



10 rue du Château d'Uzou 31700 BLAGNAC

Courriel : autate@googlegroups.com

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

Contribution à l'enquête publique du 06-06-19 au 18-07-19 TOULOUSE AÉROSPACE EXPRESS - CONNEXION LIGNE B (TAE-CLB)

Avis DEFAVORABLE de l'AUTATE

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 Raisons Majeures de notre avis défavorable

- La troisième ligne de métro est peu efficace pour assurer un transfert déplacements routiers vers les transports en commun (TC).
- Cette ligne TAE ne devrait améliorer les déplacements qu'au cœur de l'agglomération toulousaine et autour des stations de Colomiers et de Labège.
- En outre, nous dénonçons l'investissement financier massif du projet de la 3ème ligne de métro et de ses connexions, ainsi que le gaspillage de l'argent public concernant la LAE. Cet investissement a pour conséquence un désengagement pour les autres modes de déplacement : bus, vélo, tramway, train d'agglomération.
- Elle aura peu d'impact sur les déplacements en TC du secteur nord-ouest de l'agglomération, là où se situent les principaux problèmes de déplacement. Pour ce secteur nord-ouest de l'agglomération, le projet mobilité 2020-2025-2030 est marqué par une absence totale de propositions hors mis la station de métro Jean Maga.

2 Analyse de l'AUTATE de la ligne métro Toulouse Aerospace Express et le la Connexion Ligne B

La ligne de métro TAE est la réalisation majeure du projet Mobilité 2025-2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbain (voté le 7 février 2018). Elle est accompagnée du doublement de capacité des rames de la ligne A, d'un réseau de 10 lignes LINEO à l'horizon 2020, d'un Téléphérique Urbain Sud aussi à l'horizon 2020, 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.

2.1 La ligne de métro TAE

Le dossier nous indique que la fréquentation de la troisième ligne de métro en 2030 est estimée entre 185 000 et 195 000 passagers / jour. Ce chiffre est faible si on le met en perspective des 3,8 millions de déplacements quotidiens sur l'agglomération toulousaine (Enquête Ménage 2013).

Le dossier le dit aussi : une forte augmentation des besoins en déplacements est attendue à l'horizon 2030, et l'opération permettra de satisfaire en partie à ces nouveaux besoins. Le problème est que l'autre partie des besoins n'est pas correctement adressée ... C'est bien ce que l'AUTATE a critiqué (voir sa contribution à l'enquête publique du PDU 2018) en relevant que le réseau global au niveau de l'agglomération est sous-dimensionné, le budget ayant été majoritairement consommé par le coût de la ligne de métro TAE.

Ainsi, au vu du peu de services structurants prévus en dehors de la ligne TAE, il semble que l'essentiel de l'objectif soit 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 utilité :

S'agissant de l'utilité réelle de l'opération ", telle qu'indiqué dans le dossier lui-même, nous utilisons les chiffres fournis, dans le dossier, aux pages 7, 121 et 1576, pour arriver à appréhender les évolutions de parts modales, notamment de voitures et de TC.

A la page 121 (chapitre " Synthèse des effets et des mesures de l'opération "), il est indiqué que les effets de l'opération sont les suivants :

- diminution de 90.100 déplacements en voiture
- augmentation de 58.600 déplacements en TC
- accroissement de 34.900 déplacements en modes actifs

A la page 7, il nous est indiqué qu'actuellement ce sont 4.000.000 de déplacements journaliers qui sont effectués sur les 114 communes, dont 500.000 en TC. Il nous est également indiqué qu'il faut compter un accroissement de 50.000 déplacements chaque année. Dans ce contexte, si on prend 6 ans, il y aura donc 4.300.000 déplacements en 2026, année de mise en service supposée de l'opération.

Si on examine maintenant le tableau identique qui est fourni aux pages 121 et 1576, dans lequel les effets de l'opération sont chiffrés en deuxième colonne «en relatif».

Le premier chiffre est l'impact sur les déplacements voitures. Le texte de la page 1576 nous dit que l'opération permet d'éviter quotidiennement 90.000 déplacements voitures, et le tableau indique qu'il s'agit d'un «impact relatif de -4%». Une lecture rapide erronée pourrait laisser croire que l'impact de l'opération sur la part modale des voitures dans les déplacements est de moins 4%. Mais, il n'en est rien; en effet, si on raisonne en terme de parts modales, il faut diviser les 90.000 par 4.300.000, ce qui donne un gain de 2,1% seulement sur la part modale des voitures dans les déplacements.

Le deuxième chiffre est l'impact sur les déplacements TC. Le tableau nous indique un «impact relatif de 8 à 9 %». Or, il nous est indiqué, page 7, que les déplacements TC sont actuellement de 500.000. Si l'on prend 9%, l'augmentation des déplacements en TC devrait être de 45.000, et non pas de 58.600 (écart de +30%!). En calcul de part modale, il convient de diviser par 4.300.000, ce qui donnerait une amélioration de 1,04% (pour 45.000) et 1,36% (pour 58.600).

Donc, les effets de l'opération, calculés en évolution des parts modales des déplacements, à partir des données du dossier lui-même, sont particulièrement faibles : 2,1% de moins pour les voitures, et de l'ordre de 1% (peut-être 1,36% au mieux) d'augmentation des TC.

Il n'est donc pas d'utilité publique de dépenser 2,8 Milliards pour un résultat si faible.

Son parcours :

- Dans le dossier, on ne trouve pas trace d'étude d'une autre option de fuseau qui relierait les deux mêmes terminus en passant par l'ouest de l'agglomération. Seule l'option passant par la gare Matabiau a été étudiée, alors que celle-ci est déjà desservie par la ligne A de métro, et que les données montrent que la partie ouest de l'agglomération est celle qui comporte le plus d'emplois et qui connaît la plus forte croissance démographique (emplois et habitants). L'AUTATE considère que cette étude devrait être menée afin de compléter le dossier.

Les figures ci-dessous illustrent la situation :

Fig 1 : Localisation des emplois dans l'agglomération toulousaine : la majorité des emplois sont situés à l'ouest de l'agglomération

Fig 2 : La situation du réseau le matin à 8h, montrant un étalement généralisé de la congestion à l'ouest (*Extrait des Etudes prospectives 2030_2040 menées par l'Etat*)

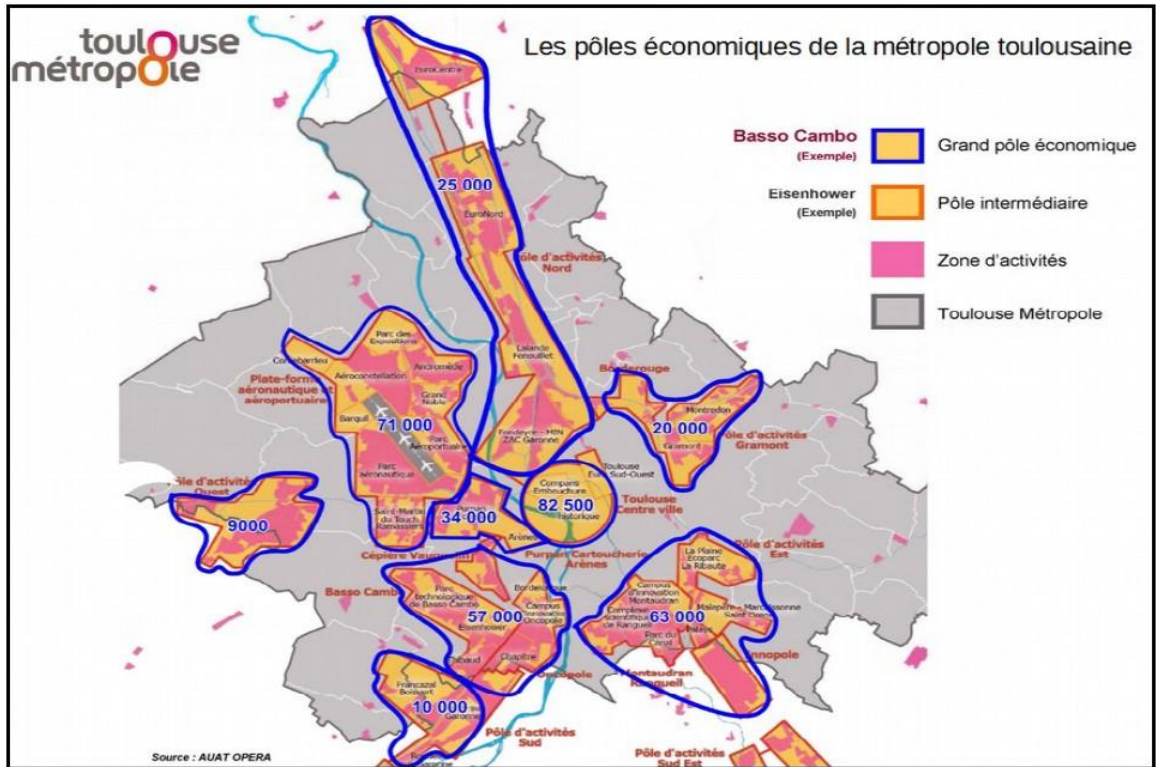


Figure 1 : les territoires économiques de l'agglomération toulousaine

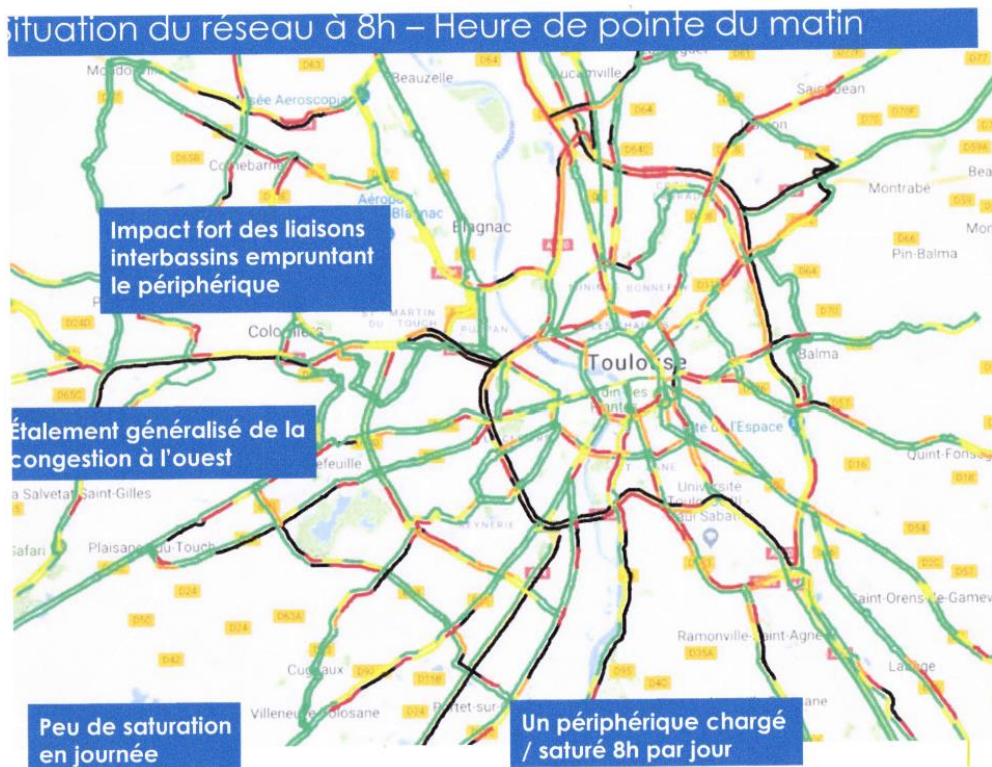


Fig 2 : Extrait des Etudes prospectives 2030_2040 menées par l'Etat

On peut aussi relever que le rajout tardif de la ceinture sud au projet Mobilité est révélateur de la faiblesse de l'étude globale du plan de transport de l'agglomération. Ce fuseau Ouest aurait bien sûr dû être mis en concurrence du fuseau de la ligne de métro TAE.

- Le parcours de cette nouvelle ligne de métro 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).
- Le parcours ne correspond pas aux lieux de forte densité de la population ni aux flux de déplacements (Côte Pavée par exemple).
- Le tracé double souvent des infrastructures existantes (ligne B au Nord – La Vache déjà desservie par la ligne B, ligne SNCF entre Labège et La Vache, ligne B entre Matabiau et Labège).
- Il sinue au Nord-Est entre la gare et les Sept-deniers dans un tracé ne correspondant pas à une nécessité actuelle forte, et qui augmente le temps de trajet déjà long: le détour vers La Vache rajoute 3 minutes, et la liaison multimodale avec le train qui est sa seule justification n'est pas du tout sécurisée, et même plutôt très compromise. De plus, comme relevé par contre-expertise pilotée par le SGPI (Annexe du LIVRE 3 : Pièces communes aux opérations Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B - Pièce G – Évaluation socio-économique) : « les éléments démontrant la nécessité de réaliser la liaison de TAE avec le réseau ferroviaire aurait pu être plus approfondis, d'autant plus que cette connexion est déjà assurée avec la ligne B du métro. »
- La réalisation de la ligne de métro TAE et de la Connexion Ligne B aboutira à avoir deux lignes de métro avec le même terminus ; alors que des besoins importants ne seront pas satisfaits par ailleurs (en particulier la desserte en transports en commun de l'ouest de l'agglomération).

Ses interconnexions :

- Le tracé conduit la ligne à croiser plusieurs fois les lignes existantes (A, B, train, tram) ; le dossier considère que cela va faciliter l'intermodalité, c'est-à-dire l'usage combiné de plusieurs modes de transport pour se déplacer. Hors aucune étude détaillée ou simulation montrant des gains sur des trajets typiques ne sont présentés ; en revanche, il est certain que ses connexions vont accentuer les ruptures de charge déjà existantes sur l'agglomération et augmenter ainsi les temps de parcours. La logique globale est de fait 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.

Qualité de vie :

- Saturation réseau : le dossier indique que cette ligne de métro permettra une baisse des trafics routiers (par rapport à une situation sans projet), notamment sur le périphérique toulousain. C'est faux car l'étude ne prend pas en compte l'augmentation du nombre d'habitants ; elle est contredite par une autre étude menée par l'état (Etudes prospectives 2030_2040), qui démontre que l'état du trafic sera pire en 2030 en intégrant l'ensemble des projets TC du PDU. Voir figure 3 ci-dessous extraite de l'étude :

DIAGNOSTIC SITUATION 2030, INTÉGRANT L'ENSEMBLE DES PROJETS TC DU PDU

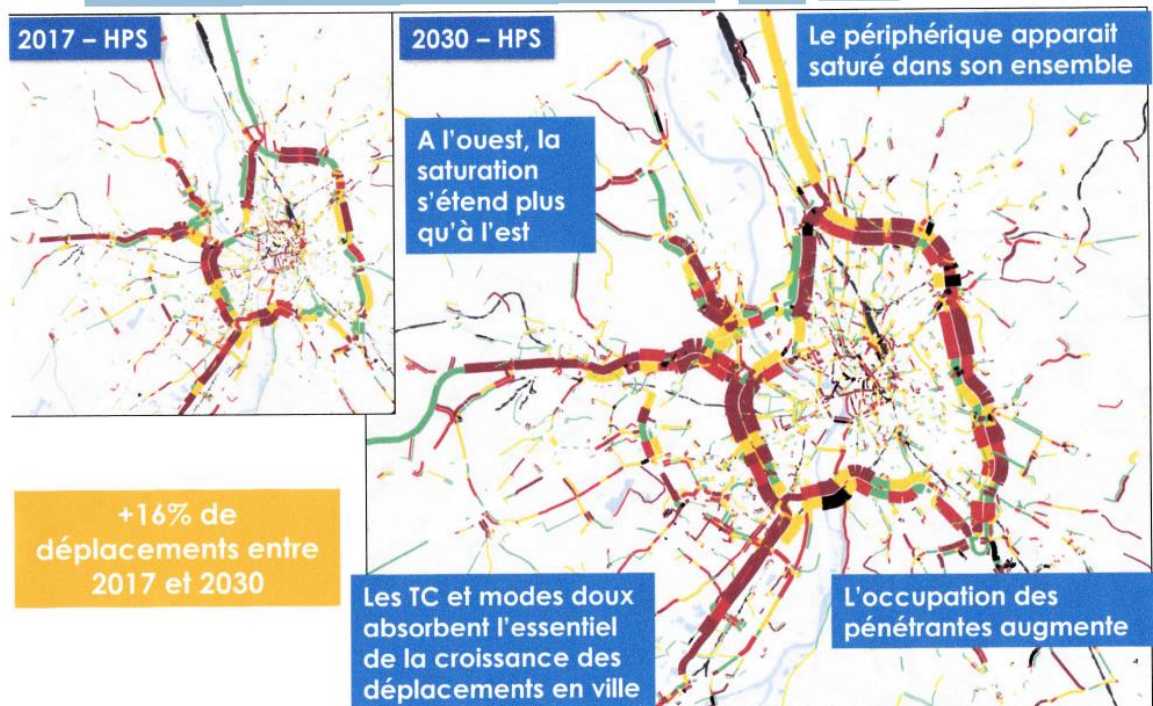


Fig 3 : Extrait des Etudes prospectives 2030_2040 menées par l'Etat

- Qualité de l'air : l'amélioration de la qualité de l'air annoncée est de fait infondée étant donné l'augmentation du trafic routier qui aura lieu. De plus la prise en compte de la réduction des émissions des véhicules sera certainement moindre que celle considérée par l'étude, l'évolution du parc automobile étant bien plus lente que prévu; ceci est dû au fait que le palier technologique est quasi-atteint et aussi dû aux lobbies des constructeurs qui freinent l'évolution de la législation en la matière.

Sa vitesse :

- les temps annoncés – associés au parcours très sinueux – sont trop longs pour attirer de nouveaux usagers. La boucle vers Fondeyre et La Vache rajoute 6 à 7 minutes à tout trajet.
- Sur le parcours Gare Matabiau-Labège, le train ne met que 9 minutes contre 17 minutes pour TAE,
- Les Columérins n'auront pas intérêt de prendre la ligne de métro TAE pour aller en centre-ville de Toulouse (plus du double de temps par rapport à la ligne C actuelle):
 - Colomiers-gare → La Vache (TAE) → Ligne B → Ligne A → Capitole = **28 minutes**
 - Colomiers-gare → gare Matabiau (TAE) → Ligne A → Capitole = **29 minutes**
 - Colomiers-gare → Arènes (Ligne C) → Ligne A → Capitole = **13 minutes**

Les effets sur le reste du réseau de transports en commun :

- Le réseau global de transports en commun défini dans le PDU a été construit autour de cette nouvelle ligne de métro, lancée sur décision politique. Aucun plan d'ensemble n'ayant été réfléchi au départ, le résultat ne peut être que mauvais. Les principaux besoins sont au niveau de l'agglomération et n'ont pas été pris en compte, cette ligne étant majoritairement intra-toulousaine.

Les figures suivantes illustrent la situation :

- Figure 4 : Répartition de la population par commune en 2011 : une grosse partie de la population se situe hors Toulouse et est essentiellement concentrée dans la partie ouest de l'agglomération dans les quatre communes de plus de 20 000 habitants : Colomiers, Tournefeuille, Muret, et Blagnac. La croissance démographique y est par ailleurs particulièrement importante
- Figure 5 : Les densités de population sont aussi plus importantes dans le nord et l'ouest de l'agglomération que dans l'est.
- Figure 6 : Répartition des emplois dans l'agglomération toulousaine: de la même manière beaucoup d'emplois sont hors Toulouse centre, mais plutôt dans la périphérie.

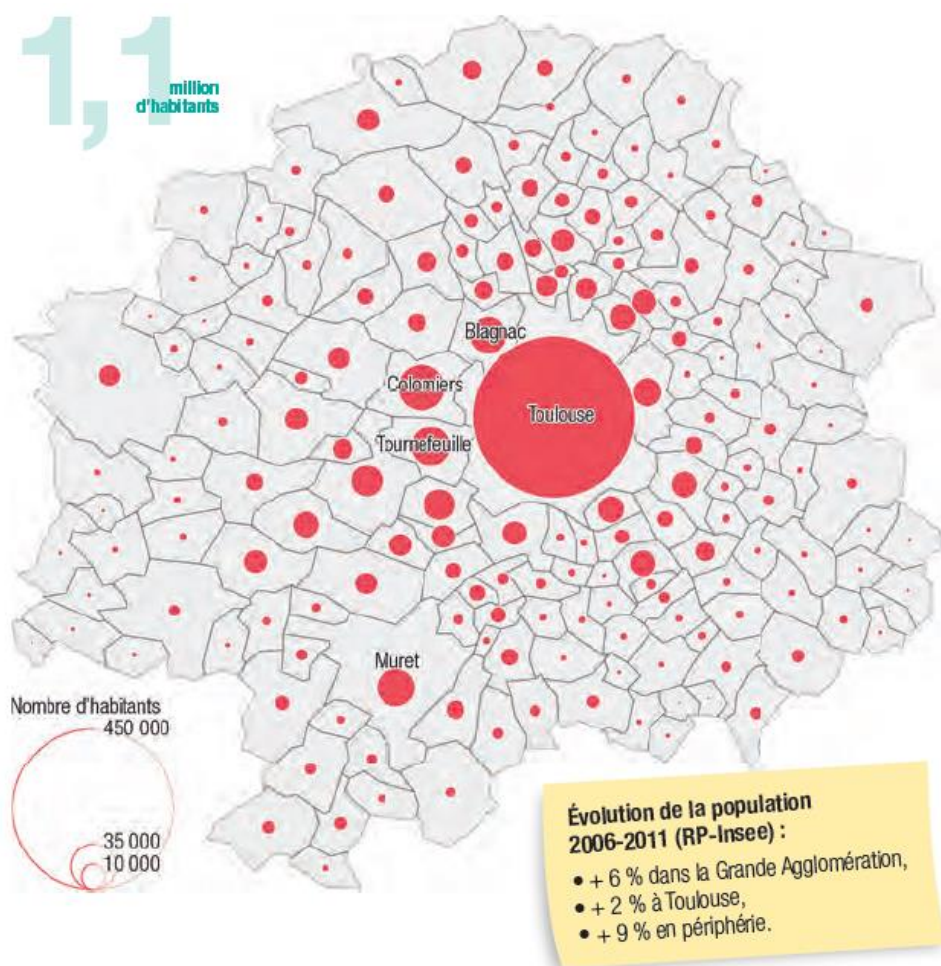


Figure 4 : Répartition de la population par commune en 2011 (source : RP-Insee)

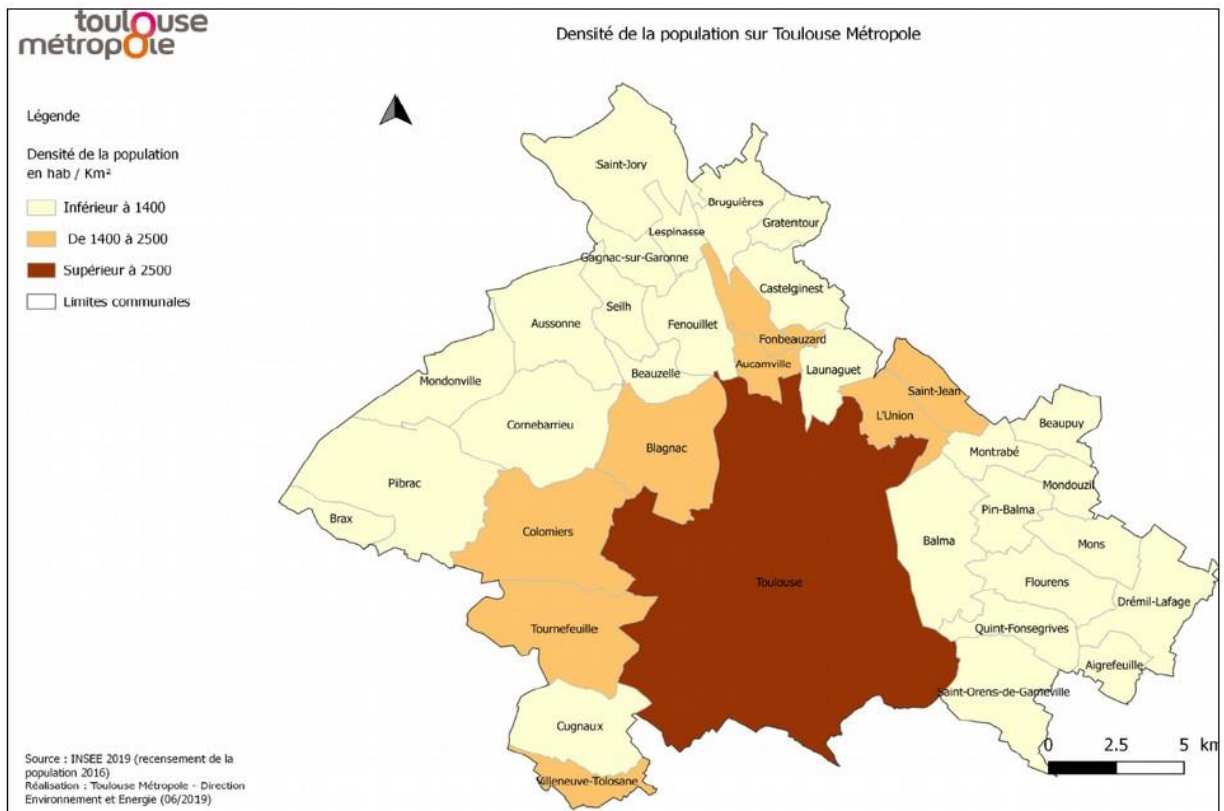


Figure 5 : Densité de population sur Toulouse Métropole



Figure 7 : Répartition des emplois dans l'agglomération toulousaine - Source : aua/T

Figure 6 : Répartition des emplois dans l'agglomération toulousaine

- Les projets délaissés, sous-dimensionnés, ou reportés par choix politique de concentrer le budget sur la ligne de métro TAE:
 - La ligne C, pourtant structurante, en site propre et donc rapide : la terminaison de son doublement a été annulée, le budget ayant été réaffecté → Tisseo laisse penser que la nouvelle ligne de métro couvrira les besoins. Ce n'est pas le cas : les nouveaux quartiers en pleine expansion des Ramassiers et de St Martin du Touch sont desservis par la ligne C et non par la TAE, et en ce qui concerne les temps de parcours, les Columérins auront intérêt de prendre la ligne C plutôt que la TAE (voir paragraphe « sa vitesse »).
 - La ceinture Sud, le pendant de la TAE dans la partie sud (en fait plutôt ouest) de l'agglomération n'est pas du tout traitée comme c'était prévu initialement : un simple bus a été validé par le conseil syndical de Tisseo, sans aucun aménagement en site propre. Un scandale ! Une ligne capacitaire et rapide était attendue sur ce fuseau ouest actuellement très embouteillé, comportant un grand nombre d'emplois et d'habitants (cf figures 1 à 5).
La priorité de réalisation de cette ceinture Sud a pourtant été demandée dans multiples rapports officiels :
 - Extrait rapport de la chambre régionale des comptes (Rapport d'observations définitives relatif à Tisseo Collectivité n° GR/18/2267 du 11 décembre 2018) : « D'autre part, subsiste une incertitude quant à sa capacité à orienter une part suffisante des 500 000 nouveaux déplacements quotidiens prévus à l'horizon 2030 vers les transports en commun, alors que la troisième ligne de métro devrait absorber 200 000 nouveaux déplacements. Cette question n'est pas sans lien avec l'amélioration de la desserte de la ceinture sud-ouest, pour laquelle le projet mobilités prévoit l'installation du téléphérique urbain sud assorti d'hypothèses d'extensions ultérieures, sans garanties de mise en œuvre. Il s'agit pourtant d'un enjeu de desserte important, puisqu'un tiers des emplois du PTU, soit 165 000 emplois, est localisé dans un corridor allant des zones économiques de Saint-Martin du Touch / Basso Cambo à celles de Montaudran / Raugeuil, en passant par l'Oncopole. »
 - Extrait du rapport d'enquête publique portant sur le PDU « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » de TISSEO SMTC (Issu le 12 décembre 2017):
« Recommandation n° 3 : étant considéré que TISSEO SMTC aura réalisé dès 2025 la prolongation de la ligne B vers Labège, différer de 5 ans la réalisation du tronçon de la 3e ligne entre Matabiau et Labège, pour avancer à 2025 la réalisation de la ceinture Sud. »
 - Bus Lineo : des lignes sont en cours de réalisation, mais avec très peu de portions en voies dédiées. Les investissements sont minimes, et l'efficacité de ces lignes aussi.
 - Tramway : le développement de ce type de transport pourtant fiable et capacitaire est stoppé.
 - Ligne transversale dans l'ouest de l'agglomération (Portet-Cugnaux-Plaisance-Colomiers) prévue au PDU et relancée par l'AUTATE : l'utilité d'une telle ligne (figure 7) est démontrée par la figure 6 (emplois dans cette zone), et aussi par les figures 4&5 (situation des habitants) ; les flux mèneraient naturellement à des parkings relais installés le long de la ligne, ce qui réduirait grandement l'utilisation des

voitures. Le PDU ne prévoit pas la réalisation de cette ligne qu'à long terme, ce qui signifie dans plus de 20 ans, les budgets étant gelés par les remboursements d'emprunts faits pour la ligne de métro.

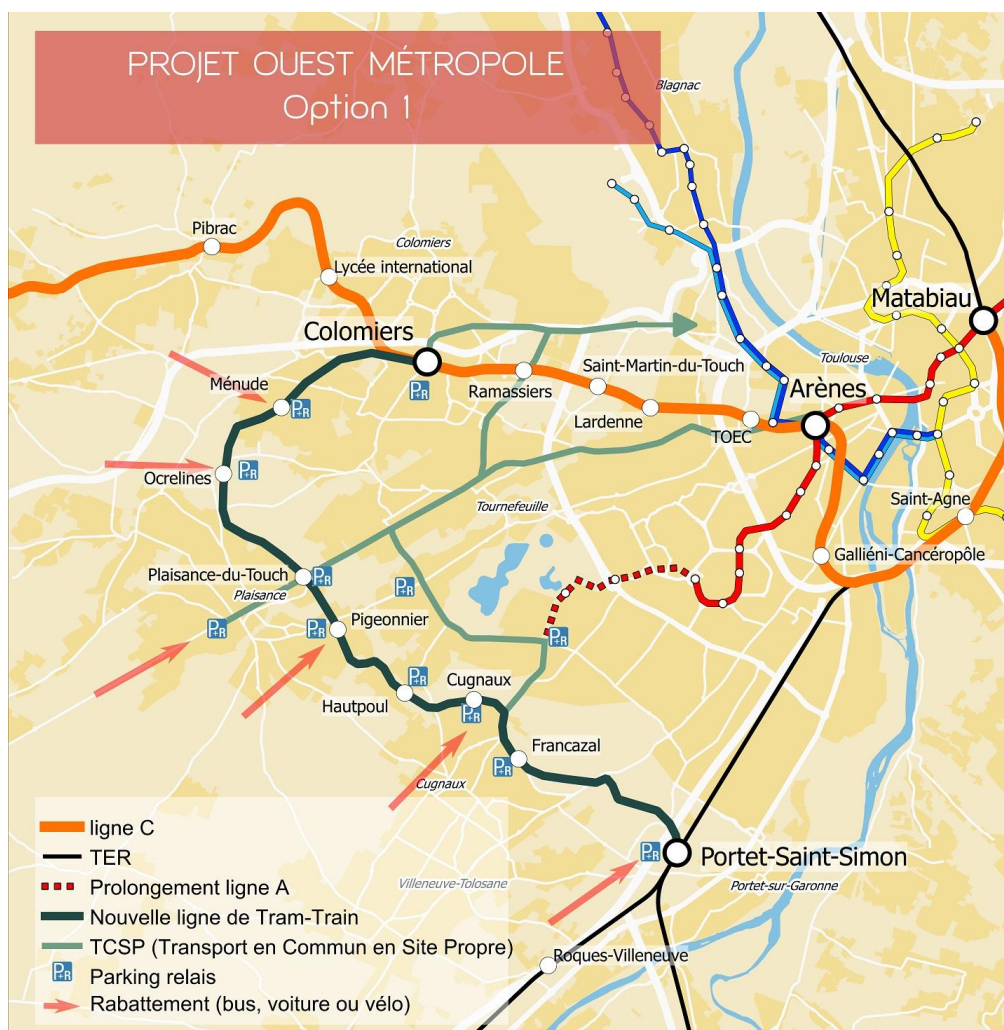


Figure 7 : Nouvelle ligne transversale (ligne Tram-train en noir)

- L'extension de la ligne de métro A n'est plus envisagée, alors que l'ouest de l'agglomération nécessite une meilleure desserte, la densité de population étant maintenant importante.
- L'étude et la réalisation de l'amélioration de certaines branches de l'étoile ferroviaire (futur RER toulousain) n'est pas à l'ordre du jour. Pourtant, à propos de l'étude du projet de l'AUTATE présentée lors du débat public de la TAE en 2016 (cahier d'acteur n°35 de décembre 2016), le comité scientifique avait conclu (« Avis concernant le projet alternatif d'étoile ferroviaire » – 16 nov 2017):
 - « Une hiérarchisation des six demi-sections devrait tenir compte de leur coût respectifs d'aménagement, des délais minimaux de leur réalisation, de leur fréquentation actuelle et des perspectives d'augmentation de cette fréquentation ; elle conduirait à une réalisation rapide des tronçons les plus faciles à réaliser et les plus porteurs d'une fréquentation élevée,... ».
 - « ... deux sections paraissent réellement porteuses d'intérêt :

- la branche Nord, à examiner dans le cadre du projet AFNT, qui assurerait une bonne connexion au réseau métro et notamment à TAE pour toute la périphérie nord jusqu'à Montauban qui souffre d'une desserte aujourd'hui insatisfaisante,
- la branche Sud-Ouest jusqu'à Muret, secteur peu concerné aujourd'hui par les réalisations ou les projets d'axes lourds de transports urbains. »

Phasage du projet :

- Phaser le projet ne signifie pas l'abandonner et le réviser entièrement, comme notre association le demande.
- Les seuls intérêts du phasage seraient de récupérer du budget pour le consacrer aux besoins plus urgents situés dans l'agglomération hors Toulouse, et de retarder (ou encore mieux, abandonner) une portion de la ligne que nous considérons comme un doublon de la ligne de train et aussi de l'actuelle ligne B de métro (celle-ci devant être prolongée jusqu'à Labège).
- Le budget récupéré devrait être investi sur la réalisation rapide d'une ceinture sud capacitaire, à hauteur des besoins, au contraire du projet actuel qui ne prévoit qu'un bus entre Oncopole et Colomiers, qui de plus ne fait qu'effleurer Tournefeuille.

Son coût :

- Le métro va coûter plus cher que prévu (+25%) (le coût annoncé dans le dossier d'enquête publique est 2.7 milliards d'€, alors que le PDU a été voté avec un coût de la TAE de 2,1 milliards) obérant tout autre projet de développement de l'offre de transport pendant plus de 20 ans (tram, nouvelles lineo, etc.), y compris ferroviaire (probable annulation de la fin du doublement de la ligne Arènes – Colomiers)
- En outre, les prévisions de financement sont très optimistes (hausse du versement transport, hausse des recettes voyageurs, forte participation de l'état, etc ...), ce qui laisserait penser que les collectivités (surtout Toulouse) pourraient réduire leur participation ... Peu crédible.
- Au vu des variations des chiffres entre le PDU et cette enquête publique, on peut dire que le dossier coût et financement n'est pas fiable. Quelle confiance y accorder ? Une nouvelle hausse du coût est fort probable. Il ne serait pas sérieux d'approuver le dossier en l'état !...

2.2 La Connexion Ligne B (CLB)

L'AUTATE mesure le temps perdu dans cette zone par les décideurs et considère que le prolongement de la ligne B vers Labège est utile, car cela permettra de desservir une zone d'emploi, de commerces et universitaire.

Le projet de « Connexion Ligne B » est trop peu ambitieux, comporte deux ruptures de charge, et sa fréquence est insuffisante. Il doit redevenir un véritable « Prolongement de la Ligne B », comme initialement étudié, à la fois du point de vue technique et du point de vue financier,

son utilité ayant été démontrée. Il est essentiel que le nombre d'automobiles baisse dans cet endroit et que les transports en commun soient tous prioritaires et efficaces.

2.3 La ligne Aerospace Express

- le projet n'est pas objectif lorsqu'il compare les temps de parcours. En effet, pour un trajet entre l'aéroport et Matabiau le temps de parcours actuel [T2+métro ligne A] est de 23 à 25mn. Avec la LAE le temps de parcours annoncé [LAE+métro 3ième ligne] serait de 25mn.
- Nous souhaitons une tarification unique entre la ligne de métro ou de tram T1 et la LAE
- En 2015, les financements pour la ligne Envol (actuel T2) se sont chiffrés entre 60 et 70M€ et les modifications pour l'évolution de la T2 en Ligne Aéroport Express rajoute pour ces quatre stations une dépense d'un montant de 45M€. C'est beaucoup trop.
- Les impacts sur le quartier Layrac sont très importants : enclavement accru, nuisances aériennes liées à la 3eme ligne aérienne, suppression des arrêts du T2 (Nadot et Daurat) au prix du réseau Tisseo
- persistance d'une rupture charge, station Arènes d'un côté, future station Jean Maga d'un autre.

3 Conclusion

L'AUTATE constate que la réalisation de la future ligne de métro TAE ampute la grosse majorité du budget d'investissement des transports en commun, au détriment du développement des transports en commun dans la périphérie de l'agglomération qui souffre d'un manque de dessertes, de congestion automobile, et de pollution atmosphérique due aux transports.

L'AUTATE constate que la réalisation de la future ligne de métro TAE ne permettrait pas d'augmenter fortement l'usage des transports publics, du vélo et de la marche à pied et par conséquent de faire baisser sensiblement la part modale de la voiture individuelle.

L'AUTATE préconise de remplacer la TAE par :

- Un réseau dense de ligne de bus et de tramways en voies réservées
- La ceinture sud
- Une ligne transversale dans l'ouest de l'agglomération (Portet-Cugnaux-Plaisance-Colomiers)
- L'amélioration de la ligne C
- Des lignes de RER basées sur l'actuelle étoile ferroviaire (en priorité les branches du nord et de l'ouest)

L'AUTATE demande une étude d'une autre option de fuseau qui relierait les deux mêmes terminus en passant par l'ouest de l'agglomération.

L'AUTATE constate que l'enjeu climatique n'a pas été prioritaire dans le choix de lancer de cette troisième ligne de métro.

En conséquence, l'AUTATE donne un AVIS DEFAVORABLE au projet de réalisation de la future la ligne de métro TAE.