



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

10 rue du château d'uzou 31700 BLAGNAC
Courriel : autate@googlegroups.com

Réponse à l'enquête publique TESO, Avril 2019

Préambule :

Notre association n'a pas été concertée sur ce projet.

Pour répondre aux enjeux environnementaux contre la pollution, ce projet devrait être conçu pour diminuer la place de la voiture au profit des transports en commun (TC).

La gare TESO est un lieu important pour les déplacements domicile-travail, dans lequel les usagers sont extrêmement sensibles à leur temps de parcours, y compris dans leurs cheminements piétons entre les différents modes de déplacement.

Le projet :

Le projet de Pôle d'Echange Multimodal, autour de la gare Matabiau est centré sur la transformation de la gare en tant que « *lieu unique et central où se connectera l'ensemble des modes de déplacement* ». Il est surtout consacré à des aspects d'aménagement immobilier et architecturaux. Il s'articule sur l'idée d'une Ligne LGV et sur la future 3^{ème} ligne de métro, alors que les deux ne sont pas actées.

Nous avons cherché dans la présentation du projet, tous les éléments permettant d'améliorer le service de transport en commun (TC) offert aux usagers qui se déclinent en deux points : l'articulation avec le réseau tisseo et les cheminements piétons.

Analyse de l'AUTATE :

Sur le premier point, force est de constater, qu'il n'y a pas de plan structuré et programmé pour articuler l'offre de trains, le projet TESO et l'offre existante et future de transport en commun du réseau TISSEO. Sur cette question de l'articulation avec l'offre de bus, métros et tramways TISSEO, les engagements sont à la fois, vagues et centrés de manière optimiste et futuriste sur la 3^{ème} ligne : à la page 36, de la pièce B-3 descriptif du projet, on lit « *la desserte du projet en transport en commun s'articule principalement sur le projet de la 3^{ème} ligne de métro, véritable colonne vertébrale Nord-Sud du projet qui doit irriguer la métropole Montaudran/Palays et la zone aéroportuaire, à l'horizon 2025* ». Le réseau départemental de bus est si peu évoqué dans le document que nous ne l'aborderons pas.

La figure 47 est bien trop petite et imprécise pour détailler l'ensemble des connections possibles et des améliorations de l'offre de services de transport en commun. La phrase en haut de la page est également trop peu explicite pour permettre d'émettre un avis argumenté : « *le réseau bus sera restructuré pour apporter une offre de destinations complémentaires depuis et vers Toulouse EuroSudOuest, en particulier les quartiers peu ou mal desservis directement par le réseau métro/tram* :

Croix-Daurade, La Gloire... ». Que signifient les pointillés à la fin de la phrase ? La figure 48 est illisible, elle ne comporte aucun repère de lieu. Une ligne et des points au bas de celle-ci sont impossibles à identifier.

Information manquante :

Nous aurions souhaité voir figurer, dans les documents, des tableaux des temps de transport en commun entre la nouvelle gare TESO et les communes de la première couronne toulousaine (Balma, Aucamville, Blagnac, Colomiers, Tournefeuille, Plaisance, Portet, Muret, Ramonville, Labège, L'union) sur plusieurs périodes :

- Un tableau avec les temps actuels
- Un tableau pour 2022
- Un tableau pour 2025

L'idée serait de voir une amélioration de ces dessertes en termes de temps en TC.

Propositions de l'AUTATE

En ce qui concerne le réseau Tisseo, et avant la 3^{ème} ligne, nous préconisons :

1. D'abord une meilleure articulation des terminus Jeanne D'arc, Matabiau, Marengo, qui devra être discutée avec les usagers et leurs associations de représentants. Nous pensons, de prime abord, aux solutions suivantes :
 - Une restructuration de l'offre de bus autour du terminus Jeanne D'arc :
 - o Les bus 15 et 70 doivent être prolongés à la gare
 - o Les bus 23, 39 et 45 maintenus en l'état, dans leurs trajets mais renforcés dans leurs horaires
 - Un maintien des lignes arrivant à Marengo : le bus 14 et le Linéo 8
 - La Linéo 9 doit passer en site propre sur l'ensemble de son parcours.
2. Ensuite, la création d'une ligne en site propre (Linéo ou Bus à Haut Niveau de Service), le long du canal en direction les Ponts Jumeaux et connectée à la Lineo 1.

Sur les déplacements des piétons des usagers des TC, si nous approuvons, autour de la gare, le projet des 4 parvis (Marengo, Canal, Avenue de Lyon et Périole), nous souhaitons que le projet mette l'accent sur les autres points suivants :

- une signalétique (panneaux, indicateurs) permettant de circuler plus aisément
- du mobilier urbain spécifique aux usagers des TC (abribus, bancs, panneaux, guichets d'information, etc.).
- les usagers doivent être en sécurité (éclairage, présence d'agents)
- les usagers ont besoin de prendre facilement les différentes correspondances
- les cheminements doivent être courts

S'agissant des cheminements piétons, si la grande galerie centrale de la gare dans l'axe de la rue Bayard et les aménagements des espaces publics de la gare confortent un accès piétonnier au centre-ville, le projet manque d'ambition : la rue Bayard devrait être entièrement réservée aux modes doux (piétons, vélos et TC) vers le grand axe piétonnier du centre-ville qu'est devenue la rue Alsace Lorraine ou les boulevards sur lesquels circulent des bus en site propre (Linéos). Les flux de voitures devront être basculés soit vers les allées Jean Jaurès, soit vers la rue Matabiau.

Enfin, tout doit être fait pour permettre les meilleures combinaisons possibles entre TC et usager du vélo. Les préconisations de l'association 2P2R portent sur ce point spécifique.

Sur la navette aéroport :

Nous demandons la suppression de la surfacturation de la navette aéroport et contestons le principe de la surfacturation de la proche ligne LAE.

Nous suggérons la création d'un arrêt au P+R des Sept Deniers, ce qui assurerait une liaison sur la gare depuis ce lieu.

Avis de l'AUTATE :

Notre avis est négatif sur cette enquête :

Ce projet de grande ampleur TESO comporte un volet TC trop insuffisant. Notre association souhaite d'ailleurs connaître le montant financier de l'investissement réalisé sur les TC autour du projet.

Pour notre association, le volet TC du projet doit être phasé en deux périodes, en ce qui concerne les transports en commun : une première période, avant la 3^{ème} ligne de métro, au cours de laquelle il faut, d'une part, restructurer les bus et notamment revoir les terminus de différentes lignes et d'autre part, relancer des lignes longues et en site propre (Linéo ou BHNS). Une deuxième période, après la troisième ligne doit être planifiée afin de rendre cohérentes et rapides les liaisons avec les communes environnantes de Toulouse.