mende-la-Vallée, usager et observateur du réseau Tisséo - Adrien VILERS Usager et observateur du réseau Tisséo - Abala ROY Membre de l'association du quartier Crotto-Rousseline, usager et observateur du réseau Tisséo - Alexandre FAON Historien, observateur et usager du réseau Tisséo - Association ASCOBAZ (Association des Copropriétaires du Bazouès) Association de quartier représentant neuf copropriétés et plus de 800 logements - Benjamin LAFAGE Ingénieur en Informatique et Systèmes d'Information, usager et observateur du réseau Tisséo - François OBE Directeur marketing chez un éditeur européen à Bagnac, usager et observateur du réseau Tisséo - Hélène DAÏDE Présidente de l'association ACoCibaz, usagère et observatrice du réseau Tisséo - Lucas HENRIAT Étudiant spécialisé dans les transports, observateur du réseau Tisséo - Mathieu MASLER Passionné des transports toulousains, usager et observateur du réseau Tisséo - Olivier LAURET Usager et observateur du réseau Tisséo - Pierre LABOURE Usager et observateur du réseau Tisséo - Pierre HORRAEU Usager et observateur du réseau Tisséo

\*liste de co-signataires éditoriale qui sera complétée d'ici à la fin du débat public.

**endp**  
DÉBAT PUBLIC 3<sup>ème</sup> ligne de métro  
10 place Cocharne - 31 000 - Toulouse T. 05 67 77 80 21

**Extension ligne B Labège Innopté**

Extension ligne B Labège Innopté

ion ligne B envisageable en fourche depuis ville vers Montaudran et Labège Innopté (tronçon jusqu'au CNES). 1 rame sur 2 vers Montaudran, 1 or 2 vers Labège (soit une fréquence maximum de n pointe avec le VAL). Stations intermédiaires : INPT/Centre commercial et Labège Innopté connexion TER). Insertion aérienne (viaduc) pour l'axe de 2,84km (dont 650m de tronçon commun avec Montaudran). Coût estimatif de cette e : 230M€. Coût total des 2 branches : 360M€ 2016. Mise en service envisageable soit vers 2024 horizon 2028-2030. Dernière extension vers irens envisageable à long terme.

**Objectif citoyen en faveur d'une 3<sup>ème</sup> ligne métro-politaine et optimisée**

**Objectif :** Saisine de la CNDP pour solliciter une contre-expertise des études préalables du projet Toulouse Aerospace Express (TAE)

**Précise (post) :** Argumentaire citoyen en faveur d'une 3<sup>ème</sup> ligne de métro optimale pour Toulouse - Cahier d'acteurs

Toulouse, le 01/10/2016

Monsieur le Président de la Commission Nationale du Débat Public,  
Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public,  
Monsieur le Secrétaire Général de la Commission Particulière du Débat Public,  
Messieurs et Mesdames les membres de la CNDP,

Le débat public sur le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro de l'agglomération toulousaine « Toulouse Aerospace Express », a débuté le 12 septembre et dot se poursuivre jusqu'au 17 octobre 2016. Son maître d'ouvrage est le Syndicat Mixte des Transports en Commun, Tisséo-SMTC.

Le projet vise à absorber avec un mode performant et capacitair les 500 000 déplacements supplémentaires quotidiens estimés dans la métropole à horizon 2030. D'une longueur de 28km pour un coût de 2,2 milliards d'euros, il s'agit potentiellement d'une des plus grandes opérations d'infrastructures de transports urbains en France. Avant fait l'objet d'un engagement au cours des dernières élections municipales, la ligne est présentée comme un catalyseur de développement économique et un levier pour l'aménagement.

Le projet a été présenté par la population, qui l'a accueilli très favorablement sur la base des premières orientations de l'été 2014. Il peut permettre de répondre aux besoins de mobilité croissants d'une aire urbaine qui accueille plusieurs dizaines de milliers d'habitants supplémentaires chaque année et qui présente un réel dynamisme. La perspective de l'arrivée de la LOV Bordeaux-Toulouse conforte une ambition légitime pour la 4<sup>ème</sup> métropole de France et ses 1,3 millions d'habitants.

Sur le papier donc, tous les éléments sont réunis pour que le projet TAE soit accepté dans son principe même. Le diagnostic initial est partagé. Nous pensons à ce sujet que les élections municipales de 2014, largement consacrées à la thématique des transports, ont en quelque sorte franchi la question en faveur d'une nouvelle ligne. Aussi, nous considérons que si le débat public peut permettre d'en réduire les moindres détails, son bien-fondé n'est pas contestable en soi.

Considérant ce diagnostic partagé avec le maître d'ouvrage, nous n'invitons à mieux intégrer nos revendications car le but recherché est lui aussi commun : réaliser une troisième ligne efficace, capacitair, optimisée et au service du développement métropolitain de Toulouse d'aujourd'hui et de demain. Nous ne sommes pas du tout dans une posture d'opposition stérile et tenons à rappeler que la moitié de l'itinéraire ne fait pas l'objet de contestation, ni le projet en lui-même.

En revanche, en tant que citoyens concernés et non politisés, nous alertons depuis plusieurs mois, en vain, le maître d'ouvrage sur ce que nous considérons être une fausse route sur un projet aussi structurant, inquiète de voir

## + Des contributions collectives pour

- Réorienter certaines fonctionnalités du projet Toulouse Aerospace Express
- Défendre des **optimisations essentielles** pour faire de TAE un projet utile **pour la métropole d'aujourd'hui et de demain**



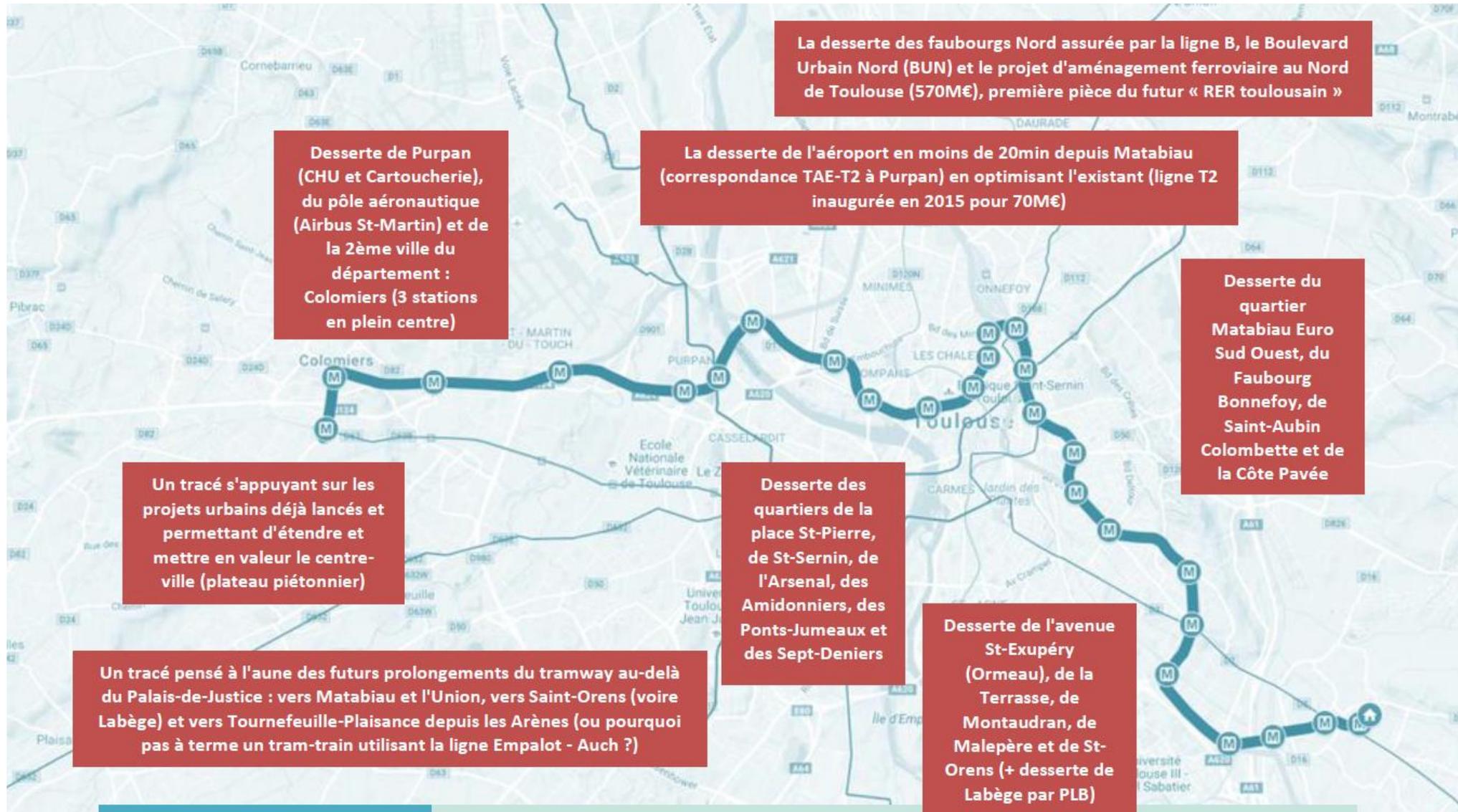
## + ***Un constat partagé : l'utilité d'une 3<sup>ème</sup> ligne de métro...***

- Le **métro automatique**, un mode **capacitaire et performant** ayant fait ses preuves à Toulouse
- Dynamisme démographique et **accroissement de la demandé en mobilité** (+500 000 déplacements par jour d'ici 2030)
- Un **mode attractif, capable de stimuler le report modal** vers les transports publics
- Projet de 3<sup>ème</sup> ligne **a été plébiscité et accueilli très favorablement** par la population
- La croix du métro actuelle **ne dessert pas un certain nombre de secteurs denses**, à Toulouse et en périphérie
- La plupart des **projets urbains importants envisagés aujourd'hui dans des quartiers déjà largement congestionnés** (Malepère, Cartoucherie, Montaudran, TESO...)

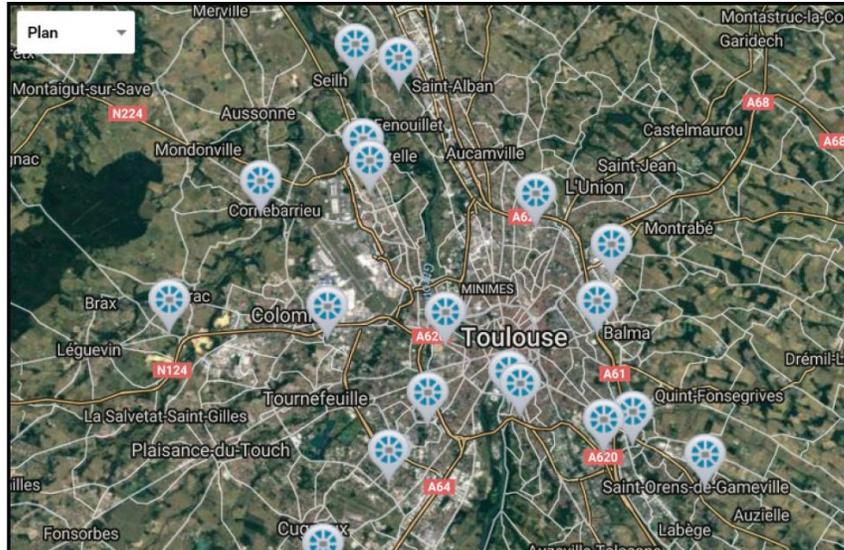
## +...*mais pas à n'importe quel prix*

- Ne **pas faire une ligne à la philosophie de tram-train qui tangente le centre**, ignore les grands pôles générateurs de trafic et longe la voie ferrée existante
- Ne **pas faire d'un projet transports un projet urbain et immobilier**, qui recherche les faibles densités (**avant de faire l'urbanisme de demain, assurons d'abord le transport d'aujourd'hui**)
- Ne **pas faire une ligne monofonctionnelle** dédiée aux seuls pôles industriels aéronautiques
- Ne pas faire une ligne **mal connectée aux réseaux existants** et avec des pôles d'échanges **déconnectés des pratiques de mobilité** du plus grand nombre
- Ne **pas faire un projet « hors-sol », déconnecté des grands axes bus existants** et ignorant les **potentiels développements futurs du tramway**
- Ne **pas faire une ligne faussement métropolitaine** s'arrêtant aux portes du Sud-est (St-Orens, Labège) et ne répondant pas aux besoins de l'Ouest (Colomiers)

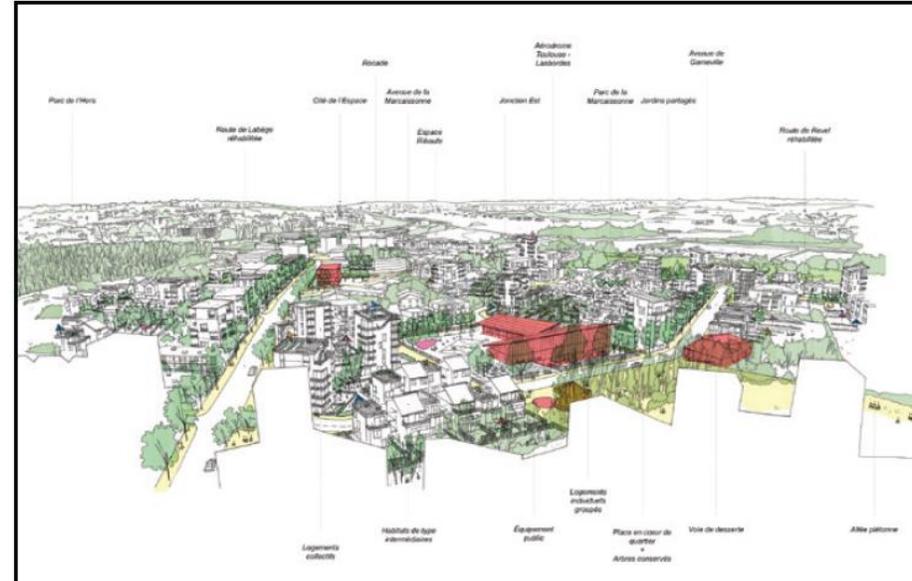
## + Proposition 1 : affirmer les caractéristiques du métro



## + Proposition 2 : articuler urbanisme et transports sur les projets déjà lancés

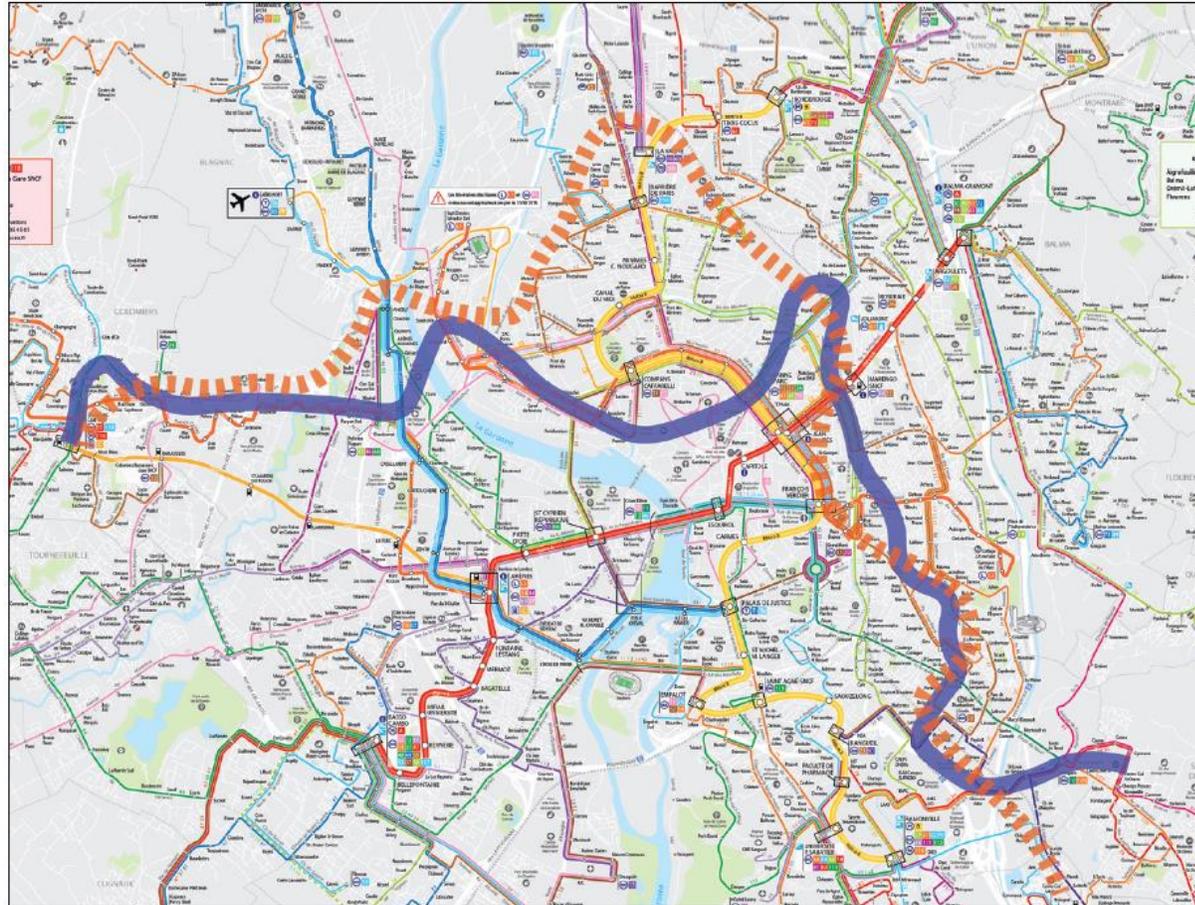


*En 2016 : déjà 20 ZAC en cours et loin d'être terminées à l'échelle de Toulouse Métropole.*



*8 à 10 000 logements sont programmés dans la ZAC Malepère, au Sud-est de Toulouse. Coup parti dont la réalisation va débuter d'ici 2018, comment imaginer que ce futur quartier, équivalent d'une ville comme Blagnac ou Colomiers, ne serait pas desservi par le métro alors que les friches industrielles de Fondeyre le seraient quant à elles ?*

## **+ Proposition 3 : assurer une meilleure mixité de la ligne et se baser objectivement sur les lignes de bus les plus fréquentées en 2016**



Superposition du réseau 2016 avec le fuseau de 3ème ligne de métro que nous défendons (en bleu) et celui de Tisséo-SMTC (en orange et en pointillés). On s'aperçoit d'emblée que la proposition de Tisséo crée une desserte du Nord qui ne s'appuie sur aucune liaison bus existante aujourd'hui. A contrario, notre proposition emprunte un grand nombre d'itinéraires de lignes de bus très fréquentées du réseau de 2016 (Linéo 1,2, lignes 22, 10, 38 etc.).

# + Proposition 4 : revoir les interconnexions métro et tramway (Purpan au lieu de Jean Maga, Jeanne d'Arc au lieu de La Vache)



← Purpan

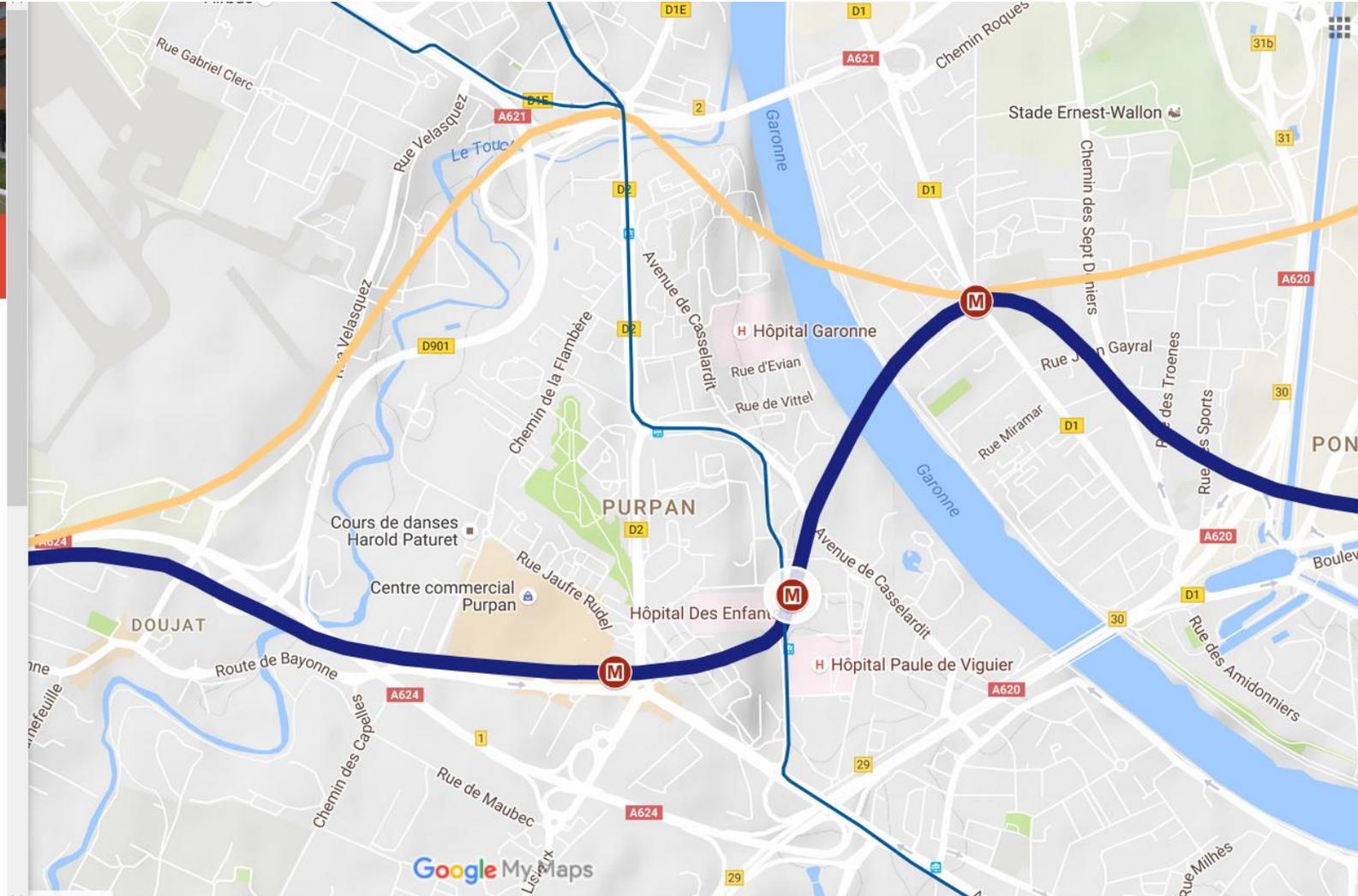
nom

Purpan

description

Station Purpan.

Cette station, la première du tracé sur la rive gauche après traversée sous-fluviale de la Garonne, permet de desservir le pôle hospitalier (CHU de Toulouse, site Purpan : hôpital des enfants, Paule de Viguier, Pierre Paul Riquet mais aussi Urgences, psychiatrie, SAMU, gériatrie, laboratoires, EFS, INSERM etc.). Avec plus de 3 000 emplois, des milliers de visiteurs chaque jour, les parkings sont aujourd'hui saturés malgré une forte capacité (+1 000 places). La station, dont le chantier sera facilité vu le foncier disponible, permet de requalifier les espaces de parkings (densification, espaces verts) et d'accompagner le projet urbain du CHU (basculement du site de Purpan Haut vers Purpan Bas à la faveur de l'arrivée du tram T1 depuis 2010). L'interconnexion avec le tramway est facilitée et



# + Proposition 5 : avec le gain du détours vers La Vache évité, desservir finement Colomiers et Saint-Orens



← Colomiers - Hôtel de Ville

nom

Colomiers - Hôtel de Ville

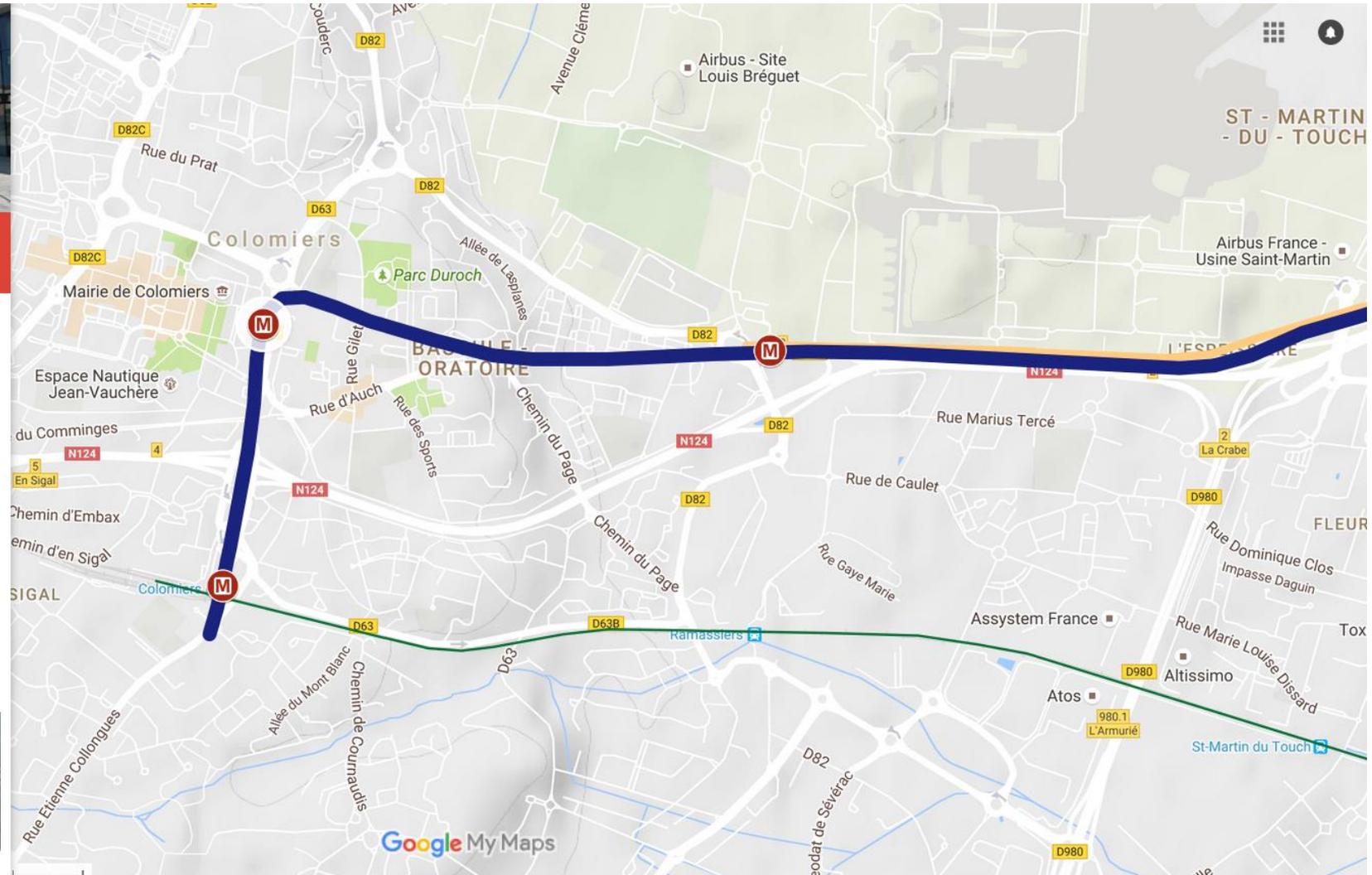
description

Station Colomiers - Hôtel de Ville.

Cet arrêt correspond à la station centrale de Colomiers, située à quelques mètres de la place Alex Raymond (parvis de l'Hôtel de Ville) et du secteur de la rue d'Auch - Allée de Naurouze. Insérée en aérien (viaduc) ou tranchée couverte, la ligne s'infléchit ensuite vers la gare. Cette station permet de renforcer le potentiel de fréquentation en facilitant des correspondances moins longues avec le réseau bus que depuis le terminus de Colomiers - Gare.



2 photos



# + Proposition 5 : avec le gain du détours vers La Vache évité, desservir finement Colomiers et Saint-Orens



← Malepère

nom

Malepère

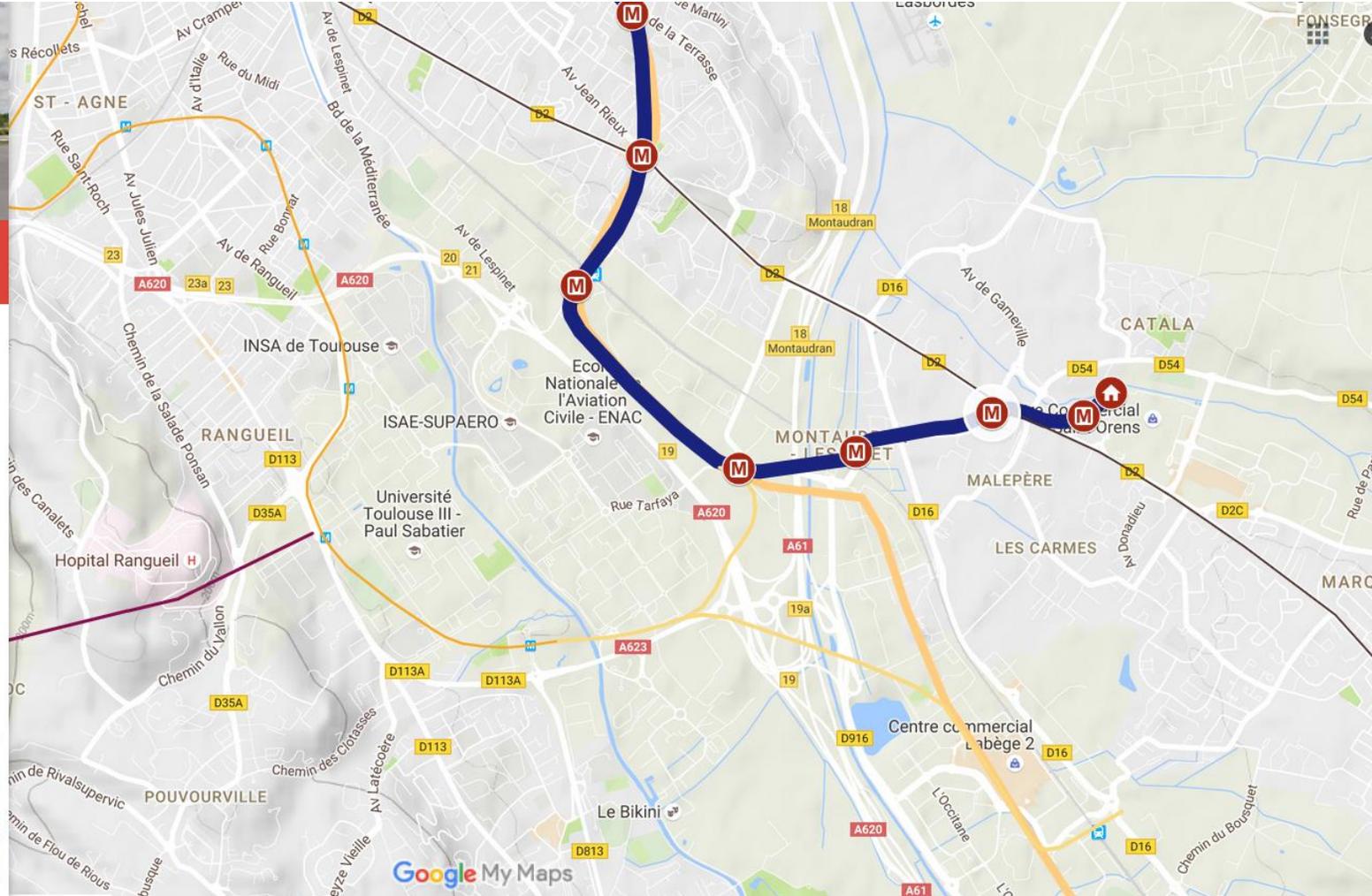
description

Station Malepère.

Pôle multimodal d'envergure ayant pour vocation d'offrir une desserte de la future ZAC Hers Malepère Marcaissonne. Terminus des lignes de BHNS de la Liaison Multimodale Sud-Est (LMSE) et de la voie en site propre Balma Hers. Potentiel arrêt en interconnexion avec une ligne de tramway Palais-de-Justice / Saint-Orens / Labège via le Pont-des-Demoiselles, Saint-Exupéry et la Route de Revel.



photos



# Zoom extension ligne B : notre proposition, prolonger en branche vers Montaudran Aerospace (correspondance TAE) et l'Innopôle



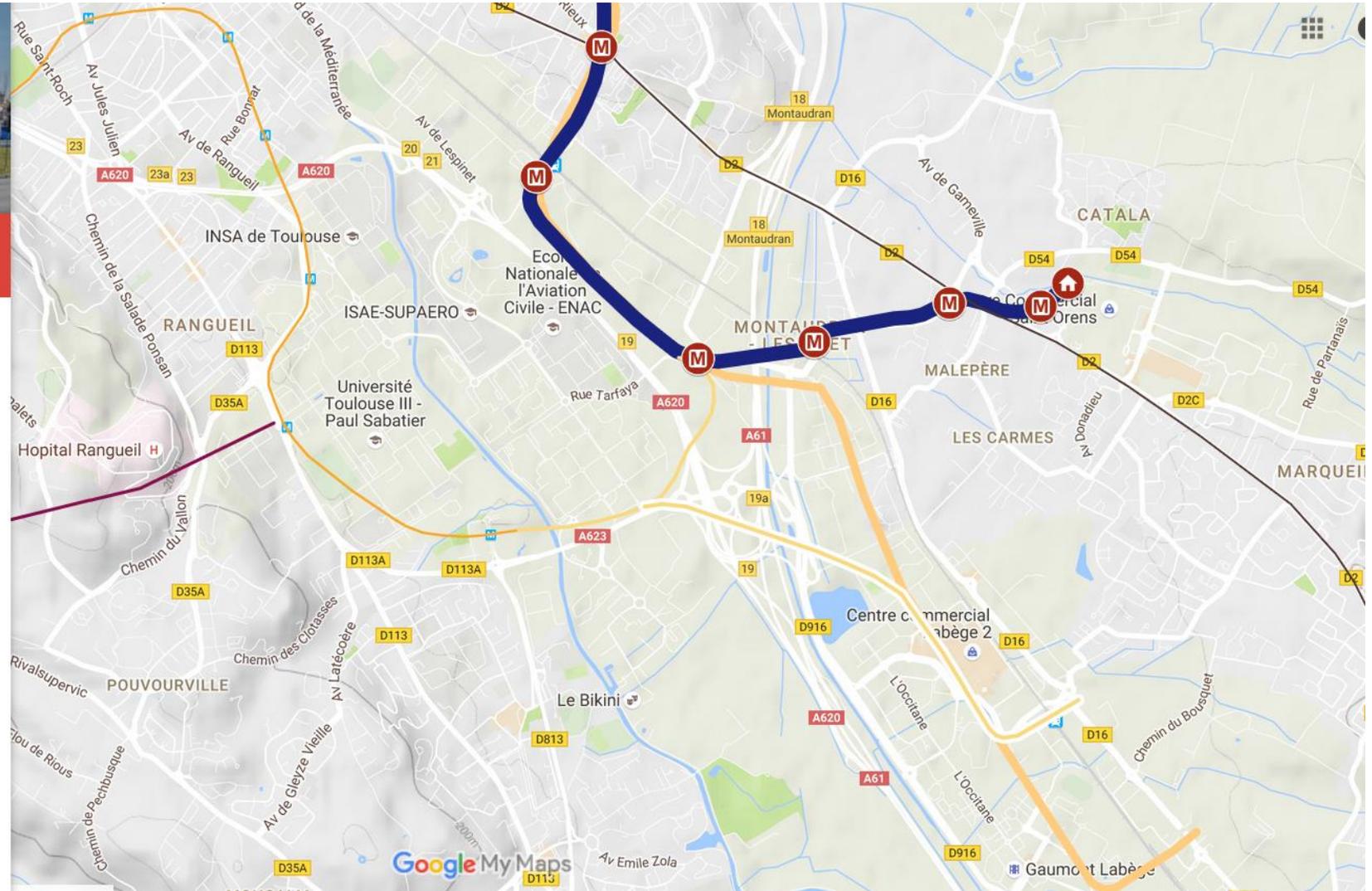
← Extension ligne B Labège Innopôle

nom

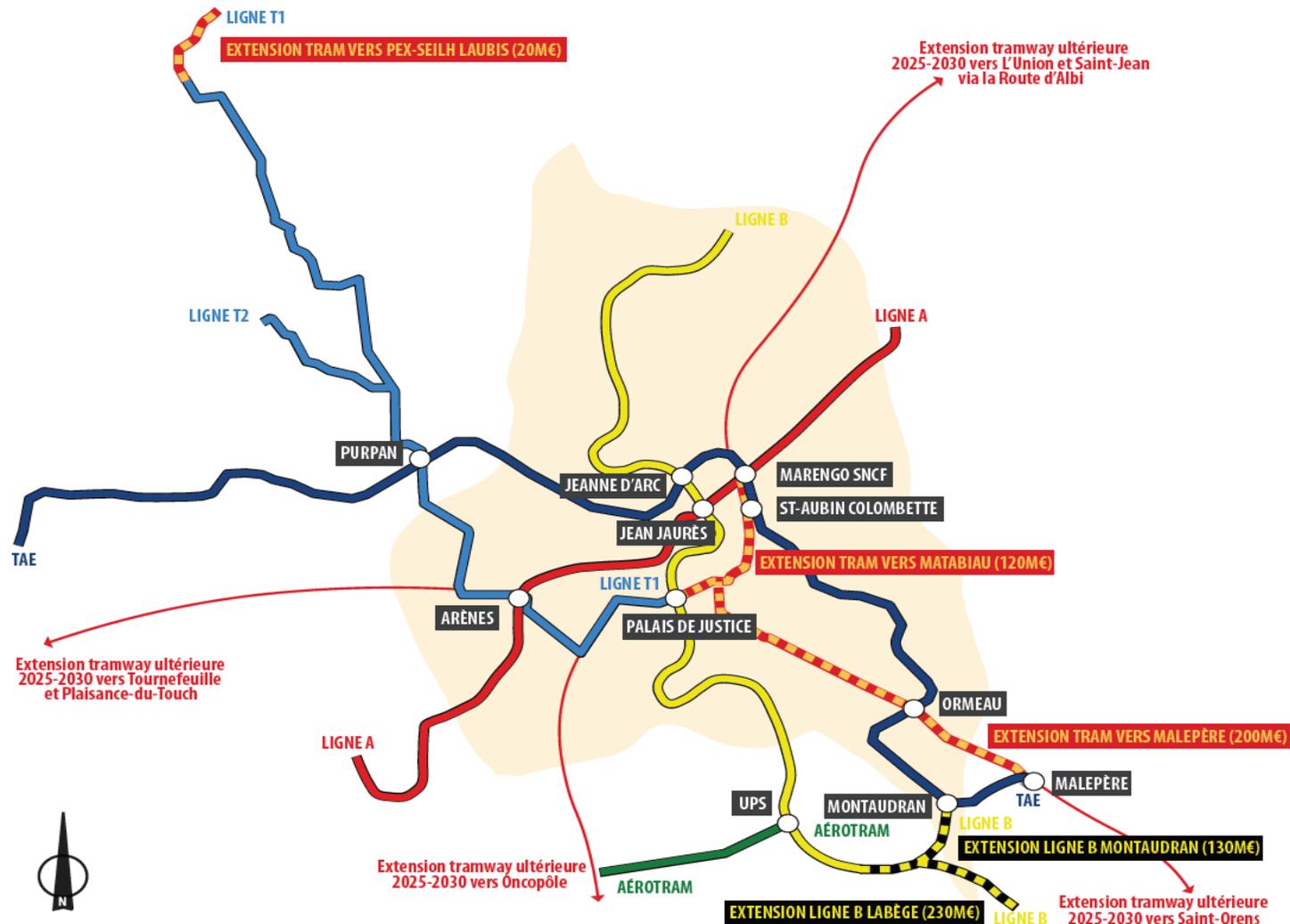
Extension ligne B Labège Innopôle

description

Extension ligne B envisageable en fourche depuis Ramonville vers Montaudran et Labège Innopôle (tronçon central jusqu'au CNES). 1 rame sur 2 vers Montaudran, 1 rame sur 2 vers Labège (soit une fréquence maximum de 2min en pointe avec le VAL). Stations intermédiaires : Labège INPT/Centre commercial et Labège Innopôle SNCF (connexion TER). Insertion aérienne (viaduc) pour une longueur de 2,84km (dont 650m de tronçon commun avec branche de Montaudran). Coût estimatif de cette branche : 230M€. Coût total des 2 branches : 360M€ valeur 2016. Mise en service envisageable soit vers 2024 soit à horizon 2028-2030. Ultime extension vers Saint-Orens envisageable à long-terme.



# + Proposition 6 : structurer l'agglo avec le métro mais l'articuler avec des extensions tramway sur les pénétrantes routières



## + Propositions 7 et 8 : la gouvernance et le financement

- Profiter du projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro pour **faire émerger une Autorité Organisatrice de la Mobilité unique sur le territoire de l'aire urbaine**, en prenant l'exemple sur le Syndicat des Transports d'Île-de-France ou le SYTRAL à Lyon
- **Revoir la structure du SMTC et sa gouvernance**, désynchroniser par exemple l'élection de son président des municipales pour éviter que le maire de Toulouse soit toujours en position de force (favoriserait un véritable dialogue métropolitain et davantage de co-construction des projets)
- **Inventer de nouvelles sources de financement** pour éviter d'avoir recours trop systématiquement à l'emprunt : **réfléchir aux immenses opportunités d'un péage urbain métropolitain** (qui pourrait rapporter entre 100 et 400M€/an selon les hypothèses et faire de Toulouse une smart-city gérant le trafic automobile de façon innovante)

## + **En bref**

### EN RÉSUMÉ

**22KM** [-6KM POUR UN ITINÉRAIRE PLUS DIRECT]

contre 28km dans le dossier du maître d'ouvrage Tisséo

**26 STATIONS** [+ 7 ARRÊTS POUR UNE MEILLEURE INTERMODALITÉ ]

contre 19 stations envisagées par le maître d'ouvrage

**2 090M€** [- 430M€ POUR FAIRE MIEUX AVEC MOINS ]

contre 2 520M€ pour le tracé du maître d'ouvrage

(ratios pris en compte : 95M€/km pour notre proposition / 90M€/km pour celle de Tisséo-SMTC)

**4 STATIONS HORS DE TOULOUSE** [+ 1 À 3 STATIONS À COLOMIERS ET ST-ORENS  
POUR DONNER UNE DIMENSION MÉTROPOLITAINE À LA 3<sup>ÈME</sup> LIGNE]

3 stations à Colomiers (contre 1 dans le dossier du maître d'ouvrage) et 1 station à Saint-Orens (contre 0 dans le dossier du maître d'ouvrage)

**37' DE TRAJET** [-5' POUR ALLER + VITE TOUT EN DESSERVANT + DE QUARTIERS]

Avec une vitesse de 35,5km/h sur 22km pour notre proposition et une vitesse de 40km/h sur 28km pour le tracé du maître d'ouvrage

(afin de prendre en compte le différentiel d'arrêts entre les deux tracés)

## + *La saisine de la CNDP*

- **Nous avons officiellement saisi la CNDP pour solliciter une contre-expertise des études de trafic et des études socio-économiques du SMTC**
- **Modèle d'estimation du trafic (SGGD) calé et géré en interne Tisséo : jette un voile sur la sincérité des évaluations de variantes**
- **Proposition : création d'un comité de pilotage socio-économie/trafic** associant le maître d'ouvrage Tisséo, l'AUAT, la SMAT, les bureaux d'études mandatés, des économistes extérieurs à Toulouse et des experts indépendants
- **Autre proposition : qu'avant la fin du débat public, la CNDP sollicite des experts (CGI, LET, EPFL etc.) pour auditer les premières études du SMTC sur le trafic attendu, sur les données-sources** (hypothèses retenues, projections démographiques, fréquentation potentielle des variantes, reports de trafic, parts modales, nouveaux usagers captés sur l'automobile, trafic induit) et sur le calage du modèle SGGD

***Merci de votre attention***

**+ Rejoignez notre collectif citoyen pour une 3<sup>ème</sup> ligne métro-politaine**  
***<https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/argumentaire-citoyen-faveur-dune-ligne-metro-optimisee>***