

AUTATE

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

Téléphérique Urbain Sud Contribution à l'enquête publique

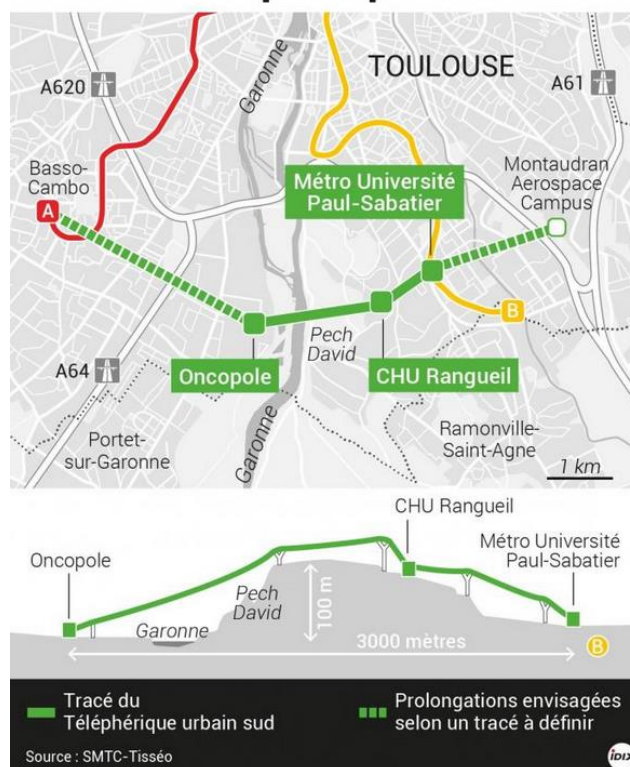
Mars 2019

Le projet porté par le SMTC

Le projet de téléphérique constitue un maillon de l'axe structurant dit **Ceinture Sud** du Plan de Mobilités de l'agglomération toulousaine 2025-2030 valant révision du Plan de Déplacement Urbain (approuvé par le Comité Syndical de Tisseo le 7 février 2018) pour relier les pôles d'emploi de Colomiers-Blagnac d'un côté, et ceux de Rangueil et Labège au Sud Est.



Tracé du Téléphérique urbain sud



Dans le cadre de cet axe structurant « Ceinture Sud », le SMTC étudiera une extension du téléphérique après 2025 vers Montaudran et Basso Cambo qui pourrait amener une fréquentation plus forte.

Fréquentation

La capacité technique du Téléphérique Urbain Sud sera de 1500 voyageurs par heure et par sens.

Les prévisions de fréquentation du SMTC sont de 8000 voyageurs / jour.

A titre de comparaison, la ligne de bus LINEO 1 transporte 20 000 voyageurs/jours alors 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.

Coût

Le budget initial de l'opération était de 44 millions d'€HT est passé à 83,9 millions d'€HT, soit 100,7M€TTC. La différence provient des augmentations successives de budget dues à des corrections et à l'intégration de diverses études complémentaires.

A titre de comparaison, le projet d'aménagement des 10 lignes LINEO en bus est estimé à 100 Millions d'€.

Pollution

Le téléphérique présente peu de rejets polluants, pour une consommation énergétique faible.

Quels usagers

Les usagers potentiels sont :

- Les personnels et usagers des centres hospitaliers Rangueil et Larrey.
- Les personnels, usagers et salariés des entreprises et établissements médicaux de l'Oncopole.
- Les personnels et étudiants de l'université Paul Sabatier
- Les usagers du parc relais à l'Oncopole qui est prévu pour fonctionner de 5 h à 00h30.
- Les touristes. Il est prévisible que le téléphérique aura un impact touristique et fera l'objet de sorties de détente familiale permettant d'atteindre un point de vue panoramique intéressant sur la ville de Toulouse.
- Les cyclistes. Les vélos sont acceptés à toute heure. À noter que le contournement de la colline et la traversée de la Garonne sont actuellement problématiques à vélo, obligeant à remonter jusqu'au pont du Stadium dans un sens ou à la passerelle de la poudrerie dans l'autre sens.

L'impact pour le lycée Bellevue

L'établissement scolaire sera survolé par le téléphérique. Le château qui abrite l'administration du lycée et sa perspective verte vers l'université, qui sont classés, ne peuvent être survolés par les cabines. Par ailleurs, nous soutenons les réserves émises par le Lycée Polyvalent Bellevue concernant les impacts sur la sécurité des personnes, et sur les conditions de vie et de travail du personnel et des lycéens.

Analyse de l'existant



La Garonne constitue une barrière qui n'a pas été franchie à cet endroit par les transports en commun du réseau Tisséo :

- Le train passe sans s'arrêter de Saint-Agne à Portet et la halte Oncopole n'est pas un arrêt,
- Alors que le périphérique toulousain le fait (deux fois d'ailleurs) au ras de la colline de Pech David, côté Jules Julien.

Donc l'offre de transport actuelle consiste le plus souvent à s'appuyer sur les deux lignes de métro A et B pour connecter les points majeurs situés au sud de l'agglomération. Les lignes de Bus et de métro sont organisées en étoile et se dirigent majoritairement vers le centre, à part la ligne 13 qui est un peu plus radiale. Dans cette zone, les bus ne traversent la Garonne que sur le pont Pierre de Coubertin (Stadium).

Actuellement les temps de transport sont les suivants à 17h en semaine (selon le calculateur de TISSEO) et sans compter le temps de parcours du point de départ réel (domicile, travail, études, etc.) et le temps d'arrivée à la station Tisseo.

Départ	Arrivée	Avant le téléphérique	Après le téléphérique
oncopole	Hôpital rangueil	entre 39 et 54 minutes bus 52/11 ligne B bus 88	5 mn
oncopole	bagatelle	20 minutes bus 13	Pas de changement
oncopole	saint Michel Marcel Langer	entre 29 et 38 minutes bus 52/11 ligne B	22 minutes Téléphérique + ligne B
oncopole	les arènes	entre 24 et 28 minutes bus 11/52/T2 ou bus 11/13 ligne A	Pas de changement
Mirail Université	Université Paul Sabatier	28 minutes lignes A et B	Pas de changement
Cugnaux	Université Paul Sabatier	54 minutes bus 47 lignes A et B	Pas de changement
Labège (INP)	Oncopole	Entre 53 et 1h03 minutes Bus 52 ou 11, ligne B et 79	36 minutes Bus 79 + Métro B + téléphérique
Balma	Oncopole	Entre 51 et 1h02 Bus 84 + ligne A + 13 ou Bus 84 + Ligne A + T1/B + 11/52	51 minutes 84 + Ligne A + ligne B +téléphérique

L'amélioration du service en temps est très localisée sur le trajet du téléphérique et marginalement sur le Sud-Est et l'Est de l'agglomération (Balma, Labège, etc.) à condition que l'utilisateur n'ait pas d'autres trajets à faire avant et après.

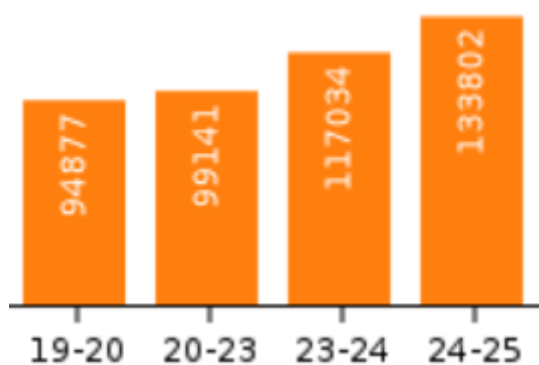
La thrombose des voitures :

Les embouteillages autour de l'intersection des autoroutes A620 et A64 à Langlade ont toujours été problématiques malgré des agrandissements incessants des voies et aménagements routiers. Ils constituent donc un véritable sujet pour les habitants de l'agglomération et sur la rocade sud en général. Il en est de même pour les bouchons route de Narbonne.



Comme le montre la carte ci-dessus, l'élaboration d'une solution de transport en commun n'est pas simple : relief, Garonne, passages étroits, de nombreuses constructions dans les quartiers Empalot, Rangueil, un passage très étroit pour la rocade, etc.

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



- 25 : Langlade
- 24 : Empalot, Lacroix-Falgarde
- 23 : Rangueil, Le Busca
- 20 : Lespinet, Complexe scientifique de Rangueil
- 19 + Échangeur entre A620 et A61 (échangeur du Palays)

Tisséo espère une fréquentation de 8 000 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 jours que devrait permettre cet axe structurant de transports en commun, donc avec une fréquentation du même ordre entre Basso Cambo et Rangueil.

Un report des embouteillages à l'Oncopole

Le terminus du téléphérique coté Oncopole n'est pas en connexion directe avec les transports en commun de la route d'Espagne, mais en recul au niveau des parkings de l'Oncopole.

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.

Proposition alternative de l'AUTATE

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.

En effet, les communes du quart sud-ouest de l'agglomération de COLOMIERS à RAMONVILLE 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 et d'études de Colomiers-Blagnac, de Portet-Thibault et Rangueil-Labège.

Entre l'Oncopole et Rangueil, le téléphérique, transport peu capacitaire ne répond pas aux objectifs de déplacements et d'un autre côté la réalisation du lien entre l'Oncopole et Colomiers étant prévue en simple bus sans aménagement de voie réservée n'y répondra pas non plus (cf page 22 de la Pièce H du

dossier d'enquête publique: Évaluation socio-économique). Or seul un moyen fortement capacitaire permet de desservir tout ce quadrant.

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

- Bus en site propre
- Réseau ferroviaire existant

Alternative par bus en site propre ou tramway

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 :

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

Les alternatives présentées par Tisseo Collectivité :

Dans son dossier, pièce E4, P285, Tisseo Collectivité décrit deux variantes qu'ils ont étudiées :

Tramway

Le tramway tel qu'étudié suit le même tracé que le téléphérique, mais avec un viaduc au-dessus de la Garonne et en souterrain sous le coteau de Pech David.

Il est dit dans le dossier P285, « Pour l'analyse des variantes, la comparaison est réalisée sur la même desserte, sans toutefois être une solution viable, car il ne paraît pas concevable de projeter une ligne de tramway sur un aussi faible linéaire. ». On aurait pourtant attendu que la variante soit étudiée en l'intégrant dans le réseau actuel de transport et en étendant cette solution tramway au-delà du seul secteur du coteau de Pech David, ce qui aurait rendu cette solution plus attractive.

Bus

Le bus serait en site propre entre Oncopole et le CHU de Rangueil, avec longement du périphérique sur un site propre à créer avec un nouvel ouvrage de franchissement de la Garonne.

Ces variantes nous paraissent très intéressantes, et il est bien dommage que les études aient été aussi peu poussées; en particulier **l'insertion de ces deux variantes dans la future ceinture sud n'a pas été étudiée** et aurait pourtant été bien meilleure que la solution téléphérique qui a été retenue: ce sont des solutions bien plus capacitaires qui correspondent beaucoup mieux au besoin, et la solution bus permettrait de plus, de limiter les ruptures de charges. Ces options ont été rejetées au principal argument de budget plus important que pour la solution du téléphérique. Ce raisonnement nous semble bien rapide, ce coût étant tout à fait relatif si on considère l'efficacité des solutions pour la ceinture sud; de plus si on considère le budget engagé sur la « ceinture est », qui a été traitée en solution métro (TAE), celui prévu pour la « ceinture sud » même en prenant en compte une des deux variantes est « dérisoire ».

Alternative par le lien ferroviaire

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 prolongement 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.

Il est aussi essentiel de penser l'aménagement du Cancéropole pour assurer des connexions avec les réseaux ferroviaires et réseau LINEO. Une solution pérenne doit aussi être trouvée pour la traversée de vélo de la Garonne au sud de l'agglomération.

Un tel aménagement doit être étudié par le SMTC et présenté à la population pour en comparer les coûts et impacts à moyen et long terme.

Demande d'aménagement du TUS par l'AUTATE

Si le Téléphérique Urbain Sud (TUS) est réalisé pour desservir localement les hôpitaux Rangueil, Larrey et Oncopole, et pour la traversée de la Garonne par les vélos, il doit être impérativement complété avec un réseau cohérent de bus, tramway et train surtout autour de la ceinture Sud.

Les 2 gares multimodales au départ doivent être bien réfléchies en termes d'aménagement et d'espaces publics attenants en faveur des piétons, vélo, bus, taxis, covoiturage. Du fait de son impact touristique et de sorties de détente familiale, il sera intéressant de créer une véritable plate-forme panoramique à la station CHU.

Le projet de Ligne Express Muret – Basso Cambo devrait prévoir la desserte du pôle d'échange multimodal Oncopole, offrant ainsi une large palette de correspondances vers Lineo 5, Ceinture Sud, Metro ligne B notamment.

Le positionnement de la gare à la station de métro Faculté-de-Pharmacie en longeant le lycée et jusqu'au métro pharmacie pourrait être étudié. Le TUS perdrait certaines connections bus, mais aurait

un fort intérêt pour les étudiant-es et enseignant-e-s de Pharmacie (BU + CHU) et desservirait une plus forte densité de résident-e-s : cités-U, IUT, INSA.

SYNTHÈSE

Une solution mineure pour un problème bien plus conséquent, qui peut se résoudre avec un bus cadencé en voie réservée, un tramway ou le train.

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 de 1 million d'habitants, et il ne peut donc pas s'inscrire dans la ceinture sud.

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 solution de tramway ou de bus cadencé avec voie réservée peut répondre à ce besoin.
Une ligne de train le peut aussi 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.