Contribution de l'ABAVE au Projet Mobilités 2020-2025-2030Septembre 2017

www.abave.net abave@free.fr

résumé :

L'association Blagnac à Vivre Environnement existe depuis 1983. Elle s'est crée à la suite des expropriations nécessaires à la création de la voie rapide qui mène à l'aérogare de Toulouse Blagnac.

Plus de trente ans ont passé. Les aménagements pour l'accès routier à l'aérogare et aux usines aéronautiques n'ont cessé de se multiplier : A621, RD902, échangeurs routiers de Bellonte, du centre commercial, de Garossos et bientôt de l'avenue Vélasquez. Nous constatons que tous ces aménagements n'améliorent pas ou n'amélioreront que de façon très temporaire, la circulation automobile. Pour notre association il s'agit là d'un échec flagrant en matière de déplacements sur la commune de Blagnac.

Notre association a milité durant des années pour la réalisation d'un transport en commun en site propre reliant l'aérogare de Blagnac à la gare Matabiau de Toulouse. Cette décision était quasiment actée fin 1999 avec une proposition de ligne de tramway. En 2000, avec le choix de l'implantation de l'usine de l'A380 sur la commune, le tracé de cette ligne a été revu pour une desserte urbaine allant du quartier Andromède de Blagnac à la station de métro des Arènes à Toulouse. Là aussi nous faisons le constat que cette offre de transport collectif ne remplit pas complètement son rôle. L'emport voyageur reste en deçà des capacités normales d'un tramway, y compris en incluant le tronçon de la ligne qui dessert l'aérogare depuis 2015.

Pour les déplacements vélos, malgré quelques aménagements à l'intérieur de la commune, les liaisons avec Toulouse ou les autres villes de la périphérie restent difficiles voire dangereuses. Il suffit de voir les difficultés de circulation pour les cyclistes pour franchir le rond-point Jean Maga (liaison Blagnac Toulouse) ou le giratoire du centre commercial (liaison Blagnac Cornebarrieu) ou pour relier Blagnac et Beauzelle.

Face à ces bilans en matière de déplacements, nous constatons que le « Projet de Mobilité 2020-2025-2030 » n'apporte aucune solution satisfaisante tant pour la commune de Blagnac que pour le grand quart nord-ouest de la banlieue toulousaine. Ce secteur est un des grands oubliés de ce projet. Ce n'est pas la vague promesse de liaisons par bus entre le parc des expositions, Colomiers d'un côté et Fenouillet d'un autre qui peut nous apporter des espoirs en matière de report des déplacements automobiles vers les transports en commun ou les modes doux.

Face à ces constats en matière de transports, nous ne voyons pas très bien en quoi la troisième ligne de métro améliorera la circulation routière ou l'usage des transports en commun sur notre commune et, plus largement, sur le secteur nord-ouest de l'agglomération toulousaine.

Pour nous, il nous semble préférable de favoriser le passage des déplacements routiers à des déplacements T.C par des améliorations ou des créations de nouveaux réseaux.

A court terme, nous suggérons :

- l'accélération de la vitesse du tramway, sa mise en site propre sur tout son parcours et une augmentation des fréquences des rames

- la création d'un bus en site propre depuis la barrière de Paris avec une connexion avec la ligne B

- la création d'un bus circulaire autour de l'aéroport,

- le prolongement de la Lineo 1 vers la station de tramway Servanty Airbus

- la création de nombreux parkings relais (P+ tramway)

Nous le réaffirmons : la construction de la troisième ligne de métro ne correspond pas à l'offre qu'attendent les blagnacais en matière de transport en commun. Mais surtout elle ne résoudra en rien sur le court terme les problèmes de circulation automobile dans ce secteur particulièrement encombré.

Introduction : qui est l'ABAVE ?

L'association Blagnac à Vivre Environnement existe depuis 1983. Elle s'est créée à la suite des expropriations nécessaires à la création de la voie rapide qui mène à l'aérogare de Toulouse Blagnac.

Plus généralement, l'ABAVE est, sur la commune de Blagnac, une association de protection de l'environnement. Elle essaye, avec ses moyens, de surveiller la qualité de l'air, des sols et de l'eau. Elle fait la promotion des modes doux de déplacements, vélos, piétons et des transports en commun. Dans la mesure du possible, elle participe aux enquêtes publiques. L'ABAVE est aussi l'antenne locale de l'Association toulousaine « 2 Pieds 2 Roues » ainsi que celle des Amis de la Terre Midi-Pyrénées. Elle est membre de France Nature Environnement Midi-Pyrénées. Elle fait partie du Collectif Contre les Nuisances Aériennes de l'Aéroport de Toulouse Blagnac.

Toutes les actions de l'ABAVE sont retracées sur son site : www.abave.net

Concernant les transports en commun (TC) l'ABAVE a régulièrement dénoncé, sur la commune l'absence d'une réflexion conjointe entre urbanisme et mode de déplacement.

Deux exemples au moins illustrent cette faible anticipation :

–la volonté de développer un pôle aéronautique énorme sans se soucier des conséquences en matière de déplacements des usagers de l'aéroport et des travailleurs de ce secteur.

–un centre commercial qui continue de se développer, malgré des avis défavorables données à la suite des enquêtes publiques (cf. ouverture du Castorama). Ce centre commercial, par son activité et son aire de chalandise très étendu, génère un afflux de trafic essentiellement routier dans un secteur particulièrement encombré.

–sans oublier pour le futur proche, la réalisation entre Blagnac, Cornebarrieu et Aussone, d'ici quelques années d'un nouveau parc d'exposition.

Notre association a milité durant des années pour la réalisation d'un transport en commun en site propre reliant l'aérogare de Blagnac à la gare Matabiau de Toulouse. Cette décision était quasiment actée fin 1999 avec une proposition de ligne de tramway. En 2000, avec le choix de l'implantation de l'usine de l'A380 sur la commune, le tracé de cette ligne a été revu pour une desserte urbaine allant du quartier Andromède de Blagnac à la station de métro des Arènes à Toulouse.

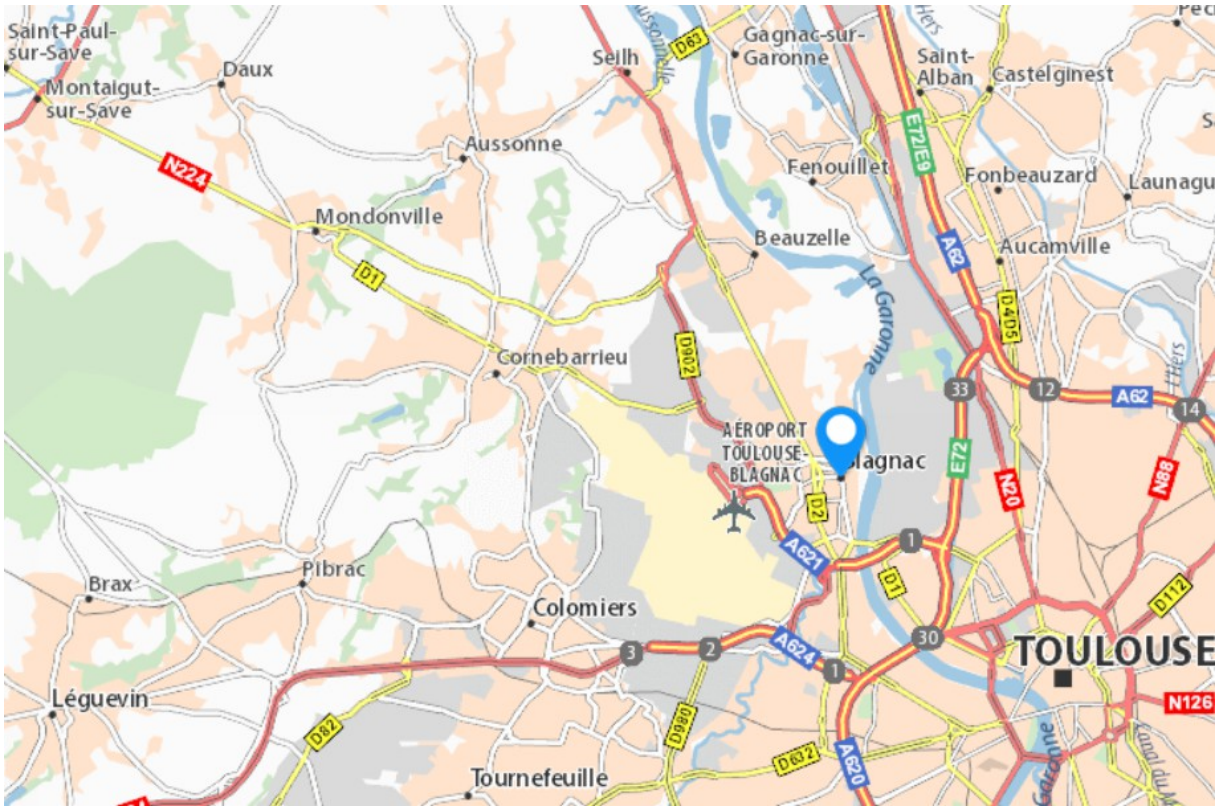
Là aussi nous faisons le constat que cette offre de transport collectif ne remplit pas complètement son rôle. L'emport voyageur reste en deçà des capacités normales d'un tramway, y compris en incluant le tronçon de la ligne qui dessert l'aérogare depuis 2015.

Prenant en compte ces différentes erreurs du passés, notre contribution vise à donner un avis le plus pragmatique possible sur l'opportunité pour le secteur nord-ouest de la périphérie toulousaine de cette troisième ligne de métro. Avis d'autant plus pertinent que nous allons essayer de ne pas reproduire les erreurs du passés.

Aire géographique de réflexion de l'ABAVE :

Blagnac se trouve à l'intersection de nombreux pôles d'activités et d'échanges aéronautiques, aéroport, industrie aéronautique, Airbus, sous-traitants, etc. qui génèrent un trafic routier important.

Toutefois, en tant qu'association locale, nous porterons notre attention sur les déplacements à l'intérieur de la commune ou sur les échanges avec les communes voisines pour un périmètre nord-ouest de l'agglomération toulousaine qui pourrait être balisé par la carte ci-dessous.



Géographiquement, les communes limitrophes sont :

Aussonne	Beauzelle	Fenouillet en rive droite de la Garonne
Cornebarrieu		Toulouse en rive droite de la Garonne
Colomiers	Toulouse	Toulouse en rive droite de la Garonne

Hors mis Toulouse, ville de 460 000 habitants, la population est répartie de la façon suivante

Blagnac	29 000
Colomiers	38 000
Coronarienne	6 000
Aussone	6 900
Beauzelle	5 800
Fenouillet	5 000

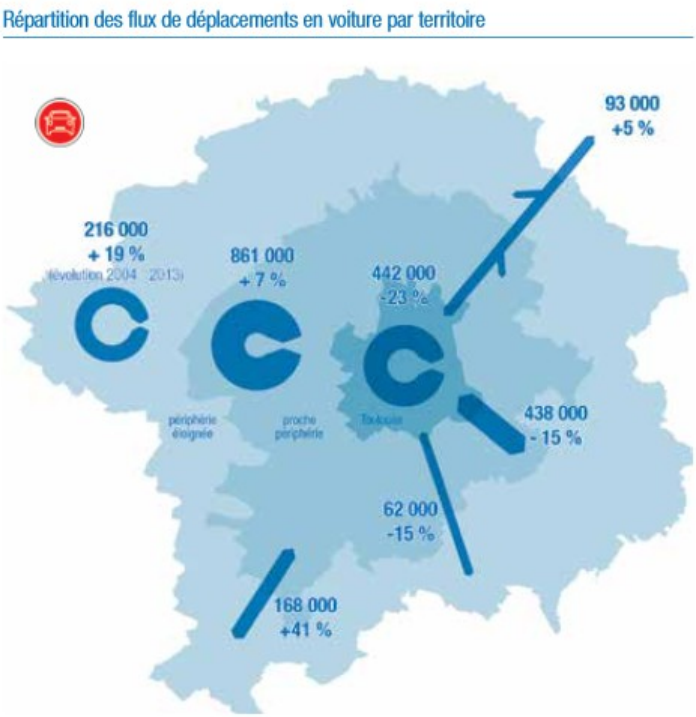
On pourrait rajouter pour un aire plus étendue vers la périphérie lointaine :

Seilh	3000
Mondonville	4600
Montegut, St Paul, Daux	5000
Grenade	8500

Constats des déplacements sur le nord-ouest de l'agglomération toulousaine :

<u>La circulation automobile :</u>

La carte ci-dessous extraite de l'enquête ménage (doc mis à disposition dans le cadre de CNDP) illustre bien le constat que nous faisons quotidiennement. La circulation automobile dans ce secteur ne cesse d'augmenter. Les heures cruciales des pics circulations et de bouchons se situant autour des heures d'entrées et de sorties des usines.



Si nous rentrons un peu plus dans le détail de cette enquête ménage, nous pouvons constater sur ce secteur la prédominance des déplacements en voiture.

Sur la proche périphérie, dont Blagnac fait partie :

– le nombre de voitures par ménage est de 1,57.

– le nombre de déplacements est de 3,9 mais 2,8 se font en voitures

La voiture reste le mode de déplacement principal.

Les déplacements en transport en commun :

Si en proche périphérie, 30 % des habitants ont un abonnement en transport en commun, leur utilisation reste très faible.

Le chiffre de fréquentation montre que, en proche périphérie, « *Malgré les investissements réalisés, 72% des déplacements se font en voiture et 8% en transport en commun (page 42) Enquête ménage»* Ces investissements sur Blagnac ont été particulièrement importants avec la création de deux lignes de tramways T1 et T2.

Nous détaillons plus loin, le fonctionnement sur Blagnac et la périphérie de ces transports en commun.

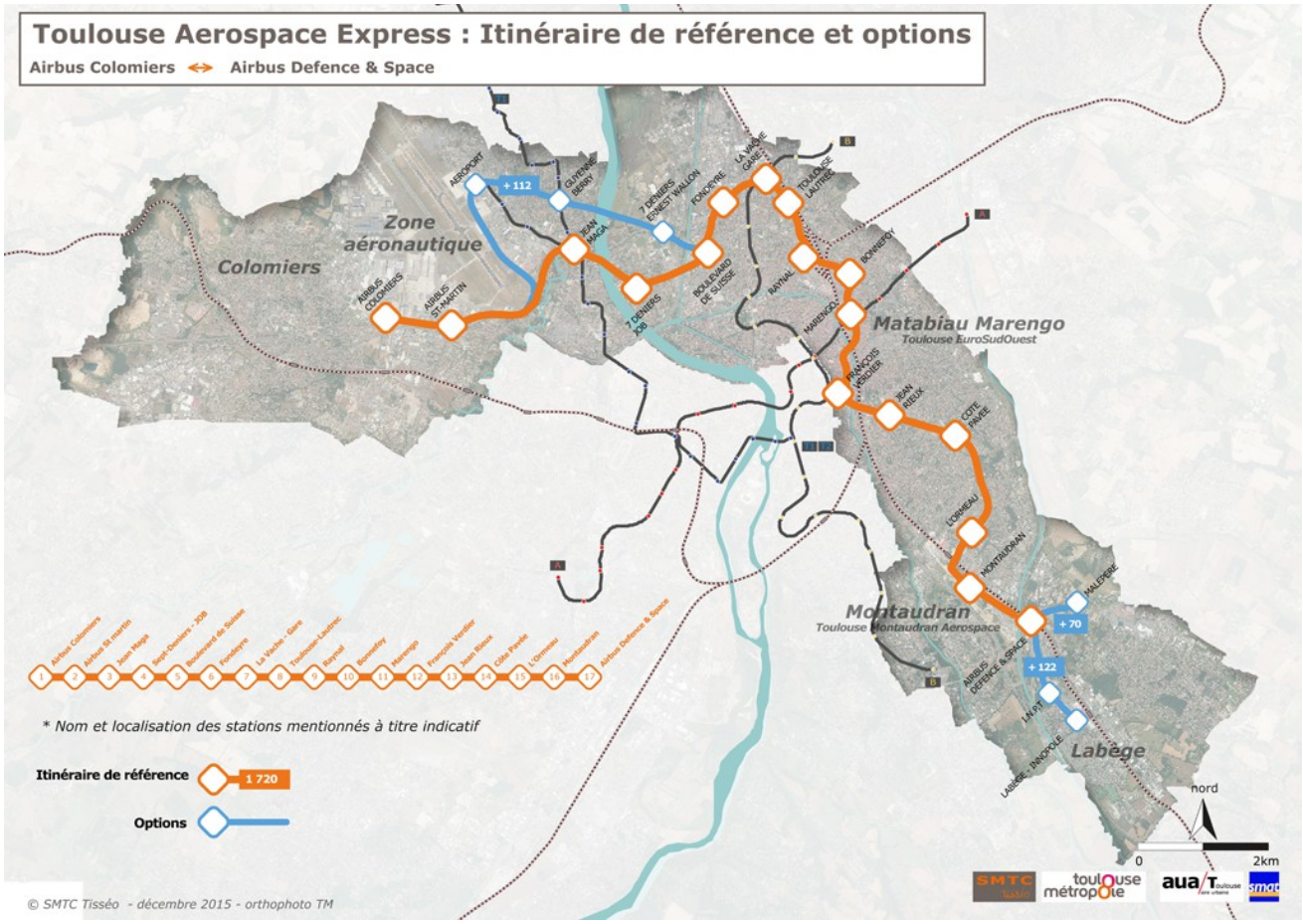
Les déplacements vélos et piétons :

Leurs parts respectives restent négligeables.

Il n'y a pas d'effort particulier mis sur le vélo. Le système vélo Toulouse n'est pas étendu à la commune.

La marche reste possible dans le centre ancien de Blagnac pour des trajets domicile école, achats sur des commerces de proximités, renseignements ou besoins administratifs à la mairie, Pour ces mêmes activités, elle ne nous semble pas être un moyen de déplacement pour les habitants des nouveaux quartiers.

L’impact sur Blagnac et le nord-ouest toulousain d’une troisième ligne de métro :



Nous posons comme postulat qu’urbanisme et modes de déplacements doivent être étudiés et réalisés conjointement.

Sur le secteur nord-ouest de Blagnac et des communes limitrophes, il est prévu à terme entre 50 000 et 60 000 habitants. Comment ces habitants se déplaceront-ils ?

Faut-il créer une troisième ligne de métro ? Et si oui, quel sera l’impact de cette troisième ligne sur la circulation automobile et sur les transports en communs existants ?

Nous allons ci-dessous donner l’avis de notre association sur cette question.

<u>L’itinéraire de référence :</u>

Une seule station de métro dans Blagnac à Jean Maga.

Ce choix est-il judicieux ? Non.

Il ne dessert pas la commune de Blagnac.

Il implique une ou plusieurs ruptures de charges pour passer d’un mode de transport, bus ou tramway, au métro, ou du mode voiture (Parc relais), tramway, métro.

Souvent, les usagers des TC « s’avancent en voiture» jusqu’à une station de tramway ou de métro pour passer du mode de transport « voiture » (assez rapide et confortable) au mode de transport « métro » (rapide et sans problème de stationnement)

Or, nous ne pouvons que constater qu'autour du rond-point Jean Maga il n'y a pas ou très peu de possibilité de stationnement automobile. Les voies riveraines de ce rond-point risquent d'être envahies de voitures. Cela se produit déjà le long des lignes de métro A et B. Cet afflux de voitures va se faire sur un rond-point déjà bien saturé aux heures de pointe.

L'itinéraire Option :

Deux stations de métro dans Blagnac, Guyenne-Berry et Aéroport.

Pour la première station, même constat que précédemment : rupture de charge pour un usager TC. Difficultés de stationnement dans une zone densément peuplée.

Pour la deuxième station :

Y aura-t-il un accord avec le gestionnaire des parkings de l'aéroport pour garer sa voiture sans frais supplémentaires ? Cette question prête à sourire. Nul doute que les parkings de l'aéroport resteront payants.

Cette ligne longe la ligne T2. Quel sera l'avenir de cette ligne de tramway si elle est doublée par une ligne de métro ? La aussi la réponse semble évidente : une perte d'attractivité pour la ligne T2.

Dans tous les cas ces deux propositions, frôlent la commune de Blagnac mais n'apportent pas de solutions pour les aménagements prévus en périphérie, vers le nord-ouest. Pas de parkings de dissuasion en amont, pas d'indication sur l'impact avec les autres modes de transport en commun, bus et tramways.

Il est même assez curieux de constater que l'Option ne cherche même pas à desservir le futur centre d'exposition à la limite des communes de Blagnac, Beauzelle et Aussonne.

Dans tous les cas ces propositions restent peu accessibles pour des personnes se déplaçant à pieds ou à vélo (cf. les difficultés de circulations pour les modes doux autour du rond point Jean Maga)

Notre conclusion est que pour la commune de Blagnac, cette troisième ligne de métro ne répond :

- ni aux besoins immédiats de désengorgement du secteur nord-ouest. Il nous semble comme nous l'indiquons plus loin qu'il faut améliorer le réseau existant et favoriser les interconnexions bus tramway

- ni aux besoins futurs car elle dessert mal les futures zones d'activité de la commune.

De plus, comme l'ont déjà souligné d'autres associations, notamment Tournefeuille Avenir Environnement[1] ou le collectif du désert de l'Ouest[2], les salariés d'Airbus habitent surtout au Nord-Ouest et non sur Toulouse. Cette troisième ligne de métro ne résoudra pas les problèmes de déplacements entre l'ouest et le nord-ouest de la périphérie toulousaine. Elle aura peu d'impact sur le trafic routier.

L'ABAVE fait le constat qu'il existe déjà un tramway ligne T2 et une navette qui relient la Ville de Toulouse à l'aéroport. L'association s'interroge sur la pertinence de gagner 10 minutes de transport sans rupture de charge sur le trajet gare Matabiau - aéroport.

Le coût total de la troisième ligne de métro annoncé dans le dossier du Maître d'Ouvrage semble à l'ABAVE exorbitant pour le tracé prévu.

[1] http://tournefeuilleavenirenvironnement.blogspot.fr/

[2] https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/contre-projet-du-collectif-desert-louest-metropole

Les déplacements en transport en commun, le contexte blagnacais :

D'une part, un effort financier important effectué en 2010, puis en 2014, pour construire un tramway représente les blagnacais comme des « *enfants gâtés dont ce n'est plus la peine de s'occuper* ». Or, ce dernier est lent, sous-utilisé et mal connecté avec les points importants de déplacements. De sorte, que les déplacements se font encore pour beaucoup en voiture et que la part modale en transport en commun reste faible. Il existe même une expression qui est celle de « *s'avancer* » en voiture vers Toulouse et de se garer soit aux Sept-deniers, soit à Compas Cafarelli, surtout le soir ou les week-ends.

Le réseau de bus :

A Blagnac, les habitants peuvent emprunter les lignes Tisséo suivantes :

-la ligne 70 qui relie Blagnac à Jeanne d'Arc en suivant le bord du canal ce qui la relie à la Ligne B du métro. Ce bus 70 se trouve actuellement coincé dans les embouteillages entre la Mairie et le vieux pont de Blagnac sur l'avenue du Général Compas.

-Vers les petites villes situées au Nord Ouest : Cornebarrieu, Beauzelle, Seilh, Mondonville, Aussonne grâce aux bus 17 et 71.

-Vers Fenouillet via Gagnac, Lespinasse avec le bus 30.

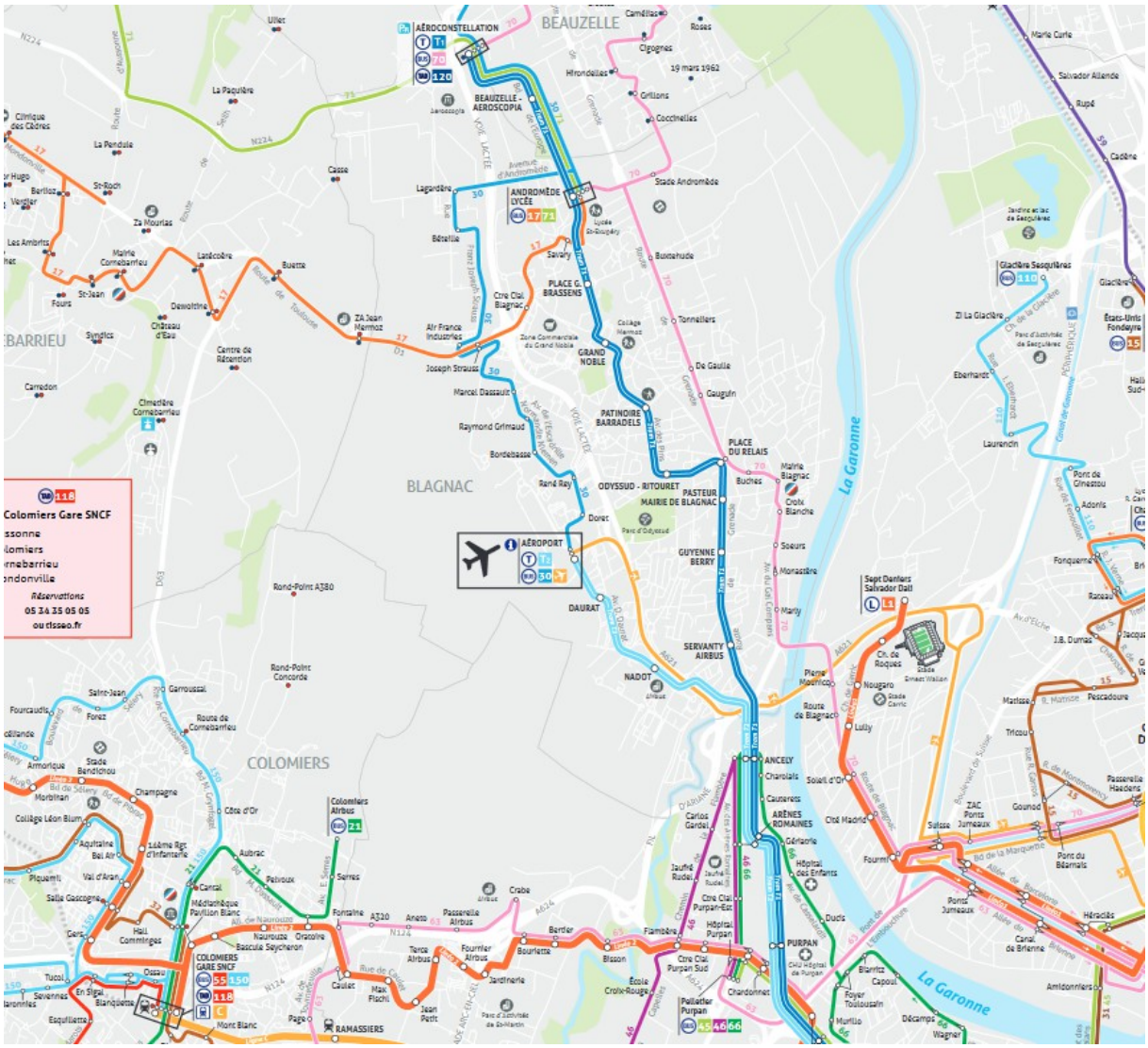
-Vers Colomiers, la jonction se fait à la station de tramway Ancely (bus 46 et 63 ou Lineo 2 ou bus 46 jusqu'à Lardenne pour jonction avec la ligne C).

En outre, il existe des connexions en transport en commun vers l'extérieur de Blagnac (Cornebarrieu, Grenade, Aucamville) plus rares en fréquence avec les bus départementaux 62, 69, 73, 88.

En septembre 2016, la ligne 25 a été supprimée alors qu'elle constituait une sorte de circulaire dans Blagnac. Elle a été remplacée par un service différent, qui est celui du Transport à la Demande que les blagnacais peuvent solliciter 2 heures avant leurs trajets pour un déplacement intra-blagnacais.

L'offre semble très diversifiée. En réalité elle souffre d 'un manque d'efficacité due à de faibles fréquences des bus dès que l'usager s'éloigne de la ville centre de Blagnac. Avec, en prime, une lenteur des bus qui sont régulièrement englués dans les embouteillages.

Le réseau Tisseo présente donc dans notre zone (Blagnac et le bassin associé) l'offre de service suivante :



Les lignes de tramway :

a.Le tram T1

Le tramway permet de relier efficacement les quartiers nord de Blagnac (Andromède) au lycée Saint-Exupéry, à Servanty-Airbus. Il continue vers Toulouse, l'hôpital Purpan, la station multimodale des Arènes, puis depuis le prolongement de ligne T1, va à Déodat et jusqu'au Palais de Justice.

Par rapport à notre demande initiale, il ne dessert pas le centre-ville ni la gare Matabiau. C'est un point extrêmement négatif de ce tracé.

En outre, il est lent. Notre analyse nous conduit à penser que sa lenteur est liée principalement :

- aux trop grands nombres de stations sur la commune de Blagnac

- au fait qu'il emprunte des voies partagées avec les autres véhicules

Ainsi de nombreux temps de parcours sont de l'ordre de 28 minutes. C'est par exemple le cas d'un trajet place du relais Blagnac à la station Arènes. A ce temps de transport il faut rajouter la pénalisation due à la rupture de charge (changement de mode de transport) si l'usager veut utiliser le métro ligne A ou la SNCF ligne C.

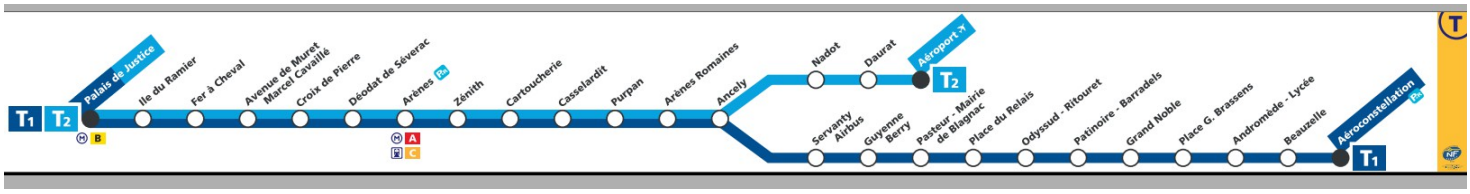
Actuellement, ces temps de parcours excessifs rendent le tramway peu compétitif par rapport à la voiture individuelle pour un trajet ville de Blagnac, Toulouse centre.

Le succès de la ligne n'est pas forcément au rendez-vous. Sa fréquentation augmente régulièrement mais reste bien en deçà de capacités d'un tel mode de transport en commun. Actuellement nous devons nous situer en moyenne autour de 30 000 35 000 voyageurs par jour. A titre de comparaison le tramway de Montpellier a fait 50 000 voyageurs par jour en moyenne lors de sa première année d'exploitation.

a.Le tram T2 :

Cette branche créée entre le rond-point Jean Maga et l'aéroport a coûté 74 millions d'€ pour 1,2 km, soit le kilomètre de tramway le plus cher de France. Il rejoint les stations les Arènes au Palais de justice à Toulouse. Inutilisation reste faible et pour l'instant en dessous des 9 000 voyageurs jours envisagé dans l'enquête publique.

Le plan global du tramway est le suivant :



Il faut noter sur Blagnac, qu'à la lenteur excessive du tramway s'est ajouté depuis l'ouverture de la ligne T2 une baisse des fréquences de la ligne T1, environ 1 tramway sur 3 dessert l'aéroport. Cette baisse de fréquence s'accompagne de temps d'attentes entre deux tramways assez fantaisistes. Également il y a peu de parkings relais (P+Tram) le long de cette ligne et aucun parc à vélo sécurisé.

Connexions avec les lignes A et B du métro toulousain

Le tramway de Blagnac se connecte au réseau « structurant » de Tisseo de la manière suivante :

Les temps de parcours depuis Blagnac

Actuellement, les temps de parcours vers d'autres communes sont, par exemple :

temps de parcours/ distances	**lundi 8h**	**durée**	**tisseo**	**distance**	**vitesse (km/heure)**
Blagnac (place du relais)	Tournefeuille (mairie)	55 minutes	2 correspondances	10 km	**10**
"	Mirail (université)	30 minutes	2 correspondances	10,5 km	21
"	Rangueil (fac de pharmacie)	44 minutes	1 correspondance	16 km	21
"	Portet (mairie)	1h05 minutes	1 correspondance	17 km	15
"	Balma (mairie)	1h04 minutes	3 correspondances	17,8 km	16
"	Léguevin	aucune offre		19 km	
"	Mairie Cornebarrieu	31 minutes	1 correspondance	8,7 km	16
"	Labège Innopole	1h08 minutes	2 correspondances	21,6 km	19
"	Villeneuve Tolosane	1h04 minutes	2 correspondances	21,1 km	20
"	Muret	1h21 minutes	2 correspondances	27,1 km	20
"	Fenouillet	1h13 minutes	1 correspondance	9,8 km	**8**
"	Colomiers	57 minutes	2 correspondances	8,3 km	**8,7**
"	barrière de Paris	29 minutes	1 correspondance	5,6 km	**11**

Les performances les plus faibles sont vers Fenouillet, Colomiers et Tournefeuille où habitent 69 000 habitants et vers la Barrière de Paris, pourtant distante seulement de 5,6 km. Dans tous ces cas, le déplacement en vélo est plus performant. La compétitivité, liée au seul facteur avec la voiture dépend, elle fortement de l'encombrement.

Vers le pôle aéronautique et notamment les Établissements d'Airbus, les temps de parcours en transport en commun sont aussi assez longs. Il est assez divertissant de voir que pour les plus sportifs, il est plus rapide d'utiliser son vélo pour parcourir les 7,4 km.

Par exemple, le trajet du rond-point Jean Maga à l'arrêt Chemin de la Crabe (proche d'Airbus Bureau d'études) est le suivant :

Cliquez sur une ligne pour afficher la feuille de route — Imprimer

Départ	Arrivée	Durée	Ligne(s)
08:15	08:47	32 min 1 correspondance	46 L2
08:20	08:59	39 min	63
08:24	09:04	40 min 1 correspondance	T1 L2
08:38	09:09	31 min 1 correspondance	46 63
08:40	09:18	38 min	63

Le réseau Tisseo propose donc une vitesse de 13km, sachant qu'il n'inclut pas l'offre SNCF. Ceci reste trop faible pour provoquer un report modal des usagers, de l'automobile vers les transports en commun.

Les demandes de l'ABAVE :

Nos principales demandes sont basées sur nos constats d'embouteillages. Nous observons que le trafic routier se compose de véhicules personnels, souvent occupés par une seule personne et de véhicules de transport de marchandises, du petit livreur, jusqu'au 36 tonnes.

Les moments de saturation des voies d'entrée et de sortie de Blagnac correspondent très exactement aux heures de déplacement domicile-travail (7h30-9h30 et 17h-19h), avec un pic les mardis, jeudis et vendredis matins et soirs. Ces flux sont pendulaires. La saturation des voies rapides fait que le trafic et les bouchons se reportent aujourd'hui dans l'intérieur des avenues, rues et chemins de la ville. L'automobiliste cherchant, par des voies détournées à échapper aux bouchons de la rocade.

Plutôt que se lancer dans un projet de troisième ligne de métro qui n'aboutira pas avant au moins dix ans, nous demandons des actions immédiates ou quasi immédiates sur du court terme, c'est-à-dire entre 3 et 5 ans.

1.la création de nouvelles lignes de bus en site propre :

○Tout autour de l'aéroport, un bus circulaire desservant Blagnac (Nabot et Aérconstellation) - Cornebarrieu-Colomiers Airbus (voir plan tracé ovale).

○Un bus en site propre depuis Barrière de Paris par le boulevard Trento, avenue d'Elche et A621 vers le rond-point Jean Maga (voir plan flèches en pointillés)

1.Une amélioration du tramway visant à le rendre plus rapide :

○mise en site propre tout le long de la voie du tramway

○prolongement de la ligne T1 au-delà du Parc des Expositions vers Aussonne et Seilh en fonction des projets urbanistiques prévus

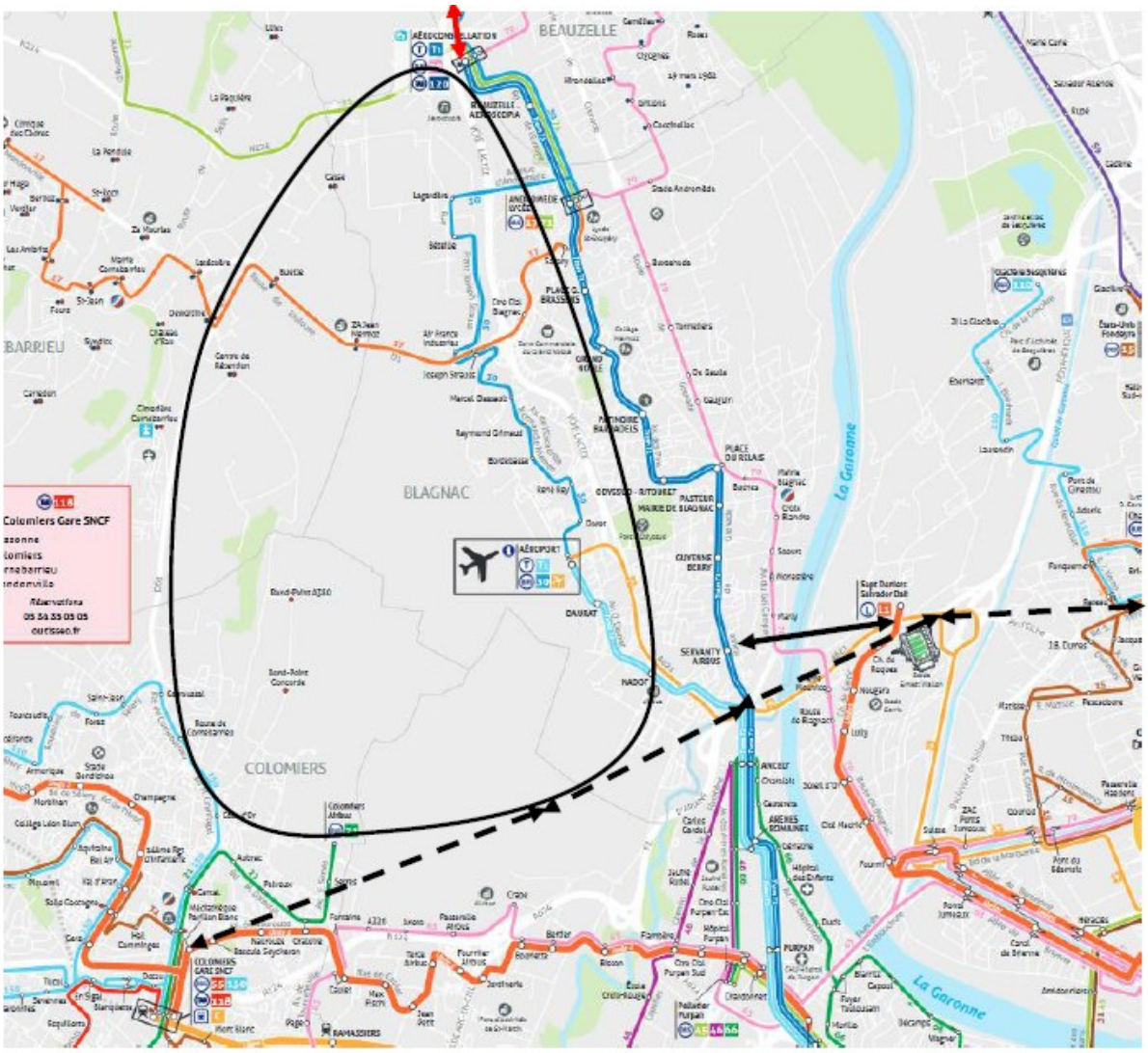
○l'augmentation des fréquences entre deux tramways le long de la ligne T1

○La création de parkings relais (P+Tramway) autour de Blagnac pour éviter sa traversée

○la création de garage à vélo sécurisés

1.Le prolongement de la lineo 1 jusqu'à Blagnac, station Servanty Airbus (flèche en trait plein)

Nous avons reporté nos demandes sur ce plan.



Conclusion :

Nous sommes et restons fortement attachés à des modes de déplacements soucieux du cadre de vie des habitants : moins polluants, moins bruyants, plus efficace. Pour la proche périphérie, il est regrettable que l'option de ces dernières années d'allonger la ligne de tramway jusqu'au centre-ville (Palais de Justice, Grand Rond, François Verdier) n'ait pas été retenue.

De ce fait, pour Blagnac et le secteur nord-ouest, le tramway est pénalisé aux deux extrémités de la ligne :

- sur Blagnac, car il ne dessert pas, ou peu, ou très mal, les communes voisines

- sur Toulouse, car il évite soigneusement le centre-ville.

Nous le réaffirmons : la construction de la troisième ligne de métro ne correspond pas à l'offre qu'attendent les blagnacais en matière de transport en commun. Mais surtout elle ne résoudra en rien pour les dix prochaines années les problèmes de circulation automobile dans ce secteur particulièrement encombré.