AUTATE
ASSOCIATION DES USAGER-E-S DES TRANSPORTS
DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE ET DE SES ENVIRONS
Courriel : contact@autate.fr

Consultation des Personnes Publiques Associées

Avis sur le projet mobilités 2025-2030

(Valant révision du Plan de Déplacements Urbains)

VERSION 4 – 1 février 2017

Avis de l'association des usager-e-s des transports de l'agglomération toulousaine et de ses environs (AUTATE) au projet Mobilité 2025-2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains mis à l'avis des Personnes Publiques Associées en janvier et février 2017.

Notre association collecte les avis et demandes des habitants de l'agglomération en termes de transport en commun. Après plusieurs débats et collecte des avis et idées (foires, salons, festivals, fêtes, réunions publiques, réseaux sociaux, etc.), nous sommes en mesure de relayer le sentiment global des usagers :
« *les déplacements quotidiens domicile-travail des habitant-es provoquent de nombreux embouteillages parce qu'ils ne peuvent s'effectuer en transport en commun, de manière comparative (temps de parcours surtout)* ».

1 Constat

Si les 1,1 million d'habitant-es de l'agglomération sont englué-es dans les embouteillages, c'est que 63% des déplacements se font en voiture*. C'est le taux le plus élevé de France (l'un des tout premiers d'Europe) parmi les grandes villes et pourtant le réseau TISSEO est le troisième réseau de transport urbain de France. Ce décalage s'explique par la part très faible des déplacements actifs (marche et vélo). On ne le doit ni au climat ni au relief de l'agglomération mais bien à son réseau routier très développé qui favorise l'usage de la voiture. Cela va de pair avec un fort étalement urbain et l'installation en périphérie de plus en plus éloignée de zones d'activités et d'habitat.

*Note : Enquête Ménage Déplacement 2013
https://www.tisseo.fr/sites/default/files/Enquete_menage_deplacement.pdf
63 % = Part modale des **V**éhicules Individuels Motorisés y compris les fourgonnettes (2%) et motos (1%)

La spécialisation des territoires en zones distinctes (habitat, commerce, emploi) ainsi que la forte croissance démographique en secteur périurbain induisent des déplacements de plus en plus nombreux et longs. Ils se font la plupart du temps en voiture, faute de transports en commun ou d'infrastructures pour les modes actifs (voies piétonnes et pistes cyclables). Ce modèle qui favorise la mobilité en voiture en dehors du cœur de l'agglomération a des conséquences sociales, environnementales et sanitaires majeures :

- embouteillage chronique du périphérique et des accès à ce dernier,

- fatigue et risque d'accidents,
- pollution, notamment pour les populations vivant à proximité des voies routières,
- rejets de GES qui participent aux changements climatiques,
- Gaspillage énergétique,
- Risque d'isolement et de paupérisation des personnes ne pouvant de déplacer en voiture (personnes âgées, population à bas revenus, jeunes).

2 État des déplacements

Les résultats de l'enquête Ménage Déplacements 2013 donnent un constat alarmant. Depuis la dernière enquête ménage de 2004, la part des transports en commun urbain n'est montée que de 9 % à 13, et ils ne représentent que 3% des déplacements en banlieue toulousaine.
Par contre, en 2013, l'augmentation constatée des déplacements quotidiens automobiles est de 394 000 déplacements supplémentaires en voiture par jour par rapport à 1996, année de référence pour diminuer les déplacements automobiles selon la loi sur l'air passant ainsi à 2 340 000 déplacements automobiles par jour.
La croissance démographique et des déplacements individuels n'a pas été anticipée par les pouvoirs publics qui sont responsable de la planification urbaine. Le dynamisme économique de l'agglomération n'a pas été mis au service d'une politique des transports respectueuses de la réglementation. Il faut noter que la **part du vélo reste toujours désespérément insignifiante et baisse à 2% des déplacements,**

Sans un changement fort de politique, 100 000 déplacements automobiles supplémentaires par jour sont prévisibles sur l'agglomération toulousaine en 2030.

- ***Le réseau actuel de Tisseo*** : les choix antérieurs ont entraîné une concentration des moyens sur deux lignes de métro internes à la ville de Toulouse. **Ces lignes se sont avérées très vite sous-dimensionnées par rapport aux besoins d'une l'agglomération d'un million d'habitants**. Il convient de ne pas reproduire ces erreurs. La ligne de tramway entre Toulouse et Blagnac a été réalisé en tenant compte de trop de compromis avec la circulation existante, de sorte que sa vitesse d'exploitation est faible ainsi que son taux d'utilisation. Il n'y a que ces trois lignes pour structurer l'offre actuelle de transport.

- ***Le réseau actuel de TER*** : l'agglomération toulousaine dispose de 5 lignes ferroviaires qui irriguent le territoire métropolitain. Ces lignes supportent des trains régionaux et nationaux de voyageurs ainsi que des trains de fret. **Les TER permettent des déplacements rapides entre les pôles d'habitat et d'activités de l'aire urbaine**. Cependant, les fréquences actuelles sont inférieures à un train toutes les 30 minutes (souvent 1 heure, voire plus) et les gares sont encore trop peu attractives (ex : peu de cheminements piéton ou cyclistes pour y accéder). Surtout, les tarifs des TER sont déconnectés de la tarification Tisseo dans l'agglomération en dehors de la ligne Colomiers – Arènes.

3 Les leviers du projet mobilités

On a vu que si les 2 premières lignes de métro ont permis de valoriser l'usage des transports en commun de par leur image et leur efficacité, elles n'ont pas offert un service de transport à la hauteur des besoins de l'agglomération. Le projet mobilités 2030 affiche beaucoup de "bonnes intentions" mais fixe des ambitions modestes pour la répartition des modes de déplacement :

- **Une part modale des transports en commun passant seulement de 14% à 17%.**
- **Une part modale de la marche restant identique à 23%.**
- **Une part modale du vélo passant seulement de 2 à 3%.**
- **Una part modale de la voiture restant au-dessus de 50%.**

D'autre part le projet de plan mobilité ne prévoit pas de baisse du nombre de déplacement en automobile et une augmentation **des rejets de GES ce qui est très loin d'objectifs ambitieux.**
L'Autate demande le respect des objectifs de développement durable fixés par les divers plans et schémas régionaux, nationaux et européens. De même, le plan mobilité valant PDU doit respecter les préconisations relatives à la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.
Le projet mobilité 2030 doit évoluer et se mettre en conformité avec les **orientations d'aménagement urbain des grandes agglomérations européennes,** tels qu'ils sont aussi définis en France par les objectifs (projet d'aménagement et de développement durables PADD) des ScoT (schéma de cohérence territoriale) de l'aire urbaine toulousaine.

Si on considère les 3 leviers du projet Mobilité 2030 du SMTC

1. Une politique de report modal
2. Une politique urbaine « renouvelée » autour d'un urbanisme raisonné
3. Une organisation du réseau viaire

Nous sommes bien loin d'une ambition de développement des transports en commun comme le souhaite l'Autate.

Pour le SMTC, ces leviers se déclinent ainsi :

1. *La politique de report modal de la voiture en solo vers ses alternatives moins consommatrices d'espace, et donc plus capacitaires, à mettre en œuvre dès le court terme pour maintenir et consolider l'attractivité des centres et anticiper l'évolution de la demande dans l'agglomération ;*
   Ce levier permet de justifier la création de la ligne fortement capacitaire TAE et d'anticiper que comme les lignes A et B, elle devrait juste compenser l'augmentation des déplacements dans les 15 années à venir.

2. *Une politique urbaine « renouvelée » autour d'un urbanisme raisonné, où le développement de l'agglomération est privilégié dans des territoires urbains mixtes et densifiés, plus favorables aux modes alternatifs à la voiture, garantissant l'avenir de l'agglomération en limitant l'accroissement de la demande en déplacements individuels motorisés ;*
   Ce levier offre des perspectives mais il reste dans l'objectif de limiter le demande en déplacements individuels motorisés, et donc ne peut proposer un nouveau mode de vie urbain plus convivial, où l'on peut vivre sans utiliser la voiture à tout moment.

3. *Une organisation du réseau viaire qui est optimisée et coordonnée avec le développement des autres modes de transports pour, in fine, mettre en œuvre une stratégie résolument multimodale qui non seulement s'adapte aux évolutions mais les anticipe aussi, y compris à court terme.*
   Ce levier laisse la porte ouverte sur un plan de circulation optimisant les capacités du réseau routier. Or l'espace public de l'agglomération est déjà majoritairement dédié au réseau routier et au stationnement. C'est au contraire le réseau en site propre des bus tramway et vélo qu'il faut développer et l'augmentation de leur usage doit permettre de

libérer l'espace public, en particulier certains stationnements devenus obsolètes, en faveur des piétons et de la convivialité urbaine.

Pour l'AUTATE, les leviers suivants sont plus adaptés aux impératifs d'aménagement urbain de notre époque :

1. réduire les temps de parcours des usagers (en particulier inter-banlieues),

2. réduire le nombre d'automobiles sur l'ensemble de l'agglomération et en particulier sur la rocade toulousaine, quelque soit la démographie de l'agglomération.

3. renforcer et développer une offre publique de transport attractive autour de Toulouse dans toute l'agglomération et au-delà, dans toute la région métropolitaine toulousaine pour réduire les temps de transport autour de 30 minutes pour Toulouse-banlieue et banlieue-banlieue dans la première couronne,

4. restreindre l'usage des voitures individuelles et poursuivre une politique de stationnement favorable à l'usage des autres modes, dont l'autopartage,

5. organiser les transports de manière à créer de vrais pôles de centralité multimodaux sur l'ensemble du territoire métropolitain autour des stations de métro et des gares (commerces, services, etc). Les parkings relais doivent être répartis sur tous les pôles multimodaux de l'agglomération en particulier en périphérie et non concentrés sur quelques stations de métros.

La conclusion du débat public sur l'opportunité d'une troisième ligne de métro a été claire, les participants doutent qu'un plan mobilité limité principalement à la ligne TAE soit suffisant. Comme les financements ne sont pas extensibles, il est clairement apparu qu'un projet desservant l'ensemble de l'agglomération pour le même coût doit être comparé à celui proposé par le SMTC.
C'est le projet défendu par l'Autate dont les 5 leviers ci-dessus se déclinent de la façon suivante :

- développer un maillage étendu de lignes en site propre (bus et/ou tram) connectées à la structure actuelle de modes lourds (TER, Ligne A et B du métro),

- accélérer les bus en sites propres et développer les sites propres radiaux et de banlieue à banlieue,

- créer un maillage performant du réseau de transports collectifs : bus, tramway, métro, train,

- améliorer l'accessibilité des transports en commun en modes actifs (pistes cyclables vers les gares et stations, stationnements vélo à proximité, ateliers à proximité des pôles d'échanges…).

- planifier l'usage de la rocade par des lignes de transport en commun prioritaires,

- lancer des expérimentations de gratuité temporaire (par exemple 1 semaine de gratuité des TC pendant la semaine de la mobilité, permettant aux possibles usagers de voiture de

choisir un jour ou plusieurs pour effectuer leurs trajets),

- créer un maillage par des boulevards multimodaux permettant de relier entre elles les polarités proches, de structurer l'accueil de l'urbanisation, d'accueillir les modes alternatifs à la voiture,

- développer un système de trains urbains et périurbains avec une desserte à la ½ heure minimum et au ¼ d'heure en heure de pointe en zone dense, connecté au réseau structurant de métro, trams et bus,

- compléter le réseau cyclable et aménager l'espace public pour favoriser l'usage des modes actifs,

- lancer un groupe de travail très ouvert pour réfléchir et proposer des solutions autour du pôle aéronautique.

Comme nous l'avons vu, la déclinaison des 3 leviers du projet Mobilité 2030 du SMTC sont loin de cette cohérence.

4 Analyse détaillée du projet mobilités 2030 SMTC

Le projet mobilités 2030 du SMTC se décline par la réalisation de la ligne de métro TAE qui est la réalisation majeure de ce projet à l'horizon 2024. Elle est accompagnée par le doublement de capacité des rames de la ligne, un réseau de 10 lignes LINEO à l'horizon 2020 et à l'horizon 2020, un Téléphérique Urbain Sud qui se prolongerait dans un second temps, à l'horizon 2025 en la Ceinture Sud jusqu'à Colomiers par un mode de transport qui reste à déterminer.

Les besoins de financement de la ligne TAE sont tels qu'ils bloquent tout investissement avant 2030.

4.1 La ligne de métro TAE

Sur les 3,8 millions de déplacements quotidiens sur l'agglomération toulousaine (Enquête Ménage 2013), au mieux, la troisième ligne de métro devrait permettre 200 000 trajets par jour lorsque les zones d'influence des stations du métro seront fortement urbanisées.

Au vu du peu de services structurants prévus en dehors de la ligne TAE, il semble que l'essentiel de l'objectif semble donc de faire évoluer les pratiques de mobilité à l'intérieur de la rocade et entre Airbus et le futur centre d'affaire de la gare Matabiau.

Dans ce contexte, nous pensons que le projet de la troisième ligne de métro ne répond pas aux besoins de l'agglomération pour les raisons suivantes :

Son parcours :

- Il reste très majoritairement dans Toulouse alors que les besoins de déplacement se trouvent ailleurs : de banlieue à banlieue (Muret/Blagnac par exemple) ou bien de banlieue au centre de Toulouse (Plaisance du Touch/Toulouse par exemple),
- Il ne correspond pas aux lieux de densité de la population et aux flux de déplacements

(Côte Pavée par exemple),
- Il double souvent des infrastructures existantes (ligne B au Nord, ligne SNCF entre Labège et La Vache),
- Il sinue au Nord-Est entre la gare et les Sept-deniers dans un tracé ne correspondant à une nécessité actuelle forte.

Ses interconnexions :
- le tracé conduit la ligne à croiser plusieurs fois les lignes existantes (A, B, train, tram) accentuant les ruptures de charge déjà existantes sur l'agglomération et rendant la logique globale difficile à comprendre,
- il y a un risque d'un usage très partiel de la ligne pour les usagers les plus « informés » et experts et d'un usage très modéré pour les usagers plus routiniers ou ponctuels, en raison de sa complexité au centre de Toulouse.

Sa vitesse :
- les temps annoncés – associés au parcours très sinueux – sont trop longs pour attirer de nouveaux usagers.
- Sur le parcours Gare Matabiau-Labège, le train ne met que 9 minutes contre 20 minutes pour TAE,
- le temps parcouru annoncé entre la gare Matabiau et le terminus Colomiers Airbus est trop long.

Sa programmation :
- La construction d'un métro est longue et lourde,
- La mise en service en 2024 (option haute) laissera l'offre dans l'agglomération quasi-constante pendant presque 10 ans pendant lesquels 100 000 nouveaux habitants seront arrivés,

Son coût :
- Les évaluations évoquent 2.1 milliards d'€ (fourchette basse) obérant tout autre projet de développement de l'offre de transport pendant plus de 20 ans, y compris ferroviaire (probable annulation de la fin du doublement de la ligne Arènes – Colomiers),
- Le coût des 2 premières lignes A & B pèse très fortement sur le budget de Tisseo,
- Le financement basé sur l'emprunt et sur une forte augmentation de la participation des collectivités fait craindre un projet pesant lourdement sur la fiscalité des ménages.

*L'Autate demande donc **l'étude de projets alternatifs** qui tiennent compte de d'objectif d'amélioration des déplacements et de report modal de la voiture vers les transports en commun et des modes doux à l'échelle de la métropole.*

4.2 Le réseau de bus

En dehors de la ligne de métro TAE et du doublement des rames de la ligne A, l'essentiel des nouveaux investissements portent sur 10 lignes LINEO et le Téléphérique Urbain Sud de Pech David.

Le principe des lignes LINEO est un très bon principe, mais en l'absence d'une priorité systématique sur la circulation automobile, les 10 lignes LINEO ne devrait pas permettre de diminuer l'usage de la voiture dans les zones non desservies par les 3 lignes de métro, en particulier en périphérie.

Dans ces conditions, les déplacements hors des zones desservies par les métros et le tramway resteront très longs, compliqués et polluants., en particulier pour la moitié des habitant-es de l'agglomération qui réside hors de Toulouse. **L'agglomération a donc besoin d'un programme ambitieux des transports qui couvre l'ensemble du territoire** (Colomiers, Tournefeuille, Cugnaux, Portet, Labège, L'Union, Fenouillet etc.) et réduise très sensiblement les temps de parcours.

L'AUTATE demande que les investissements en faveur des lignes de bus de surface et des vélos soient favorisés, ce sont ceux qui produisent le plus d'impact favorable sur les déplacements, la qualité de l'air et la convivialité urbaine par rapport au coût.

4 . 3 La ceinture SUD

Les communes du quart sud-ouest de l'agglomération sont en forte progression démographique et ne sont pas reliées au centre-ville et aux pôles d'emplois par des transports en commun efficaces.
Les habitants de ces communes ont besoin de lignes rapides radiales pour relier le centre-ville mais aussi de lignes transversales pour relier les pôles d'emploi de Colomiers-Blagnac d'un côté, ou de Portet et au-delà Rangueil et Labège.

Le projet mobilité prévoit :

- **A l'horizon 2020** : construction du Téléphérique Urbain Sud desservira l'Université Paul Sabatier, le CHU de Rangueil et l'Oncopôle
- **A l'horizon 2025/2030** : une connexion entre Colomiers et le téléphérique sud par un mode de transport qui reste à déterminer.

D'un côté le téléphérique, transport peu capacitaire ne répond pas aux objectifs de déplacements et d'un autre côté la réalisation du lien entre l'Oncopôle et Colomiers n'est ni clairement définie, ni financé. Or seul un moyen fortement capacitaire permet de desservir tout ce quadrant.

L'ensemble de ce secteur de l'agglomération risque de ne voir aucune amélioration de la mobilité avant une ou deux décennies alors que sa population va continuer à croitre sensiblement.

*L'Autate demande qu'un débat public soit organisé avec les habitants de ce quadrant pour définir les besoins en transport et trouver des solutions notamment pour la ceinture sud. Plusieurs solutions peuvent être envisagées comme un **BHNS sur l'avenue Eisenhower et la rocade Arc en ciel ainsi qu'un tram sur les anciennes infrastructures ferroviaires reliant Colomiers à Portet**.*

4 . 4 Urbanisme-Mobilités

Pour le SMTC, il s'agit de proposer une plus grande proximité entre habitat, zones d'emploi et transports en commun. Pour l'instant, il est difficile de vérifier la mise en conformité des PLUiH avec le projet mobilités 2030 du SMTC. L'obligation de compatibilité entre l'urbanisme et les plans de déplacement devraient amener à une forte cohérence entre les projets du plan mobilité et la

densification urbaine.

Mais cet objectif ne semble pas atteignable puisque l'amélioration conséquente des déplacements en transport en commun se ferait essentiellement le long de la nouvelle ligne de métro, et qu'il est peu probable que la population des quartiers concernés accepte que la croissance de l'agglomération des 15 prochaines années se concentre sur ce seul axe. Il est encore plus improbable que les communes non desservies par la nouvelle ligne de métro acceptent de modifier le SCOT et leur PLU afin de geler les autorisations d'urbanisation sur les terres non encore bâties, autorisations qui sont faites et font toujours l'objet de très forts marchandages politiques.

Pour l'AUTATE, un maillage en transport en commun diffus sur toute l'agglomération permet une densification plus douce autour de ceux-ci, densification mieux acceptable et source d'une qualité de vie bien meilleure
Les pôles d'échange doivent absolument être travaillés afin d'offrir un cadre agréable aux habitants. Ces pôles multimodaux doivent devenir de vrais lieux de centralité que les gens s'approprient (exemple Basso-Cambo et Arènes).

Pour des boulevards urbains le long des lignes LINEO

Le plan mobilité cite la réalisation des lignes LINEO comme l'élément majeur pour les territoires non desservis par la ligne de métro TAE. L'AUTATE demande que des boulevards urbains accompagnent la mise en place des lignes LINEO et de toutes les lignes de bus structurantes. L'AUTATE reprend à son compte la définition de boulevard urbain du PDU Ile de France.

Pour l'AUTATE, un boulevard urbain est une voie urbaine majeure sur laquelle l'espace dédié à l'automobile est volontairement réduit au profit des transports en commun (sites propres), des circulations actives, et fait l'objet d'aménagements architecturaux et paysagers. Cette configuration doit être porteuse d'effets d'entraînement sur une urbanisation équilibrée et une requalification des tissus qui les cernent, et la beauté du paysage urbain

4 . 5 Optimisation des réseaux.

Pour le SMTC, il s'agit de proposer des réponses à adapter pour un meilleur usage de la voiture et des modes actifs : cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite.

Le plan mobilité fait apparaître une rupture avec le précédent PDU en assumant une continuité des investissements en faveur de la fluidification de la circulation automobile individuelle.

L'AUTATE demande que les millions d'euros d'investissement en voirie routière ne soient réalisés que lorsque la qualité de l'air sera conforme à la loi sur l'air, à savoir le retour au niveau de pollution de 1996.

Pour l'AUTATE, un engagement ferme des différentes collectivités territoriales et de l'état doit être sollicité, d'un montant financier encore plus important afin de prendre en compte des investissements complémentaires : cadencement des trains, réalisation systématique de véritables boulevards urbains, réseau tram-train pour les communes importantes (ou en devenir) de la première et deuxième couronne.

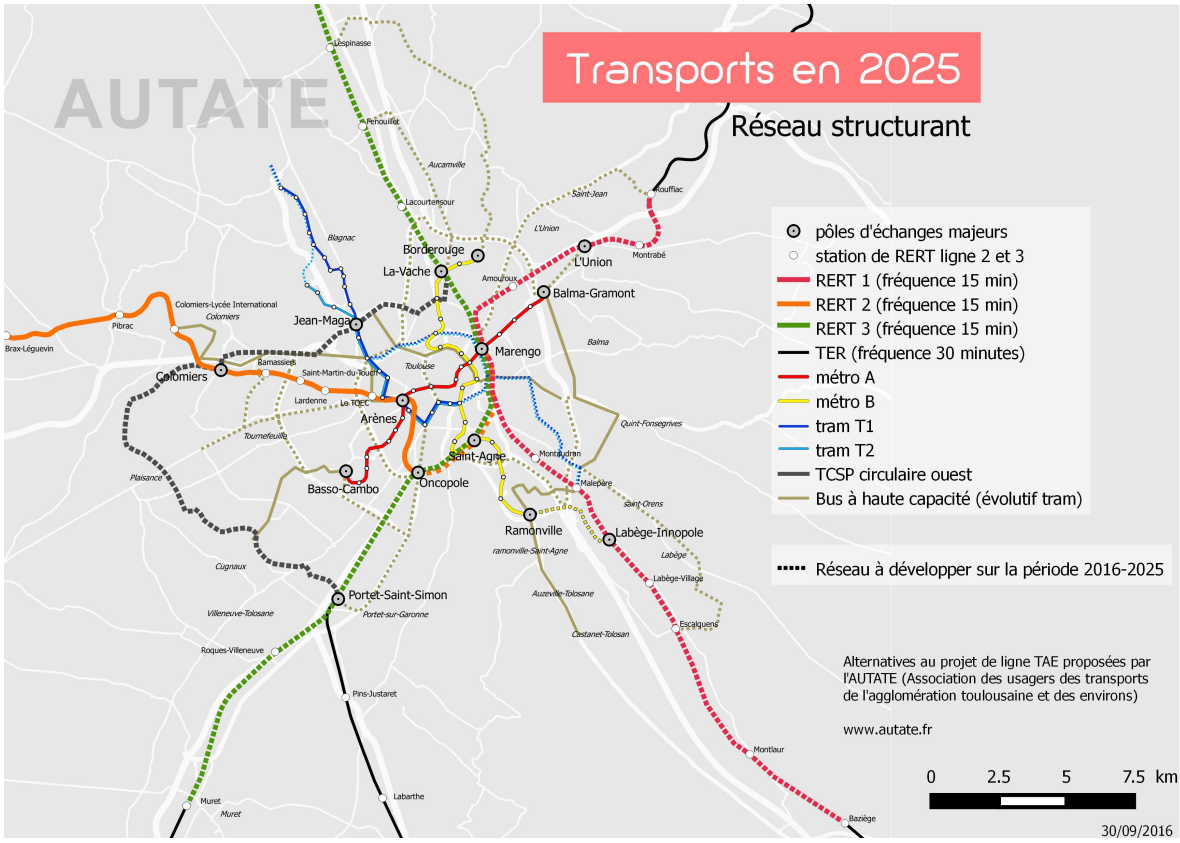
5 Projet Mobilité des usagers des transports publics de l'agglomération toulousaine

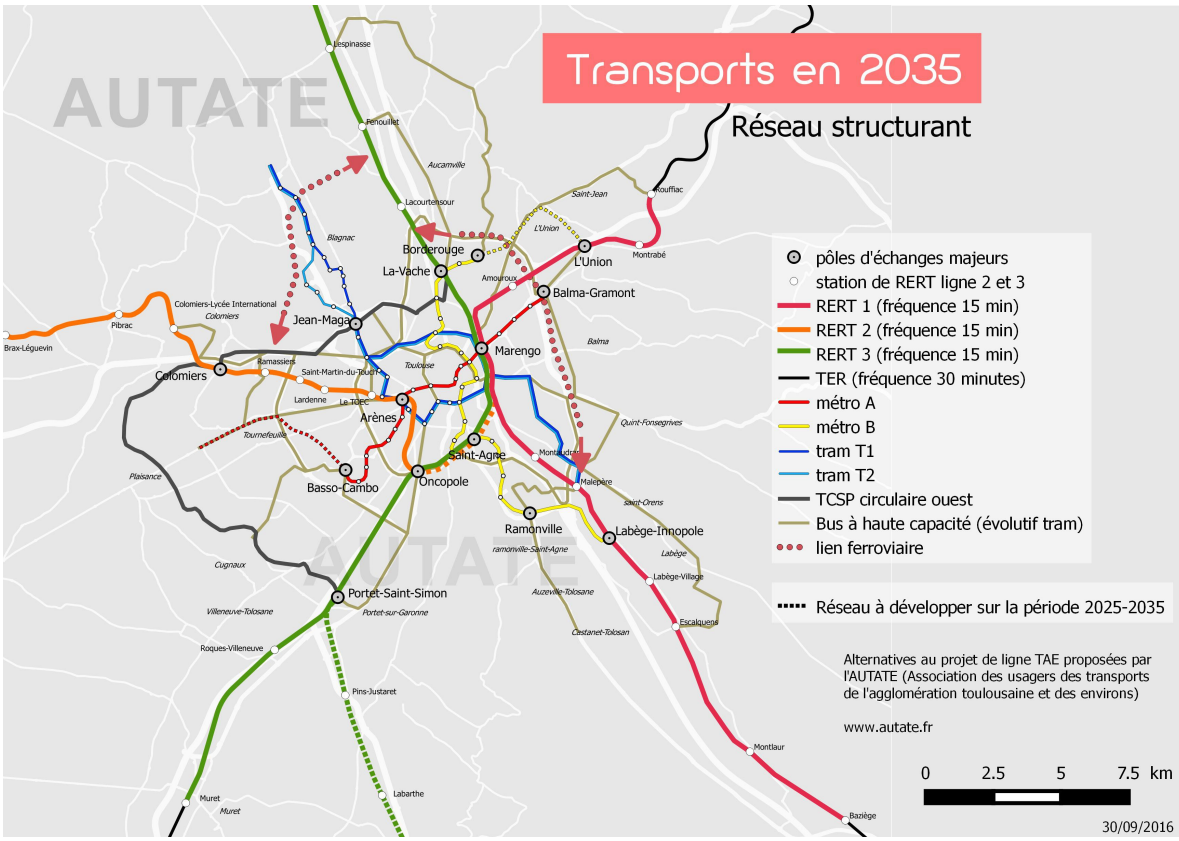
La présente description est une réflexion poussée menée bénévolement par tous ceux qui participent au travail de l'AUTATE. Elle montre qu'il est possible de faire mieux et plus vite que l'actuel projet mobilité soumis au débat. D'autres choix sont sûrement possibles à partir de nos idées fortes. En particulier les professionnels des déplacements tels ceux du SMTC sont en capacité de proposer un travail bien plus professionnel à partir de nos idées.

5.1 Les trois principes fondamentaux du projet de l'AUTATE :

- développer fortement le réseau de transport en commun en utilisant si nécessaire la voirie aujourd'hui dédiée à l'automobile
- réduire les temps de transport et les ruptures de charge (2 modes),
- privilégier des investissements de surface (plus souples, moins chers)

Ce réseau à l'horizon 2025-2030 serait structuré par **3 lignes de RER, 1 nouveau TSCP, 2 métros prolongés et 2 trams rallongés**. Des bus en site propre et haut débit de service viennent compléter la totalité de ce réseau structurant. Les bus de proximité et leurs dessertes vélo et piéton sont discutés avec les comités de quartier et associations d'usagers. Notre projet permet d'envisager ensuite des extensions pour la décennie suivante (2025-2035 ou 2040) pour continuer les liaisons radiales.
(Pour des raisons de clarté, les réseaux de vélo et de bus de base (point 1 et 2) ne sont pas représentés sur les cartes)





6 L'ossature RER

L'étoile ferroviaire de Toulouse actuelle doit servir de base pour un système de trains à l'échelle métropolitaine (de type RER). Ce réseau doit être principalement calibré pour les déplacements domicile-travail mais aussi servir de base pour des déplacements rapides entre les principaux pôles de la métropole toulousaine..

- Fréquence de 30 minutes minimum toute la journée sur une plage horaire étendue (5h – 23h).
- Renforcement en heure de pointe (7h – 9h et 17h – 19h) dans la partie urbaine avec une fréquence au ¼ d'heure.

Les dessertes seront au maximum diamétralisées (pas de terminus à Matabiau) pour permettre un effet réseau maximal et ainsi assurer une optimisation maximale avec le réseau Tisseo. (ex liaison directe Saint-Jory – Saint-Agne).

Remarque : La diamétralisation consiste à faire rouler un train sur une diamétrale d'un point A origine (exemple Montauban) à un point C de destination (Muret) en passant au centre d'un point B intermédiaire (Matabiau). Le but est de fluidifier la gare de Toulouse Matabiau en reportant les origines et terminus des trains prévus dans cette gare dans d'autres gares éloignées et moins encombrées, ce qui aura pour effet d'améliorer le passage des trains considérés sur Toulouse Matabiau et ainsi leur ponctualité.

Ce réseau pourrait donc se matérialiser sous forme d'un réseau express régional basé sur 3 lignes :

- **Arènes-colomiers-pibrac ou Leguevin (RER OUEST)**

Cela nécessite la modernisation de la ligne Arènes Colomiers avec la finalisation du doublement prévue au CPER (Contrat Plan Etat Région).
Les TER Auch - L'isle Jourdain - Matabiau (toutes les 30 minutes) continueront à faire le trajet de bout en bout.
Ce RER consisterait en une optimisation de la desserte actuelle de la ligne C avec :

- augmentation de la fréquence (la ¼ heure en pointe),
- extension de la plage horaire (dernier train à 23h ou 00h),

La ligne C actuelle s'arrête à Arènes. Le prolongement vers Matabiau est compliqué en raison de la voie unique entre Arènes et l'Oncopole et de l'encombrement entre l'Oncopole et Matabiau.

L'Autate propose donc une prolongation pour le mettre en correspondance avec le reste du réseau au niveau de l'Oncopole ou alors une prolongation en mode tram-train entre Arènes et Saint-Agne via le boulevard Déodat de Sévérac.

Les arrêts desservis par ce RER (mode tram-train) seraient : Arènes, Le TOEC, Lardenne, Saint-Martin-du-Touch, Ramassiers, Colomiers, Colomiers-lycée-international, Pibrac.

- **Muret – Castelnau d'Estretefond : (RER NORD-SUD-OUEST)**

La desserte à la ½ heure pourrait être prolongée vers Montauban d'un côté et Boussens de l'autre. Le renforcement au ¼ d'heure en pointe serait concentré sur le trajet Muret-Castelnau d'Estretefond.

Les arrêts desservis seraient : Castelnau d'Estretefond, Saint-Jory, Lespinasse, Lacourtensourt, La Vache, Matabiau, Saint-Agne, Oncopole, Portet, Roques et Muret.

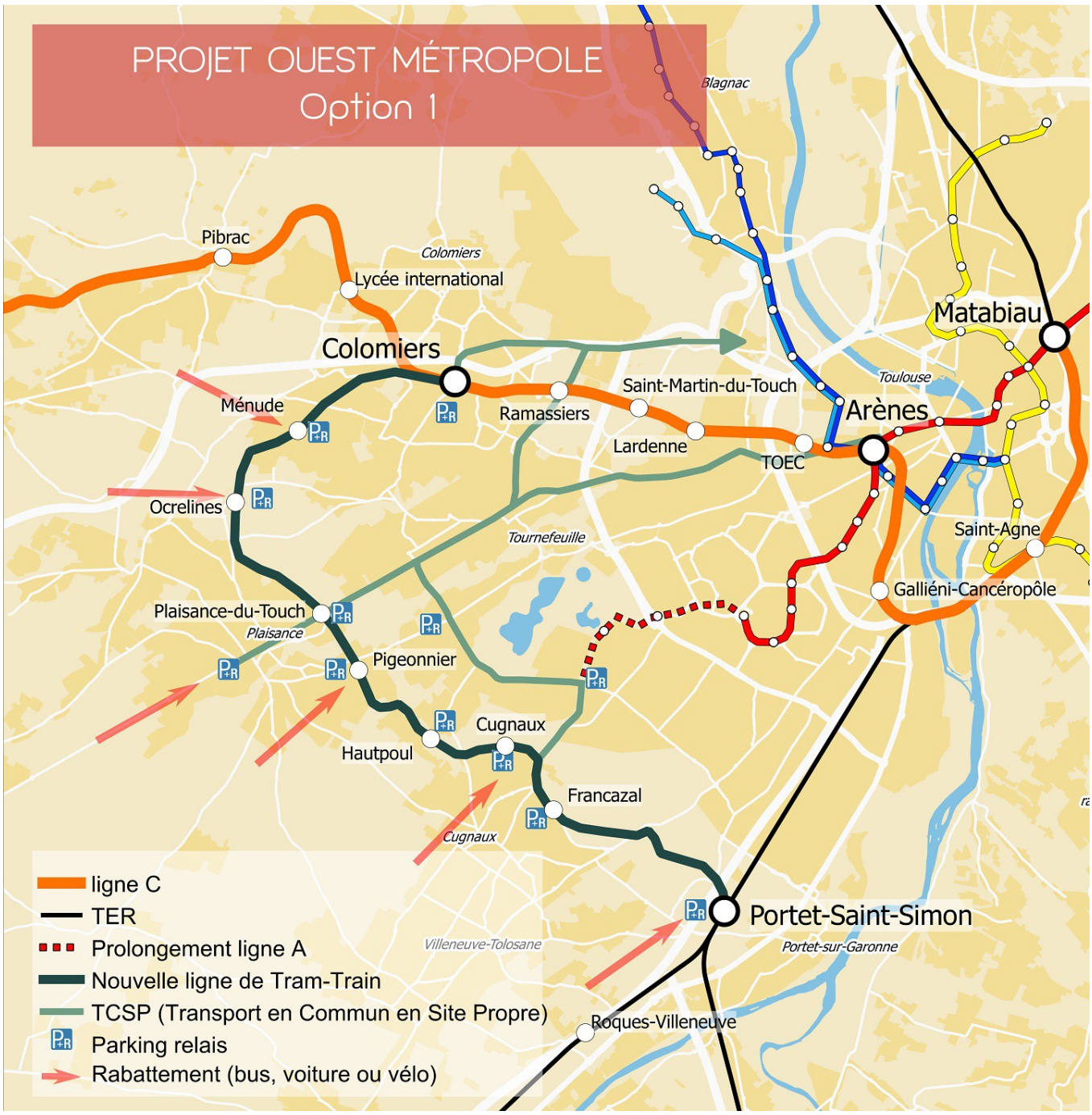
- **Rouffiac- Escalquens (RER EST-SUD-EST)**

La desserte à la ½ heure pourrait être prolongée vers Saint-Sulpice d'un côté et Villefranche-de-Lauragais de l'autre. Le renforcement au ¼ d'heure en pointe serait concentré sur le trajet Rouffiac - Escalquens.

Les arrêts desservis seraient : Roufiac, Montrabé, l'Union, Amouroux, Marengo, Montaudran, Labège et Escalquens.

6.1 La création d'un nouveau TSCP (plutôt un TRAM) appelé l'ARC OUEST AERONAUTIQUE

Ce projet s'inscrit dans la **partie Ouest (entre Colomiers et Portet)** sur des emprises anciennement utilisées par un train local. Ces emprises appartiennent encore en grande partie aux collectivités locale. La transformation de ces emprises en mode de transport en site propre est donc plus facile et moins chère (pas d'expropriation par exemple).

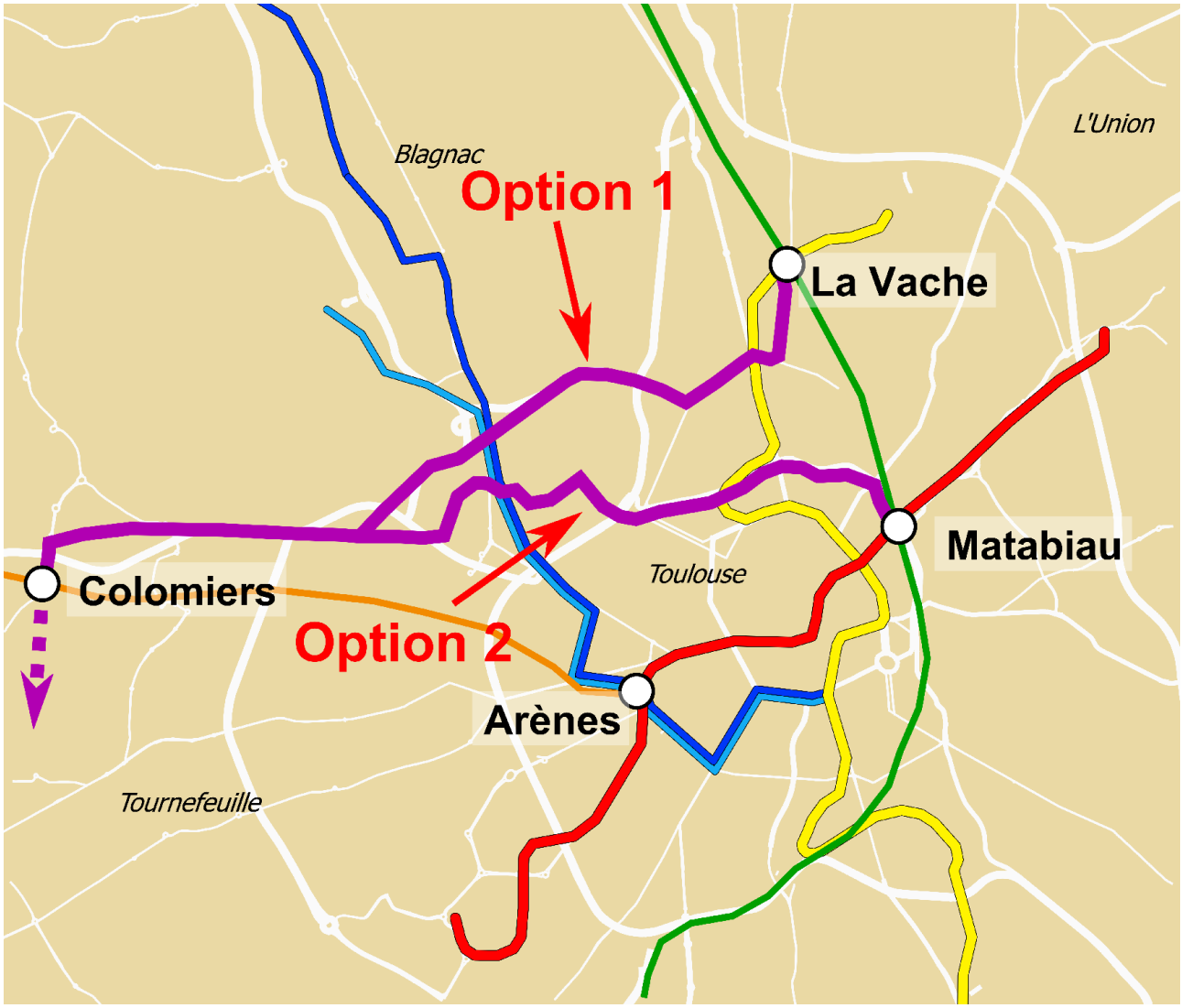


La **partie Nord entre Colomiers et le nord de Toulouse** reprend en partie l'itinéraire du projet de métro mais en mode Tram ou Tram-train. Ce mode contrairement au métro à l'avantage d'être moins cher et de se connecter au réseau soit ferroviaire à Colomiers soit de Tram en ville limitant les correspondances.

Plusieurs options sont possibles :

Soit une **liaison vers La Vache** comme le projet de métro avec une connexion au Train. Cette liaison a le mérite d'assurer une liaison eficasse entre le Nord de l'agglomération et l'ouest.

Soit une **liaison vers Matabiau** via les Pont Jumeaux et le canal. En connexion avec le T1 il assure une liaison Tram directe entre la gare et l'aéroport.



Les villes desservies par ce nouveau Tram-train sont :
Portet, Cugnaux, Tournefeuille, Plaisance, Colomiers et Blagnac. Il offre ainsi une desserte de l'ensemble de l'arc Ouest tout en assurant la desserte des pôles d'emploi de l'aéronautique.

Ce nouveau Tram serait **connecté au réseau ferroviaire** aux stations La Vache ou Matabiau, Colomiers et Portet ainsi qu'au Linéo ou bus en site propre à Tournefeuille, Cugnaux et Colomiers.

Cette ligne assurerait un maillage efficace de tout l'ouest Toulousain et serait évolutif à la fois en capacité (augmentation de fréquence en doublant certaines sections) et en longueur (possibilité de prolonger au-delà de La Vache, Matabiau ou Portet (vers l'oncopole via la RD 120).

Une desserte au quart d'heure en Tram-Train ou Tram sur une voie unique semble être la solution la plus attractive et la plus optimale en termes de cout / attractivité.

6.2 Le prolongement des lignes de métro

A court, moyen ou long terme, en parallèle d'une politique d'urbanisation plusieurs prolongations de métro pourraient être envisagées afin de limiter les ruptures de charges.

- **A court terme** :
  - Prolongation de la ligne B vers Labège Innopole au Sud-Est

- **A moyen et long terme :**
  - Prolongation de la ligne B vers L'union et Saint-Jean (à rendre cohérent avec le RER NORD-OUEST)
  - Prolongation de la ligne A au-delà de Basso Cambo vers Tournefeuille ou Cugnaux en correspondance avec le Tram ouest circulaire.

6.3 Réseau de tramway

Le réseau de tramway actuel doit être amélioré en le prolongeant pour desservir de nouveaux quartiers et de nouvelles villes de l'agglomération ainsi qu'en améliorant les performances pour le rendre plus rapide et donc plus attractif en particulier à Blagnac.

Concrètement l'Autate propose dans son plan :

- **La prolongation du T2 jusqu'au terminus T1**. Cela permet de remettre une fréquence de 5 voire de 4 minutes sur le nord de Blagnac, et à toute cette zone d'habitation de pouvoir aller sur la zone d'emploi de l'aéroport en Tram, cela améliorera en plus l'accès au futur Parc des expositions.
- **La prolongation des tram T1 et T2** est envisagée au-delà de Palais de Justice vers Côte Pavée et le nouveau quartier de Malepère et delà vers Saint-Orens. Une correspondance avec la ligne 1 du RER est envisagée au niveau de Malepère.
- **La prolongation des tram T1 et T2 est également envisagée vers la gare Matabiau et au-delà le long du canal du midi** pour desservir des quartiers actuellement mal desservis. Cette prolongation finirait une boucle pour rejoindre le Tram à Purpan ou la circulaire ouest aux 7 deniers **permettant notamment de relier directement la gare à l'aéroport en 25 mn.**
- **Une amélioration des performances de vitesse actuelles** en augmentant le site propre sur la route de Grenade, en supprimant quelques croisements avec la circulation automobile ainsi qu'en corrigeant certaines sinuosités (place de Catalogne). Ces optimisations pourraient permettre de gagner quelques minutes, rendant le réseau plus attractif.

6.4 Les bus

Contrairement à ce qui est énoncé dans le plan mobilité, les lignes linéo n'ont pas le même niveau de qualité que les transports en site propre tels que le métro ou le tram. Ces lignes ne peuvent pas être présentées comme des ligne structurantes comme le métro, le RER ou le TRAM. Cependant, les lignes de bus assurent un élément indispensable du maillage à condition d'être :

- En site propre là où la circulation automobile est la plus dense.
- Avoir une fréquence élevée (un bus au ¼ d'heure est insuffisant pour être attractif).

Dans notre vision des choses le réseau de bus doit rejoindre les pôles de centralité constitué par les stations de RER, de métro et de Tram, ils doivent être un complément des territoires non desservies par les transports structurants (ex : route d'Espagne, quint-fonsegrives, launaguet, saint orens, etc.).

6.5 Transport de soirée

Les transports publics de soirée restent très limités sur l'agglomération avec pour conséquence une utilisation quasi exclusive de la voiture en dehors du centre-ville et des zones riveraines du métro.
Le PDU doit afficher une volonté forte de développer le transport public de soirée sur l'ensemble des réseaux : métro, tram mais aussi bus et trains.

L'ensemble du réseau structurant doit fonctionner sur des horaires élargis (5h – minuit) y compris sur les communes de la première couronne (Cugnaux, Plaisance, Tournefeuille, Castanet, etc) ou les grosses communes plus lointaines (Muret).

6.6 L'horizon 2030-2040

Notre schéma permet de penser à long terme des contournements « structurants » notamment une **couronne Est de Labège à L'union.** Là aussi l'emprise au sol existe. Ce contournement Est reprenant les emprises SNCF peut être prolongé à Fenouillet puis vers le futur parc des expositions créant un nouvel anneau tram train avec T1/T2 prolongé.

Il permet aussi des prolongements au fil de l'eau, en fonction des besoins, et notamment :
La prolongation de T2 jusqu'au terminus T1 permet de remettre une fréquence de 5 voire de 4 minutes sur le nord de blagnac, et à toute cette zone d'habitation de pouvoir aller sur la zone d'emploi en Tram, cela améliorera en plus nettement l'accès au futur parc des expositions

7 Conclusion

L'AUTATE demande que le plan de mobilité 2030 s'engage vers une mutation plus profonde des pratiques de mobilité sur le territoire du PDU, en particulier sur les périphéries, en visant une part modale plus forte pour l'usage des transports publics, du vélo et de la marche à pied et par conséquent une baisse de la part modale de la voiture individuelle. ***Ce n'est pas seulement une baisse de la part modale de la voiture qui doit être visée mais également une baisse du nombre de déplacements en voiture.***

En matière de qualité de l'air, l'AUTATE demande le respect de la loi, à savoir que tous les moyens soient mis en œuvre pour revenir à la qualité de l'air de 1996, conformément à la loi sur l'air. l'AUTATE pense qu'un tel objectif passe par une réduction ambitieuse des parts modales de la voiture pour 2020, sur une base d' environ: 30 % piéton, 40 % voiture, 10 % vélo, 20 % TC.

8 Table des matières

1 Constat....1
2 État des déplacements....2
3 Les leviers du projet mobilités....2
4 Analyse détaillée du projet mobilités 2030 SMTC....5
4.1 La ligne de métro TAE....5
4.2 Le réseau de bus....6
4.3 La ceinture SUD....7
4.4 Urbanisme-Mobilités....7
4.5 Optimisation des réseaux....8
5 Projet Mobilité des usagers des transports publics de l'agglomération toulousaine....9
5.1 Les trois principes fondamentaux du projet de l'AUTATE :....9
5.2 L'ossature RER....10
5.3 La création d'un nouveau TSCP (plutôt un TRAM) appelé l'ARC OUEST AERONAUTIQUE. .11
5.4 Le prolongement des lignes de métro....14
5.5 Les bus à haute capacité (site propre, rapides et fréquents)....14
5.6 L'horizon 2030-2040....14
6 Conclusion....14
7 Table des matières....15

Glossaire

AOTU : autorité organisatrice des transports urbains
PDE : Plan de Déplacement Entreprise
PDU : Plan de Déplacement Urbain
PLU : Plan Local d'urbanisme
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
TC : Transports en Commun
TCSP : Transports en Commun en Site propre
TRAM TRAIN : véhicule dérivé du tramway, apte à circuler à la fois sur des voies de tramway en centre-ville et sur le réseau ferroviaire régional.