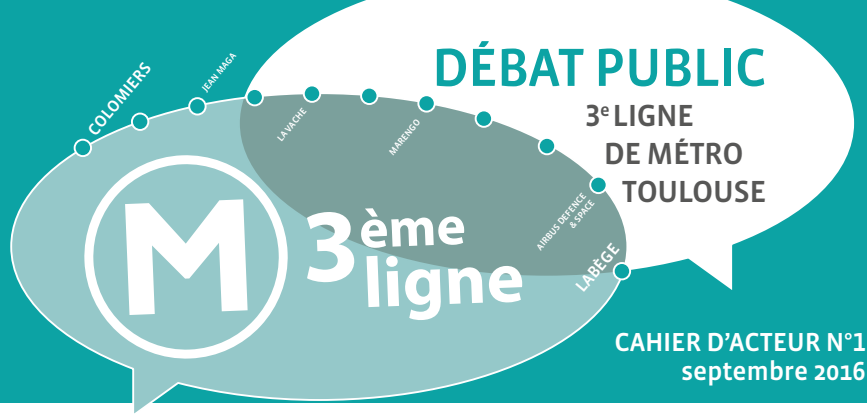


# DÉBAT PUBLIC 3<sup>ème</sup> ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



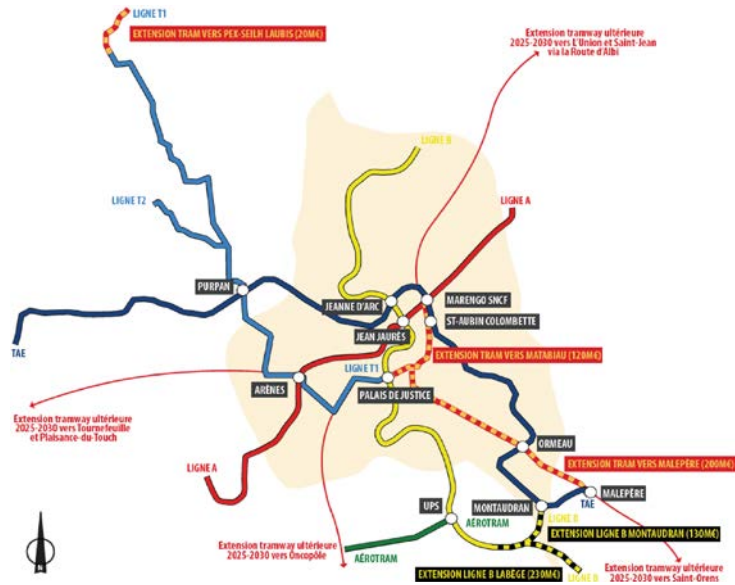
## CAHIER D'ACTEUR COLLECTIF CITOYEN EN FAVEUR D'UNE 3<sup>ÈME</sup> LIGNE MÉTRO-POLITAINE ET OPTIMISÉE



### QUI SOMMES-NOUS ?

**Maxime LAFAGE** Chargé de projet transports dans une AOT, diplômé IEP Toulouse (action publique) et Sciences Po Paris (école des affaires urbaines) - **Jean Louis DELIGNY** Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées honoraire, ancien directeur du CERTU et ancien directeur de l'Équipement 31 - **Xavier RAFFIN** Architecte logiciel, ancien responsable de 2010 à 2015 de toute l'architecture web, mobile et OpenData de Tisséo - **Paul DEBAX** Passionné des transports ferroviaires et urbains de Toulouse, usager et observateur du réseau Tisséo - **Mathieu PETIT** Ingénieur diplômé de l'INP ENSEIHT de Toulouse - **Mathieu SUDRES** Architecte diplômé ENSA Toulouse et TampereUniTech, créateur de startup, entrepreneur, usager et observateur du réseau Tisséo - **Antoine BARON** Conducteur de trains SNCF dans la région toulousaine et en Occitanie, usager et observateur du réseau Tisséo - **Nicolas QUANTIN** Architecte-urbaniste, responsable du pôle infographie, prospective et projets urbains dans une agence d'urbanisme - **Serge SACALAIS** Cadre supérieur honoraire de la SNCF, membre du bureau de l'association AsCoBaz et usager et observateur du réseau Tisséo - **Arnold KROON** Architecte diplômé de l'ENSA VT de Marne-la-Vallée, usager et observateur du réseau Tisséo - **Adrien VILLIERS** Usager et observateur du réseau Tisséo - **Alain ROY** Membre de l'association du quartier Chalets-Roquelaine, usager et observateur du réseau Tisséo - **Alexandre PAJON** Historien, observateur et usager du réseau Tisséo - **Association ASCOBAZ** (Association des Copropriétés du Bazacle) Association de quartier représentant neuf copropriétés et plus de 800 logements - **Benjamin LAFAGE** Ingénieur en Informatique et Systèmes d'Information, usager et observateur du réseau Tisséo - **François OBÉ** Directeur marketing chez un avionneur européen à Blagnac, usager et observateur du réseau Tisséo - **Hélène DAÏDÉ** Présidente de l'association AsCoBaz, usagère et observatrice du réseau Tisséo - **Lucas HENRIAT** Étudiant spécialisé dans les transports, observateur du réseau Tisséo - **Mathieu MASHLER** Passionné des transports toulousains, usager et observateur du réseau Tisséo - **Olivier LAURET** Usager et observateur du réseau Tisséo - **Pierre LABORDE** Usager et observateur du réseau Tisséo - **Pierre HOAREAU** Usager et observateur du réseau Tisséo

> Liste de co-signataires évolutive qui sera complétée d'ici à la fin du débat public / N'hésitez pas à nous rejoindre en le faisant savoir sur le site du débat public



Depuis 2010, le projet de troisième ligne de métro de l'agglomération a été plébiscité et accueilli très favorablement par les Toulousains. Il est utile car il répond à des besoins déjà très importants et à une demande en forte croissance. Il doit permettre de compléter et structurer le réseau lourd en articulation avec les autres modes (tram, bus, ferroviaire mais aussi téléphérique, vélo, marche).

Pour autant, nous sommes un certain nombre de membres de la société civile -acteurs des transports, associations, usagers, spécialistes, étudiants- à constater que le projet qui est proposé ne répond pas aux besoins d'aujourd'hui ni à ceux de demain. Puisque c'est un projet engageant et décisif pour l'avenir de la métropole (plus de 2 milliards d'euros), nous demandons, à l'aune d'un argumentaire détaillé joint à ce cahier d'acteur, que le projet soit amendé et optimisé hors de toute considération partisane ou clientéliste. En l'état, les faiblesses de forme et de fond du programme de Tisséo sont en effet à notre sens largement susceptibles de compromettre l'intérêt d'une troisième ligne de métro, s'entacher sa mise en œuvre voire pire, d'obérer l'avenir de l'agglomération.

Face à cette perspective inquiétante, les leviers d'amélioration de TAE sont toutefois nombreux. La bonne-volonté de tous peut tout à fait permettre de dégager une solution qui serait non pas un compromis arrangé, mais bien un projet accepté avec une stratégie commune.

Nous formulons 8 critiques et proposons 8 réponses à ces critiques. Il est de la responsabilité des élus et du maître d'ouvrage d'en tenir compte pour optimiser le projet, et démontrer ainsi par la même occasion que la concertation mise en place n'est pas seulement cosmétique mais qu'elle peut réellement peser sur le processus de conception et de décision.

Il est indispensable que le projet TAE soit optimisé au mieux : de multiples enjeux d'apparence contradictoire sont à concilier (centre-périphérie/besoins d'aujourd'hui-besoins de demain, rapidité de la ligne/desserte et maillage, coût d'investissement-coûts/d'exploitation et de maintenance etc.).

Ces grands équilibres à inventer doivent nécessairement être définis dans le cadre de ce débat public.

## SUR LA FORME, DES DÉCISIONS QUI PRÉEMPTENT LES CONCLUSIONS DU DÉBAT PUBLIC

- Des appels d'offres sur l'insertion détaillée des stations lancés dès février 2016, soit 6 mois avant le débat public
- Des modélisations de trafic et des études socio-économiques menées en interne Tisséo-AUAT, sans regard extérieur, processus qualité ou audit externe (ce qui nous a amenés à saisir la CNDP)
- L'absence de prise en compte des variantes (dont la nôtre) et un PDU révisé à marche forcée, sans tenir compte du débat public

## SUR LE FOND, UN TRACÉ QUI NE CORRESPOND PAS À LA RÉALITÉ URBAINE DU TOULOUSE D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN

### Critique n° 1 : une ligne de métro à la philosophie de tram-train, héritage du « métro léger » proposé par l'AUAT dès 2014

- Une ligne qui doublerait les voies ferrées sur 8 km
- Une ligne qui tangenterait le centre-ville et les zones denses mal desservies aujourd'hui (« effet rocade »)
- Une ligne qui se connecterait au tramway à Jean Maga alors même que ce site ne permet pas une correspondance métro-tram efficace
- Des distances interstations trop longues (supérieures à 1,5 km) qui créeraient un « effet tunnel » (contre 650 à 700 m sur le réseau métro existant et 850 m sur l'ensemble des projets métro en France de 1900 à 2030 (incluant le Grand Paris Express en Île-de-France) (Source : étude M. Lafage « état des lieux réseau métro en France », cf. lien ci-après : <http://imageshack.com/a/img922/793/MZnAQb.jpg>)
- Tracé qui hérite de la philosophie du « métro léger » (ou tram-train) envisagée par l'agence d'urbanisme (AUAT) dès mi-2014

### Critique n° 2 : des enjeux immobiliers et urbains qui priment sur des objectifs de mobilité et de transport

- Une ligne qui rechercherait les faibles densités et qui éviterait les « tissus urbains déjà constitués » : vers un projet immobilier ou un projet de transports?
- Une ligne qui anticiperait les besoins (supposés) en mobilité à l'horizon 2050 mais qui ne répondrait pas aux besoins existants de 2016
- Une ligne qui ne s'articulerait pas avec les projets urbains planifiés et déjà lancés (Malepère, Brouardel Europe, Cartoucherie etc.)
- Une ligne qui desservirait des sites SEVESO ou la densification urbaine est plus que soumise à réserve (quelle dépollution? quelle prise en compte des nuisances liées à la présence d'activités logistiques et du site de traitement des eaux de Ginestous?)
- Un maître d'ouvrage qui dans son dossier d'études, propose d'accueillir au Nord de Toulouse des dizaines et des dizaines de milliers d'habitants supplémentaires, sans réflexion sur l'achèvement des plus de 25 ZAC actuellement en cours de réalisation à Toulouse et loin d'être terminées / remplies? (Andromède, Cartoucherie, Malepère, Euro Sud Ouest, Montaudran, Les Ramassiers, St-Martin du Touch, Borderouge, Empalot Garonne, Niel, Brouardel Sébastopol Europe etc.)
- Un projet déconnecté des perspectives urbaines réelles du Nord de l'agglomération à moyen terme

### Critique n° 3 : un poids trop important accordé aux pôles industriels

- Une ligne qui doit desservir les sites industriels mais qui doit aussi avoir une multifonctionnalité (loisirs, logements, universités, hôpitaux etc.)

### Critique n° 4 : des interconnexions arbitraires mal étudiées et des localisations de station non optimisées

- L'interconnexion ligne B / TAE / TER à La Vache se rajoute aux plus de 565 M€ qui doivent être engagés dans le cadre du projet AFNT pour doubler la voie ferrée et moderniser les gares entre Matabiau et Saint-Jory (programme lignes à grande vitesse GPSO) (Source : [http://www.gpso.fr/arrete\\_prefectoral\\_DUP\\_AFNT.pdf](http://www.gpso.fr/arrete_prefectoral_DUP_AFNT.pdf))
- L'interconnexion ligne B / TAE à La Vache rallonge les temps de trajet entre Matabiau et la rive gauche de la Garonne, dont la zone aéroportuaire et Colomiers, et double la ligne B existante qui par ailleurs est loin de la saturation dans ce secteur

- L'interconnexion TAE / tramway proposée à Jean Maga, telle que proposée, se situe dans le lit du Touch (zone naturelle sensible protégée dans le SCoT, sur un nœud autoroutier, sans connexion à moins de 350 m avec le tramway (T1-T2)
- L'intérêt de la connexion ligne B / TAE à François Verdier n'est pas avéré, secteur déjà densément desservi (Carmes, Esquirol, Jean Jaurès), alors que la coupure urbaine canal / voie ferrée enclave le quartier St-Aubin / Guilheméry / La Gloire (quant à lui insuffisamment desservi)

### Critique n° 5 : peu de perspectives pour Colomiers et le Sud-est : une dimension métropolitaine limitée

- Une ligne qui traverserait Colomiers sans s'y arrêter (pas de station proposée entre les sites Airbus et la gare, alors que l'on passe sous le centre-ville de la 2<sup>ème</sup> commune la plus peuplée du département de la Haute-Garonne?)
- Une ligne qui ne répond pas aux enjeux de desserte du secteur de la route de Revel / Malepère / St-Orens, où pour rappel, sont prévus 8000 à 10000 logements d'ici 2030 (Source : p. 4 étude d'impact dossier création ZAC « 8500 logements et 3500 emplois »)

### Critique n° 6 : l'absence d'articulation avec le réseau tramway existant et potentiel

- Absence d'interconnexion avec le réseau tramway existant (T1-T2), dont par ailleurs, l'extension vers l'aéroport (70 M€) vient à peine d'être mise en service (2015) et dont la fréquentation n'atteint pour le moment même pas celle d'un bus cadencé (Source : La Dépêche du Midi du 18/08/2015 « La ligne T2 vers l'aéroport dope la fréquentation générale du tramway en juin et juillet »)
- Une ligne qui ne tient pas compte des potentiels développements futurs du tramway au-delà de Palais-de-Justice (François Verdier, Matabiau, Route de Revel?)

### Critique n° 7 : la recherche de financements ne doit pas ouvrir la porte au clientélisme politique, aux égoïsmes institutionnels et aux compromis arrangés

- Des positions institutionnelles et politiques caricaturales qui traduisent bien le faible degré de coopération intercommunale et le manque d'intelligence territoriale dans l'aire urbaine

### Critique n° 8 : des hypothèses fragiles de financement

- Des hypothèses de financement très optimistes qui se traduisent par un recours à l'endettement manifestement excessif au regard de la sensibilité des hypothèses prises à des paramètres externes non maîtrisables (démographie par ex.)

## NOS PROPOSITIONS 8 RÉPONSES AUX 8 CRITIQUES IDENTIFIÉES SUR LE PROJET TAE

### Proposition n° 1 : affirmer les caractéristiques du métro automatique pour éviter « l'effet tunnel », desservir le centre pour gagner en efficacité socio-économique (Amidonniers, Ponts-Jumeaux, Saint-Aubin), éviter « l'effet rocade », et étendre le plateau piétonnier (Arsenal, Brienne)

- Affirmer la dimension métro automatique du projet TAE
- Faire un tracé plus direct desservant le centre-ville (éviter l'effet rocade) tout en rallongeant les terminus en banlieue
- Réduction de l'interstation moyenne de 1500 m à 850 m (contre 700 m environ sur les lignes A et B existantes) en rajoutant 7 arrêts pour rééquilibrer le projet (d'une ligne à vocation économique vers une ligne mixte à vocation métropolitaine)
- Éviter l'effet tunnel en plaçant le curseur dans une position intermédiaire entre rapidité-performance/attractivité-desserte (ce qui n'est pas le cas avec une interstation de 1,5 km)
- Connecter TAE à la ligne B au Sud-est et à Jeanne d'Arc pour profiter du foncier disponible, redéployer le réseau bus, désaturer Jean Jaurès, étendre le centre des boulevards au Canal et assurer un trafic important à la ligne
- Desservir prioritairement les quartiers TESO, Amidonniers, Ponts-Jumeaux, Sept-Deniers, Saint-Aubin, Côte Pavée, Montaudran et Malepère à Toulouse
- Desservir finement Colomiers et étendre la ligne jusqu'à St-Orens pour renforcer le caractère métropolitain

## Proposition n° 2 : articuler urbanisme et transports prioritairement sur les opérations (ZAC) déjà lancées

- Se concentrer sur les projets urbains déjà lancés ou en passe de l'être, inscrits dans les documents de planification (25 ZAC)
- Assurer une desserte optimale des projets urbains majeurs : Malepère, Montaudran, TESO et Brouardel-Europe
- Desservir les sites patrimoniaux majeurs comme St-Sernin ou St-Pierre (Jeanne d'Arc, UT1 Anatole France, Amidonniers Brienne) pour permettre une mise en valeur de surface, une extension du plateau piétonnier et une articulation urbanisme-transport avec les programmes en cours (Busquets)
- Gommer les effets de coupure urbaine au Faubourg Bonnefoy (voie ferrée), à Saint-Aubin Colombette Avenue Camille Pujol (canal et voie ferrée), à Purpan et aux Sept-Deniers (voies rapides); implanter certaines stations sous certaines coupures (canaux) à St-Aubin et Amidonniers pour créer des accès de part et d'autre (comme sur la station Canal du Midi ligne B)

## Proposition n° 3 : desservir au mieux les sites d'emplois tout en assurant une meilleure mixité de la ligne, et se baser objectivement sur les lignes de bus les plus fréquentées aujourd'hui (Linéo 1, 3, lignes 10, 22, 38)

- Conforter la mixité fonctionnelle de la ligne en diversifiant les secteurs d'implantation des stations (logements, universités, CHU, lieux de savoir, de loisirs)
- S'appuyer sur le réseau bus existant et se baser sur le trafic des lignes de surface existantes pour imaginer une offre métro (comme ce qui avait été fait pour les lignes A et B)
- Se baser sur les itinéraires des lignes de bus Linéo 1 et 3 et des lignes 10, 22 et 38 (les plus fréquentées en 2016) (Source Chiffres clés SMTC 2016)
- Ne pas détourner le tracé de 3<sup>ème</sup> ligne à l'aune du réseau Linéo envisagé (aménagement légers sans site propre) car précisément la 3<sup>ème</sup> peut remplacer à terme les Linéo les plus chargées (Linéo 1: près de 25000 validations par jour ouvré) (Source: Chiffres clés SMTC 2016)
- Faire en sorte que la 3<sup>ème</sup> ligne permette de faire muter le réseau bus structurant vers du métro et que cela génère un gain de qualité de service et d'usagers (mais aussi une baisse des coûts d'exploitation globaux du réseau)

## Proposition n° 4 : revoir les interconnexions métro (Jeanne d'Arc plutôt que François Verdier, Montaudran plutôt qu'INPT), tramway (Purpan plutôt que Jean Maga) et TER en s'appuyant davantage sur le réseau ferroviaire

- Proposer jusqu'à 9 interconnexions avec le réseau lourd existant (moyennant création d'une halte ferroviaire à Astrium Airbus Defense and Space) contre 7 à 8 envisagées
- S'appuyer sur le réseau ferré plutôt que le doubler
- Créer un pôle d'échanges TAE-Ligne B à Montaudran (tout en ménageant la possibilité d'un débranchement après Ramonville vers Labège Inno- pole)
- Connecter TAE à la voie ferrée à Montaudran Place Nord (arrêt modernisé dans le cadre du projet de ZAC)
- Infléchir le tracé de la ligne vers Saint-Aubin plutôt que vers François Verdier pour créer une interconnexion TAE-Ligne B à Jeanne d'Arc (foncier disponible, serpent de charge le plus chargé de la ligne B, désaturation ligne A et captation nouveaux usagers plus quantifiable qu'à La Vache)
- Connecter la 3<sup>ème</sup> ligne au tramway existant T1-T2 non pas à Jean Maga mais à Purpan (pôle générateur, équidistance Blagnac-Arènes, moins de 10 min en métro de l'aéroport, foncier disponible, optimisation du réseau existant tramway)
- Faire un pôle d'échanges TER-métro à Colomiers

## Proposition n° 5 : desservir finement Colomiers et adopter une stratégie pour le Sud-est orientée sur Malepère et Montaudran Aerospace

- Malepère et Montaudran doivent être les deux points centraux du réseau de transports au Sud-est de l'agglomération, afin d'irriguer au mieux Labège, St-Orens, Balma, le secteur St-Exupéry Route de Revel et le campus scientifique
- Desservir Malepère et St-Orens pour aller rechercher du foncier disponible après la route de Revel en direction de Quint-Fonsegrives (derrière le centre commercial) pour réaliser le SMR (Site de Maintenance et de Remise sur 10 ha) (Source : comparaison existant)

- Rajouter 2 stations pour le centre de Colomiers en complément de la station terminus Colomiers Gare, dans l'optique d'apporter une offre de transports structurante et capacitaire pour la 2<sup>ème</sup> agglomération du département (permettrait également de rentabiliser l'extension vers la gare, au potentiel de trafic limité à elle seule)
- Desservir efficacement le pôle aéronautique en longeant la N124 depuis Purpan Haut et St-Martin-du-Touch (insertion aérienne ou en surface envisageable)

## Proposition n° 6 : structurer l'agglomération avec le métro tout en développant le tramway vers la périphérie

- Penser la troisième ligne de métro à l'aune de ce que sera le réseau de tramway d'ici une quinzaine d'années
- Faire en sorte que le métro desserve prioritairement les secteurs où aucun autre TCSP ne pourra être réalisé (relief, coupures, insertion, gabarit) et anticiper le fait que les grandes pénétrantes urbaines (route d'Espagne-Avenue de Muret au Sud, Avenue de St-Exupéry-Route de Revel à l'Est, Faubourg-Bonnefoy-Route d'Albi au Nord-est, avenue des Etats-Unis-Boulevard de Suisse au Nord, route de Plaisance à l'Ouest) offrent un terrain idéal pour déployer une étoile tramway diffusant les effets du métro (mettre à moins de 15 min du métro toutes les villes de banlieue proche tout en réduisant le trafic de transit)
- Anticiper les extensions de la ligne T1 existante vers Matabiau et/ou Malepère via la route de Revel/Avenue St-Exupéry
- Penser les interconnexions potentielles métro-tram (Malepère, Ormeau, St-Aubin, Matabiau, Purpan) en conséquence
- Affirmer certaines lignes Linéo comme un dispositif transitoire ayant vocation à passer en mode tram si la fréquentation le justifie à terme

## Proposition n° 7 : mettre en place un cadre institutionnel renouvelé avec une autorité organisatrice unique

- Faire de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro le catalyseur d'une intégration métropolitaine (fusion des EPCI) et solder la dette symbolique des lignes A et B (car bénéficient tout de même à toute l'agglomération)
- Imaginer une Autorité Organisatrice de la Mobilité unique sur le modèle du STIF en Île-de-France ou du SYTRAL à Lyon
- Refondre les statuts du SMTC et dépolitiser cette structure en désynchronisant ses élections des municipales et en revoyant le processus décisionnel

## Proposition n° 8 : inventer un nouveau mode de financement innovant (péage urbain?)

- Limiter au maximum le recours à l'emprunt en approfondissant toutes les pistes de financement innovant
- S'appuyer sur les principes de la fiscalité écologique en étudiant un péage urbain d'agglomération pour assurer des ressources pérennes destinées à financer la mobilité durable (tout en réduisant les externalités négatives automobiles sachant que les automobilistes contraints pourraient en bénéficier avec un gain de fluidité et donc de temps et de consommation)

## EN SAVOIR +

<https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/argumentaire-citoyen-faveur-dune-ligne-metro-optimisee>

> LE DÉTAIL DE NOS PROPOSITIONS SUR LE SITE OFFICIEL DU DÉBAT PUBLIC

<https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1xWAT-zJ8RkLVc-WGoq95HXWKKE>

> CARTE INTERACTIVE DE NOS PROPOSITIONS (CLIQUER SUR LES LIGNES & STATIONS)

[http://www.sciencespo-toulouse.fr/medias/fichier/memoire-lafage-maxime-mtq5nde20tk5ljqo\\_1443510940467-pdf?INLINE=FALSE](http://www.sciencespo-toulouse.fr/medias/fichier/memoire-lafage-maxime-mtq5nde20tk5ljqo_1443510940467-pdf?INLINE=FALSE)

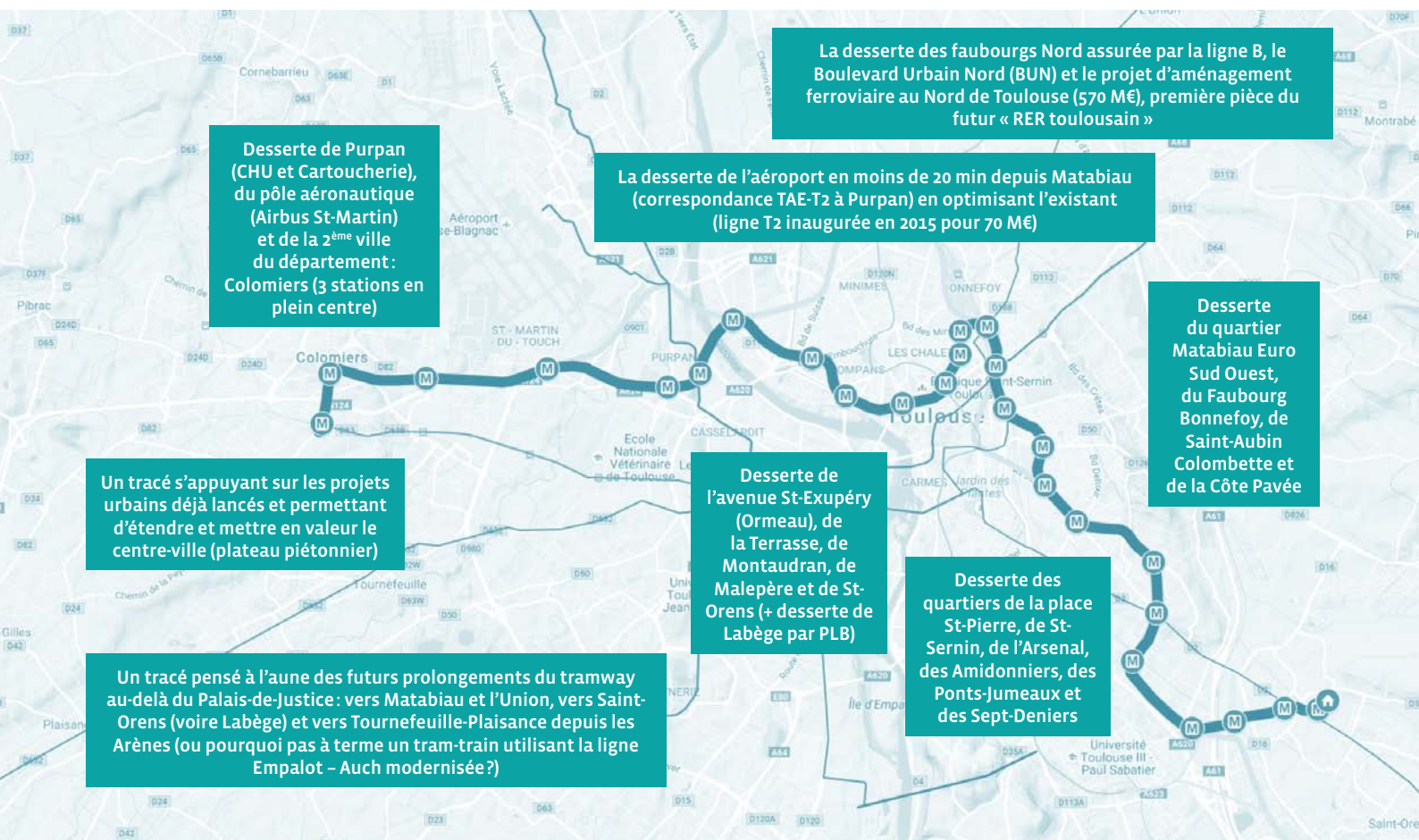
> BIBLIOGRAPHIE, SOURCES ET RÉFÉRENCES

### Contacts

> MAXIME.LAFAGE@GMAIL.COM OU DEBAX.PAUL@GMAIL.COM

N'hésitez pas à rejoindre notre collectif en nous écrivant et en le faisant savoir sur le forum en ligne de la CNDP!

# NOS PROPOSITIONS POUR UNE 3<sup>ÈME</sup> LIGNE MÉTRO-POLITAINE



## EN RÉSUMÉ

### 22 KM [- 6 KM POUR UN ITINÉRAIRE PLUS DIRECT]

contre 28 km dans le dossier du maître d'ouvrage Tisséo, soit une liaison Matabiau - zone aéroportuaire (et rive gauche) plus rapide que par La Vache

### 26 STATIONS [+ 6 À 7 ARRÊTS POUR UNE MEILLEURE INTERMODALITÉ]

contre 19 stations envisagées par le maître d'ouvrage, soit un gain de trafic et des temps de trajets plus courts pour le plus grand nombre

### 2 090 M€ [- 430 M€ POUR FAIRE MIEUX AVEC MOINS]

contre 2 520 M€ pour le tracé du maître d'ouvrage (aux conditions économiques de 2016)  
(ratios pris en compte: 95 M€/km sur 22 km pour notre proposition / 90 M€/km sur 28 km pour celle de Tisséo-SMTC)

### 4 STATIONS HORS DE TOULOUSE [+ 1 À 3 STATIONS À COLOMIERS ET ST-ORENS POUR DONNER UNE DIMENSION MÉTROPOLITAINE À LA 3<sup>ÈME</sup> LIGNE]

3 stations à Colomiers (contre 1 dans le dossier du maître d'ouvrage) et 1 station à Saint-Orens (contre 0 dans le dossier du maître d'ouvrage)

### 37' DE TRAJET [- 5' POUR ALLER + VITE TOUT EN DESSERVANT + DE QUARTIERS]

Avec une vitesse de 35,5 km/h sur 22 km pour notre proposition et une vitesse de 40 km/h sur 28 km pour le tracé du maître d'ouvrage (afin de prendre en compte le différentiel d'arrêts entre les deux tracés)

cndp

Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC 3<sup>ème</sup> ligne de métro  
10 place Occitane - 31000 - Toulouse T. 05 67 77 80 21  
m3t@debatpublic.fr metroligne3toulouse.debatpublic.fr