

# Contribution au débat public relatif à la 3<sup>ème</sup> ligne de métro Toulouse Aerospace Express

*Th. Jouclas*

*Résidant dans le quartier Moscou, Toulouse-Est*

*Travaillant à Airbus Defence and Space, Montaudran*

Octobre 2016

# Contenu

1. Contexte et commentaire général
2. Commentaires sur les objectifs du projet
3. Commentaires sur le tracé de la 3<sup>ème</sup> ligne
4. Commentaires relatifs à la zone Est et au quartier Guilheméry-Moscou
5. Requêtes auprès de la CPDP
6. Conclusion

Annexe : Proposition d'aménagement de tracé Toulouse-Est

# 1. Contexte et commentaire général

- Les commentaires sont basés sur le dossier du maître d'ouvrage, diffusé dans le cadre du débat public (D-1)
- Les commentaires feront référence à une publication intervenue dans le cadre du débat public intitulée « Débat public Toulouse Aerospace Express, argumentaire citoyen en faveur d'une 3<sup>ème</sup> ligne de métro optimisée », daté septembre 2016 (D-2)
- Je regrette, comme (D-2), que la consultation commence sur la base d'un projet contraint, d'un trajet figé, sur la base de décisions ou d'hypothèses contestables et contestées.
- La chronologie des études associées au projet (D-1 p.31) laisse perplexe aux regards de la période du débat public et de la crédibilité du projet présenté. Qu'advient-il si les études ne portent pas sur le projet résultant du débat public, ou inversement si la solution retenue est déclarée infaisable par les études techniques ?

## 2. Commentaires sur les objectifs du projet (1/3)

- Il est souhaitable que le chapitre 1 (D-1) fasse une étude critique de la situation des moyens de transports dans l'agglomération Toulousaine. Il conviendrait que le projet de 3<sup>ème</sup> ligne contribue directement à leur solution. En particulier constater :
  - La congestion de la rocade en zone ouest, sud et sud-est,
  - La faible efficacité du tram T2 pour rejoindre l'aéroport de Blagnac
  - L'aménagement des têtes de ligne (inadéquation des parkings)
  - ...
- Le projet se focalise sur la période 2015-2030, espérons que l'agglomération perdurera au-delà. Le projet de 3<sup>ème</sup> ligne devrait précéder et, donc, prévoir la 4<sup>ème</sup>, la 5<sup>ème</sup>... Il saute ainsi aux yeux (D-1 p.10, 15, 19-20-21) que le faisceau de transport en commun dense sud, sud ouest n'est pas traité. La 3<sup>ème</sup> ligne pourrait boucler autour de Toulouse, ou au moins prévoir de le faire avant 2030. Voir en particulier l'évolution de l'aire urbaine présentée D-1 p.11.
- Traiter la desserte des zones de travail est une demande de longue date par les associations. Il est donc difficilement compréhensible que l'aéroport de Blagnac ne soit pas directement desservi par une station de la 3<sup>ème</sup> ligne.
- La 3<sup>ème</sup> ligne devrait permettre à la périphérie lointaine d'accéder au centre ville sans voiture personnelle (D-1 p.13&14). Pour cela il faut construire de grands parkings à proximité des têtes de ligne. Toulouse est très en retard sur ce sujet en comparaison des autres grandes agglomérations françaises (D-1 p.14)

## 2. Commentaires sur les objectifs du projet (2/3)

- Le projet mobilité (D-1 p.18+) présente les intentions d'évolutions de la mobilité sur l'agglomération pour 2020-30 comme si la ville n'avait pour seul projet que de survivre à sa croissance de population et à l'accueil du TGV (D-1 p.22). Ce projet mobilité devrait s'appuyer sur, et donc tenir compte de, la politique de la ville pour les années à venir : capitale d'Occitanie, rivale de Barcelone, accueil d'évènements culturels, ... De même que les évolutions actuelles de l'offre de transport (cars privés) en créant une ou des gares routières.
- Tel qu'il est défini aujourd'hui, le projet a tendance à négliger les périphéries du réseau actuel et futur, par exemple :
  - Absence de la prolongation de la ligne B,
  - La stratégie sud sud-est n'est pas établie au-delà du téléphérique,
  - Connexion ligne B et terminus est de 3<sup>ème</sup> ligne
- Toulouse est reconnue comme capitale hospitalière et hospitalo-universitaire. Il faut assurer la connexion directe ou spécialement aménagée au réseau de transports en commun de l'hôpital Purpan et de la nouvelle clinique de Fonsegrives.
- En termes de performance attendue du projet de 3<sup>ème</sup> ligne D-1 p.53 le trajet Matabiau-Aéroport doit être amélioré. La performance de la 3<sup>ème</sup> ligne doit être comparée à la performance de la voiture et non pas à celle du transport en commun d'aujourd'hui qui est clairement inadapté sur ces zones.

## 2. Commentaires sur les objectifs du projet (3/3)

- Le coût global du projet et son financement D-1 p.69+ sont présentés de manière très générale et ne permettent pas vraiment d'analyse critique. Ils laissent une impression d'approximation importante qui vu les montants globaux en jeu représente un vrai risque pour l'ensemble du projet.
- Il paraît curieux que l'on ne retrouve pas le groupe Airbus comme financeur du projet. En effet 4 stations lui seront dédiées et ce projet permettra à la compagnie des gains significatifs e.g. pour la mise en œuvre et l'entretien de ses parkings privatifs à usage du personnel.
- Le recours à des financements novateurs (crowdfunding, financement citoyen, ...) ne semble pas avoir été étudié.

### 3. Commentaires sur le tracé de la 3ème ligne

- Le tracé dessert les 2 plus gros lieux de travail de l'agglomération comblant ainsi un manque constaté de longue date.
- La proposition de tracé semble avoir choisi de façon ferme et unilatérale les lieux de connexions entre la 3ème ligne et les lignes A et B. Il y en a d'autres possibles.
- A propos de l'itinéraire proposé D-1 p.27 :
  - La tête de ligne à l'ouest doit offrir une connexion avec la périphérie grand-ouest (e.g. la gare de Colomiers), et permettre des aménagements significatifs pour l'accueil des véhicules ou deux-roues des personnes accédant à la ligne.
  - L'aéroport doit être desservi. (D-1 #1.1 p.43)
  - Le faisceau nord (6 stations entre Sept-Deniers et Matabiau) pourrait être revu au regard de la performance d'ensemble du projet et de sa desserte existante par la ligne B.
  - Le postulat de la connexion avec la ligne B à François Verdier est à modifier.
  - Le tracé Matabiau-Montaudran doit traverser la colline est de Toulouse actuellement enclavée en terme de transports en commun
  - La tête de ligne à l'est doit offrir une connexion avec la périphérie grand-est (e.g. la gare de Labège), et permettre des aménagements significatifs pour l'accueil des véhicules ou deux-roues des personnes accédant à la ligne.

## 4. Commentaires relatifs à la zone Est et au quartier Guilheméry - Moscou

- La colline est de Toulouse est peu desservie par les transports en communs, se trouvant située entre les tracés des lignes A et B et loin de toute station. Seule la ligne de bus L1 (ex 16) permet de drainer une partie du flux vers le centre-ville. Tout nouveau projet de mobilité urbaine se doit donc de desservir l'est de la ville.
- La « 3<sup>ème</sup> ligne dont le faisceau couvre l'est de Toulouse doit relier Matabiau à Montaudran en passant par la colline Est.
- La 3<sup>ème</sup> ligne ne doit donc pas passer par la station François Verdier.
  - La connexion avec la ligne B pouvant se faire
    - Par une correspondance souterraine avec la station François Verdier
    - À la station Ramonville ou en cas de prolongement de la ligne B à Labège
- Actuellement 4 stations sont prévues entre Matabiau et Montaudran, si le détour par François Verdier est abandonné, 3 stations pourraient suffire, parmi lesquelles : Côte-Pavée et L'Ormeau nous semblent correctement situées.
- La première station après Matabiau devrait se positionner vers l'Avenue Camille Pujol.
  - Proche du canal pour simplifier l'éventuelle correspondance avec la ligne B,
  - Proche de la caserne Pérignon pour tenir compte du projet de réaménagement de ce site en centre culturel à l'horizon 2020-25.
- La station Jean Rieux permet de desservir plusieurs écoles, et une grande zone d'habitat en cours de densification, elle a aussi sa propre justification.
- A noter que le principe d'un tunnel piéton et vélo proposé entre F Verdier et C. Pujol, s'appliquerait aussi indépendamment de la 3<sup>ème</sup> ligne au niveau d'autres ponts du canal comme le pont des Demoiselles

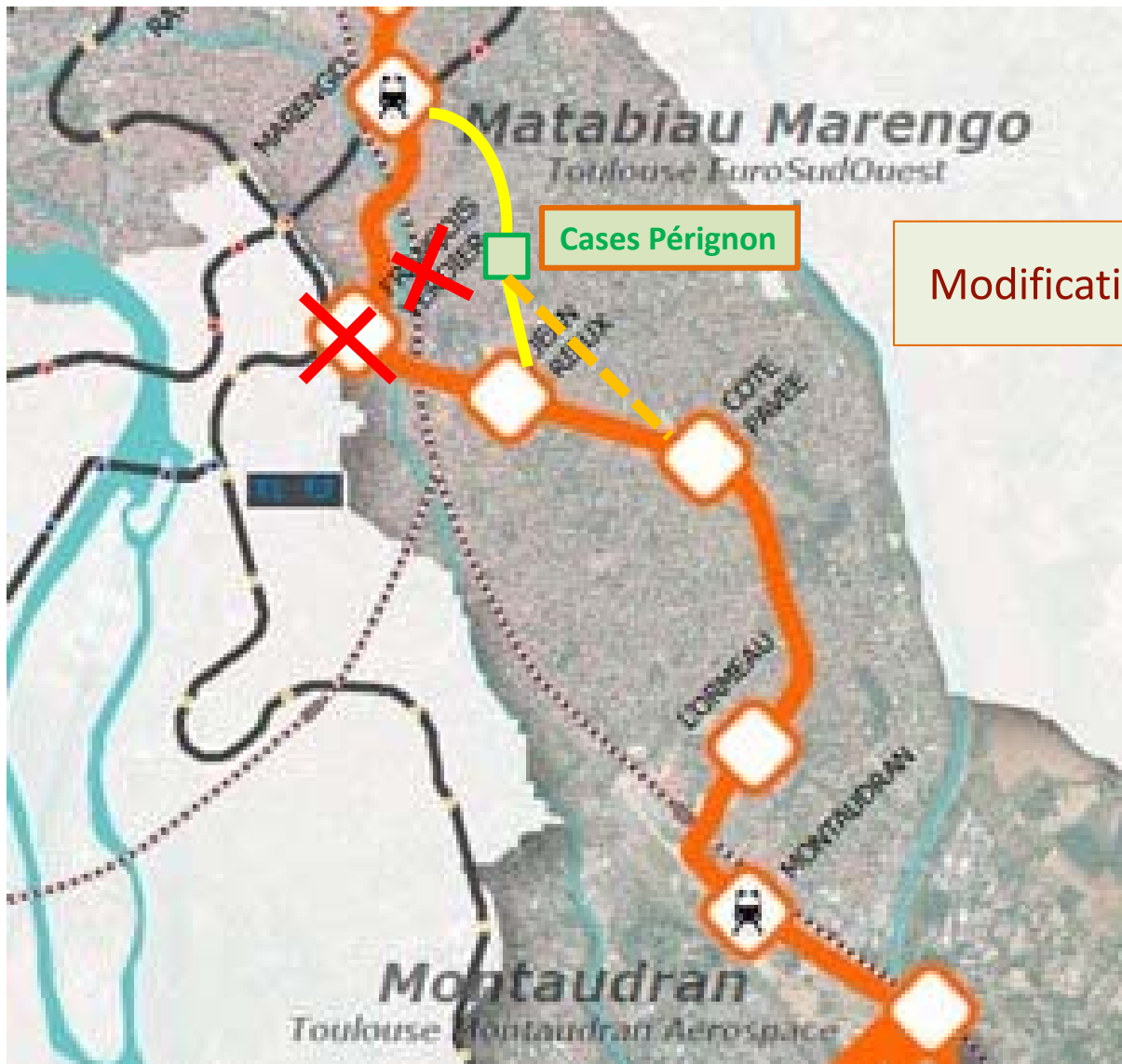


## 5. Requête auprès de la CPDP

- Une 3<sup>ème</sup> ligne de métro est nécessaire! Son extension doit déjà être pensée, de même que les lignes suivantes au-delà de 2030. Le projet présenté au débat public doit être significativement amendé, voir propositions ci-dessous, les coûts et le financement doivent être détaillés.
- **Recommandations** (par ordre de proximité avec mon quartier) :
  1. Abandon du passage à la station François Verdier, au profit d'une correspondance souterraine entre François Verdier et une station Avenue Camille Pujol. Cette liaison serait novatrice si elle offrait une connexion piéton et vélo pour éviter à ceux-ci le croisement voie-ferrée/canal/voies de circulation
  2. Créer une station (par exemple à proximité de la caserne Pérignon voir image en fin de présentation)
  3. Revoir le tracé Nord.
  4. Passer impérativement par l'aéroport de Blagnac.
  5. Revoir les têtes de lignes ouest (Colomiers) et est (Labège) et s'assurer de l'existence en proximité immédiate des parkings voitures et deux-roues nécessaires à l'intermodalité.
  6. Prévoir dès aujourd'hui la couverture par les transports en commun des secteurs sud et sud-ouest de Toulouse (par exemple par l'extension de cette 3<sup>ème</sup> ligne de la gare de Colomiers vers le sud.
- A noter que la consultation lancée auprès des salariés du groupe Airbus pour accompagner ce débat public correspond plus à l'élaboration d'un plan de déplacement d'entreprise. Il n'y a pas de questions proposées sur le tracé de la 3<sup>ème</sup> ligne ou sur ses objectifs!

## 6. Conclusion

- Merci d'organiser ce débat public.
- Comme d'autres contributeurs (D-2), je souhaite que le projet Toulouse Aerospace Express soit modifié, rapidement, afin que ça mise en œuvre, déjà lointaine, ne soit pas encore retardée.
- En particulier je souhaite une modification du tracé sur la colline Est de Toulouse, afin de desservir les aménagements futurs qui devraient intervenir dans les quartiers Guilheméry, Bonheure, Moscou. (Voir sur ce sujet les nombreuses contributions historiques de l'association de quartier ABGM)



Modification de tracé demandée