

AUTATE

Réponse Enquête Publique Octobre 2017

Projet Mobilités 2025-2030 du SMTC

Table des matières

1. Qui est l'AUTATE ?.....	1
2. L'étude de l'étoile ferroviaire (demande spécifique réactualisée).....	2
3. Des leviers insuffisants et inadaptés pour changer les modes de mobilité	3
4. La ligne de métro TAE.....	4
5. Le réseau de bus Linéo.....	6
6. La ceinture SUD.....	7
7. Le téléphérique.....	8
8. Les actifs et Les Nouvelles technologies.....	10
9. Le tramway de l'Arc Ouest Aéronautique.....	10
10. Le prolongement des lignes de métro	12
11. Le tramway (T1 et T2).....	13
12. Transport de soirée.....	13
13. Les problèmes « de forme » dans l'enquête publique	13
14. Conclusion : un grand Projet inutile de plus ?.....	15

1. Qui est l'AUTATE ?

Association ancienne mais un temps assoupie, l'AUTATE, « **Association des Usagers des Transports de l'Agglomération Toulousaine et de ses Environs** », fut remise en activité le 24 novembre 2015 en Assemblée Générale Extraordinaire.

Les objectifs de l'association y ont été réaffirmés : représenter, relayer le point de vue des usagers des transports en commun. Entamer une réflexion générale sur la question des transports, au quotidien comme à moyen et long terme, et présenter nos propositions aux autorités.

L'AUTATE compte dix associations adhérentes représentant plusieurs centaines d'usagers, ainsi que des adhésions individuelles.

Depuis son renouveau, l'association a été très active en réalisant les actions suivantes :

-assister aux Comités Syndicaux, commissions territoriales et réunions publiques organisées par le SMTC (dans la limite de la disponibilité des bénévoles) ainsi qu'aux États Généraux du rail organisés par la région Occitanie; rencontrer et échanger avec le Président du SMTC.

- relayer les réclamations ou pétitions initiées par des usagers ou riverains. Pour des transports plus efficaces par exemple (Toulouse-Labège, Toulouse-Auch, Toulouse-Tournefeuille etc...)
- organiser des sondages avec les usagers qui nous suivent (par ex sur les suppressions de bus).
- créer des liens avec les comités de quartier et usagers organisés en banlieue (antenne de l'Ouest par ex).
- organiser des réunions publiques à Toulouse ou en banlieue (2 en 2016, 3 en 2017) ou répondre à des invitations à débattre (Maison de chômeurs, Université populaire...).
- solliciter la Commission Nationale du Débat public quant à l'opportunité d'une 3ème ligne de métro; participer activement au débat mis en place par la Commission Particulière par le biais des réunions (dont le « Focus groupe usagers ») et en élaborant un cahier d'acteur. A noter : la Commission Particulière du Débat Public recommande le travail de notre association au SMTC (page 105 du compte rendu).
- Participer à la campagne contre le harcèlement sexiste dans les transports initiée par la Ligue des Droits de l'Homme Toulouse.
- relayer vers les autorités les plaintes des usagers concernant la pollution de l'air.
- Contribuer au Plan Mobilités 2020-25-30
- être transparents sur nos actions grâce à un site régulièrement mis à jour
- être visible sur les réseaux sociaux pour donner un meilleur écho à la voix des usagers (Facebook, Twitter).

2. L'étude de l'étoile ferroviaire (demande spécifique réactualisée)

La proposition de rénover le parc ferroviaire dans Toulouse a été présentée au Débat public (<https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/cahier-dacteur-lautate>) et donc diffusée au grand public, aux partenaires et décideurs.

Elle fait actuellement l'objet d'une étude complémentaire de la part du conseil scientifique mis en place après le débat, qui n'est pas terminée. Les premières conclusions débouchent sur l'absence d'engagements financiers du Conseil Régional ou de la SNCF sur ce dossier, qu'ils ont délaissé depuis longtemps. Il manque des relais décisionnels dans un contexte de raréfaction des ressources : la région investit sur le train régional et la SNCF est trop endettée. Le dossier est donc en cours d'étude, sans issue favorable à court terme. La FNAUT nous soutient sur ce contre-projet.

Pourtant, des usagers de la ligne C (SNCF) ou de la ligne SNCF Toulouse-Labège nous ont fait part de leur besoin de ce service efficace et de leur volonté de voir se développer un service de trains cadencés, de tarification unique, d'horaires harmonisés avec le réseau des TC de l'agglomération.

L'étude alternative souligne aussi la difficulté de trouver le pilotage optimal (autorité, financement, etc.) malgré des engagements du Président de la République sur les trains du quotidien. Dans l'attente de la fin de cette expertise, nous mettons ce contre-projet en arrière-plan dans cette réponse, bien qu'elle soit performante dans de nombreux cas (voir notre position sur le téléphérique) et nous nous concentrons sur le réseau géré actuellement par le SMTC-Tisseo.

3. Des leviers insuffisants et inadaptés pour changer les modes de mobilité

Le projet est présenté dans un document principal de 234 pages, et justifié par 6 enjeux, « dont la nécessité de mener à bien de nombreux projets dont celui de 3^{ème} ligne » (p.3) alors que le PDU actuel court jusqu'en 2020.

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 à l'horizon 2020 par :

- le doublement de capacité des rames de la ligne A,
- un réseau de 10 lignes Linéo,
- une ceinture sud constituée d'un Téléphérique Urbain Sud, et de maillons est et ouest qui relieront Montaudran à Colomiers grâce à de nouvelles lignes de bus.

Tout le document est rédigé dans ce sens : démontrer l'intérêt de la troisième ligne et non partir du diagnostic de la situation actuelle (fait en début de document), pour définir des solutions qui répondraient réellement aux problèmes actuels.

Il présente en première partie de nombreux éléments sur la croissance démographique et d'emploi dans l'agglomération (pages 7 à 35) oubliant de mentionner que la dépendance économique à l'aéronautique, localisée autour de l'aéroport de Blagnac, crée les problèmes majeurs de déplacements du quotidien dans le quart Nord-Ouest.

Il présente 3 leviers : le report modal, l'urbanisme et les réseaux routiers et de parkings.

Report modal ; les leviers proposés (3^{ème} ligne, réseau de bus Linéo, et ceinture Sud) sont inadaptés. Notamment parce que l'usage de l'espace public reste entièrement dévolu à l'automobile et que cela ne restreint pas l'usage de la voiture solo, qui est le problème essentiel de la pollution générée par les déplacements domicile-travail. Le métro 3^{ème} ligne est enterré ou en aérien, les bus Linéo ne sont que très partiellement en site propre. Les temps de transport de banlieue à banlieue ne seront guère différents ou raccourcis : aucun élément sur les temps de trajet ne sont présentés de manière exhaustive entre les communes les plus peuplées.

Sur l'urbanisme, pour le Maître d'ouvrage, il s'agit de proposer une plus grande proximité entre habitat, zones d'emploi et transports en commun. Dans l'état actuel des choses et sur la base du projet de PLUiH des 37 communes de Toulouse Métropole, adopté en Conseil Communautaire le 3/10 , l'articulation avec le projet mobilités à l'enquête publique n'est pas assurée. 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, ce n'est pas le cas !

Mais cet objectif ne semble pas atteignable puisque l'amélioration consécutive 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.

L'idée de miser sur de nouveaux quartiers d'affaire ou d'habitation (en dehors de ceux où le PLU-H empêche la densification, comme autour de la Côte Pavée), est pour le moins curieuse. Dans le document du projet, tout au long du tracé, sont présentés de nouveaux projets d'investissement immobilier (Innométo par exemple) qui laissent penser que le projet porte plus un ensemble de potentiels de marchés immobiliers qu'une politique de transports en commun.

Sur ce point, la Commission du débat public avait même diligenté une étude complémentaire, qui montrait la difficulté à rentabiliser une telle ligne.

Cf https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/sites/debat.tae/files/documents/bilan_toulouse.pdf

Présentement, les territoires délaissés par le réseau Tisseo structurant et parfois assez denses, tels que les habitants nous le font remonter à l'AUTATE, sont :

- le secteur Nord-Ouest de l'agglomération (Aucamville-Launaguet-Barrière de Paris-Blagnac-Colomiers)
- le secteur aéronautique à l'Ouest (Colomiers-Léguevin-La Salvétat Saint Gilles-Plaisance- Tournefeuille-Cugnaux)
- Le sud de l'agglomération (Frouzins-Villeneuve-Cugnaux)

A part sur le premier cas qui sera en partie desservi par la 3ème ligne mais dans 10 ans environ, les deux autres sont délaissés par le Projet Mobilités. Il convient donc, d'abord de s'occuper sérieusement et vite de ces axes avant d'investir sur une troisième ligne au tracé hasardeux et peu approprié.

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.

Synthèse :

Le Projet protégeant le Cœur de ville, la 1^{ère} couronne sera parsemée de stations finales où viendront se garer les voitures et la 2^{ème} couronne verra les embouteillages routiers s'aggraver.

Le déficit de parkings-relais et le manque de maillage en transport en commun le long de la troisième ligne laisse augurer un report des encombrements et goulets d'étranglement au niveau des stations de cette ligne, et notamment autour de celles situées au nord, par exemple La Vache, les Sept Deniers, ou le terminus de la gare de Colomiers.

4. 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.

L'idée de créer de nouveaux pôles d'échanges en amont du centre de Toulouse, connectés à un réseau urbain structurant développé dans le sens transversal, est décrit dans le PDU, mais malheureusement simplement en termes de concept. Aucune étude concrète et un tant soit peu quantitative n'est présentée, et finalement peu de service structurant prévu en dehors de la ligne TAE. Il semble ainsi que l'essentiel de l'objectif soit 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 pas 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 (>25 min).

Sa programmation

- La construction d'un métro est longue et lourde,
- La mise en service en 2024 (délai irréaliste) 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, mais 2,8 Md € est plus réaliste), 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.

Synthèse :

Au final, le document de projet oublie de mentionner que la 3ème ligne double la ligne de chemin de fer de Labège à la gare Matabiau, s'oriente ensuite vers le Nord où l'habitat est dispersé et les enjeux fonciers non stabilisés, puis dessert Colomiers après avoir franchi la Garonne à hauteur des Sept-deniers, toujours en passant par des zones moins habitées que d'autres dans Toulouse et sans desservir les communes environnantes.

La troisième ligne est trop longue (28 km) et trop lente. Les besoins de financement de la ligne TAE sont tels qu'ils bloquent tout autre investissement avant 2030.

La partie Nord entre La Vache et Colomiers est la seule qui correspond aux besoins.

5. Le réseau de bus Linéo

En dehors de la ligne de métro TAE et du doublement des rames de la ligne A, l'essentiel des nouveaux investissements chiffrés portent sur 10 lignes Linéo, qui sont en cours de déploiement : 5 fonctionnent actuellement et l'AUTATE a recueilli l'avis des usagers.

Contrairement à ce qui est énoncé dans le plan mobilité, les lignes Linéo n'ont pas le même niveau de qualité de services que les transports en site propre tels que le métro ou le tram. Ces lignes ne peuvent pas être présentées comme des lignes structurantes. 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) ; y compris en soirée (un Linéo toutes les 30 minutes ne le différencie pas d'un bus de soirée ordinaire).
- Être connecté au réseau de TC, par des plateformes multimodales, permettant un véritable maillage entre tous les modes.

Dans notre vision des choses, le réseau de bus doit rejoindre les pôles de centralité constitués par les stations de RER, de métro et de Tram ; ils doivent être un complément des territoires non desservis par les transports structurants (ex : route d'Espagne, Quint-Fonsegrives, Launaguet, etc.).

Le principe des lignes Linéo est un très bon principe, mais en l'absence d'une priorité systématique sur la circulation automobile, les 10 lignes Linéo ne devraient pas permettre de diminuer l'usage de la voiture dans les zones non desservies par les 3 lignes de métro, en particulier en périphérie (exemple : le Linéo 3 ne fera gagner que 4 à 5 minutes en heure de pointe en comparaison du bus 65 qu'il va remplacer) .

Le Projet Mobilités cite la réalisation des lignes Linéo 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 Linéo 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.

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.

Synthèse :

L'AUTATE demande que, dans la deuxième couronne, des investissements en faveur des lignes de bus de surface prioritaires (TCSP) soient réalisés, surtout à l'Ouest. 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. Les liaisons multimodales douces doivent être fermées aux automobiles, comme celles de la LMSE¹.

6. La ceinture SUD

Les communes du quart sud-ouest de l'agglomération (Tournefeuille - Cugnaux – Portet-sur-Garonne) 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 Ranguel et Labège.

Le Projet Mobilité prévoit de « créer un maillage transversal du réseau structurant » :

- **A l'horizon 2020** : Réaliser le Téléphérique Urbain Sud et les maillons Ouest et Est
- **A l'horizon 2025/2030** : Faire évoluer les maillons Ouest et Est

Le PDU indique aussi que ces maillons seront le support de nouvelles lignes de bus, et que le maillon Ouest reliera le site de l'Oncopole à la commune de Colomiers en empruntant l'avenue Eisenhower et la rocade Arc-en-Ciel.

Par ailleurs, lors d'une réunion publique le 26 septembre 2017, le maire de Tournefeuille a présenté un autre tracé, tout en précisant que 4 variantes étaient à l'étude.

Ce dernier parcours présenté passe à 85% dans Toulouse et traverse des zones les moins peuplées de l'Ouest. Il frôle l'est de la commune de Tournefeuille et n'aidera pas à diminuer le flot traversant de voitures, quelle que soit la bonne volonté des habitants à utiliser cette nouvelle ligne. D'autant qu'aucun parking n'est prévu à Tournefeuille; seuls sont prévus des parkings à Plaisance-Monestié (terminus du Linéo 3) avec + 50 places.

¹ Liaison Multimodale Sud-Est.

Les horaires annoncés dits « classiques » 6h-21h du lundi au vendredi ne répondent pas aux besoins des usagers en soirée et le week-end.

Enfin, proposer de simples lignes de bus et un téléphérique pour remplir des rôles de maillage du réseau structurant ne répond absolument pas au besoin capacitaire associé. Voir propositions de l'Autate dans le §7 consacré au téléphérique.

Quant au financement, il n'est pas précisé dans le PDU, et donc non budgétisé.

L'ensemble du secteur ouest de l'agglomération risque de ne voir aucune amélioration de la mobilité avant une ou deux décennies alors que sa population est celle qui va continuer de croître le plus sensiblement dans la métropole.

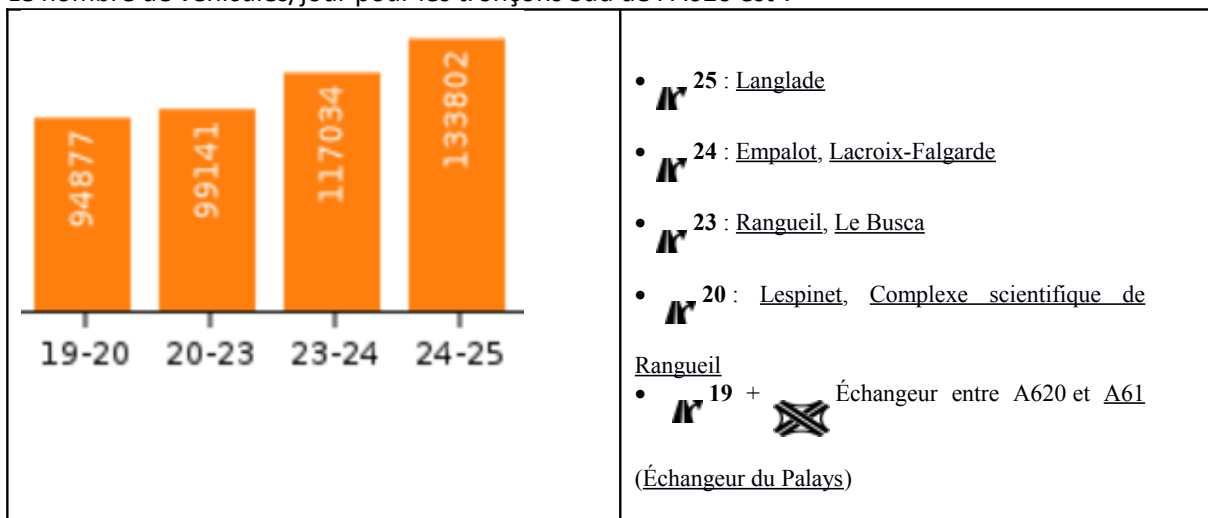
Synthèse : L'Autate demande que la ceinture Sud soit traitée comme un réel élément de maillage structurant du réseau de l'agglomération toulousaine, c'est-à-dire qu'il soit capacitaire (TCSP ou Tramway). L'Autate demande aussi que son parcours traverse les communes de la première couronne dont la densité de population est en constante croissance de par l'activité économique, comme préconisé par le SCoT. Le PDU doit être modifié en ce sens.

7. Le téléphérique

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 Linéo 1 transporte 20 000 voyageurs/jour lors 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.

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 est très élevée : 59M€ de maintenance sur 20 ans soit environ 3M€/an. A titre de comparaison, le projet d'aménagement des 10 lignes Linéo en bus est estimé à 100 Millions d'€.

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



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/ jour que devrait permettre cet axe structurant de transports en commun, donc avec une fréquentation du même ordre entre Basso Cambo et Rangueil.

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'Oncopole.

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.

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

- o sur le boulevard Eisenhower jusqu'à l'Oncopole
- o 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.

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.

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 d'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.

8. Les actifs et Les Nouvelles technologies

Le projet comprend de nombreux paragraphes sur les actifs et leur usage des nouvelles technologies, permettant de se connecter sur les sites de partage (Rezopouce, par exemple) de location de voitures (Citiz) ou bien sur l'application de Tisseo. Mais ces nouveautés ne modifieront pas fondamentalement les habitudes et leurs difficultés de mobilités, notamment sur les trajets domicile-travail.

Or, les remontées que nous avons des actifs à l'AUTATE sont plutôt celles-ci :

- Le problème des horaires de vacances scolaires qui se traduisent par une réduction du service Tisseo
- Les usagers souhaitent une réduction de leur temps de parcours (en particulier inter-banlieues)
- Ils ne connaissent pas forcément l'offre de transport et il serait intéressant de proposer des simulations de calcul des temps de transport et des conseils personnalisés

Nous suggérons de 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 la voiture de choisir un jour ou plusieurs pour effectuer leurs trajets).

9. Le tramway de l'Arc Ouest Aéronautique

Nous portons un projet, déjà présenté dans notre réponse en tant que Personne Publique Associée, en collaboration avec le collectif du Désert de l'Ouest.

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 locales. 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 a 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 efficace entre le Nord de l’agglomération et l’ouest.
- Soit une **liaison vers Matabiau** via les Ponts 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 coût / attractivité.

10. Le prolongement des lignes de métro

Les deux lignes de métro très courtes sont présentes et doivent être renforcées. 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 A au-delà de Basso Cambo vers Tournefeuille ou Cugnaux en correspondance avec le Tram Ouest circulaire.

11. Le tramway (T1 et T2)

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 au nord de l'aéroport jusqu'au T1** (par ex Grand Noble). 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 au-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 mns.
- 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.

12. 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).

13. Les problèmes « de forme » dans l'enquête publique

Le Plan de mobilités ne devrait pas être centré sur un seul investissement, celui de la troisième ligne. C'est même l'inverse qui serait cohérent : faire le constat des besoins, consulter la population sur les solutions appropriées, puis présenter des projets structurants. Voir notre question posée pendant le débat public en 2016 :

<https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/plan-mobilites>

Question n°74

Plan de mobilités

Ajouté par AUTATE (Blagnac), le 27/09/2016

[Origine : Site internet]

Associé à : [Le débat public](#)

Le débat sur la 3ème ligne a lieu "presque" en même temps que l'adoption du PDU de l'agglomération, du moins dans un calendrier concomitant, de sorte que les élus du SMTC ont décidé «d'arrêter» une première version du Projet Mobilités, le 19 octobre prochain. Or, le projet porté par le SMTC est basé sur la 3ème ligne : <http://www.smtc-tisseo.fr/index.php/accueil/la-mobilite-de-demain/le-projet-mobilites-2025-2030>

S'il est adopté le 19 octobre, à quoi sert le débat public ? les projets alternatifs et contre-projets peuvent-ils être encore écoutés ? Les associations ont-elles un recours juridique contre le calendrier d'adoption du projet ? Et contre le projet lui-même si jamais le calendrier et la réunion du 19 octobre a bien lieu ?

La création d'une autorité organisatrice des transports, fédératrice, ayant réellement AUTORITE sur tous les modes, de la circulation automobile, au train, en passant par les TC et les modes actifs, est une nécessité, comme l'avait déjà souligné la Commission du Débat Public.

L'empressement du SMTC et le manque de respect du calendrier « démocratique » sont étonnants. Il n'y a eu aucune prise en compte des points de vue exprimés pendant le débat public.

Le Conseil scientifique, mis en place par le SMTC n'a ni fini ses travaux ni rendu ses conclusions. De plus, son président est un ancien directeur des lignes de métro précédentes et n'est pas impartial.

Plus pragmatiquement, le dossier n'est pas disponible en version papier pour le public ou les associations.

14. Conclusion : un grand Projet inutile de plus ?

- L'AUTATE constate que mis à part les usager-e-s de la future la ligne de métro TAE, le Projet Mobilités 2025-2030 du SMTC ne devrait pas engager une mutation profonde des pratiques de mobilité sur le territoire du PDU, en particulier sur les périphéries et ne permettra pas d'augmenter fortement l'usage des transports publics.
- L'AUTATE pense que le Projet Mobilités 2025- 2030 du SMTC n'anticipe pas la croissance démographique en ne permettant pas une baisse sensible du nombre journalier de déplacements en voiture.
- L'association remarque que, dans l'enquête ménages-déplacements et dans les cartes diffusées par différents sites sur les déplacements automobiles quotidiens, les besoins se situent au Nord (Aucamville vers Blagnac), à l'Ouest (Blagnac-Colomiers-Tournefeuille) et au Sud (Cugnaux, Frouzins, Portet).
- Le document de projet oublie de mentionner que la 3ème ligne fait doublon avec la ligne de chemin de fer de Labège à la gare Matabiau, s'oriente ensuite vers le Nord où l'habitat est dispersé et les enjeux fonciers non stabilisés, puis dessert Colomiers après avoir franchi la Garonne à hauteur des Sept Deniers, toujours en passant par des zones moins habitées que d'autres dans Toulouse et sans desservir les communes environnantes.
- La partie du projet dit de « ceinture Sud », pour finaliser la boucle, matérialisée par deux flèches pointillées sur les cartes, n'est pas traitée comme élément structurant du réseau, et n'est pas détaillée à l'aide d'éléments tangibles.
- La TAE ne peut être considérée comme un projet finalisé, autour de la zone aéronautique Nord-Ouest (Colomiers, Saint-Martin, Tournefeuille, Léguevin, Cornebarrieu) alors que la majorité des embouteillages automobiles y sont concentrés.
- En deuxième couronne, est mentionné un système de bus Optimo dont les principes de fonctionnement ne sont pas décrits.

Nous proposons donc pour une enveloppe financière équivalente, un réseau efficace de tramways capacitaires et rapides et de bus prioritaires dans l'espace public accompagné d'un réseau cadencé de trains de banlieue. C'est sur ces principes qu'il est possible d'atteindre un objectif conforme à la loi sur l'air par une réduction ambitieuse des parts modales de la voiture pour 2025 et 2030.

Nous demandons au commissaire enquêteur de noter que le projet du SMTC ne respecte pas l'intérêt public.

Nous remercions la commission d'enquête pour son travail.

En conséquent, l'AUTATE donne un AVIS DEFAVORABLE au projet de le plan de mobilités 2025- 2030 du SMTC.