

Contribution « Collectif Citoyen » enquête publique « Mobilités 2030 »

Sommaire

Sommaire	1
1 Introduction.....	2
2 Concertation discutable, calendrier bousculé.....	2
3 Objectif déplacements domicile-travail	3
4 Objectif diminution trafic automobile.....	4
5 Objectif de desserte de sites majeurs	5
5.1 Purpan	5
5.2 Université Toulouse 1.....	5
6 Réserve majeure sur la boucle Nord de TAE	6
6.1 Historique	6
6.2 PEM à La Vache	6
7 Objectif de potentiel urbain	7
8 Qualité des correspondances	7
9 Distance entre stations.....	8
10 Qualité de l'air	8
11 Conclusion	10

1 Introduction

Le « Collectif citoyen » (CoCi) est un groupe spontanément constitué avant le débat public sur la 3ème ligne de métro, TAE. Le but du CoCi est de proposer un tracé alternatif au tracé du Maître d'Ouvrage (SMTC).

CoCi dispose d'un site WEB : <https://toulouse-metro-politaine.com/>

Nous avons lancé une pétition soutenue à ce jour par 1200 personnes :

<https://www.change.org/p/pour-que-tiss%C3%A9-modifie-le-projet-3e-ligne-m%C3%A9tro-toulouse-aerospace-express>



Le compte Twitter @CollectifTAE ou la page Facebook sont régulièrement suivis par plus d'une centaine de personnes : <https://www.facebook.com/toulouse.metro.politaine/>



Exemple publication Facebook

TAE constitue le dossier le plus important du projet « Mobilités 2030 » porté par le SMTC. Il donc est naturel pour le CoCi de donner son point de vue dans le cadre de l'enquête publique 2017.

Le document « Mobilités 2030 » contient assurément des avancées mais nous nous focaliserons ici sur nos objections.

Dans le cadre de discussion entre le CoCi et le SMTC, le CoCi a produit un document « *points_forts_et_faibles_tracés* » auquel nous faisons référence dans la présente contribution.

2 Concertation discutable, calendrier bousculé

Nous sommes dans une situation en septembre 2017 où :

- La CNDP a fait plusieurs recommandations au SMTC concernant le projet TAE début 2017
- Le SMTC a lancé en mai dernier une expertise de tracé alternatif (celui du CoCi) et dont les conclusions sont attendues pour octobre
- Sans attendre ces conclusions, le SMTC a modifié son projet TAE et a annoncé avoir figé le tracé début juillet
- le SMTC a lancé des appels d'offres pour des études sur ce tracé « figé » à l'été 2017
L'ancienne version du projet du SMTC est dans le projet « Mobilités 2030 »

Précisons les modifications importantes apportées par le SMTC en juillet :

- Ajout d'une 3^{ème} connexion TAE - ligne B
- Prolongation de la ligne B
- Abandon de la station Fondeyre, initialement présentée comme ayant un fort potentiel d'urbanisation et justification de la boucle Nord
- Abandon de la branche métro Aéroport, principale justification de la desserte de Jean Maga

Ces éléments n'ont été débattus ni par les acteurs locaux, ni par le grand public.

Cet enchaînement contre-nature crée une situation de confusion et de précipitation. Difficile pour le grand public de se prononcer dans ces conditions.

C'est malheureusement le calendrier électoral des municipales (campagne 2019, élections 2020) qui donne le tempo ; et non un processus articulé méthodiquement avec une concertation sereine et appropriée.

Nous formulons donc l'objection suivante : **seul le principe de la 3^{ème} ligne de métro, ses objectifs et les points clés du tracé doivent figurer dans le projet « mobilités 2030 » ; mais pas de tracé précis.** Celui-ci fait d'ailleurs encore l'objet d'études comparatives par les équipes Tisséo sous l'égide du conseil scientifique mis en place suite au débat public.

Nous évoquerons les objectifs dans les paragraphes suivants ; quant aux invariants du tracé, les voici :

- Desserte de Marengo SNCF
- Axe Sud-Est / Nord Ouest
- Desserte des bassins d'emplois d'Airbus Colomiers et Airbus Space

3 Objectif déplacements domicile-travail

Il est rappelé page 53 et 54 « l'amélioration des déplacements domicile-travail" comme étant une obligation légale du code des transports.

Le projet « Mobilités » doit donc comporter clairement cette traduction d'objectifs : **le tracé de TAE doit être établi afin de toucher un maximum de personnes pour le trajet domicile-travail.**



Etant donné la répartition des emplois sur l'agglomération, TAE doit desservir :

- le centre-ville et ses 82.550 emplois
- Purpan et ses 33.850 emplois. A noter que la ligne C dessert les Arènes mais pas Purpan contrairement au plan imprécis ci-dessus

Remarque : en septembre 2017, les premiers résultats de l'expertise du tracé alternatif indiquent 118.000 emplois au global desservis contre 82 000 pour le tracé de référence (soit près de 50% de plus).

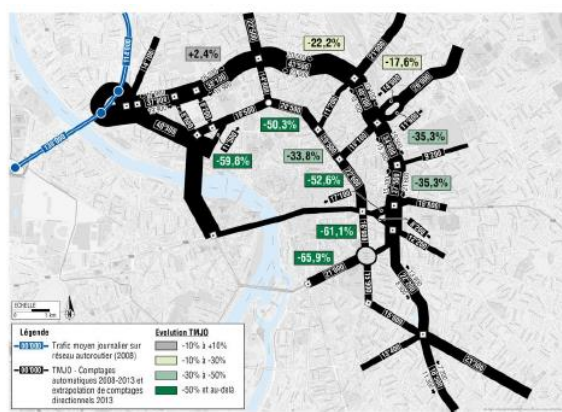
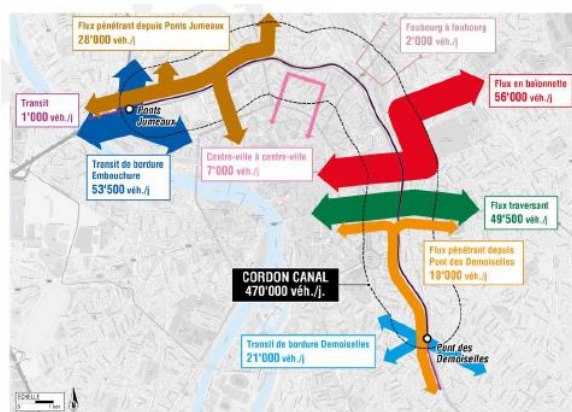
4 Objectif diminution trafic automobile

Le projet « Mobilités 2030 » rappelle "la diminution du trafic automobile" comme une obligation légale.

Il doit donc retranscrire franchement cet objectif:

Le tracé de TAE doit être établi afin de réduire au maximum le trafic et la congestion automobile.

La page 28 du projet « Mobilités » donne de précieuses indications quant aux flux principaux :



Le « cordon canal 470.000 véh/j » et les Ponts-jumeaux apparaissent clairement comme les axes les plus chargés en circulation automobile.

Le tracé de TAE doit être établi afin de capter au maximum le trafic automobile : en proposant plusieurs stations de métro au niveau du canal du midi, du canal de Brienne et des Ponts-Jumeaux. Le document mentionne le patrimoine mondial de l’Unesco dont le canal fait partie. Des stations au niveau du canal permettront justement de contribuer à son embellissement. Elles seront aussi l’occasion d’une rénovation urbaine type « Joan Busquets ».

5 Objectif de desserte de sites majeurs

5.1 Purpan

L’hôpital de Purpan est un des deux centres hospitaliers majeurs de la région avec Rangueil. Il offre 1 800 lits, accueille 1 000 étudiants et 8000 personnes y travaillent. L’accessibilité de ce site atteint ses limites : la desserte en TC est peu efficace ce qui se voit par l’importance du parking automobile. Le stationnement y est tellement critique que la direction de l’hôpital a dû rendre le stationnement payant pour limiter l’afflux de véhicules.

Les patients, les étudiants, les employés viennent de toute la région grâce au train. Il est donc très pertinent de relier ce site directement à la gare Matabiau.

Dans ces conditions, nous suggérons que le document « Mobilités » intègre l’objectif primordial d’une desserte de Purpan avec TAE. En outre, avec un usage diminué de la voiture, du foncier pourra être réaffecté d’une fonction de parking vers une fonction hospitalière.

5.2 Université Toulouse 1

Parmi les 3 établissements universitaires majeurs de Toulouse, seule UT1 ne dispose pas de station de métro. UT1 avec ses 21 000 étudiants a une vocation internationale avec de fréquents intervenants arrivant de loin. On peut relever aussi la présence de Toulouse School of Economics, établissement de renommée internationale fondé par le prix Nobel d’économie Jean Tirole.

Pour UT1, site majeur de l’agglomération, nous suggérons aussi que le document « Mobilités » adopte l’objectif d’une station TAE.

Remarque : la desserte d’UT1 était un argument électoral du candidat Jean-Luc Moudenc en 2014 pour justifier la 3^{ème} ligne.

6 Réserve majeure sur la boucle Nord de TAE

Page 72 ainsi qu'à d'autres endroits, le document expose le choix d'une station à La Vache en avançant la perspective d'un pôle d'échange multimodal (PEM). Cette station est la clé de voute d'une boucle de détour au Nord du centre-ville, la « boucle Nord »

Nous exprimons ci-après tous les inconvénients de ce choix. **Nous suggérons de retirer du document « Mobilités » tout lien de La Vache au TAE.**

Notre document de référence (points_forts_et_faibles_tracés paragraphe 2.1) liste tous les inconvénients de la boucle Nord, carte à l'appui. Rappelons-les brièvement :

- Détour de 2400m
- Redondance avec le ligne B et la ligne SNCF
- Gare de La Vache non réalisable pour 2024, incertitude pour la suite
- Potentiel urbain très discutabile

La « boucle Nord » se fait au détriment de quartiers denses actuellement non desservis (Ponts-Jumeaux, Bazacle, Amidonniers, Brouardel, Chalets, Saint Aubin, Guilheméry-Pujol)

6.1 Historique

La boucle Nord est issu d'un supposé compromis avec les maires des communes au Nord de Toulouse ; ceux-ci souhaitaient que TAE desserve les communes du Nord comme Aucamville. Le Maire de Toulouse a géographiquement « coupé la poire en deux » et a imposé une boucle jusqu'à La Vache.

Mais ce choix dogmatique ne satisfait au final :

- ni les habitants et employés du centre-ville qui ne sont pas desservis
- ni les habitants des communes Nord qui doivent quand même entrer dans Toulouse

Quand une telle question se pose (Nord ou centre) il vaut mieux faire un choix clair et efficace, le centre-ville. Et étoffer un autre projet plus efficace existant pour le nord toulousain, le BUN (Boulevard Urbain Nord) dont la mise en place a été étalée faute de moyens budgétaires suffisant.

6.2 PEM à La Vache

Faire un PEM à La Vache, pourquoi pas ? Mais nous réfutons la nécessité d'avoir 2 lignes de métro à cet endroit.

Les Arènes sont un PEM de référence à Toulouse ; il est desservi par une seule ligne de métro (ligne A) et le tramway. D'autres exemples de sites à vocation PEM n'ont qu'une infrastructure lourde de desserte : Saint Agne au sud, Colomiers à l'ouest ou Montaudran et Labège au sud-est.

La Vache est déjà desservie par la ligne B, cela est donc suffisant pour constituer un PEM. On peut y adjoindre une ligne de tramway ultérieurement si besoin.

Par ailleurs, le seul choix de « La Vache » entraîne une cascade de contraintes fortes sur une grande partie du tracé : la desserte de quartiers denses centraux n'est plus possible, François Verdier devient obligatoire, Camille Pujol devient impossible...

Ce choix est discutabile car La Vache est à 2 minutes en train de Matabiau. L'intérêt est uniquement d'y faire un terminus et de repartir dans l'autre sens. **Mais quel est le nombre de train qui effectueront un terminus à La Vache ?** Ceci n'est pas chiffré dans le PDU, ce nombre est probablement faible : il est question de passer d'une desserte à la demi-heure à une desserte au quart d'heure, soit seulement 2 trains supplémentaires par heure, uniquement en heure de pointe. La gare Matabiau, excentrée au nord-est du centre-ville, constitue déjà la porte d'entrée naturelle pour les flux venant du nord et du nord est. Si il était nécessaire de délester le trafic de trains dans la gare centrale, il est plus simple et judicieux d'étendre le principe de terminus partiel déjà en place dans les PEM existants à l'ouest (Colomiers), au sud-ouest (Arènes), au sud (Saint-Agne), et au sud-est (Montaudran, Labège).

En outre, la gare de La Vache est liée aux AFNT, eux-mêmes liés à la LGV. Or la LGV est reportée sine die par l'exécutif national. L'affirmation dans le PDU de disposer d'une gare à La Vache en 2024 est donc très contestable.

En conclusion, les choix particuliers de la boucle Nord et La Vache sont à retirer du PDU.

7 Objectif de potentiel urbain

Tel qu'il est prévu, le tracé de TAE ne crée aucune nouvelle zone dans le centre-ville disposant d'une station de métro. **Un comble : avec une dépense de 2.5 milliards €, aucun quartier ne pourra compter sur une station de métro pour susciter un renouvellement urbain.** Les deux seuls endroits desservis, Marengo et François Verdier disposent déjà d'une station. Et la station Raynal étant au-delà du canal, elle n'est pas située dans le centre.

Le PDU doit donc se donner l'objectif de créer de nouvelles stations de métro dans le centre de l'agglomération toulousaine qui est le point de convergence de la plupart des déplacements.

Par ailleurs, page 32, le PDU indique « Son itinéraire privilégie également des secteurs en devenir qui possèdent de très importantes capacités de mutation et d'accueil de population. »

Nous contestons cette formulation. Les secteurs qui souffrent actuellement de problèmes de mobilités (manque TC, congestion, pollution) doivent être prioritaires sur d'éventuels secteurs en devenir pour la question du tracé de TAE. La notion de « devenir » est une notion subjective. L'exemple de Fondeyre est à ce titre éloquent. Lors du débat public, le "potentiel urbain" de ce quartier a été avancé comme une des principales justifications de la boucle nord. Début juillet 2017, la station "Fondeyre" est la seule station disparaissant du tracé "définitif" adopté par le SMTC.

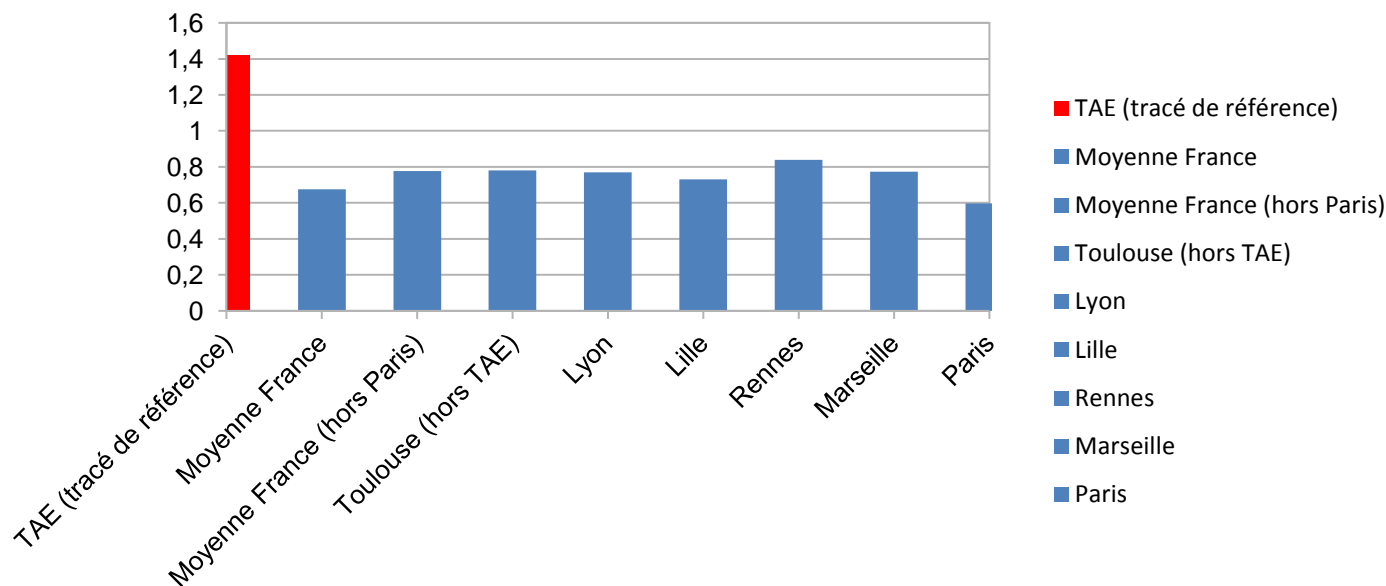
8 Qualité des correspondances

Le PDU doit mentionner clairement un objectif de qualité des correspondances des lignes de métro.

En particulier, **une correspondance entre deux lignes ne doit pas dépasser 100 mètres.** Cette limite est largement dépassée pour TAE-ligne B à La Vache (280m) et à François Verdier (250 mètres). Ceci n'est pas acceptable en l'état. Les plus longs tapis roulants de France sont à Paris et font 100 mètres, pas 250m.

9 Distance entre stations

La distance moyenne entre stations du tracé de référence, **1420 m** (27 km / 19), est **plus du double de celle communément observée en France**, compromis historique entre densité de desserte, coût et temps de parcours.



En France, le « record » actuel est détenu par l'atypique ligne 14 à Paris avec 1150 m (soit 20% de moins).

Dans deux cas extrêmes, on relève même les inter-stations suivantes, 4 fois supérieures à la moyenne nationale :

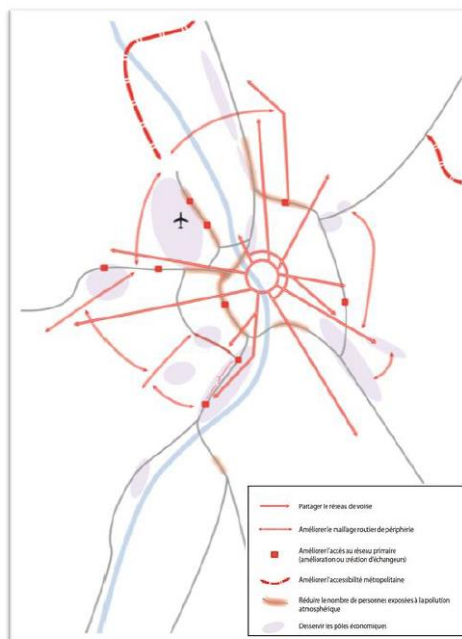
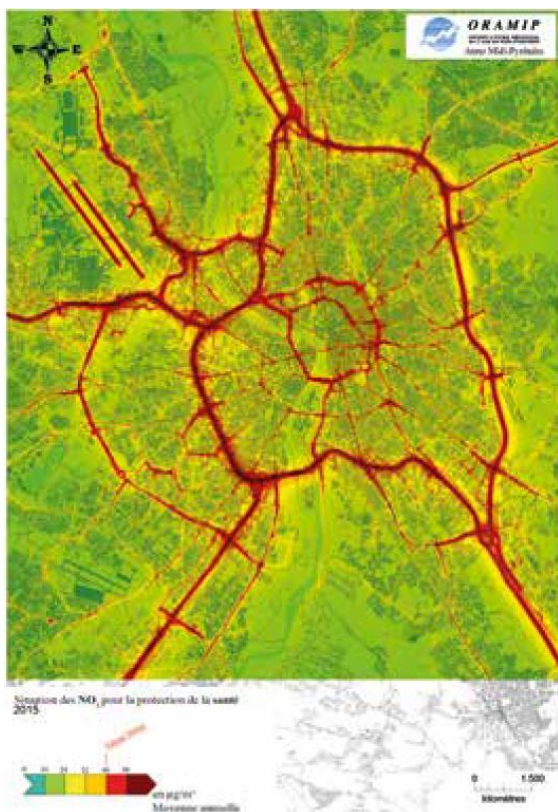
- entre Jean Maga et Airbus Saint Martin : 2500 m à vol d'oiseau, 3200m en voiture
- entre La Vache et Boulevard de Suisse : 2000 m à vol d'oiseau, 2300 m à pied

Pour les usagers situés entre deux stations, une grande distance d'accès est un facteur dissuasif et de déséquilibre.

Le PDU doit se donner l'objectif d'avoir des distances entre stations proche de la moyenne communément observée, inférieures à 1000 mètres.

10 Qualité de l'air

La carte de la pollution de l'air plaide également pour un passage de TAE en centre-ville. En effet, la part prépondérante de cette pollution provient de la circulation motorisée : périphérique, boulevards intérieurs, et le long des canaux du Midi et de Brienne. Certains habitants ou bien des usagers du périphérique respirent un air hors normes en ce qui concerne le dioxyde d'azote et les particules fines. Ce souci majeur n'est pas sérieusement traité dans le PDU alors que TAE pourrait être une réponse efficace.

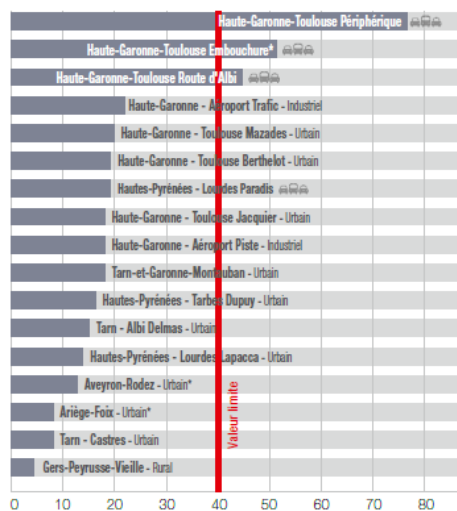


Principaux enjeux concernant l'organisation des réseaux routiers

La carte de droite extraite du PDU édulcore les zones polluées de la carte de gauche (organisme officiel). Pourquoi un tel décalage?

► Situation vis-à-vis de la protection de la santé en dioxyde d'azote

LA VALEUR LIMITE de 40 microgrammes par mètre cube en moyenne annuelle **n'est pas respectée à Toulouse à proximité du trafic routier.**



Le tracé de TAE doit capter au maximum le trafic motorisé des axes fortement pollués.

11 Conclusion

Résumé des objections
Mentionner seulement le principe de la 3ème ligne de métro, ses objectifs et les points clés. Retirer le tracé précis
Proposer une alternative à la voiture à un maximum de personnes pour le trajet domicile-travail
Desservir : <ul style="list-style-type: none">- le centre-ville et ses 82.550 emplois- Purpan et ses 33.850 emplois- UT1 et ses 21.000 étudiants
Capter au maximum le trafic automobile en proposant plusieurs stations de métro au niveau du canal du midi, canal de Brienne et des Ponts-Jumeaux
Retirer du document « Mobilités » tout lien de La Vache au TAE, ainsi que la boucle Nord
Créer de nouvelles stations de métro dans le centre de l'agglomération toulousaine, point de convergence de la plupart des déplacements
Limiter les correspondances piétonnes aux interconnexions de métro à 100 mètres
Proposer des distances entre stations TAE dans la moyenne nationale, inférieures à 1000 mètres
Capter au maximum le trafic motorisé des axes fortement pollués

Au vu de ce grand nombre d'objections au tracé, le Collectif Citoyen demande aux commissaires enquêteurs de rendre un avis défavorable au PDU.