



ABAVE
Association Blagnac A Vivre Environnement

Contribution à l'Enquête publique sur
TOULOUSE AÉROSPACE EXPRESS - CONNEXION LIGNE B (TAE-CLB)
Du 6 juin au 18 juillet 2019

L'Association **Blagnac A Vivre Environnement** existe depuis 1983. Elle s'est créée à la suite des expropriations nécessaires à la réalisation de la voie rapide qui mène à l'aérogare de Toulouse Blagnac.

Plus de trente ans ont passé. Les aménagements pour l'accès routier à l'aérogare et aux usines aéronautiques n'ont cessé de se multiplier : A621, RD902, échangeurs routiers de Bellonte, du centre commercial, de Garossos et une partie de l'échangeur de l'avenue Vélasquez.

Les transports en commun ont évolué. La ville est ainsi reliée au métro ligne A station Arènes par le tram T1, terminus Aéroconstellation (depuis 2010) et le tram T2 terminus Aéroport (depuis 2015). Les lignes de bus se sont modifiées mais seule la ligne 70 traverse la commune.

Force est de constater que les transports en commun ont peu d'impact sur la circulation routière. Dans notre secteur nord-ouest de l'agglomération toulousaine nous constatons que cette circulation automobile a augmenté fortement avec des bouchons de plus en plus fréquents et sur des périodes de plus en plus longues autour des heures de pointes, 7h le matin et 18h en soirée.

Pour notre association il s'agit là d'un échec flagrant des plans de déplacements successifs élaborés depuis 2001 pour le secteur nord-ouest de l'agglomération et particulièrement pour la commune de Blagnac.

Pour rappels :

1) Notre association a milité durant des années pour la réalisation d'un transport en commun en site propre reliant l'aérogare de Blagnac à la gare Matabiau de Toulouse. Cette décision était quasiment actée fin 1999 avec une proposition de ligne de tramway. En 2000, avec le choix de l'implantation de l'usine de l'A380 sur la commune, le tracé de cette ligne a été revu pour une desserte urbaine allant du quartier Andromède de Blagnac à la station de métro des Arènes à Toulouse. Là aussi nous faisons le constat que cette offre de transport collectif T1 ne remplit pas complètement son rôle. Il a fallu attendre fin 2018 pour arriver à un emport voyageurs de la ligne T1 de 50.000 voyageurs jours. Pour sa part le tram T2 a un emport voyageur qui se situe, selon les sources, entre 9.000 et 14.000 voyageurs jours. Cet emport reste en deçà des capacités optimales d'un tramway.

2) Lors de notre participation à l'Enquête Publique sur le « Projet de Mobilité » (contribution du 29/09/2017) nous avons indiqué que ce projet était trop axé sur et autour de la troisième ligne de métro et que c'était un projet essentiellement toulousain. Nous continuons de penser que ce projet de troisième ligne de métro n'apportera aucune solution satisfaisante pour qu'un transfert de mode de déplacements s'effectue vers les TC et les modes doux. A contrario, fautes d'alternatives, il risque d'augmenter fortement sur tout le secteur la circulation routière et les nuisances y afférents : pollution de l'air, augmentation du bruit, risque accru d'accidents de la circulation (cf. la liaison routière programmée entre le parc d'exposition et Saint-Jory).

3) Nous avons demandé aux Commissaires Enquêteurs de bien vouloir donner un avis défavorable à ce « Projet de Mobilité 2020-2025-2030 »

Nos remarques et contributions n'ayant pas été retenues, nous en arrivons à l'Enquête Publique en cours.

Pour cette enquête sur la troisième ligne de métro et ces prolongements, nous continuons à nous prononcer CONTRE ce (ou ces) projets que nous jugeons peu efficace pour assurer un transfert déplacements routiers vers les transports en commun.

Ci-dessous nos remarques.

Généralités :

Pour cette enquête, le nombre de documents mis à disposition du public est énorme ! Et le temps mis à disposition du public est très court, environ 6 semaines. En outre les dernières semaines sont sur juillet, période de vacances estivales, peu propice pour prendre le temps d'étudier et de commenter tous ces documents.

Nous signalons également que si des réunions de « concertation préalable » ont bien eu lieu (novembre 2017 et février 2018) les informations sur ces réunions sont restées quasi confidentielles. Les habitants du quartier Layrac n'ont pas été bien informés sur la tenue de ces réunions. Notre association n'a reçu aucune invitation.

Nous vous demandons de bien vouloir nous indiquer ce qui a été fait comme communication (documents écrits distribués, journal, internet, réseau sociaux, etc.) sur ce projet, tant pour le quartier Layrac que pour les autres quartiers de Blagnac comme par exemple ceux qui sont traversés par la LAE.

Cependant, nous avons pu constater lors de notre entrevue du 3 juillet 2019 à la mairie de Blagnac avec M. Dorval Commissaire Enquêteur que de nombreuses personnes, blagnacais et non blagnacais, venaient s'enquérir des impacts de cette troisième ligne de métro.

Sur un sujet aussi vaste et complexe nous regrettons :

- que seulement trois Commissaires Enquêteurs aient été mis à disposition du public
- que seules les communes se situant le long du tracé aient fait l'objet de ces réunions
- que le secteur géographique de l'enquête n'ait pas été étendu à toute la métropole
- qu'aucune réunion publique avec présentation de la future ligne de métro et de la LAE n'ait eu lieu sur Blagnac.

Cela aurait permis au public, aux associations et aux riverains directement impactés de se faire une meilleure idée du projet et ses conséquences.

Concernant les personnes handicapés (handicapés moteurs, visuels, intellectuels) nous avons bien noté qu'une réunion avait eu lieu dans les locaux de l'Association des Paralysés de France (APF). Toutefois, lors de l'entrevue du 3 juillet, nous n'avons pas pu savoir comment ces personnes en dehors de l'APF pouvaient accéder aux documents mis à l'enquête. D'une part pour pouvoir s'informer sur les conséquences des travaux durant la période de chantier et d'autre part pour savoir si, localement, leurs besoins spécifiques avaient été pris en compte.

Nous regrettons l'absence dans les documents d'un point spécifique sur les besoins des usagers handicapés.

Un autre point qui manque dans les documents proposés est l'impact sur la nappe phréatique et la gestion des eaux de surface et souterraine. En effet le quartier Layrac se situe en bordure de la nappe phréatique située sous la zone aéroportuaire. Il y a des sources sur ce quartier. Pour rappel, une partie des habitations de la rue des Tamaris possède des évacuations d'eau spécifiques se déversant dans le caniveau et permettant si besoin à la nappe phréatique de s'écouler.

Aucune indication n'est donné dans les documents sur la gestion de ces eaux de surface et souterraine. Cela ne nous permet pas de savoir si la loi sur l'eau sera ou non respectée.

Le principe de la troisième de métro étant acté dans le Plan de Mobilité (PDU) impossible d'avoir une étude comparative avec un autre mode de transport. Par exemple, pour un trajet similaire étude comparative entre le métro et un tramway. Cette étude avait été faite lors de l'enquête publique de la ligne B de métro. Cette absence d'étude comparative ne permet pas de se faire un avis objectif sur la pertinence technique et financière du choix du métro.

L'ensemble de ces éléments : enquête non étendue à toute la métropole, faiblesse des moyens humains mis à disposition, absence de prises en compte des problèmes de handicaps, respect de la loi sur l'eau, prouve un empressement à aller vers la réalisation de cette troisième ligne. Cet empressement ne laisse pas le temps d'étudier ce dossier et les impacts, positifs ou négatifs d'une telle réalisation.

Implantation de la station de métro Jean Maga (*) :

Lors d'une présentation de cette station, le 24 octobre 2018 salle du quartier Layrac, une documentation a été remise à la vingtaine de personnes présentes représentant le quartier Layrac et les quartiers voisins.

Cette documentation a été fortement critiquée par les personnes présentes qui ont demandé :

- la réalisation d'une zone de stationnement bus pour réaliser des interconnexions avec les lignes de bus existantes (exemple passage du 66 qui pourrait prolonger son parcours entre Ancely et la station de métro Jean Maga).
- la réalisation d'une dépose minute (facilité pour les usagers voulant utiliser les TC et les interconnexions au niveau de Jean Maga avec les ligne de métro, le tram T1 et la LAE)
- la création d'un parking entre la route de Grenade et l'avenue de Purpan (terrain utilisé temporairement par la mairie pendant les travaux de l'école de l'aérogare)
- une continuité entre les bouts de pistes cyclables proposés autour de la station et le réseau cyclable existant dans Blagnac (exemple jonctions avec les piste cyclables de l'avenue Latécoère ou de la route de Grenade).
- une tarification unique entre la ligne de métro ou de tram T1 et la LAE

Force est de constater qu'aucune des critiques émises lors de la réunion de présentation de la station Jean Maga n'ont été prises en compte dans le dossier aujourd'hui soumis à enquête. Nous vous demandons, Messieurs les Commissaires Enquêteurs de bien vouloir tenir compte des avis de la population et de modifier en conséquences la station de métro Jean Maga et ses alentours.

** : par défaut nous donnons ce nom à la station de métro qui devrait s'implanter en bout d'avenue Latécoère au niveau du rond point Jean Maga*

Tracé de la ligne de métro :

Le tracé de la ligne est en souterrain au niveau de la station Jean Mage puis devient aérien au niveau de l'avenue Vélasquez. Il n'y a dans le dossier d'enquête aucune justification de ce choix. Pourquoi un passage en aérien à ce niveau ? Pour une raison de coût ? Pour des difficultés de forages ? Pour la présence de la nappe phréatique alors qu'il n'en est jamais fait mention ? Pour d'autres raisons ... ?

Ce choix inexplicé a des conséquences importantes pour les habitants du quartier :

- il implique l'expropriation d'une maison en bout de la rue des Tamaris
- il accroît les nuisances sonores le long de l'avenue Vélasquez lorsque métro longe le quartier Layrac
- Il accroît le risque d'une déstabilisation du bâti comme cela a pu être constaté le long de ligne B (exemple sur la rue d'Austerlitz à Toulouse)

Si ce projet se réalise, nous demandons de revoir ce tracé et de maintenir la ligne de métro en souterrain sous le quartier Layrac et le long de l'aéroport. Si besoin de la mettre en aérien, dans une tranchée couverte, uniquement après la rue des Lilas (en direction de Colomiers)

Le dossier d'enquête ne donne aucune idée de l'impact de la circulation automobile dans ce quartier après la réalisation de la ligne de métro. A l'inverse il suggère (*P1707 des documents*) « à court terme l'aménagement de l'échangeur Vélasquez fil d'Ariane » que cette circulation pourrait augmenter.

Nous vous demandons, Messieurs les Commissaire Enquêteurs de préciser ce point et, dans le cadre du projet, de fournir les prévisions d'augmentation du trafic routier dans ce secteur.

La ligne LAE

Alors qu'en 2015, les financements pour la ligne Envol (actuel T2) se sont chiffrés entre 60 et 70M€, voilà que les modifications pour l'évolution de la T2 en Ligne Aéroport Express rajoute pour ces quatre stations une dépense d'un montant de 45M€. Nous nous interrogeons sur la pertinence d'un tel investissement. Et cela d'autant plus qu'il n'est indiqué dans l'enquête aucun objectif chiffré en terme d'objectif, à savoir le nombre de voyageurs/jours, prévus dans le cas du fonctionnement optimal de la ligne.

Nous vous demandons, Messieurs les Commissaire Enquêteurs de préciser les objectifs d'import de la ligne LAE.

En outre comme indiqué précédemment la surfacturation des billets sur cette ligne risque de pénaliser fortement les usagers actuels. Cette surfacturation fait peser un risque de désintéressement des usagers réguliers de la ligne T2 vers la future LAE.

Nous vous demandons, Messieurs les Commissaire Enquêteurs de faire préciser l'option tarif unique sur le réseau Tisséo y compris la LAE.

A noter également que le projet n'est pas objectif lorsqu'il compare les temps de parcours. En effet, pour un trajet entre l'aéroport et Matabiau le temps de parcours actuel [T2+métro ligne A] est de 23 à 25mn. Avec la LAE le temps de parcours annoncé [LAE+métro 3ième ligne] serait de 25mn.

Il n'y a aucun gain de temps entre l'aéroport et Matabiau avec la création de la LAE et la troisième ligne de métro. Sur ce parcours c'est une régression pour les usagers des transports ne commun.

Nous nous interrogeons sur la pertinence d'un tel projet qui n'améliore pas l'efficacité des déplacements en TC :

- persistance d'une rupture charge, station Arènes d'un côté, future station Jean Maga d'un autre
- pénalisation au niveau de la station Jean Maga avec un changement de tarification et nouveau passage d'un tourniquet ou autre système de validation des tickets. L'exemple de la station d'Antony en banlieue parisienne entre Orly Val et le RER montre la limite de cet exercice. Aux heures de pointes des files se forment pour valider les tickets. Les rames de métro ou de train sont souvent saturées. Nous craignons que cet inconfort et cette perte de temps détourne les usagers de la LAE.
- pas d'amélioration sur le temps de transport aéroport, Matabiau.
- aucune possibilité dans l'avenir d'allonger les quais de la station LAE Jean Maga (cf. P1702 « ... impossible de garder des réservations pour un éventuel allongement des quais à l'avenir . »). Un système figé qui, s'il devient optimal, ne pourra pas offrir dans l'avenir des modifications techniques facile à mettre en œuvre pour, par exemple, allonger les quais et les rames de tram.

Non seulement ce projet n'améliore pas le fonctionnement et donc l'utilisation des TC mais il renforce tout le long de son trajet le trafic routier.

- le long de l'avenue Latécoère, la variante 3 proposée (voies entrelacées) entraîne un « retrait du tramway de l'avenue Latécoère qui va engendrer un appel d'air pour les automobilistes qui n'auront plus la contrainte du tramway sur la voirie. Il y aura donc plus de véhicules et des flux de transit plus importants » (tableau p 1706)

- cette réalisation va s'accompagner de nuisances sonores (p.1702) « ... installation de sirènes et flash pour la sécurisation de la voie unique => impact sonore pour les riverains ». Dans un quartier déjà soumis aux nuisances sonores de la rocade et de l'aéroport, il est inadmissible de renforcer les bruits sur ce secteur avec une sirène qui pourrait se déclencher toutes les 3 à 5mn.

Si ce projet se réalise et si cette variante est retenue nous vous demandons d'abandonner ce signal sonore (sirène) et de proposer d'autres moyen de signalisation non bruyant (par exemple des barrières).

Le site du rond point Dewoitine est traité de façon curieuse. Il faut comprendre dans les documents (p. 1707) que si le tram (future LAE) risque d'être bloqué lors de la traversée du rond point (allée Pierre Nadot, croisement rue Georges Lequiem, avenue Didier Daurat « la congestion de l'échangeur n'est pas liée au tramway » mais à la trop fort circulation automobile.

Pour améliorer ce passage « bloquant » il est donc proposé de créer des échangeurs routiers, zone d'accès direct de la rue Dieudonné Costes à l'A621 (travaux en cours) complétés par des réaménagements du réseau viaire interne à la concession aéroportuaire (sans plus d'information) et d'un nouveau franchissement de la Garonne et le prolongement de la RD902.

Et il n'y plus qu'à croire que « à moyen terme ces aménagements structurants permettront d'offrir une alternative efficace à l'itinéraire saturé A621-A620-A62 »

Quand à la zone de terminus du tramway au niveau de l'aéroport il est navrant de constater qu'aucune étude d'impact n'a été effectuée avant la mise en place de cette LAE (cf. p1708) « Une analyse routière est aujourd'hui programmée pour confirmer le constat partagé par certains que le tramway actuel n'est pas la source réelle des problèmes de circulation routière du secteur, et estimer à quel point la navette pourrait le devenir si la fréquence à l'heure de pointe passe de 9mn à 5mn »

Conclusions du document pour tout ce secteur (p. 1709) « ... il a été décidé... de continuer les recherches d'aménagement de voiries »

Pour l'ABAVE construire des échangeurs, des rocade, des pont routiers c'est amener de plus en plus d'automobiles dans la nasse aéroportuaire. Ces choix routiers sont en totale contradiction avec la réalisation de transport en communs. Comme nous le verrons plus loin ils vont, à l'inverse, favoriser les déplacements routiers.

En effet, c'est ce que nous retenons de l'analyse des chiffres que nous trouvons à la p.121 (*chapitre " Synthèse des effets et des mesures de l'opération "*).

Il est indiqué que les effets de l'opération sont les suivants :

- diminution de 90.100 déplacements en voiture
- augmentation de 58.600 déplacements en TC
- accroissement de 34.900 déplacements en modes actifs

Nous comprenons d'après ces chiffres qu'actuellement, la part modale des voitures est de 60% d'après le dossier, lequel indique aussi que les déplacements journaliers sont de 3.800.000 (et qu'à l'horizon 2030, il y en aura 500.000 de plus). Sur cette base, actuellement les déplacements en voiture seraient de 2.280.000 . Sans tenir compte de leur progression en 2025/2026, en avoir 90.000 de moins, cela ne fait que 3,4% de moins de part modale pour ce mode !

Pour les TC, la part modale actuelle est de 13% d'après le dossier. Soit (toujours à partir du chiffre de 3.800.000) 494.000 déplacements TC. En avoir 58.600 de plus, cela en ferait 552.600, ce qui donnerait une part modale de 14,5% pour les TC, au lieu de 13%.

Si notre raisonnement est correct, cela veut dire que la réalisation de la troisième ligne de métro fait chuter la part modale des voitures de 3,4% avec une croissance de seulement 1,5% des TC.

Tout cela sans tenir compte du fait que la population de la métropole augmentant, le nombre de déplacements va augmenter. Cette augmentation se situant autour de 250.000 déplacements supplémentaires à l'horizon 2025/2026.

A la marge les modes actifs verraient leur part progresser de 1,9%.

Ces chiffres issus du document d'enquête prouvent à l'évidence qu'au vrai problème de déplacements que connaît la métropole toulousaine, la troisième ligne de métro n'apporte pas la bonne réponse.

Pour toutes ces raisons nous pensons au niveau de l'ABAVE que :

La troisième ligne de métro aura un effet faible sur un usage déjà faible des transports en commun

Cette ligne TAE ne devrait améliorer les déplacements qu'au cœur de l'agglomération toulousaine et autour des stations de Colomiers et de Labège. Elle aura peu d'impact sur les déplacements en TC du secteur nord-ouest de l'agglomération. A la marge les habitants des quartiers jouxtant la station Jean Maga pourront bénéficier d'une amélioration des TC.

En outre, nous dénonçons l'investissement financier massif du projet de la 3ème ligne de métro et de ses connexions, particulièrement la LAE. Cet investissement à pour conséquence un désengagement pour les autres modes de déplacement: bus, vélo, tramway, train d'agglomération.

Pour le secteur nord-ouest de l'agglomération cela ce traduit d'une part, dans le projet mobilité 2020-2025-2030 par une absence totale de proposition hors mis la station de métro Jean Maga. Et d'autre part par des projets routiers qui ne peuvent que renforcer l'usage de l'automobile. Cela aura pour corollaire une augmentation des nuisances : pollution atmosphériques, nuisances sonores, dans un secteur déjà fortement pollué (cf. les documents du Plan Climat Air Énergie Territorial PCAET)

C'est pour cela que l'ABAVE vous demande, Messieurs les Commissaires Enquêteurs de donner un avis défavorable au projet Toulouse Aérospace Express-Connexion Ligne B (TAE-CLB) et Ligne Aéroport Express (LAE).

Si ce projet est abandonné cela permettra de développer d'autres moyens de transports en commun plus adaptés à notre métropole :

- réseau de bus performant maillant toute l'agglomération
- un réseau maillé entre les lignes de bus, de tram et de métro (un exemple de maillage : notre association demande depuis des années, un prolongement de la Linéo 1 jusqu'à la station de tram Servanty Airbus ; une liaison bus à créer reliant Blagnac à la Barrière de Paris jonction ligne B). Toutes ces réalisations peuvent se faire rapidement et avoir un impact quasi immédiat sur l'utilisation des TC (exemple l'évolution de la ligne de bus Tisséo 16 en Linéo 1)
- d'accélérer la réalisation d'un train d'agglomération de type RER (cf. proposition Étoile Ferroviaire)

Pour l'association

Le président

J. Crémoux

6 impasse des ormeau 31700 Blagnac

Contact ABAVE:

asso.abave@gmail.com

abave.net