



DÉBAT PUBLIC TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS Septembre 2016

CONTRIBUTION D'ASCOBAZ (Association des Copropriétés du Bazacle) POUR LA 3^o LIGNE DE MÉTRO DE TOULOUSE

AsCoBaz : qu'es aquò?

AsCoBaz est une association de fait qui regroupe tous les membres des conseils syndicaux des dix copropriétés du quartier du Bazacle (environ 800 logements). Créée en octobre 2006, elle s'est donné pour but la **sauvegarde et l'amélioration de l'environnement** de ce quartier par un dialogue constructif et positif avec tous les acteurs concernés, au premier rang desquels la ville de Toulouse et Tisséo.

Elle a en particulier proposé et obtenu les aménagements de voirie nécessaires à la cohabitation de tous les modes de déplacement dans ce quartier, notamment :

- l'interdiction à la circulation automobile du prolongement de l'allée du Niger pour un usage exclusif des espaces publics par la promenade et le cyclisme,
 - la maîtrise du stationnement sauvage et sécurisation de l'avenue de l'ancien Vélodrome et de l'allée du Niger,
 - la mise en place d'un stationnement résidentiel payant,
 - la piétonisation de la rue Pargaminières (dans le cadre de l'étude de Joan Busquets),
 - l'aménagement des berges de la Garonne,
- etc...

En matière de transport collectif, en 2012, AsCoBaz avait soutenu, sans succès, auprès du comité du quartier 1.2 de l'ancienne municipalité, les propositions de Maxime Lafage en faveur de la création d'une troisième ligne de métro.

D'autres propositions de notre association sont encore suspendues aux décisions de la ville, comme la construction d'une passerelle piétons-cycles au dessus du canal de Brienne pour raccourcir les liaisons entre l'Arsenal et la Manufacture des Tabacs dans le cadre de la future TSE (Toulouse Sciences Économiques) d'une part, et les rabattements vers la station Compans-Caffarelli de la ligne B de la faculté de Droit et de notre quartier d'autre part

Sa onzième assemblée générale devrait se tenir en décembre prochain et la question du tracé de la 3^o ligne de métro sera l'un des points principaux de son ordre du jour.

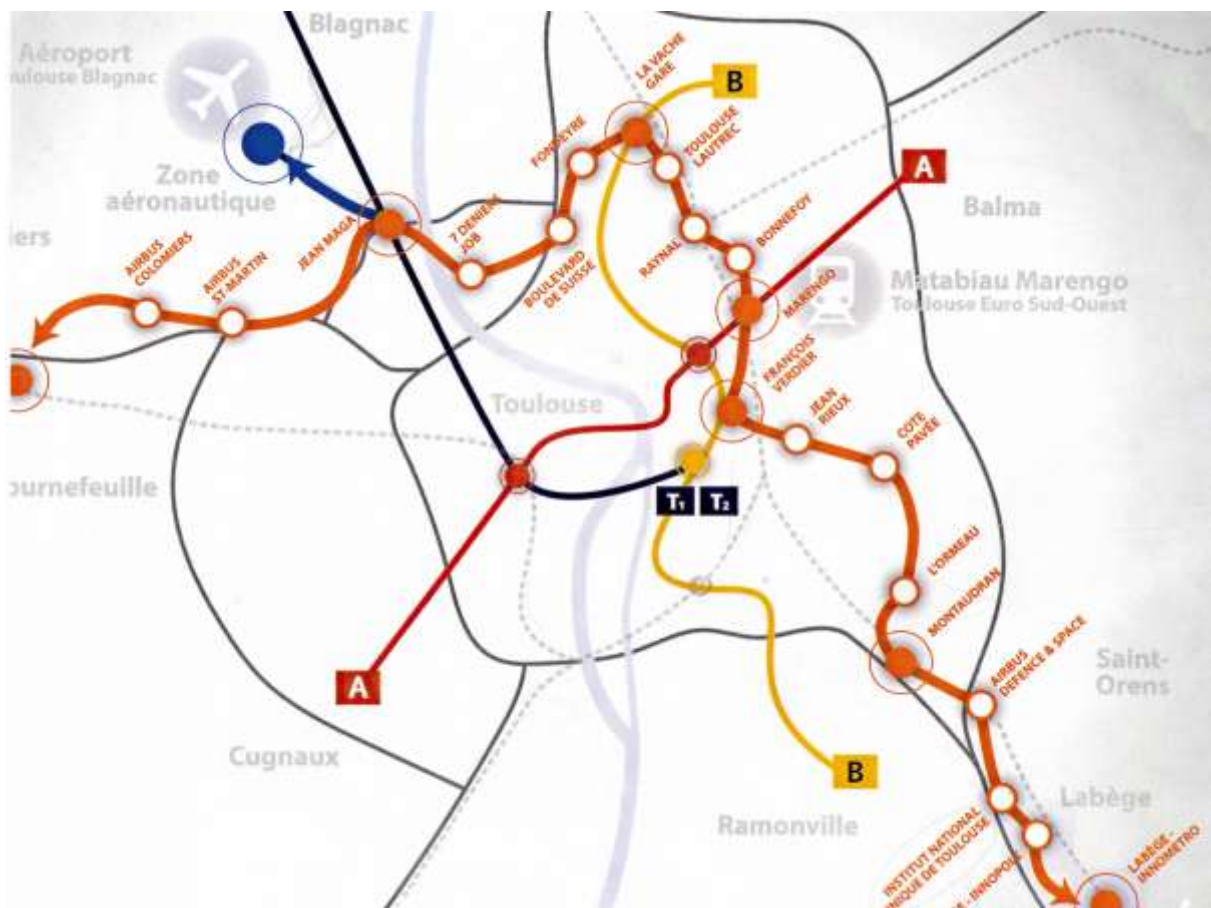
Soutien d'AsCoBaz à l'argumentaire de Maxime Lafage

Le tracé proposé pour la troisième ligne du métro de Toulouse ignore complètement le pôle universitaire du centre ville. Ce pôle comprend pourtant plusieurs établissements d'études et de recherche de renom, parmi lesquels l'université de Toulouse 1 Capitole (Arsenal), la faculté de Droit (Manufacture des Tabacs), l'institut d'études politiques de Toulouse (IEP), et la prestigieuse Toulouse School of Economics (TSE), classée parmi les 10 meilleurs centres de recherche en économie dans le monde, et qui, après achèvement du chantier en cours en 2018, prendra un nouvel essor international.

Nul doute que ce pôle ne fera que grandir en notoriété dans les prochaines décennies et qu'il s'ouvrira encore plus qu'aujourd'hui aux étudiants et chercheurs de toutes nationalités, et qu'il accueillera des professeurs et des conférenciers de renommée internationale pour des cours et des congrès de haut vol.

Il serait donc impensable que ce pôle universitaire ne fût pas directement relié à l'aéroport de Blagnac et à la future gare TGV de Marengo. **Plus qu'une erreur, ce serait une faute** qu'il serait bien difficile de réparer ultérieurement.

Le projet soumis au Débat Public, qui ne dessert pas le centre ville et son pôle universitaire, comme le montre le schéma ci-dessous issu du dossier de consultation, ne répond pas du tout à cette exigence et devrait être écarté au profit d'un projet plus cohérent.



Le tracé proposé par Maxime Lafage (ci-après), auteur d'une étude sur la troisième ligne de métro ("opportunité et faisabilité d'une troisième ligne de métro" - septembre 2011), nous paraît pertinent. Il prévoyait notamment deux stations "Arsenal - université Capitole" et "Manufacture des Tabacs". Cette étude qui avait été rejetée par la municipalité de Pierre Cohen, a certainement inspiré Jean-Luc Moudenc, maire de Toulouse.



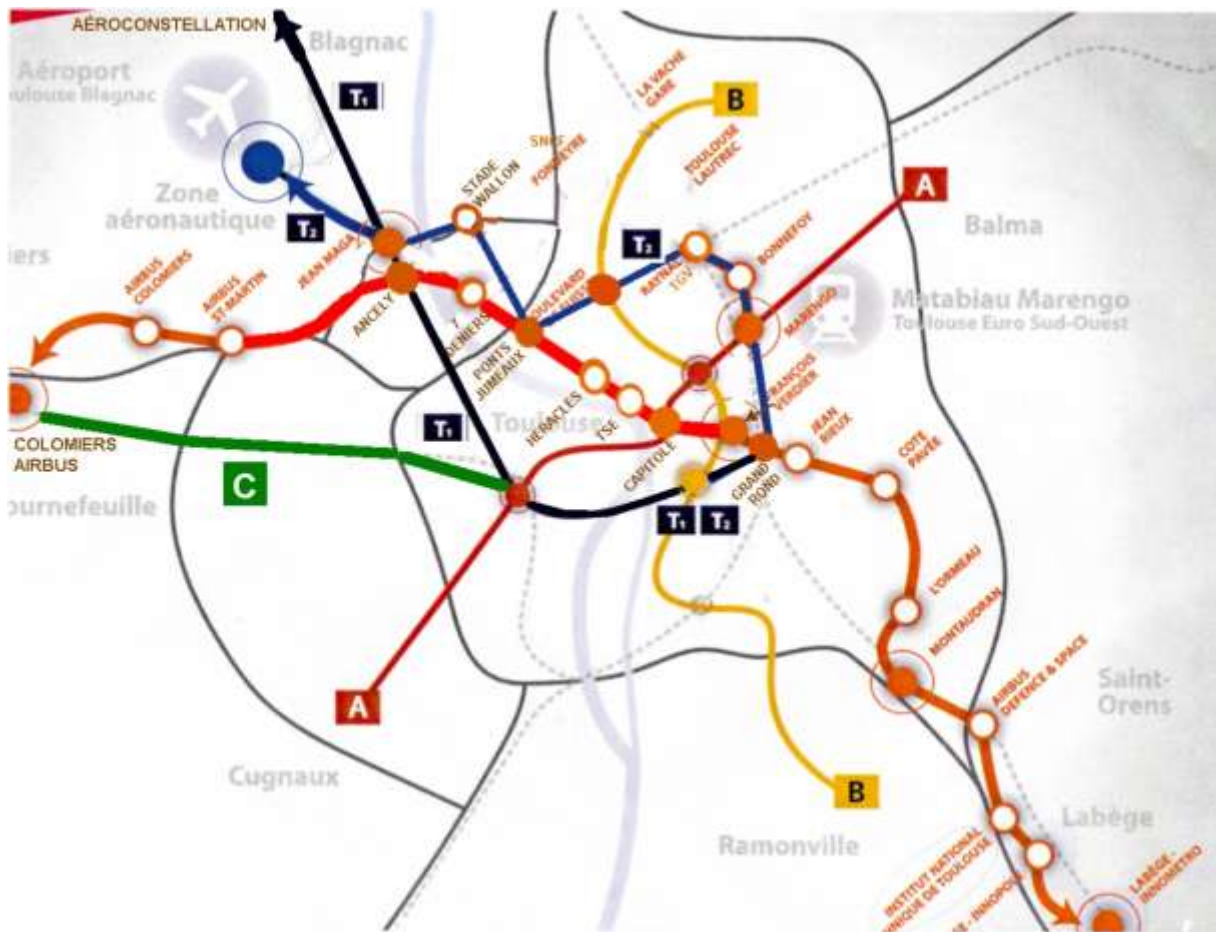
Quelques extraits de cette étude sont donnés en annexe à la présente note.

Soutien d'AsCoBaz aux propositions de Jean-Louis Deligny et Serge Sacalais

Deux membres de notre association ont réfléchi aux solutions alternatives au tracé proposé par Tisseo et vont remettre une contribution sous leurs noms à la Commission du Débat Public.

Ces réflexions portent non seulement sur la nouvelle ligne mais aussi sur l'ensemble du réseau de transport collectif en site propre (métro et tram), pour assurer efficacement les liaisons les plus importantes entre zones d'activités industrielles et commerciales, les quartiers de bureau et d'habitat, les pôles de loisirs, au premier rang desquelles le centre ville et son pôle universitaire, les gares de Matabiau et Raynal, l'aéroport de Blagnac, Colomiers Airbus et Aéroconstellation, Labège Innopole, etc...

Ils proposent un schéma simple et lisible, destiné non seulement à la mise en cohérence du projet de la troisième ligne de métro avec les lignes existantes, mais aussi à la valorisation et le bouclage des lignes de tram T1 et T2, dans un cadre plus large que celui de notre quartier.



Dans le quartier Bazacle, Amidonniers, Leclerc, Duportal, leur schéma prévoit 3 stations : Ponts Jumeaux, Héraclès, Université TSE.

Extrait de leur proposition pour notre quartier :



C'est pourquoi notre association ne peut que soutenir toutes propositions en faveur d'une troisième ligne de métro optimisée qui apporterait une réponse adéquate à la desserte du pôle universitaire de Toulouse 1 Capitole et de notre quartier du Bazacle.

Un premier pis-aller: comment assurer la desserte du centre ville si Tisseo maintient son projet ?

L'entrevue du bureau de notre association avec Jean-Michel LATTES, premier adjoint de la municipalité de Toulouse et président de SMTC-Tisséo, le 23 juin dernier, nous a convaincu que la municipalité de Toulouse est toujours très attentive à nos propositions, comme en témoigne la mise en place très rapide de l'extension de tracé de la navette centre-ville.

Cependant, nous avons cru comprendre qu'il serait *a priori* opposé à toute proposition de modification importante du tracé soumis au débat public, sa priorité étant la desserte de quartiers périphériques « en devenir », de préférence à la desserte des quartiers centraux les plus peuplés. Il nous a paru insensible à notre augmentation en faveur d'une desserte directe du pôle universitaire de Toulouse, laissant entendre que la décision était prise.

Or, dans le schéma actuel (cf. La Dépêche du 31 mars 2016), les dessertes en transport en commun du pôle universitaire seraient longues et pénibles :

- depuis l'aéroport de Blagnac, on peut prendre le tramway jusqu'à la station "Palais de Justice", puis prendre le métro ligne B jusqu'à la station "Compans Caffarelli" et terminer à pied par le trottoir piéton du boulevard Duportal (500 à 900 m selon destination, entre 10 et 15 mn). Le temps total est de l'ordre d'**une heure**, avec deux correspondances pénibles (changements de niveaux tram-métro), donc très dissuasif.

Il peut sembler préférable de prendre le car navette (fréquence : 20 mn, trajet en car 20 à 45 mn, marche à pied 10 à 15 mn, soit un temps variable de **30 mn à 1 h**), mais avec les aléas de la circulation urbaine, notamment à l'heure de pointe.

Une liaison directe aéroport-TSE serait simple, rapide et confortable, sans correspondance, ni long trajet à pied (la passerelle sur le canal de Brienne raccourcissant de 300 m la liaison entre les deux établissements). Le temps serait réduit à **moins de 15 mn** (1 mn 15 x 4 stations = 5 mn + temps d'attente métro inférieure à 5 mn).

- depuis la gare TGV de Matabiau, le trajet métro serait direct par la ligne A jusqu'à la station "Capitole", mais avec de 600 à 1000 m de marche à pied (par la rue semi-piétonne Pargaminières). Le temps total serait de l'ordre de **30 à 45 mn**, avec la correspondance actuelle très pénible à la gare Matabiau.

Une liaison directe gare TGV-TSE serait simple, rapide et confortable, avec une correspondance moins pénible avec la future gare TGV, sans long trajet à pied. Le temps serait réduit à **un peu plus de 15 mn** (1 mn 15 x 7 stations = 10 mn + temps d'attente métro inférieure à 5 mn).

Ainsi, avec à une station située à l'intérieur du périmètre de TSE, le temps de parcours moyen serait réduit d'au moins 30 mn pour la liaison avec l'aéroport et d'au moins 20 mn pour la gare TGV, sans la pénibilité des trajets terminaux à pied et des ruptures de charge.

Le schéma ci-après montre qu'il serait possible de la desservir entre les stations "Bd de Suisse" et "Sept Deniers Job", avec des stations supplémentaires intéressantes sur le plan des quartiers desservis :

- « **Compans-Caffarelli** » : cette station desservirait la Cité Administrative, le quartier commercial et d'affaires de Compans, le centre des Congrès Pierre Baudis et le palais des Sports André Brouat et les hôtels Mercure et Novotel ; elle serait en correspondance avec la ligne B du métro et la ligne de bus Linéo 16 (la plus fréquentée de Tisséo).

- « **Toulouse School of Economics** » : comme souligné plus haut, la liaison directe avec l'aéroport de Blagnac et la gare TGV de Matabiau serait un atout considérable pour le pôle universitaire.

- « **Manufacture des Tabacs** » : cette station desservirait la faculté de Droit, ainsi que le quartier du Bazacle (1 000 logements) et le triangle Barcelone-Duportal-Leclerc.

- « **Ponts Jumeaux** » : cette station desservirait le quartier des Amidonniers.

Le nombre total de stations (y compris Labège et Colomiers) passerait de 22 à 26 et l'augmentation de la longueur de la ligne serait inférieure à 15 %.



À noter que le changement de direction de la ligne à la station "TSE" pourrait être réalisé par une "crosse" de faible rayon (comme il en existe deux sur la ligne B à Empalot et à Compans-Caffarelli) ou par un point de rebroussement avec changement de sens (ce qui ne pose aucun problème avec un métro automatique), les deux voies étant localement superposés pour éviter tout entrecroisement.

Un second pis-aller: comment assurer la desserte du centre ville si Tisseo rejette notre premier pis-aller?

Même si, comme nous le souhaitons, la commission du débat public donne un avis favorable en vue de la desserte du pôle universitaire, la municipalité de Toulouse peut passer outre cet avis et soumettre à l'enquête publique le tracé initial, sans modification significative. Elle peut aussi rejeter le premier pis-aller exposé ci-dessus.

La question de la desserte du pôle universitaire et de notre quartier resterait alors non résolue.

Un membre de notre association, Jean-Louis Deligny, ingénieur des ponts et chaussées honoraire, a émis l'idée d'une desserte par tram en prolongeant la partie terminale de la ligne T2 qui dessert actuellement de manière fort peu satisfaisante l'aéroport de Blagnac en partageant un tronç commun avec la ligne T1 entre le Palais de Justice et Ancely.

Ce second pis-aller, qui sera formulée plus précisément dans le cadre d'un rapport spécifique signé par lui, recueillera très probablement l'avis favorable de notre association lors de son assemblée générale 2016, non pas comme une solution alternative mais au contraire comme un préalable incontournable à la construction du métro (les travaux étant beaucoup plus rapides).

En guise de conclusion

Nous pensons que le débat public est le moment le plus approprié pour débattre des avantages et inconvénients des différentes variantes possibles, même si, par la suite, le projet retenu, soumis à l'enquête publique, pourra de nouveau recevoir les observations du public. Mais il est rare que les Commissions d'Enquête publique émettent des avis négatifs et même, lorsque c'est le cas, le maître d'ouvrage a la liberté de maintenir son projet initial avec, pour les tiers, le seul recours le Tribunal Administratif et le Conseil d'État.

Nous comptons donc sur l'autorité morale que représente la Commission du Débat Public pour appuyer nos demandes en en reconnaissant la pertinence.

Fait à Toulouse, le 29 septembre 2016

Hélène DAIDÉ, présidente d'AsCoBaz,

Jean-Louis DELIGNY, président d'honneur,

Et ses membres du bureau :

Anne ASSOULINE,

Danielle BUREL,

Gisèle HEYMANN,

Didier RICHARD,

Serge SACALAIS.

EXTRAITS DE L'ÉTUDE DE MAXIME LAFAGE
"OPPORTUNITÉ ET FAISABILITÉ D'UNE TROISIÈME LIGNE DE MÉTRO"
septembre 2011

Citons le passage de cette étude qui justifie l'implantation d'une station à proximité de l'université Toulouse 1 (future TSE) :

"Une station implantée là desservirait également la place Saint-Pierre et ses quais sur Garonne. Lieu de rassemblement pour les étudiants, il s'agit d'un lieu vivant à toute heure du jour comme de la nuit, non desservi à l'heure actuelle par le réseau des transports en commun. Le canal de Brienne atteint là son extrémité : la ligne [de métro] s'en détache et s'infléchit une nouvelle fois pour se diriger vers le centre. C'est l'occasion de traverser les jardins de l'université Toulouse Capitole - ainsi que sa cité universitaire – aux abords du cloître de l'église Saint-Pierre des Chartreux. D'ici quelques années, le site abritera la "Toulouse School of Economics" (TSE). Un arrêt à la hauteur du parking de l'Université, aux abords de la place Anatole France et jouxtant la rue des Puits-Creusés, capterait une population estudiantine chiffrée entre 26 et 30 000 étudiants, à laquelle au l'on doit rajouter le personnel. Faculté de droit et de sciences économiques (UT1), Institut d'études politiques (IEP), école de commerce [TBS], cité universitaire (restaurant universitaire et 666 logements du CROUS), ainsi que la basilique Saint-Sernin et son lycée public adjacent, serait directement concernés, avec une partie de la cité administrative. Par son tracé mêlant pôles d'emplois et pôles universitaires, le projet le troisième ligne de Val parfaitement aux exigences de la « fabrique toulousaine » qui prône "une meilleure articulation entre les lieux de connaissances de savoir ».

Les deux tableaux ci-après illustrent l'intérêt des deux stations du pôle universitaire pour les habitants (12 000 au total) et les étudiants (4 000, non compris ceux de IEP et de TSE) desservis, ainsi que leur fréquentation quotidienne attendue (12 à 24 000 au total) et surtout le report de la circulation automobile des voiries proches sur la ligne de métro (- 4 200 véhicules/jour) et sur les autres lignes de TC (+ 2 500).

Figure 36 : Report des flux et étude de fréquentation d'une station potentielle « Arsenal – Université Capitole »

Station précédente : Manufacture des Tabacs			Station Arsenal – Université Capitole			Station suivante : Jeanne d'Arc		
Population desservie (estimation 2011)	Déplacements quotidiens (estimation 2011)	Principaux équipements desservis	Estimation de la fréquentation quotidienne (en termes de validations)			Report des flux (estimation)		
			Hypothèse basse (Part modale de 10%)	Hypothèse moyenne (Part modale de 15%)	Hypothèse haute (Part modale de 20%)	Nouveaux déplacements	Report sur la circulation automobile	Report de fréquentation sur les autres lignes
7 116 habitants 7 179 emplois 2 467 étudiants Total de : 16 762	67 048 + 10 000 = 77 048	Université Toulouse I Capitole, IEP, IAE, TSE, Cloître et musée des Jacobins	7 705	11 558	15 410	3 327 (40%)	- 2 163 véhicules par jour sur la voirie proche	+ 1 298 déplacements
Sous-total depuis le début de la ligne			34 150	51 223	66 050	24 382	- 15 851 véhicules par jour	+ 9 513 déplacements quotidiens sur le reste du réseau

IRIS concernés : Valade (100%) + Jacobins (30%) + Saint-Sernin (50%) + Taur (50%) + 10 000 déplacements induits par l'Université Toulouse I Capitole et ses établissements adjacents (IEP, IAE, TSE).

Figure 35 : Report des flux et étude de fréquentation d'une station potentielle « Manufacture des Tabacs »

Station précédente : Amidonniers – Brienne			Station Manufacture des Tabacs			Station suivante : Arsenal – Université Capitole		
Population desservie (estimation 2011)	Déplacements quotidiens (estimation 2011)	Principaux équipements desservis	Estimation de la fréquentation quotidienne (en termes de validations)			Report des flux (estimation)		
			Hypothèse basse (Part modale de 10%)	Hypothèse moyenne (Part modale de 15%)	Hypothèse haute (Part modale de 20%)	Nouveaux déplacements	Report sur la circulation automobile	Report de fréquentation sur les autres lignes
4 794 habitants 3 655 emplois 1 414 étudiants Total de : 9 863	39 452 + 5 000 = 44 452	Manufacture des Tabacs et Bazacle	4 446	6 668	8 891	3 119 (65%)	- 2 028 véhicules par jour sur la voirie proche	+ 1 217 déplacements
Sous-total depuis le début de la ligne			26 445	39 665	50 640	21 055	- 13 688 véhicules par jour	+ 8 215 déplacements quotidiens sur le reste du réseau

IRIS concernés : Bazacle (50%) + Sébastopol (20%) + Héraclès (30%) + Jacobins (30%) + Valade (10%) + 5 000 déplacements induits par l'Université Toulouse I Capitole et ses établissements adjacents (IEP, IAE, TSE).