

## Une troisième ligne de métro à Toulouse ?

Toulouse possède actuellement 2 lignes de métro VAL exploitées par la régie Tisseo Réseau :

- la ligne A (12,5 km, 18 stations), d'orientation sud-ouest - nord-est, a été ouverte en 1993 et prolongée en 2003 ; elle relie Basso Cambo à Balma Gramont et dessert l'université du Mirail, le Capitole et la gare SNCF Matabiau (à la station Marengo) ;

- la ligne B (15 km, 20 stations), d'orientation sud-nord, a été ouverte en 2007 ; elle relie Ramonville à Borderouge.

Les deux lignes sont en correspondance à la station Jean Jaurès. Elles transportent 280 000 voyageurs/jour.

Ce réseau est complété par 2 lignes de tramway : la T1, orientée sud-nord et ouverte fin 2010, relie Toulouse à Beauzelle via Blagnac sur 11 km ; la T2 en est une antenne qui dessert le siège social d'Airbus et l'aéroport. La ligne C est une section de 7 km de la ligne SNCF Toulouse-Colomiers-Auch accessible avec un titre de transport urbain et en correspondance avec la ligne A et le tramway.

Une 3ème ligne de 28 km, dénommée Toulouse Aerospace Express (TAE), est aujourd'hui projetée entre la gare de Colomiers et Labège via les deux sites d'Airbus (satellites et aéronautique) et la gare de Matabiau. Son coût annoncé de 2,2 milliards d'euros représente 57 % du coût des investissements à venir sur 20 ans. Une antenne vers l'aéroport et un prolongement de la ligne B vers Labège Innopole sont en discussion.

### L'analyse de l'AUTATE...

Dans le cadre du débat public sur le projet de 3ème ligne de métro qui vient de se dérouler à Toulouse, l'AUTATE, association des usagers des transports de l'agglomération toulousaine et de ses environs, membre de la FNAUT, a déposé un projet alternatif, après avoir recueilli les attentes des habitants pendant plusieurs mois sur les réseaux sociaux et lors de réunions publiques.

L'AUTATE constate que la moitié des habitants réside hors de Toulouse, que les déplacements hors du centre-ville sont très longs et compliqués et enfin que la part modale des transports collectifs dans l'agglomération est l'une des plus faibles de France (13 % en 2013).

Si les déplacements quotidiens domicile travail provoquent tant d'embouteillages, c'est parce qu'ils ne peuvent s'effectuer en transport collectif de manière compétitive avec la voiture. L'agglomération a donc besoin d'un programme ambitieux de transports collectifs qui couvre l'ensemble du territoire, périphérie comprise, et réduise très sensiblement les temps de parcours.

Or le réseau Tisseo actuel concentre son offre sur deux lignes de métro internes à la

ville de Toulouse, qui se sont très vite avérées sous-dimensionnées par rapport aux besoins d'une agglomération d'un million d'habitants. L'ajout d'une ligne de tramway entre Toulouse et Blagnac, en remplacement d'une ligne de bus, n'a réglé aucun problème : en l'absence d'un véritable site propre, la vitesse commerciale et le taux d'utilisation sont faibles.

L'agglomération toulousaine dispose de 5 voies ferrées qui irriguent son territoire et supportent des trains régionaux et nationaux de voyageurs ainsi que des trains de fret. Les TER permettent des déplacements rapides sur de longues distances. Cependant, les fréquences actuelles sont faibles (souvent 1 heure, voire plus) et les gares trop peu attractives (il existe peu de cheminements piétons ou cyclistes pour y accéder). Et surtout, les tarifs des TER sont déconnectés de la tarification Tisseo en dehors de la ligne C Colomiers-Arènes.

### ...et son contre-projet de RER

Ce constat amène l'AUTATE à proposer un contre-projet reposant sur 3 principes généraux :

- le transport collectif doit être un service public permettant à chaque habitant d'éviter l'usage de la voiture pour ses déplacements domicile-travail ;
- il faut donc réduire la durée des trajets et limiter les ruptures de charge ;
- enfin il faut privilégier les investissements de surface, plus souples et moins coûteux (train, tram et BHNS).

Le contre-projet de l'AUTATE consiste à mettre en place un réseau de 5 RER basé sur 3 lignes SNCF de banlieue existantes, bien connecté au réseau urbain structurant mais indépendant de la desserte fine afin de garantir une vitesse commerciale et une régularité élevées, et

une offre à fréquence élevée (15 minutes en heures de pointe) :

- le RER ouest Oncopole-Arènes-Colomiers-Pibrac ;
- le RER nord Marengo-Fenouillet ;
- le RER nord-est Marengo-Montastruc ;
- le RER sud-est Marengo-Escalquens ;
- le RER sud Marengo-Muret.

Toutes les gares de correspondance doivent disposer de cheminements piétons et cyclables, de commerces et services de proximité, de personnels de sécurité, de poubelles et de garages à vélos.

L'association demande, à cet effet, la création d'un syndicat mixte métropolitain des transports intégrant le SMTC-Tisseo et la région Occitanie, sur le modèle du Syndicat mixte des transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise (SMTAML).

### Des compléments nécessaires

Ce contre-projet écarte donc la 3ème ligne de métro, trop coûteuse et insuffisante pour résoudre les problèmes des banlieues toulousaines puisque limitée au territoire de la ville de Toulouse.

Il comprend en revanche :

- la création d'un tramway « Arc Ouest aéronautique » pour desservir les bassins d'emploi de l'aéronautique (Colomiers, Blagnac) ;
- le prolongement de la ligne B de Ramonville à Labège-Innopole puis de Borderouge à l'Union ;
- le déploiement d'un réseau de bus prioritaires reliant les stations de RER, métro et tramway, et desservant les zones dépourvues de transport lourd.

Le projet de l'AUTATE permet d'envisager pour la décennie suivante des extensions des liaisons radiales telles que le prolongement de la ligne T1 vers le Sud-Est et T2 vers le nord.

AUTATE : [www.autate.fr](http://www.autate.fr)

