



AUTATE



10 rue du Château d'Uzou 31700 Blagnac

Courriel : contact@autate.fr

@AutateToulouse

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

vendredi 23 février 2018

Avis sur la connexion Ligne B

1. Le projet :

Présenté sur le site : <http://tisseo-collectivites.fr/evenements/connexion-ligne-b-concertation>

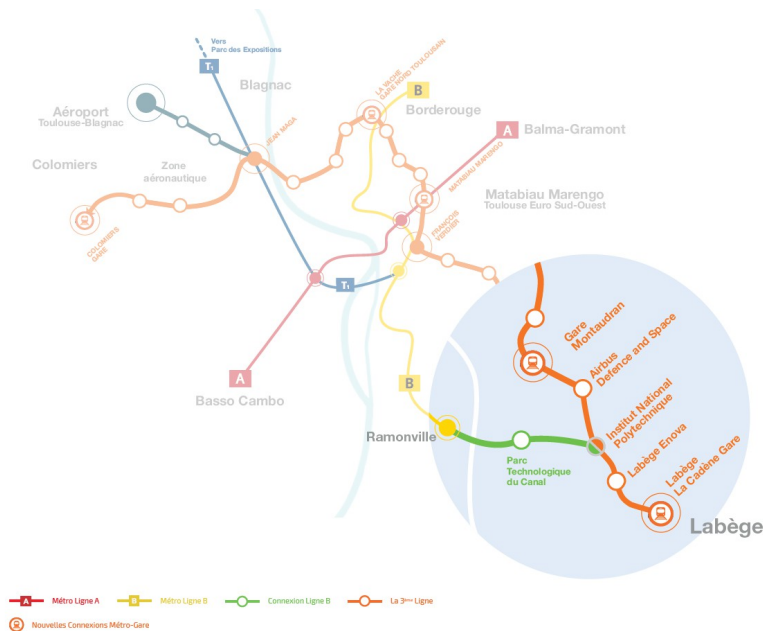
Une histoire longue :

Dès l'année 2006, les pouvoirs publics pensaient à un prolongement de la ligne B. L'extension alors envisagée aurait été en métro aérien composé de 5 km de ligne en viaduc, avec franchissement du Canal du Midi et de l'autoroute A61 et trois stations (à la gare de Labège-Innopole actuelle, au niveau du cinéma Gaumont et au lycée de la Cadène), et un autre itinéraire de 5 stations envisagé par le Sicoval (au Parc Technologique du canal, au centre commercial, à la gare actuelle de Labège, au centre des congrès et au lycée de la Cadène). Ainsi, la gare SNCF actuelle serait déplacée pour créer une nouvelle gare multimodale métro/bus/train/vélo/voitures, plus au sud de l'actuelle gare.

En 2014, le projet de 3^{ème} ligne porté par le Maire de Toulouse relance la question de la desserte de Labège et de l'éventuel prolongement de la ligne B depuis Ramonville. Le projet actuel rassemble donc ces deux contraintes et a redessiné le tracé. Est-ce au profit des usagers ?

La Connexion Ligne B :

Il porte sur le prolongement de la ligne B du métro sur 2,7 km, majoritairement en aérien, avec la création de deux nouvelles stations, pour un coût de l'ordre de 182,5 millions d'€ et une mise en service prévue en 2024.



La condition récente :

Assurer la correspondance entre la ligne B et la future troisième ligne de métro.
 Le prolongement de la ligne B, initialement prévu à La Cadène, rejoindra la 3^{ème} ligne de métro à la hauteur de l'INPT et s'appelle maintenant Connexion Ligne B.

Voie simple contre voie double :

La connexion de la ligne B sera réalisée sur une voie unique, nécessitant le passage d'une rame sur quatre aux heures de pointe entre Ramonville et l'INPT.

Ce point fait débat car il impacte la fréquence.

Temps de parcours estimé :

Entre 3 et 3'30 minutes de Ramonville à Institut National Polytechnique

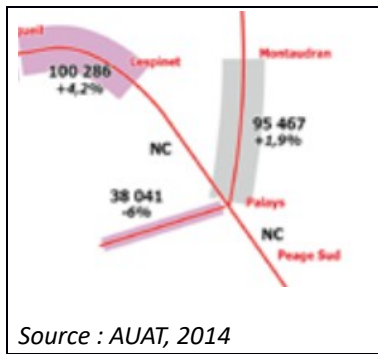
Fréquence :

1 rame sur 4
 Entre 4' 30 et 6 minutes
 en heures de pointe

Estimation fréquentation :

14 000 voyageurs par jour.

2. La circulation routière dans la zone :



Quel report d'automobilistes vers les transports en commun après le prolongement ligne B ?

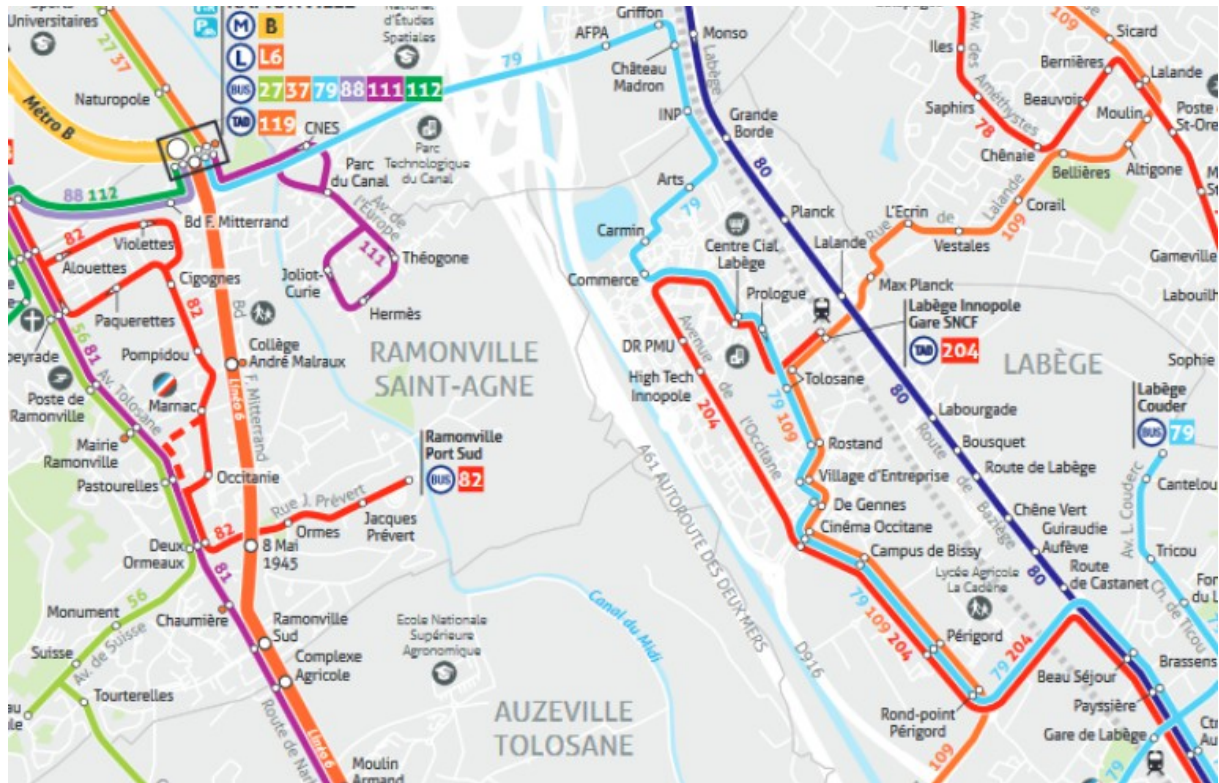
Cette connexion doit apporter une nette amélioration des déplacements sur les axes:

- Muret-Portet-Saint Agne-Ramonville-Labège -Labège.
- Brax-Colomiers-Saint Agne-Ramonville-Labège.
- Carmes-Saint Michel-Saint Agne-Labège.
- Mais aussi en sens inverse, Escalquens-Labège-Centre ville ou l'ouest de Toulouse.

Une condition de réalisation du report modal automobile-transports en commun, étant la baisse importante des temps de transport entre lieux de départ (domicile) et lieux d'arrivée (travail) des personnes qui viennent sur la zone de Labège Innopole. Aucune simulation dans ce sens n'est présentée au public.

3. L'offre de transport actuelle :

3.1. Le réseau Tisseo



3.1.1. Ramonville-Labège : le bus 79

Temps de trajet : environ 12 minutes (hors embouteillages)

Pas de site propre

Fréquence : environ 20 minutes

Voir fiche sur le site de Tisseo.

Fréquentation annuelle : (trajet, nombre de tickets validés, rang par rapport aux autres lignes)

A 79	Ramonville Métro / Labège Couder ou St Orens Lycée	1 257 739	10
-------------	--	-----------	----

Source : chiffres TISSEO 2016

Actuellement, les usagers des bus vers Labège sont majoritairement des gens « captifs » (étudiants, personnes sans voitures, etc.) et non des usagers qui choisissent sciemment ce mode de transport.


3.1.2. Le bus 80 : Rangueil / Belberaud La Balme

Fréquentation annuelle : (trajet, nombre de tickets validés, rang par rapport aux autres lignes)


L 80	Rangueil / Belberaud La Balme	337 788	49
-------------	-------------------------------	---------	----

Source : chiffres TISSEO 2016


3.1.3. Le bus 109 : Malepère / Castanet-Tolosan

Fréquentation annuelle : (trajet, nombre de tickets validés, rang par rapport aux autres lignes)			
 109	Malepère / Castanet-Tolosan	89 501	73
Source : chiffres TISSEO 2016			

3.1.4. Le TAD 204 : Labège Innopole Gare SNCF / Ayguesvives Collège

Fréquentation annuelle : (trajet, nombre de tickets validés, rang par rapport aux autres lignes)			
 TAD 204	Ramonville Métro - Montgiscard Église	14 139	100
Source : chiffres TISSEO 2016			

3.1.5. Le Bus 111 : Ramonville Métro / Parc technologique du Canal

Fréquentation annuelle : (trajet, nombre de tickets validés, rang par rapport aux autres lignes)			
 111	Ramonville / Théogone	155 518	63
Source : chiffres TISSEO 2016			

Commentaires : Quel report d'usagers sur la ligne B, après la CLB ?

Aucun calcul n'est présenté dans le projet, à partir de ces chiffres.

1.1. Le TER :

Le train Toulouse-Carcassonne passe par Labège :

<https://www.ter.sncf.com/occitanie/depliant/recherche>

Toulouse-Labège				Labège-Toulouse			
Toulouse-Matabiau	Montaudran	Labège-Village	Labège-Village	Labège-Village	Labège-Innopole	Montaudran	Toulouse-Matabiau
06.15	06.20	06.25	06.28	-	06.54	06.58	07.04
06.53	06.58	07.03	-	07.31	07.35	07.39	07.45
07.15	07.20	07.25	-	07.57	08.01	-	08.09
07.53	07.58	08.03	-	08.33	08.36	08.40	08.48
07.53	07.58	08.03	-	08.32	08.35	08.40	08.45
08.12	08.17	08.23	08.26	-	08.55	09.00	09.08
10.10	10.15	10.20	10.24	10.32	10.36	10.40	10.51
12.10	12.16	12.20	12.24	-	12.54	12.58	13.04
13.12	13.17	13.22	13.25	-	13.55	14.00	14.05
13.14	13.19	13.24	13.28	15.32	15.36	15.40	15.49
15.14	15.19	15.24	15.27	16.33	16.36	16.40	16.51
15.55	16.00	16.05	-	16.33	16.36	16.40	16.45
16.55	-	17.03	-	17.33	17.36	17.40	17.45
17.09	17.14	17.19	17.22	17.55	17.58	-	18.06
17.58	18.04	18.09	-	18.30	18.34	18.38	18.44
18.15	18.20	18.25	18.28	-	-	-	18.59
18.15	18.20	18.25	18.28	-	18.58	19.02	19.07
18.55	19.00	19.05	-	19.33	19.36	19.40	19.47
19.15	19.20	19.25	19.28	-	20.27	20.31	20.36
19.55	20.00	20.05	20.08	20.47	20.50	20.54	21.01

Pourquoi ces « trous »
dans l'offre ?

Aucune offre entre 8h12 et 10h10 Tlse-Labège et entre 8h32 et 10h32 dans l'autre.

Domage, car cela dure seulement 9 minutes.

<https://www.ter.sncf.com/occitanie/horaires/>

Les membres de l'AUTATE sont allés dans la zone de Labège, comprendre l'offre de transport SNCF, rencontrer les usagers et observer les aménagements des gares. Les usagers interrogés sont des habitués, usager-e-s qui prennent régulièrement le train pour travailler. Nous avons relaté ceci, de manière précise, sur notre site, <http://autate.fr/site/categorie/temoignages/>

Il semble bien que Labège Innopole n'ait pas pris en considération les usager-e-s du train dans la conception de la zone d'activité. Même pendant les vacances scolaires, les trains entre Toulouse et Labège Innopole sont remplis entre 17h et 18h30 avec beaucoup d'usagers qui circulent entre Labège Innopole et Toulouse Matabiau. Le cadencement, dans un premier temps, d'un train à la demi-heure toute la journée et l'élargissement des horaires (5h-23h) répondent aux besoins de la population. Il est essentiel également de favoriser l'intermodalité avec les autres modes de transport (jalonnements pour rejoindre les gares, les arrêts de bus et les principaux pôles du secteur,

positionnements des arrêts de bus à proximité des gares, stationnements vélo sécurisés près des gares, cheminements piétons et vélo sécurisés, coordination des horaires entre bus/navettes et trains avec dans la mesure du possible, attente en cas de légers retards).

Les avis des usagers :

- les usagers demandent que leur destination puisse être comprise dans l'abonnement Tisseo Pastel +
- ils réclament plus de trains directs le soir.
- Ils dénoncent le manque de solutions de rechange fiables quand un train est annulé. Le problème de la fiabilité

Les gares de la zone :

S'agissant de la Gare de Labège Innopole, elle n'est pas intégrée dans les espaces publics de Labège Innopole : bordée par 2 grillages qui donnent sur des parkings privés, aucun panneau indicatif pour les piétons, même pour indiquer les arrêts de bus. Pour garer sa voiture, il y a plein de places sur l'arrière du centre commercial et un accès direct à la gare par un petit escalier. Mais un jour, Carrefour peut privatiser son parking. La carte affichée par la SNCF porte à confusion et la carte du réseau Tisséo n'est pas actualisée. Un usager nous indique que la dernière navette gratuite mise à disposition des salariés par le Sicoval dessert le train de 17h58.

Gare d'Escalquens :

une gare vieillotte mais un abri vélo et 3 box fermés; des parkings aménagés saturés même ce mardi de congés scolaires mais des possibilités de se garer au-delà sur un espace qui pourrait être facilement aménagé.

Gare de Baziège :

beaucoup moins de voitures sur le parking aménagé et non aménagé. Possibilités d'extension.

Gare de Labège Village :

une simple halte mais bien aménagée. Petit parking peu utilisé.

La gare est loin du lycée de la Cadène.

1.2. Réseau arc-en-ciel

La ligne 86 dessert le tracé Toulouse-Villefranche de Lauragais en passant par Labège.

<https://transports.haute-garonne.fr/index.php?n=86>

Nous ne connaissons pas d'usager de cette ligne. Quelle est sa fréquentation ?

2. Les avis des usagers

Nous avons collecté divers avis des usagers, sur internet, sur notre site, sur les réseaux sociaux, et lors de campagnes de tractage et d'information des usagers du Métro Ramonville et de la zone de Labège.

Les avis qui ressortent sont résumés ci-contre :

Les avis sur l'opportunité du prolongement sont clairement partagés, presque à part égales, entre ceux qui sont favorables et les opposants, sûrement en raison de son coût. De nombreuses personnes estiment qu'1 voie sur 4 sans réserve technique est une aberration. Certaines personnes expriment

aussi leur désaccord sur le phasage/redondance entre les projets TAE/CLB: Labège sera desservie de manière disproportionnée par rapport au nombre d'habitants.

De nombreux usagers de la de ligne 79 demandent urgemment l'amélioration en fréquence et temps de trajet (voie en site propre, Lineo, BHNS) mais se posent la question de savoir si le besoin capacitaire vaut la peine de faire plus qu'une ligne de bus ?

Plusieurs internautes ont des désaccords et des propositions concernant le tracé ou les arrêts: dessertes ZAC Malepère et St Orens reviennent plusieurs fois ; on trouve aussi une occurrence pour Auzeville/Castanet, une autre pour une liaison vers l'Oncopole, le souhait de revenir au CLB initial, d'autres points de connexion entre CLB et TAE sont proposés.

Les usagers posent aussi la question de la multi-modalité : renforcer les parking-relais, créer une piste cyclable le long de la nouvelle voie de métro, améliorations pour les piétons.

3. Les recommandations de l'AUTATE

3.1. L'opportunité connexion 3^{ème} ligne/Ligne B :

Le positionnement de l'arrivée de la connexion de la ligne B par rapport à la 3^{ème} ligne de métro est un handicap pour son prolongement vers Malepère et Saint Orens.

Or l'anticipation du futur est indispensable, pour desservir maintenant la 2^{ème} couronne de l'agglomération.

La troisième ligne de métro ne devrait-elle pas aller à Saint-Orens tandis que la CLB irait à Labège ? Et si la 3^{ème} ligne n'arrivait pas jusque-là ? Ce point doit être envisagé afin de ne pas réaliser un investissement lourd qui pourrait s'avérer mal conçu.

3.2. Avis de l'AUTATE :

- Il est étonnant que Labège, ville de 4300 habitants soit le lieu d'arrivée de 2 lignes de métros. Il est d'ailleurs tout simplement inédit parmi des villes de taille équivalente de l'agglomération toulousaine que 2 lignes de métros se rejoignent. Comment le bureau d'étude Tisseo a-t-il pu concevoir un tel réseau ?
- Etant donné qu'il y a de nombreux autres besoins sur la métropole sans solution en 2025 (en particulier l'ouest comme souligné par la commission d'enquête publique du PDU), il paraît tout à fait incongru de concentrer 2 lignes sur une même petite ville.
- Cela étant dit, nous pensons que le tronçon sud de la 3^{ème} ligne n'étant qu'une parallèle entre la ligne B et la ligne SNCF, il faut donc l'abandonner, et ne faire que le prolongement de la ligne B ou autre solution.
- Il faut trouver des solutions pour accroître l'offre de TER entre Toulouse-Matabiau et Labège Innopole.
- Quel que soit le scénario, en cas de prolongement de la ligne B, il est nécessaire de prévoir un pôle d'échanges sur ce prolongement avec la ligne TER pour faciliter les échanges entre le sud-Est de la région Toulousaine et les pôles majeurs que sont le CHU et l'université P. Sabatier.
- Pourquoi ne pas créer, plutôt, un site propre pour un Lineo ou un Tram et qui aurait pu se connecter avec la LMSE pour irriguer tout le secteur de Montaudran, Labège ?
- La ligne B arrivant à saturation doit être doublée.

3.3. Si ce prolongement se fait

- La meilleure option nous semble être, le prolongement de la ligne B, comme prévu initialement, et le cadencement au ¼ d'heure, en heure de pointe, du TER.
- Réfléchir à un système à voie double, pour l'avenir.
- A minima, des accompagnements doivent se réaliser en amont de cette connexion :
 - Ainsi des lignes de bus permettant aux habitants du secteur de gagner rapidement la station permettraient de rendre cette ligne plus attractive
 - Les usagers arrivant du Sud-Ouest ou de l'Ouest doivent trouver de solutions simples.
 - Les TER, les lignes de bus doivent être renforcées
 - les parkings créés ou augmentés.

CONCLUSION :

- Le nouveau projet est beaucoup plus cher que le précédent et moins intéressant.
- Faire arriver 2 lignes de métro dans une ville de 4300 habitants est surdimensionné, surtout que les besoins sont énormes par ailleurs, et qu'il n'est pas prévu de les satisfaire (en particulier dans l'ouest de l'agglomération). Donc, abandonner le tronçon Matabiau-Labège de la TAE, et ne conserver qu'une seule desserte de Labège et de son parc d'activité et de commerce qui soit efficace et dimensionnée au besoin.
- Existe-t-il un réel besoin de cette CLB ? Le nombre d'usagers justifie-t-il un métro ?
 - Quel report modal ?
 - Quelle répartition entre TAE et ce prolongement ?
 - Quel engagement de la part des employeurs pour favoriser ce mode ?
 - Quel engagement de la part des commerces pour favoriser ce mode ?
- Tisseo a-t-il envisagé d'autres solutions alternatives ?
- Avant 2024, passer la ligne 79 en site propre et en fréquence accélérée (8 minutes) comme les Linéo.
- Il faut trouver des solutions pour accroître l'offre de TER entre Matabiau et Labège.