

AUTATE

ASSOCIATION DES USAGER-E-S DES TRANSPORTS DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE ET DE SES ENVIRONS

Téléphérique Urbain Sud

Juin 2017

Le projet porté par le SMTC

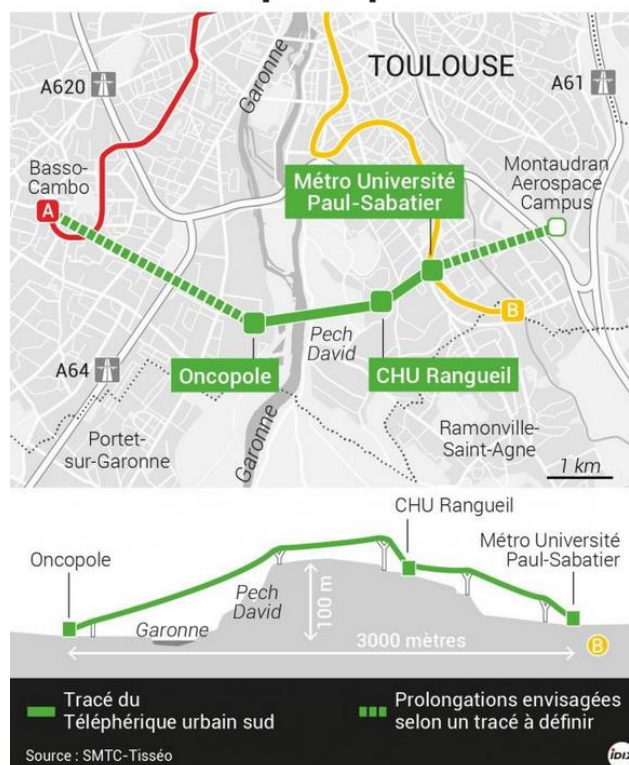
Historique de la décision

Le projet de Téléphérique Urbain Sud (TUS) a été acté dans le Plan de Déplacement Urbain (PDU) révisé le 17 octobre 2012.



Ce projet a été conforté dans les décisions du conseil syndical du SMTC de février 2015. Le projet de téléphérique constitue un maillon de l'axe structurant dit **Ceinture Sud** du Plan de Mobilités de l'agglomération toulousaine 2025-2030 pour relier les pôles d'emploi de Colomiers-Blagnac d'un côté, ou de Portet et au-delà Rangueil et Labège, en complément de la partie de ceinture prévue par le projet de troisième ligne de métro dite TAE.

Tracé du Téléphérique urbain sud



Dans le cadre de cet axe structurant « Ceinture Sud », le SMTC étudie une extension du téléphérique après 2020 vers Montaudran et Basso Cambo qui pourrait amener une fréquentation plus forte.

Fréquentation

La capacité technique du Téléphérique Urbain Sud sera de 1500 voyageurs par heure et par sens.

Les prévisions de fréquentation du SMTC sont de 7000 voyageurs / jour.

A titre de comparaison, la ligne de bus LINEO 1 transporte 20 000 voyageurs/jours alors même qu'elle n'est pas totalement en site propre, le tramway de Toulouse autour de 30 000 voyageurs/jour tandis que la ligne A du métro permet 200 000 voyageurs/jour.

Coût

Le coût annoncé initial de 55 millions d'€ est passé à 114 millions d'€. La différence provenant de la prise en compte du coût de la maintenance qui est très élevé : 59M€ de maintenance sur 20 ans soit environ 3M€/an.

A titre de comparaison, le projet d'aménagement des 10 lignes LINEO en bus est estimé à 100 Millions d'€.

Pollution

Le téléphérique présente peu de rejets polluants, pour une consommation énergétique faible.

Quels usagers

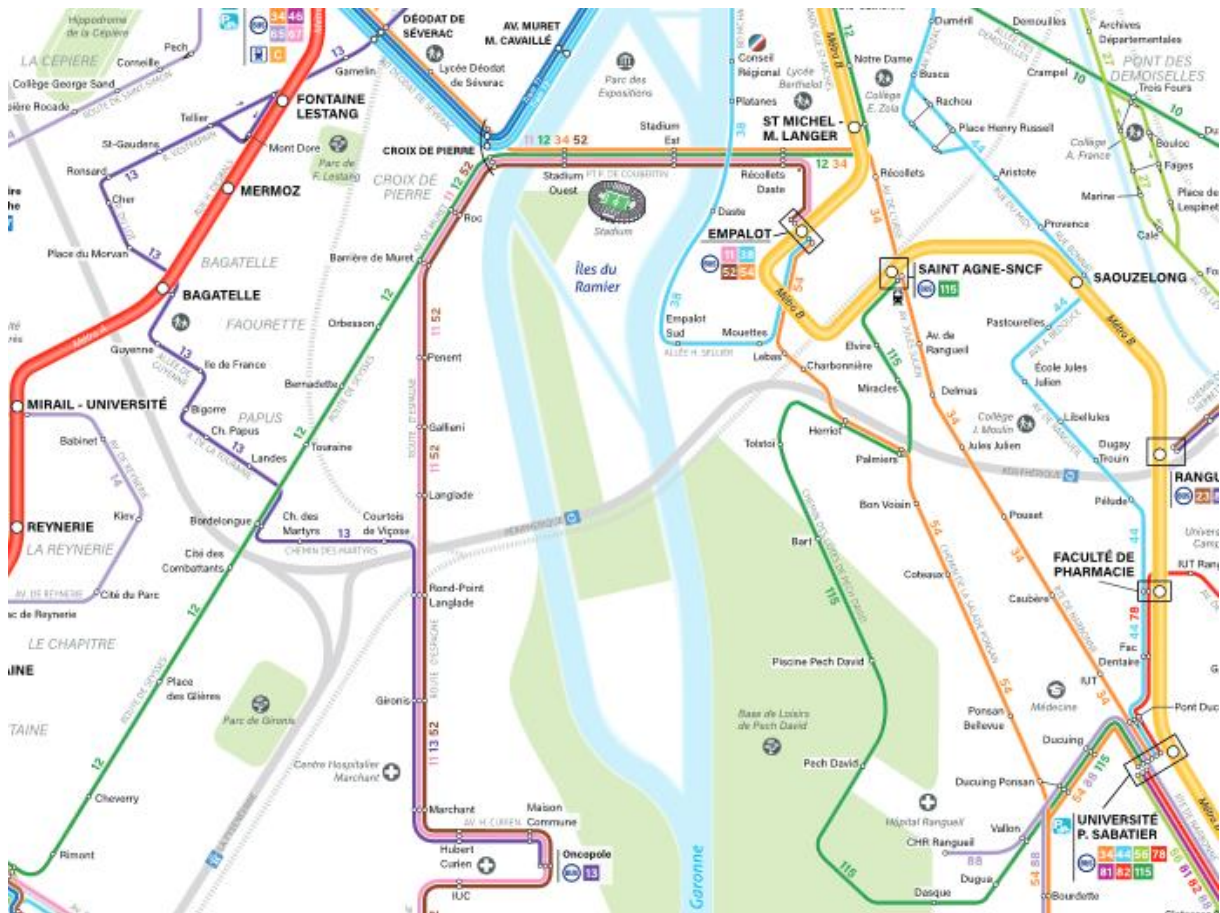
Les usagers potentiels sont :

- Les personnels et usagers des centres hospitaliers Rangueil et Larrey.
- Les personnels, usagers et salariés des entreprises et établissements médicaux de l'oncopole.
- Les personnels et étudiants de l'université Paul Sabatier
- Les usagers du parc relais à l'Oncopole qui est prévu pour fonctionner de 5 h à minuit.
- Les touristes. Il est prévisible que le téléphérique aura un impact touristique et fera l'objet de sorties de détente familiale permettant d'atteindre un point de vue panoramique intéressant sur la ville de Toulouse.
- Les cyclistes. Les vélos sont acceptés à toute heure. A noter que le contournement de la colline et la traversée de la Garonne sont actuellement problématiques à vélo, obligeant à remonter jusqu'au pont du Stadium dans un sens ou à la passerelle de la poudrerie dans l'autre sens.

L'impact pour le lycée Bellevue

L'établissement scolaire sera survolé par le téléphérique. Le château qui abrite l'administration du lycée et sa perspective verte vers l'université, qui sont classés, ne peuvent être survolés par les cabines. Le terrain de sport refait l'an dernier pour 300 000 € (financés par la région), sera inutilisable par l'implantation de la gare du téléphérique à l'entrée actuelle du lycée, avenue de Rangueil.

Analyse de l'existant



La Garonne constitue une barrière qui n'a pas été franchi à cet endroit par les transports en commun du réseau Tisséo :

- le train passe sans s'arrêter de Saint-Agne à Portet et la halte Oncopole n'est pas un arrêt,
- alors que le périphérique toulousain le fait (deux fois d'ailleurs) au ras de la colline de Pech David, côté Jules Julien.

Donc l'offre de transport actuelle consiste le plus souvent à s'appuyer sur les deux lignes de métro A et B pour connecter les points majeurs situés au Sud de l'agglomération. Les lignes de Bus et de métro sont organisées en étoile et se dirigent majoritairement vers le centre, à part la ligne 13 qui est un peu plus radiale. Dans cette zone, les bus ne traversent la Garonne que sur le pont Pierre de Coubertin (Stadium).

Actuellement les temps de transport sont les suivants à 17h en semaine (selon le calculateur de TISSEO) et sans compter le temps de parcours du point de départ réel (domicile, travail, études, etc.) et le temps d'arrivée à la station Tisseo.

Départ	Arrivée	Avant le téléphérique	Après le téléphérique
oncopole	Hôpital rangueil	entre 37 et 44 minutes bus 52/11 ligne B bus 88	9 mn
oncopole	bagatelle	15 minutes bus 13	Pas de changement
oncopole	saint Michel Marcel Langer	entre 27 et 38 minutes bus 52/11 ligne B	17 minutes Téléphérique + ligne B
oncopole	les arènes	entre 21 et 26 minutes bus 52/T2 ou bus 13 ligne A	Pas de changement
Mirail Université	Université Paul Sabatier	30 minutes lignes A et B	30 Minutes Ligne A + Bus 13 + téléphérique
Cugnaux	Université Paul Sabatier	entre 58 minutes et 1h03 bus 47 lignes A et B	39 Minutes + 9 minutes Bus 47 + bus 11 + téléphérique
Labège (INP)	Oncopole	Entre 39 et 53 minutes Bus 52 ou 11, ligne B et 79	Entre 22 et 25 minutes Bus 79 + Métro B + téléphérique
Balma	Oncopole	Entre 51 et 58 minutes Bus 11 ou 13 + ligne A + bus 72 ou 84	Entre 44 et 50 minutes Ligne B + ligne A + bus 72 ou 84

L'amélioration du service en temps est très localisée sur le trajet du téléphérique et marginalement sur le Sud-Est et l'Est de l'agglomération (Balma, Labège, etc.) à condition que l'utilisateur n'est pas d'autres trajets à faire avant et après.

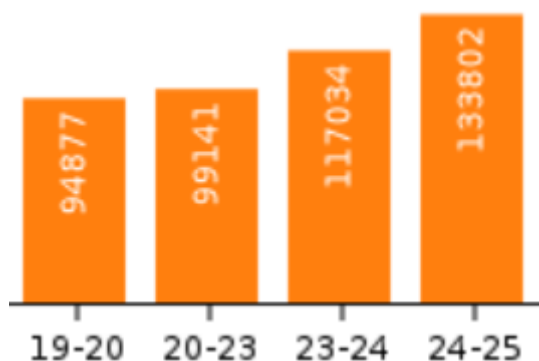
La thrombose des voitures :

Les embouteillages autour de l'intersection des autoroutes A620 et A 64 à Langlade ont toujours été problématiques malgré des agrandissements incessants des voies et aménagements routiers. Ils constituent donc un véritable sujet pour les habitants de l'agglomération et sur la rocade sud en général. Il en est de même pour les bouchons route de Narbonne.



Comme le montre la carte ci-dessus, l'élaboration d'une solution de transport en commun n'est pas simple : relief, Garonne, passages étroits, de nombreuses constructions dans les quartiers Empalot, Rangueil, un passage très étroit pour la rocade, etc.

Le nombre de véhicules/jour pour les tronçons Sud de l'A620 est :



- **A** 25 : Langlade
- **A** 24 : Empalot, Lacroix-Falgarde
- **A** 23 : Rangueil, Le Busca
- **A** 20 : Lespinet, Complexe scientifique de Rangueil
- **A** 19 + ~~X~~ Échangeur entre A620 et A61 (Échangeur du Palays)

Tisséo espère une fréquentation de 7 000 passagers par jour pour le TUS. Cette fréquentation sur ce tronçon ne correspond pas à l'ambition de faire du téléphérique un maillon de l'axe structurant dit **Ceinture Sud** du Plan de Mobilités de l'agglomération toulousaine 2025-2030. C'est plutôt entre 50 000 et 100 000 voyageurs jours que devrait permettre cet axe structurant de transports en commun, donc avec une fréquentation du même ordre entre Basso Cambo et Rangueil.

Un report des embouteillages à l'Oncopole

Le terminus du téléphérique coté Oncopole n'est pas en connexion directe avec les transports en commun de la routé d'Espagne, mais en recul au niveau des parkings de l'Oncopole.

Un enjeu fondamental est d'éviter un **report mi-modal** du Téléphérique Urbain Sud, c'est à dire qu'une partie des voyageurs ne prennent d'abord leurs véhicules pour se garer au parc relais à l'Oncopole et finissent leur trajet en téléphérique. Les embouteillages se porteraient alors en amont du téléphérique avec un impact fort du stationnement sur la zone verte de l'Oncopôle.

Proposition alternative de l'AUTATE

Pour l'AUTATE (voir avis fourni lors de Consultation des Personnes Publiques Associées www.autate.fr), il faut avant tout considérer le projet de téléphérique en tant que maillon de l'axe structurant dit **Ceinture Sud** du Plan de Mobilités de l'agglomération toulousaine 2025-2030.

En effet, les communes du quart sud-ouest de l'agglomération de COLOMIERS à RAMONVILLE 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 et d'études de Colomiers-Blagnac, de Portet-Thibault et Rangueil-Labège.

Entre l'Oncopôle et Rangueil, 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 financée. Or seul un moyen fortement capacitaire permet de desservir tout ce quadrant.

L'AUTATE demande qu'un débat public soit organisé avec les habitants de ce quadrant pour définir les besoins en transport et trouver la meilleure solution d'un transport en commun de forte capacité pour la ceinture sud.

Plusieurs solutions peuvent être envisagées pour améliorer les liaisons entre le sud-ouest et le sud-est de l'agglomération :

- Bus en site propre
- Réseau ferroviaire existant

Alternative par bus en site propre

L'étude de besoins similaires en France et en Europe montrerait qu'une ligne de bus en site propre à forte fréquentation est la solution la plus efficace :

- sur le boulevard Eisenhower jusqu'à l'Oncopole
- sur une voie spécifique de la rocade entre l'Oncopole et les sorties Empalot et route de Narbonne, CHU Rangueil.

Il se connecterait avec les sites propres entre Basso Cambo et Eisenhower et ceux de la route d'Espagne vers la ligne A. Un aménagement des échangeurs est à prévoir. La voie spécifique qui devra être aménagée sur les voies existantes de la rocade et le pont de Langlade serait dédiée aux transports en commun et aux voitures avec plus d'un passager. Ce pourrait être l'occasion de mettre en place un tel mode de priorité sur la rocade avant de le généraliser.

Alternative par le lien ferroviaire

Nous rappelons que Toulouse dispose d'un réseau ferré très complet qui ne demande qu'à être développé, comme le propose la carte suivante :



Le lien efficace et rapide entre le quart sud-est et le quart sud-ouest peut être assuré par la gare multimodale de Saint-Agne. Les villes de Colomiers, Portet, Muret et les communes environnantes (Cugnaux, Villeneuve-Tolosane, Frouzins, ...) sont à 10/15 minutes de la gare Saint-Agne par le train. La halte Oncopole du réseau SNCF peut être aménagée.

La correspondance avec la ligne B du métro assure un temps de trajet inférieur à 30 minutes pour relier l'université Paul Sabatier, l'hôpital Rangueil ou au-delà Labège (avec prolongation du métro).

Ainsi **une fréquence des trains plus adaptée + une tarification intégrée + des rabattements sur les gares efficaces (liens vélo, parking relais, bus)** offriraient une alternative crédible et capacitaire en

transport en commun pour les liens entre le sud-ouest de l'agglomération et les pôles d'emploi du sud-est en retirant des centaines de voitures en heure de pointe des voies rapides : A64, N124 et périphérique.

Il est aussi essentiel de penser l'aménagement du Cancéropole pour assurer des connections avec les réseaux ferroviaires et réseau LINEO. Une solution pérenne doit aussi être trouvée pour la traversée de vélo de la Garonne au Sud de l'agglomération.

Un tel aménagement doit être étudié par le SMTC et présenté à la population pour en comparer les coûts et impacts à moyen et long terme.

Demande d'aménagement du TUS par l'AUTATE

Si le Téléphérique Urbain Sud (TUS) est réalisé pour desservir localement les hôpitaux Rangueil, Larrey et Oncopole, et pour la traversée de la Garonne par les vélos, il doit être impérativement complété avec un réseau cohérent de bus, tramway et train surtout autour de la ceinture Sud.

Les 2 gares multimodales au départ doivent être bien réfléchies en termes d'aménagement et d'espaces publics attenants en faveur des piétons, vélo, bus, taxis, covoiturage. Du fait de son impact touristique et de sorties de détente familiale, il sera intéressant de créer une véritable plate-forme panoramique à la station CHU.

Le positionnement de la gare à la station de métro Faculté-de-Pharmacie en longeant le lycée et jusqu'au métro pharmacie pourrait être étudié. Le TUS perdrait certaines connections bus mais aurait un fort intérêt pour les étudiant-es et enseignant-e-s de Pharmacie (BU + CHU) et desservirait une plus forte densité de résident-e-s : cités-U, IUT, INSA.

SYNTHESE

Une solution mineure pour un problème bien plus conséquent, qui peut se résoudre avec le train.

En synthèse, le Téléphérique Urbain Sud (TUS) est une bonne solution pour desservir localement les hôpitaux Rangueil, Larrey et Oncopole, pour son impact touristique et de détente familiale, ainsi que pour les cyclistes. Cependant, il ne constitue pas un maillon essentiel du réseau structurant de transport à l'échelle d'une agglomération de 1 million d'habitants.

Les chiffres annoncés de transport montrent que le téléphérique n'est pas en capacité d'absorber une part significative du trafic automobile Sud-ouest / Sud-Est et de créer une alternative crédible à la voiture.

Une ligne de train peut répondre à ce besoin sans défiguration du coteau et sans création d'une ligne.

L'empressement à réaliser cette portion semble relever plus d'une opération de communication que d'un projet apte à désengorger les embouteillages de la rocade autour de la portion située sur l'A620 entre les sorties 24 et 26.