

TOULOUSE

RAMONVILLE

LA BÈGE

*Le métro
va plus loin*

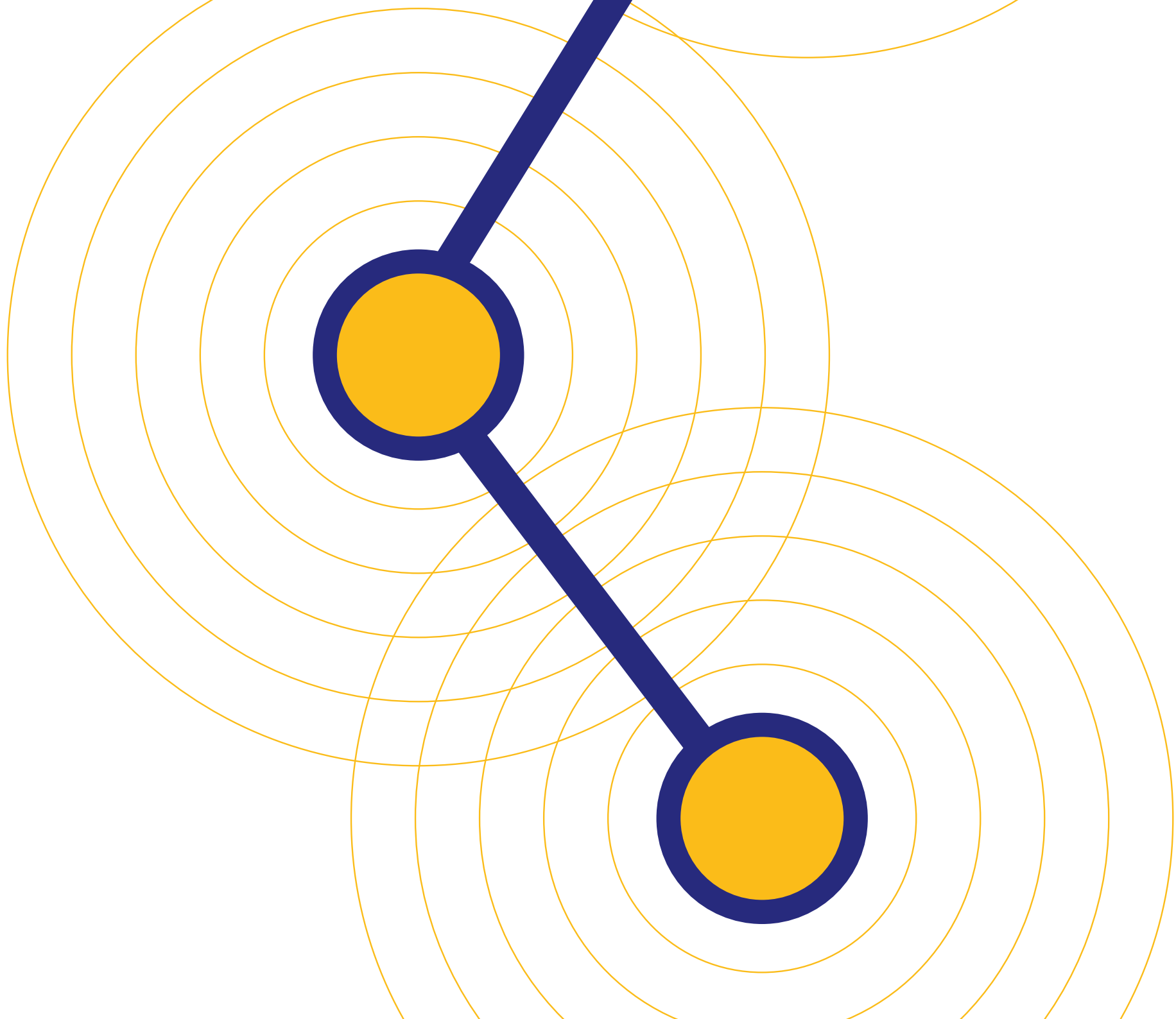
Prolongement de la ligne B



Ma ville, mon trajet

Concertation publique 5 > 30 mars 2012

tisseo.fr





avant-propos



Pierre Cohen
Président de Tisséo-SMTC
Président du Grand Toulouse

La métropole toulousaine est attractive.

150 000 nouveaux habitants sont arrivés au cours des dix dernières années. 150 000 sont attendus au cours des dix prochaines. Notre agglomération se retrouve au cœur d'une connexion urbaine de plus d'un million d'habitants.

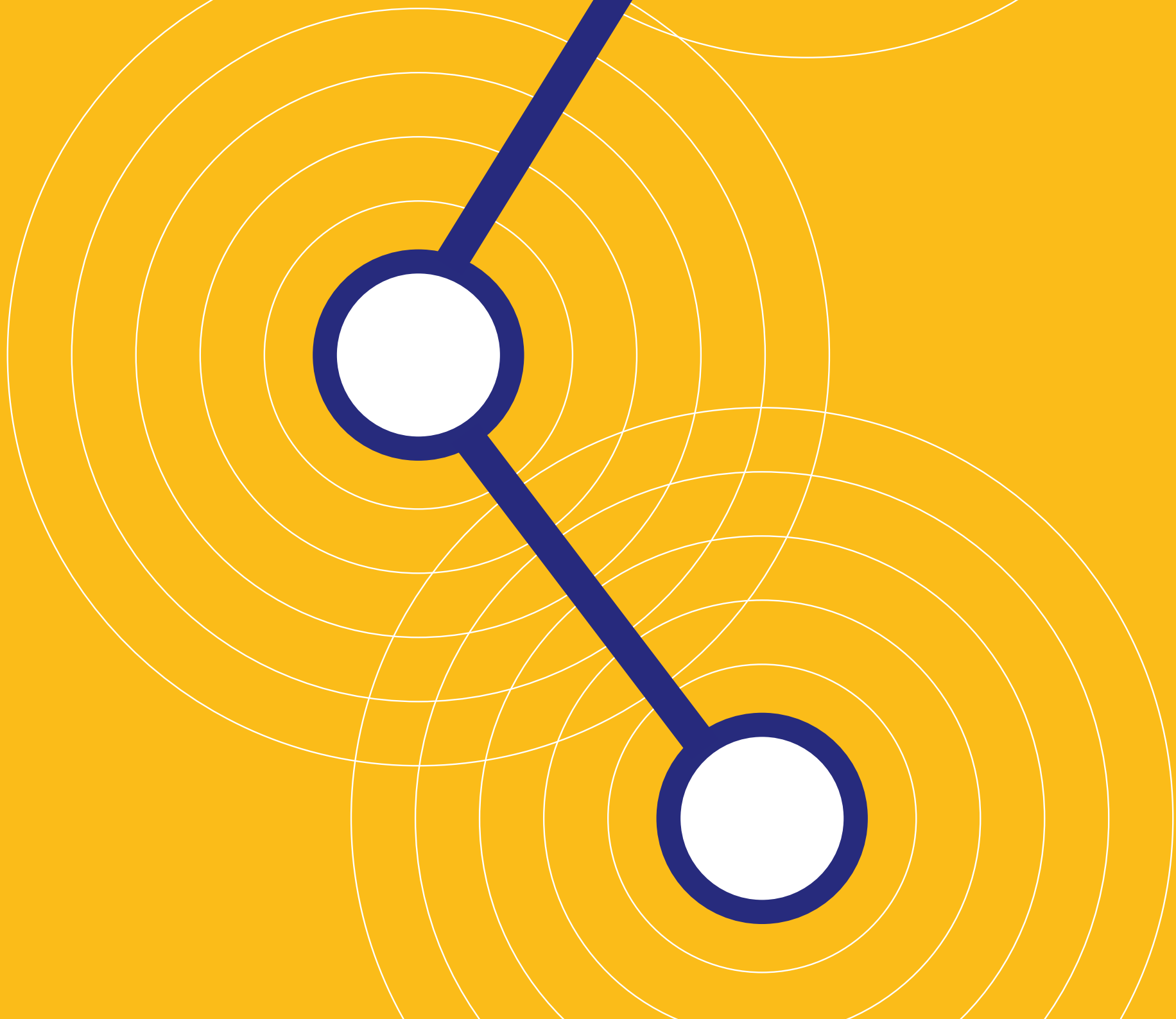
La question de la mobilité constitue donc une urgence pour tous ceux qui vivent, travaillent et se déplacent dans l'agglomération. Elle figure au cœur de notre stratégie urbaine et au centre de nos priorités.

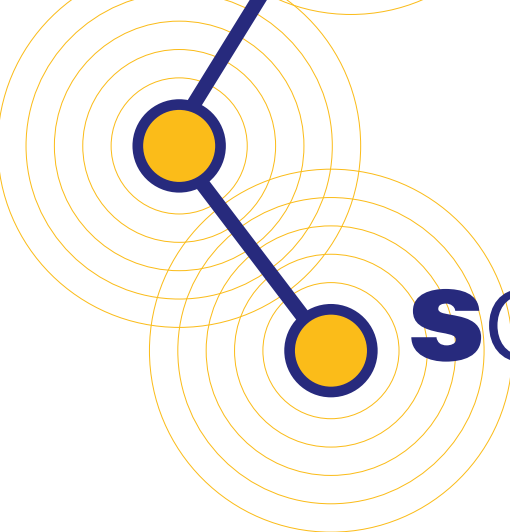
Notre Plan de déplacements urbains vise à proposer des moyens de locomotion — transports en commun et modes doux — suffisamment incitatifs pour réduire l'utilisation de la voiture. Nous entendons notamment offrir aux habitants de l'aire urbaine un maillage de transports en commun performant et attractif, reliant les grands équipements, les zones d'activités, les lieux de vie et de loisirs.

Le prolongement de la ligne B du métro accompagnera ainsi le développement du sud-est de l'agglomération. Il est le fruit d'une confiance retrouvée et d'une ambition partagée entre les partenaires de Tisséo.

Une première phase d'études a été menée afin de définir des hypothèses de tracé pour cette infrastructure de cinq kilomètres jalonnée de cinq stations.

Le projet est aujourd'hui ouvert à la concertation. Cette étape nous permet d'informer le public sur ses enjeux, ses impacts, ses variantes, son financement. Mais au-delà, elle nous offre l'occasion d'écouter, de dialoguer, de prendre en compte les remarques et les suggestions afin de mettre en œuvre un projet compris et accepté par le plus grand nombre.





sommaire

- 1 ■ L'attractivité de la métropole toulousaine
- 2 ■ La “porte” métropolitaine
- 3 ■ Le Plan de Déplacements Urbains : maillage... partage... phasage !
- 4 ■ La réalisation du métro
- 5 ■ Le prolongement de la ligne B
- 6 ■ Desservir des milliers d'emplois et soutenir un projet urbain
- 7 ■ 5 kilomètres et 5 stations
- 8 ■ Le métro et la multimodalité : fréquence des rames “sur-mesure” et complémentarité

An abstract graphic on a dark blue background. It features two sets of concentric circles in a light yellow color. A thick white line connects the center of the left set of circles to the center of the right set. The left circle contains the number '1' in white, and the right circle is empty.

1

**L'attractivité de la métropole
toulousaine**

L'attractivité de la métropole toulousaine

Depuis près de six décennies, Toulouse connaît la plus forte expansion démographique de France. Cela a fait naître une agglomération, puis une aire urbaine de plus de 1,2 million d'habitants.

La commune de Toulouse approche les 450 000 habitants, ce qui représente environ la moitié de la population du pôle urbain, auquel il convient d'ajouter une couronne périurbaine. Cet ensemble rassemble 382 communes. Avec des perspectives de croissance soutenues, les études démographiques faisant apparaître la poursuite sur le long terme d'une augmentation de population annuelle d'environ 20 000 habitants.

La croissance démographique s'est structurée principalement au long des grands axes routiers, puis autoroutiers, entraînant un étalement urbain, inégalé au plan hexagonal.

Cette situation privilégie l'usage de l'automobile dont le trafic augmente au même rythme que la croissance démographique. On compte plus d'un million de déplacements quotidiens dans l'agglomération dont la moitié se fait à l'intérieur de la commune de Toulouse. On recense un seul passager par voiture pour 17 % des déplacements liés au travail. Le



parc automobile de la Haute-Garonne augmente de 1,7 % par an, ce qui représente 10 000 voitures en plus chaque année. À titre d'exemple, on comptait en 2010 plus de 110 000 véhicules/jour sur le périphérique toulousain, avec des pointes à 130 000.

De son côté, le réseau de transports en commun progresse : Tisséo (métro, tram, bus) assure plus de 100 millions de déplacements annuels, auxquels s'ajoutent 5,4 millions de voyageurs sur le réseau ferroviaire TER.

Le lien urbanisme/transport

Selon les projections démographiques et économiques, l'attractivité toulousaine doit se confirmer au cours des prochaines décennies. Cette progression doit s'effectuer dans un cadre défini notamment dans les Schémas de Cohérence Territoriale (ScoT). Cette démarche se structure autour de quatre axes :

- assurer l'autonomie des territoires en constituant de véritables bassins de vie qui rapprochent habitat et emploi ;

- intégrer les habitants et garantir l'accès à la ville, en offrant à chaque bassin de vie un niveau d'équipements qui satisfasse les attentes de ses habitants et en garantissant l'accès aux activités économiques et équipements de la ville centre ;
- organiser les échanges en garantissant l'accès à la ville au moyen d'un réseau multimodal et en favorisant la pratique des transports en commun par un urbanisme de proximité dense et structuré aux abords des réseaux de transport ;
- gérer de manière économe les ressources en énergie et réduire les nuisances liées aux déplacements (bruit, pollution atmosphérique...).

La réussite de la construction de la métropole toulousaine de demain, fondée sur la densité urbaine, la mixité sociale et le partage harmonieux et équitable de l'espace public, est largement conditionnée par la mise en œuvre d'une politique des transports ambitieuse.

+ 20 000
habitants par an



An abstract graphic on a dark blue background. It features two sets of concentric circles in a light yellow color. A thick white line connects the center of the left set of circles to the center of the right set. The left circle is yellow with a white border and contains the number '2'. The right circle is also yellow with a white border but is empty. The text 'La “porte” métropolitaine' is positioned to the right of the left circle.

2

La “porte” métropolitaine

La “porte” métropolitaine

Dans le prolongement du complexe scientifique et universitaire de Rangueil s’est développé le Sud-Est de l’agglomération toulousaine. Autour et au-delà du Cnes s’est constitué un pôle spatial de niveau mondial, puis ont été créées ou implantées de nombreuses entreprises « high tech ».

Associant aujourd’hui activités économiques, services, commerces et habitat, le Sud-Est toulousain est le complément du pôle aéronautique qui anime le nord-ouest de l’agglomération.

Constituée autour d’une structure intercommunale, la Communauté d’agglomération du Sicoval, cette partie du Sud-Est de l’agglomération devrait accueillir environ 2 000 habitants supplémentaires chaque année, soit 20 000 en moins d’une décennie.

L’un des enjeux majeurs pour le Sicoval consiste à offrir à ceux qui viendront y habiter ou y travailler des conditions d’accueil de qualité préservant le cadre de vie et anticipant les besoins futurs.

La réalisation d’infrastructures de transport est à cet égard primor-

diale. Le prolongement du métro jusqu’à Labège-Innopole, ainsi que l’amélioration du réseau ferré forment les axes structurants permettant d’irriguer le Sicoval et d’assurer une liaison efficace avec Toulouse et au-delà entre Toulouse et les communes du Lauragais, ce qui devrait amener à une réduction de l’utilisation de la voiture particulière.

Les communes du Sicoval appartenant à la ville intense ont déjà anticipé la réalisation du prolongement de la ligne B en développant les zones périphériques d’activités et d’habitat qui seront desservies par des bus en site propre ou express en connexion avec le métro à Labège-Innopole.

Le Sud-Est de l’agglomération toulousaine devrait constituer une porte métropolitaine, interface entre le cœur de l’agglomération et les autres territoires.

Cette « Porte Méditerranée » dont la position est stratégique, s’inscrit dans un lien entre le projet Aerospace Campus et la poursuite du développement de l’Innopole. Ce secteur pourra se densifier grâce à la proximité du métro dont la capacité est adaptée à ce type de desserte. Cela correspondra aux recommandations du SCoT et du Plan de Déplacements Urbains (PDU) qui préconisent : 200 individus et 70 logements à l’hectare en ville intense et 100 emplois par hectare au niveau des portes métropolitaines.



The background is a solid dark blue. It features several thin, light blue concentric circles of varying radii. A thick white line starts from the top edge, passes through a yellow circle containing the number '3', and then extends downwards to another yellow circle. The text 'Le Plan de Déplacements Urbains : maillage, partage, phasage.' is positioned to the right of the first yellow circle.

3

**Le Plan de Déplacements
Urbains : maillage, partage,
phasage.**

Le Plan de Déplacements Urbains : maillage, partage, phasage.

Le nouveau PDU vise à développer à l'horizon 2020 des moyens de locomotion, transports en commun et modes doux, suffisamment attractifs pour réduire l'utilisation de la voiture individuelle. Avec l'objectif prioritaire de faire progresser la part des déplacements en transports collectifs à 23 %.

Le PDU préconise des mesures aptes à désaturer les infrastructures routières par l'accroissement d'une offre de transport de qualité, le renforcement du lien urbanisme/transport qui permet de densifier et un partage plus harmonieux de l'espace public. Le renforcement de la cohérence urbanisme/transport sera obtenu par la mise en œuvre de quatre mesures relevant de la compétence des communes et/ou de l'intercommunalité et traduites dans les outils d'urbanisme :

- la cohérence des projets urbains et de la desserte assurée par les transports collectifs ;
- l'urbanisation sur les axes supports de transports en commun en site propre et autour des pôles d'échanges ;
- la déclinaison dans les contrats d'axe et dans les plans locaux d'urbanisme des seuils planchers de densité ;
- l'élaboration d'une charte de conception des nouvelles zones d'activités.

Passant de l'étoile à la toile, le réseau de transports en commun offrira un véritable maillage du territoire en reliant les divers pôles de l'agglomération, les quartiers et les communes.

Pour mailler et équilibrer le territoire, le PDU établit une hiérarchisation des niveaux de services en fonction des besoins en dessertes :

- le métro, le tram, le train pour les axes lourds
- les bus à haut niveau de service pour les axes forts
- les bus traditionnels pour les axes complémentaires
- les transports à la demande, les taxis pour les liaisons périphériques



23 %
des déplacements en transports collectifs

Le PDU 2001

La mise en œuvre du PDU de 2001 s'est traduite par une série de réalisations :

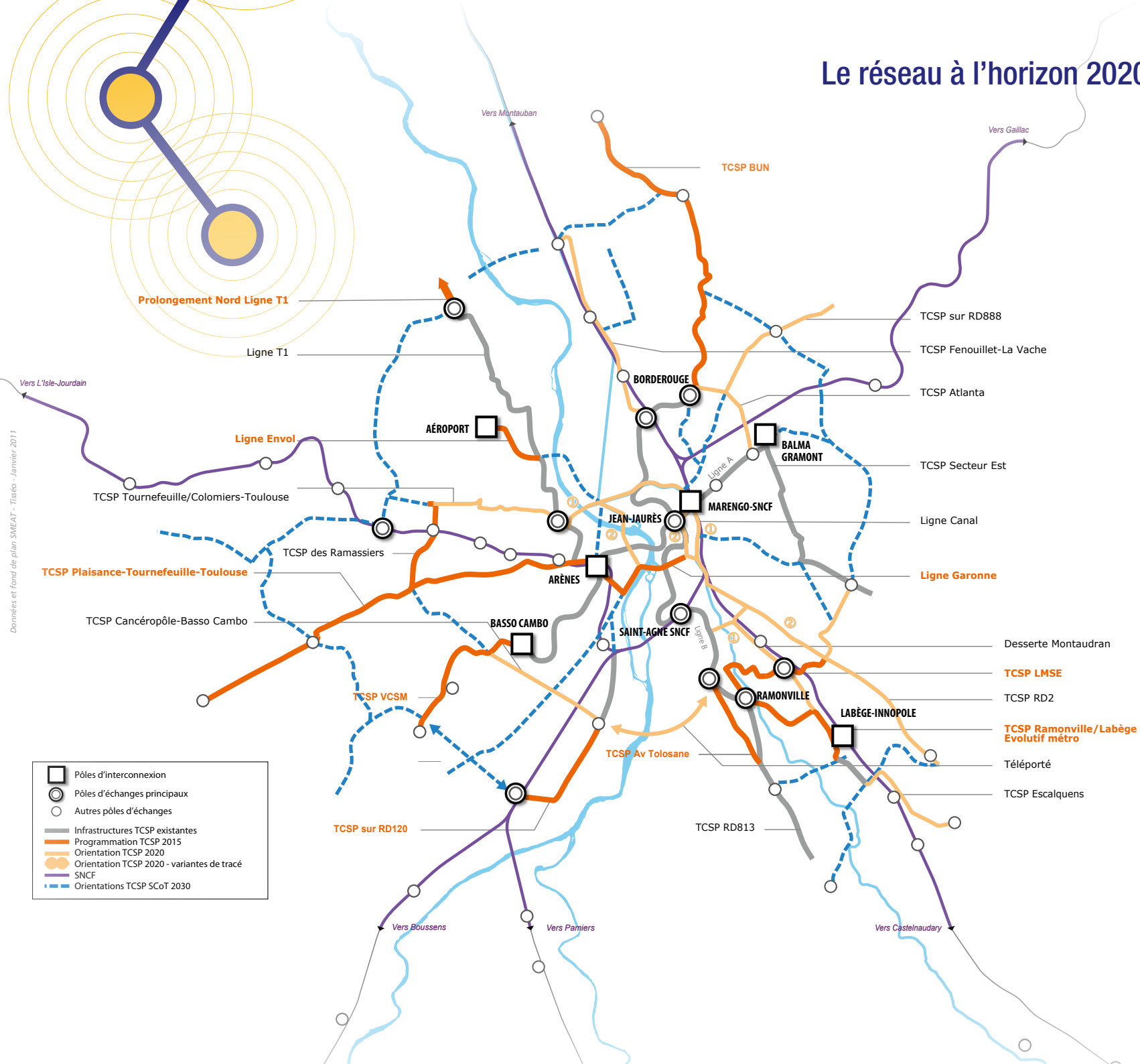
- Le prolongement de la ligne A du métro (mise en service en 1993) de Jolimont à Balma-Gramont.
- L'ouverture de la ligne B du métro, de Borderouge à Ramonville.
- La création des Bus en Site Propre (BSP) Est (Balma-Gramont/Quint-Fonsegrives) et Sud-Est (Ramonville/Castanet).
- La restructuration et l'adaptation du réseau de surface par la création de nouvelles lignes de bus, de navettes et de services de transports à la demande.
- La billettique sans contact et l'évolution de la gamme tarifaire.
- L'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.
- L'acquisition de véhicules propres (bus au GNV, bus à filtres à particules, bus hybrides, navettes électriques).
- La construction de la ligne de tramway T1 (Arènes/Aeroconstellation).

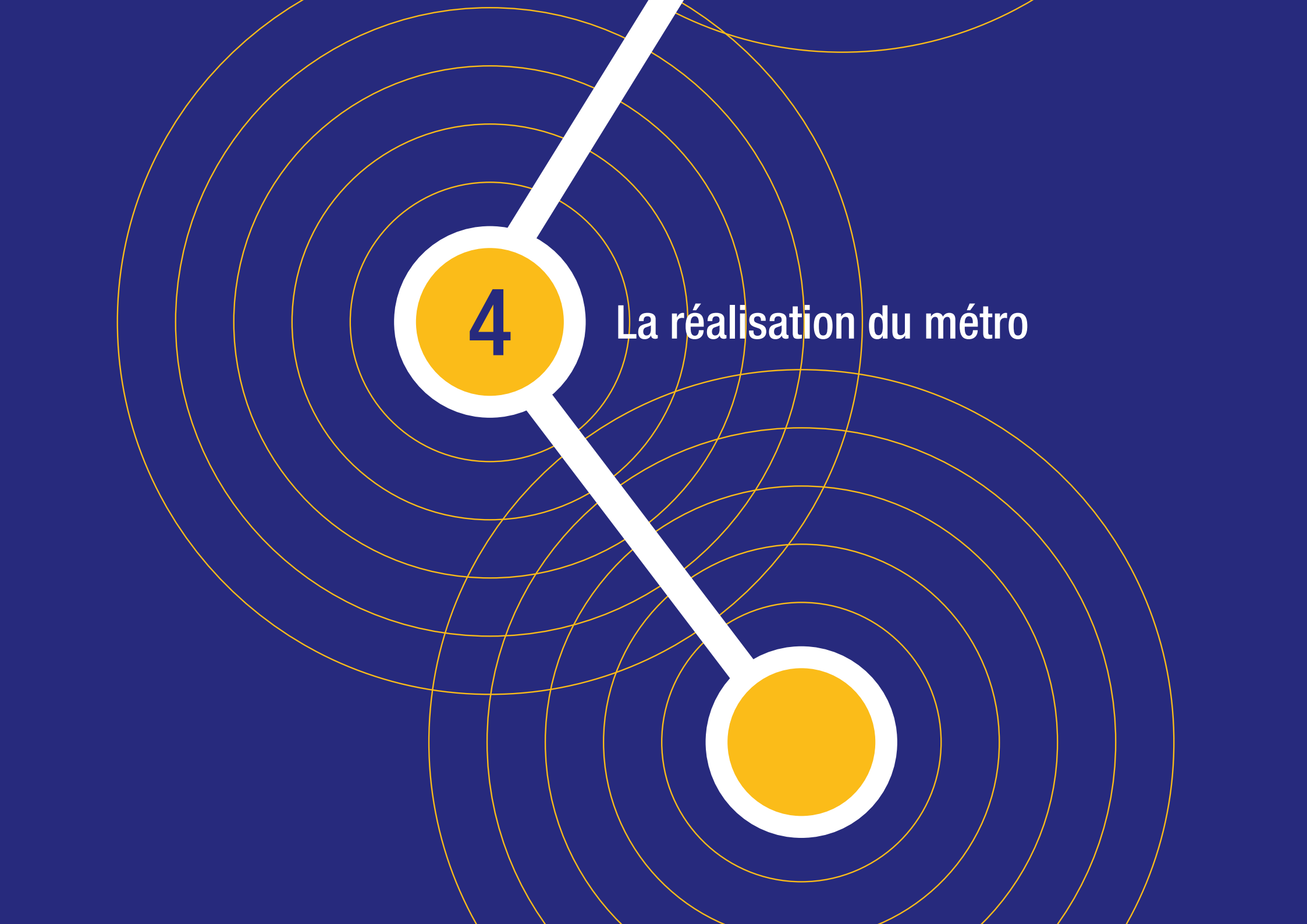
Le nouveau PDU : 2012-2020

Le nouveau PDU recense 43 types d'actions à mettre en œuvre. Elles ont pour but d'assurer et d'optimiser une desserte cohérente répondant aux besoins de mobilité, en favorisant les déplacements en transports collectifs et en modes doux (vélo, marche). Elles incluent la création d'un nouveau mode de transport : le Bus à Haut Niveau de Service destiné à densifier le maillage du réseau qui atteindra 110 kilomètres de transports en site propre, soit plus du double de ce qui a été fait à Lyon ou Lille et plus du triple de ce qui existe à Strasbourg. Le nouveau PDU met l'accent sur la multimodalité, grâce à la multiplication des pôles d'échanges et de correspondances. Facilitant le passage d'un mode de déplacement à l'autre, ceux-ci augmenteront l'attractivité des transports en commun.

170 km
de transports en
commun en site propre
en 2020.

Le réseau à l'horizon 2020



The image features a dark blue background with a series of thin, concentric, overlapping circles in a golden-yellow color. A thick white line connects two circular nodes. The upper node is a yellow circle with a white border, containing the number '4'. The lower node is a solid yellow circle with a white border. The text 'La réalisation du métro' is positioned to the right of the upper node.

4

La réalisation du métro

La réalisation du métro

C'est en 1985 qu'a été décidée la réalisation du métro.

La première étape a été la construction de la ligne A (Basso Cambo/Jolimont), mise en service le 26 juin 1993.

Son succès commercial a été immédiat, engendrant dès la première année un trafic supplémentaire de 12 millions de déplacements sur l'ensemble du réseau de transports de l'agglomération. Après douze mois de fonctionnement, la ligne A avait une fréquentation de 110 000 voyageurs/jour.

Le succès grandissant de la ligne, avec notamment le fort développement de la pratique multimodale dans les parcs-relais et le développement urbain du secteur Est de l'agglomération, a conduit en 1996 à la décision de prolonger la ligne A jusqu'à Balma-Gramont. Les travaux de gros œuvre ont démarré à la mi-2000. Le prolongement a été mis en service le 20 décembre 2003. Il a amené dès la première année une augmentation du trafic de l'ordre de 16 %, avec à l'automne 2004 166.000 validations/jour.



Parallèlement à la construction de la ligne A, le smrc avait fait engager des études préliminaires à la réalisation de la ligne B. Le 3 juillet 1992 a été ainsi adopté le Dossier de Prise en Considération de la ligne B. Après une phase de concertation en 1996, puis les études détaillées et l'enquête publique, les premiers travaux ont démarré au milieu de l'année 2001. La ligne B a été ouverte au public le 30 juin 2007.

À la fin de 2007, l'induction de trafic sur l'ensemble du réseau dépassait 30 % par rapport à la même période des années précédentes. Six mois après sa mise en service la ligne B enregistrait un trafic quotidien de 165 000 voyageurs. La progression a continué pour atteindre aujourd'hui 190 000 voyageurs/jour, ce qui représente avec les 210 000 voyageurs/jour de la ligne A un total de 400 000 voyageurs/jour sur le réseau métro.

À l'heure actuelle, seuls les territoires à forte densité urbaine et à forte concentration de grands équipements d'agglomération sont desservis par le métro qui forme deux axes majeurs d'urbanisation : est/ouest et nord/sud.

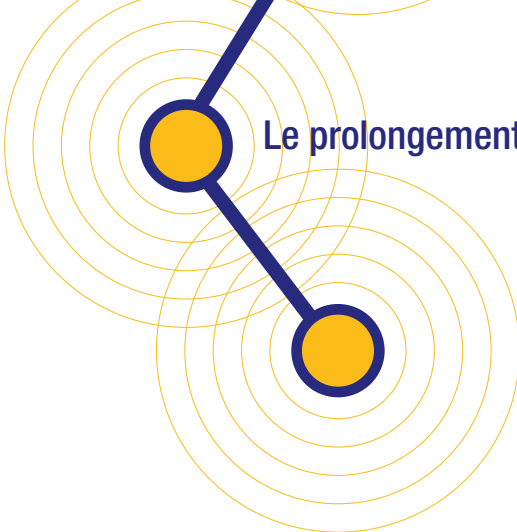
Afin de répondre aux nouveaux enjeux de desserte et d'accessibilité du cœur de l'agglomération, en lien avec la perspective de l'arrivée de la ligne à grande vitesse en gare Matabiau et avec le développement de la zone d'activités économiques de Labège-Innopolis, la préparation du renforcement et de l'extension du métro porte sur : la mise aux normes de la ligne A pour son exploitation avec des rames de 52 mètres ; le prolongement de la ligne B vers Labège-Innopolis avec connexion avec le réseau TER.



An abstract graphic on a dark blue background. It features two sets of concentric circles in a light yellow color. A thick white line connects the center of the left set of circles to the center of the right set. The left circle has a yellow center with a white border and contains the number '5' in blue. The right circle is solid yellow with a white border. The text 'Le prolongement de la ligne B' is written in white to the right of the line.

5

Le prolongement de la ligne B



Le prolongement de la ligne B

Desservir Labège-Innopole par un prolongement de la ligne B était un projet déjà inscrit au PDU de 2001, en raison notamment de la nécessité d'améliorer les déplacements dans le sud-est toulousain, besoin affirmé par les études accomplies par le ministère de l'Équipement en mai 2000.

Les études de faisabilité entreprises ont conduit le comité de pilotage de Tisséo-smrc à retenir en 2002 le choix du métro Val.

Les réflexions menées entre 2003 et 2006 par Tisséo-smrc, dans le cadre de la révision du PDU, ont abouti à une délibération, le 6 juin 2006, portant sur les orientations en matière de développement du réseau en site propre, présentant comme prioritaire le prolongement de la ligne B à Labège-Innopole. Le 4 juillet 2006, le comité syndical de Tisséo-smrc a approuvé ce prolongement. Des études préliminaires ont été engagées afin d'analyser les différentes variantes de tracé et de préciser les principales options techniques du projet. Le 29 septembre 2008, le smrc a décidé de réviser le PDU et le 10 juillet 2009, il a arrêté le projet de révision de celui-ci en intégrant la liaison Ramonville/Labège sans indication du mode de transport.

Dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées, plusieurs questions ont été posées sur la desserte de Labège, en particulier sur le financement du projet, en raison du contexte de forte contrainte budgétaire.

En mars 2010, Tisséo-smrc a engagé une réflexion complémentaire dans le cadre d'un comité de pilotage réunissant la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, la Communauté d'agglomération du Sicoval, le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine (SITPRT), le Conseil général de la Haute-Garonne, l'EPIC Tisséo-Régie, l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine et la Smat, avec pour objectifs de :

- synthétiser et partager les études réalisées antérieurement ;
- comparer la desserte de Labège par le prolongement du métro et une solution tramway à partir de la station Ramonville ;
- préciser les coûts de réalisation et réviser les potentiels de fréquentation.

Les études comparatives ont amené le comité de pilotage à accorder sa préférence à un prolongement du métro comportant cinq stations. À l'issue de cette étude, il a été décidé de regarder l'hypothèse offerte par une desserte performante en bus, réalisée à court terme et prenant en compte la possibilité d'utiliser ultérieurement l'infrastructure pour un métro Val.

Le 11 juillet 2011, Tisséo-smrc a décidé d'engager le programme du projet de la desserte de Labège-Innopole par un bus en site propre évolutif en métro. Il était prévu un point d'étape fin 2011 afin de voir si la réalisation directe du métro était rendue possible au niveau du projet financier. La solution évolutive bus/métro présentait un surcoût élevé pour un service transitoire peu performant en termes de report modal de la voiture particulière.

L'apport d'un financement complémentaire par le Sicoval ayant été confirmé début décembre 2011, un accord financier a été trouvé entre le Sicoval et Tisséo-smrc, validé le 12 décembre 2011 par Tisséo-smrc et le 9 janvier 2012 par le Sicoval. Cet accord acte la participation spécifique du Sicoval au financement, l'abandon du projet de bus, ainsi que le lancement des études du projet Val qui pourrait être mis en service début 2019.

Un effet réseau pour le confort de l'utilisateur

Le choix du métro Val s'est imposé pour deux raisons principales : sa vitesse commerciale de 40 km/h est beaucoup plus élevée que celle du tramway ; il évite une rupture de charge occasionnant une perte de temps liée au passage d'un mode de transport à l'autre.

Selon les hypothèses de développement urbain du secteur du Sicoval, les prévisions de fréquentation se situent entre 29 000 et 35 000, voire 38 000 voyageurs/jour sur le futur tronçon de la ligne B.

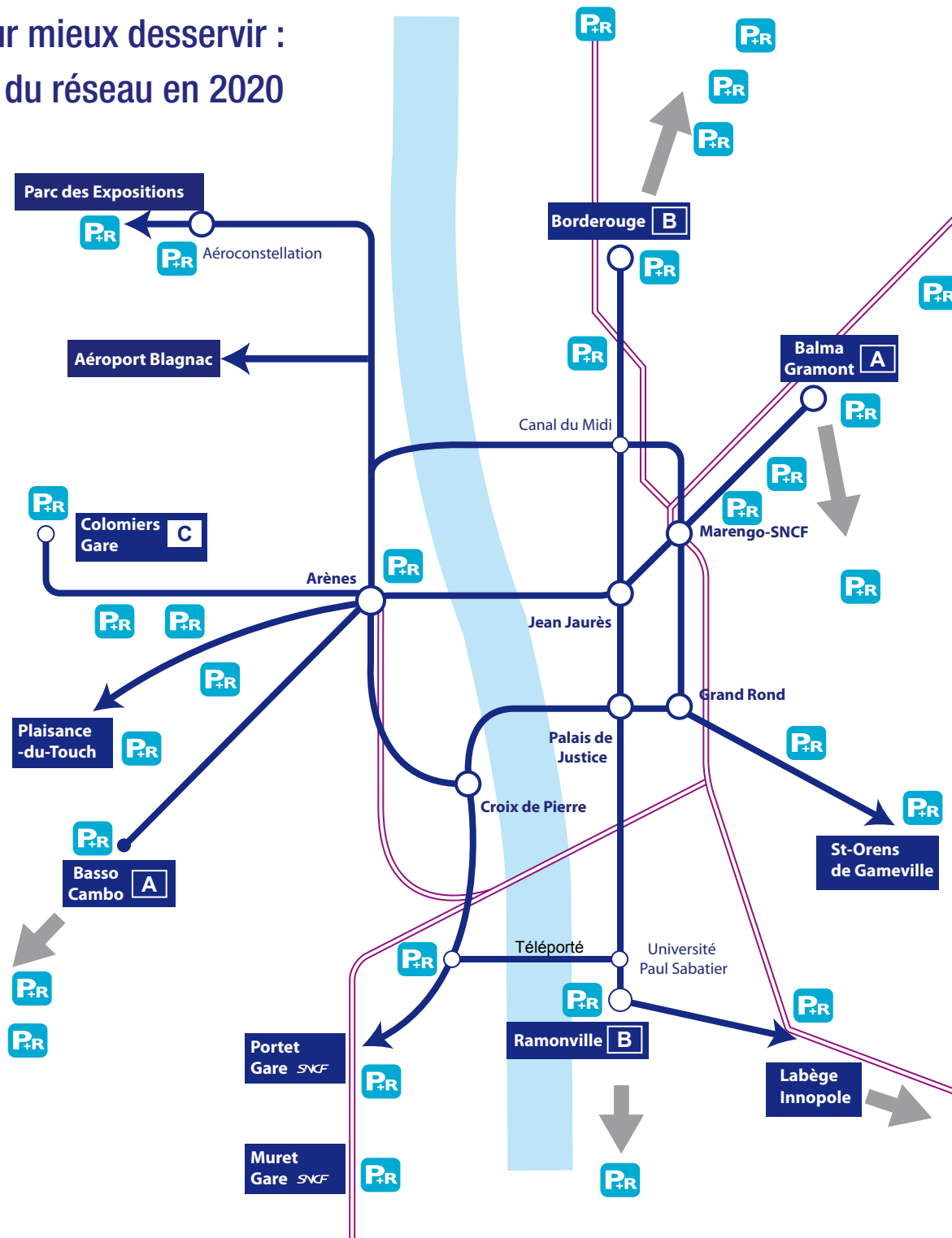
Le prolongement de la ligne B à Labège-Innopole permettra, grâce aux autres projets de transports collectifs en site propre, tels que la Liaison Multimodale Sud-Est et le téléporté (Rangueil/Oncopole), d'assurer des correspondances directes avec des lignes performantes en direction du complexe scientifique, de Montaudran Aerospace Campus, du CHU par exemple. De même en combinant bus et métro, il sera possible de se rendre plus aisément de Saint-Orens au Parc du Canal.

+ 35 000
voyageurs/jour

Avec les projets de tramways Garonne et Envol, Labège-Innopole et l'aéroport seront reliés en une seule correspondance métro/tramway. La correspondance train/métro à Labège-Innopole facilitera l'accès à l'agglomération toulousaine depuis les TER de l'axe Toulouse/Carcassonne. Ces exemples illustrent le fait qu'en combinant des lignes performantes de métro, de téléporté et de tramway, on multiplie la performance des transports publics. On crée ainsi un effet réseau.



Mailler pour mieux desservir : schéma du réseau en 2020



An abstract graphic on a dark blue background. It features two sets of concentric circles in a light yellow color. A thick white line connects the center of the left set of circles to the center of the right set. The number '6' is centered within the innermost circle of the left set.

6

**Desservir des milliers d'emplois
et soutenir un projet urbain**

Desservir des milliers d'emplois et soutenir un projet urbain

Le prolongement de la ligne B du métro est destiné à irriguer des pôles d'activités de premier ordre situés sur la pointe sud-est de la ville de Toulouse et sur les territoires des communes de Ramonville et de Labège.



Le projet prévoit l'implantation d'une station au cœur du parc Technologique du Canal, situé sur Ramonville, mais quelque peu enclavé entre le canal et l'autoroute. Ce parc rassemble aujourd'hui plus de 200 entreprises comptant plus de 4 000 emplois. Il comprend également une salle des fêtes, une salle de concert, le Bikini, et des logements. Son extension et sa densification sont programmées, ce qui provoquera un accroissement des besoins en déplacements. En trois décennies, Labège-Innopole est devenu le plus grand parc d'activités de Midi-Pyrénées. 700 entreprises y sont implantées, totalisant 15 000 emplois. Le site accueille un vaste complexe commercial, un centre de congrès, un multiplexe cinématographique, un nombre élevé de restaurants, ainsi que des établissements d'enseignement secondaire et d'enseignement supérieur et également des logements étudiants. La partie scolaire et universitaire réunit 3 000 élèves.

Sicoval : 36 communes unies depuis 37 ans

La Communauté d'agglomération du Sicoval rassemble 36 communes urbaines et rurales du Sud-Est toulousain. Pionnière de l'intercommunalité de projet dont elle a largement inspiré les lois, elle met en œuvre depuis 37 ans la construction de son territoire autour de trois fondements : la solidarité, l'innovation et le développement durable. Depuis 1975, les communes ont enrichi les compétences de base du Sicoval (développement économique et aménagement de l'espace) en lui confiant de nouvelles missions en prise directe avec la vie quotidienne : habitat, transports, emploi, gestion de l'eau et des déchets, cohésion sociale. . .

Le Sicoval oriente maintenant sa réflexion, puis son action autour des défis suivants : accueillir, selon les objectifs du SCoT, 40 000 nouveaux habitants d'ici 2030 ; anticiper les effets des crises énergétiques et climatiques ; conforter l'attractivité économique du sud-est toulousain ; renforcer le rôle et la place de l'intercommunalité par rapport à la réforme des collectivités territoriales qui modifie de manière drastique les ressources fiscales.

Face à ces défis, les 36 communes du Sicoval affirment leur volonté



d'agir ensemble à travers la construction collective d'un projet de vie et de développement durable par les habitants de leur territoire. Ce projet s'exprime sous la forme d'un « Agenda 21 » qui a reçu en 2008 le label « Agenda 21 local France ».

Pour le Sicoval, les transports constituent aussi la priorité des priorités. Dans le cadre de sa contribution au PDU, le Sicoval a élaboré un projet pour son territoire qui combine métro, bus, transport à la demande, train, vélo et covoiturage pour mailler les communes et répondre aux besoins des usagers. Le prolongement de la ligne B du métro jusqu'à Labège-Innopole, inscrit dans l'Agenda 21, est au cœur du dispositif. Il intègre la création d'une gare multimodale sur laquelle seraient connectées des infrastructures de transports en commun en site propre, notamment entre Castanet, Labège et Saint-Orens et entre Labège et Escalquens.

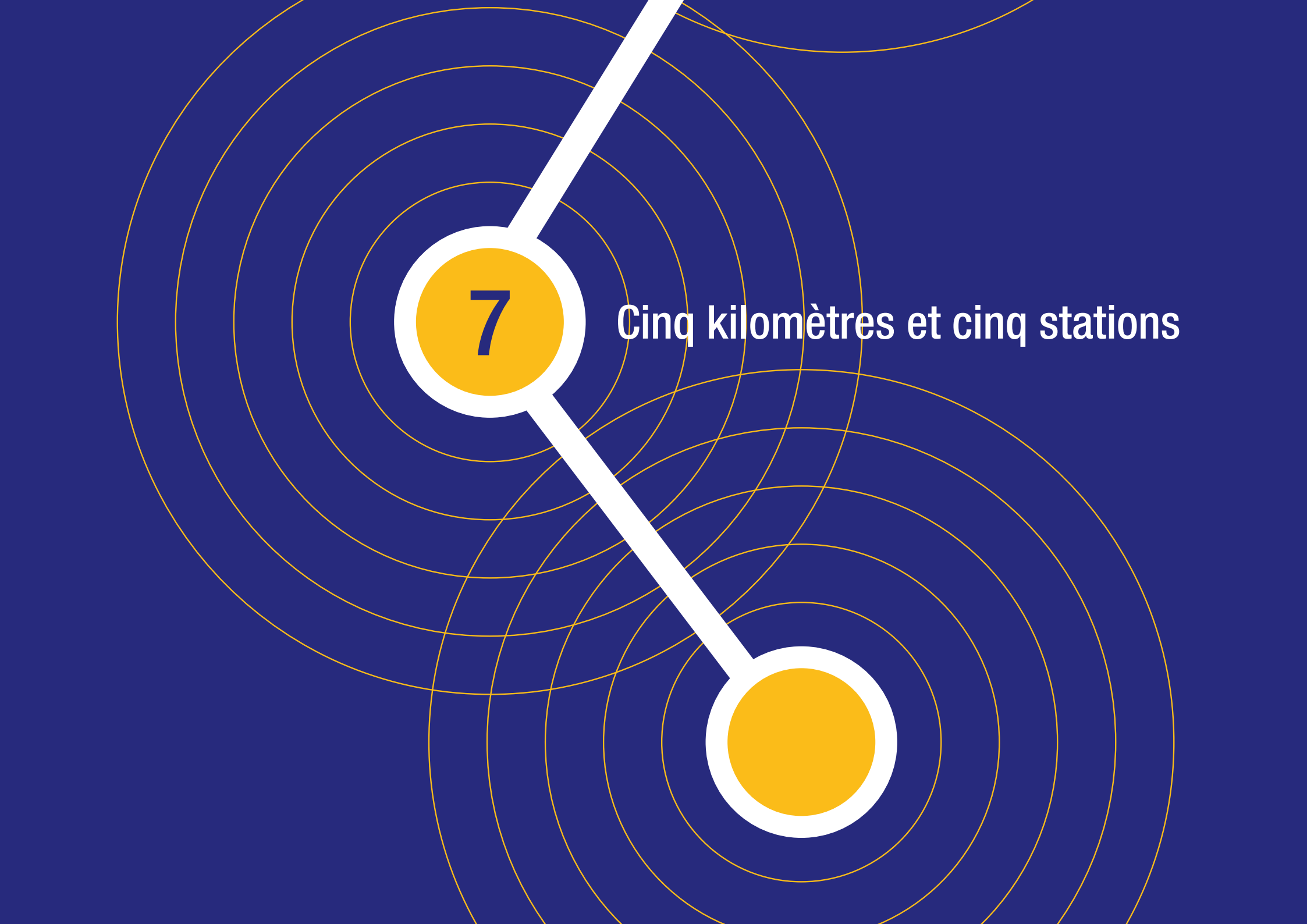
Concernant le secteur Sud du Sicoval et son lien avec l'agglomération, il est prévu la création d'un parking de covoiturage au nouvel échangeur autoroutier de Montgiscard intégrant la possibilité d'implanter un arrêt de bus pour une ligne express à créer jusqu'au métro Ramonville dans un premier temps, puis jusqu'au terminus de Labège-Innopole. Des lignes de bus desservant les zones les moins denses du Sud du Sicoval pourraient être rabattues sur cette ligne express ou sur la gare de Baziège.

Le Sicoval souhaite également que l'offre TER soit améliorée sur l'axe Toulouse/Castelnaudary. Le Sicoval conforte son objectif de limiter l'usage de la voiture particulière et de développer les déplacements en transports en commun et en modes doux, en impulsant des actions originales et attractives comme la création de la Maison de la Mobilité de Labège, initiée en partenariat avec Tisséo.

Innométro

Sur le plan urbain, la Communauté d'agglomération du Sicoval souhaite développer un projet immobilier d'envergure au contact du futur pôle d'échanges : Innométro, conçu dans le cadre de la mise en cohérence entre urbanisme et transport, afin de limiter notamment l'usage de la voiture individuelle. Ce projet de forte densification du secteur consiste à construire un véritable quartier d'affaires autour de la gare multimodale. Il comporte aussi une nouvelle offre d'habitat à proximité. C'est également dans ce cadre que le Centre de gestion du département a été récemment édifié sur la zone et que la Médiathèque départementale y est en cours de réalisation. Il est prévu par ailleurs une coordination entre les différentes zones d'activités en projet sur les communes environnantes et le futur terminus de la ligne B, de manière à permettre par l'intermédiaire d'infrastructures de transport en commun en site propre l'accès de la population au métro et à la gare SNCF.



An abstract graphic on a dark blue background. It features two sets of concentric circles in a light yellow color. A thick white line connects the center of the left set of circles to the center of the right set. The left circle contains the number '7'.

7

Cinq kilomètres et cinq stations

Cinq kilomètres et cinq stations

Reliant Borderouge à Ramonville, la ligne B du métro a une longueur de 15 kilomètres et comporte 20 stations. Le prolongement jusqu'à Labège-La Cadène représente 5,2 kilomètres.

Le projet prévoit la réalisation de ce tronçon en viaduc ayant une hauteur minimale de 6 mètres au-dessus du sol. Seul le franchissement du Canal du Midi se ferait en souterrain. Les critères suivants ont été retenus pour établir le profil du prolongement :

- l'Optimisation, par un tracé adapté et une implantation judicieuse des stations, de la desserte des populations, des emplois et des équipements, en prenant en compte les projets de développement urbain. Une analyse du contexte physique et naturel qui permet d'appréhender les difficultés d'insertion et les conséquences engendrées par le projet sur les secteurs traversés.
- Les performances, notamment en temps de parcours.
- La localisation des stations a été déterminée de manière à :

Au fil du prolongement : les choix proposés.

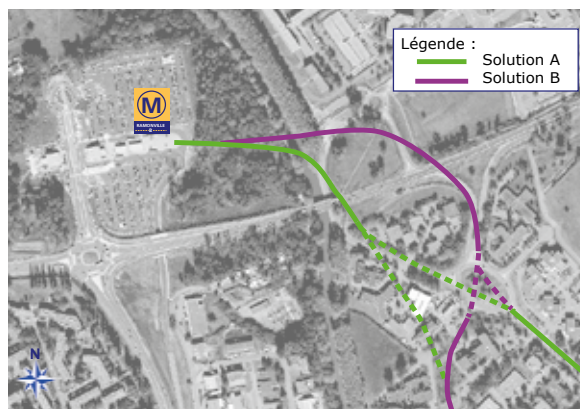
l favoriser leur lisibilité dans leur quartier en respectant la spécificité ;

l assurer une bonne accessibilité au métro, en inscrivant les accès au sein d'un maillage piétonnier étendu et continu.

Le franchissement du canal en souterrain

À partir du terminus actuel de Ramonville, proche du canal, le prolongement de la ligne B implique le franchissement de la voie d'eau et de l'avenue Latécoère, artère à forte circulation automobile.

Deux solutions ont été étudiées pour cette section de ligne. La première prévoit un ouvrage souterrain se raccordant à l'avenue de l'Europe par le biais d'une trémie dans le remblai de l'avenue Latécoère.



Elle est compatible au plan technique avec la conservation partielle de l'arrière-station Ramonville.

La seconde solution préconise un franchissement perpendiculaire du canal par un ouvrage aérien se dirigeant vers l'entrée principale du Parc Technologique. Cette hypothèse conduit à positionner le tracé quelques dizaines de mètres plus au nord que la première solution et présente l'opportunité de la coupler avec un ouvrage pour les modes doux (vélo et marche) en liaison avec le CNES. Outre des conséquences importantes sur les bois de Pouciquot et de Lespinet-Lasvigne, ce nouveau pont impacterait les platanes qui longent le canal. L'insertion de l'ouvrage serait délicate dans un site relevant d'un patrimoine classé. Par ailleurs, le profil en long d'une telle solution nécessite le report de l'arrière-gare sur une station suivante, voire au nouveau terminus, modifiant ainsi les conditions d'exploitation de la ligne. Par contre, en termes d'investissement, l'allongement du tracé est compensé par les économies réalisées sur la construction, plus aisée en aérien qu'en souterrain. Au regard des contraintes environnementales, mais également de la plus grande difficulté technique de conserver l'arrière-gare dans la solution aérienne, le choix se porte sur le souterrain, malgré un surcoût de l'ordre de 6 millions d'euros.



Le métro au bénéfice du Parc Technologique

La première solution propose de suivre l'avenue de l'Europe, puis de se diriger vers Labège via la plaine de l'Hers-Mort. Une station est positionnée sur un espace vert, en limite sud du Parc Technologique. Cette solution est relativement simple à réaliser et dessert la majorité du parc et son extension future.

La deuxième solution prévoit d'emprunter la rue Hermès amenant à fixer la station à proximité de la salle des fêtes, du « Bikini » et du port du Parc Technologique. Cette option allongerait le tracé d'environ 370 mètres, provoquant un surcoût de l'ordre de 30 millions d'euros.

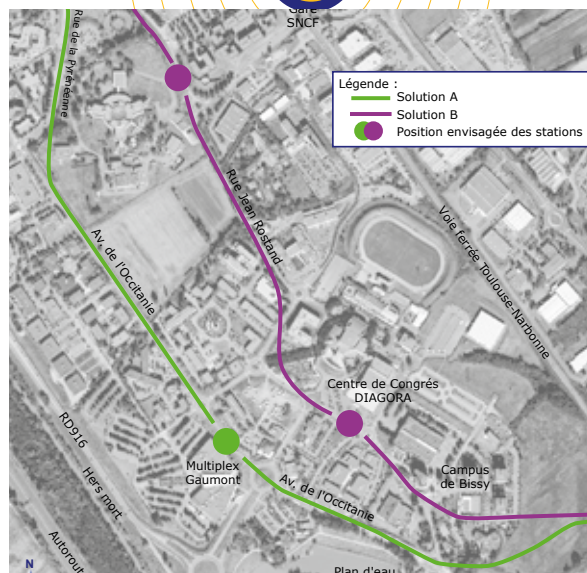
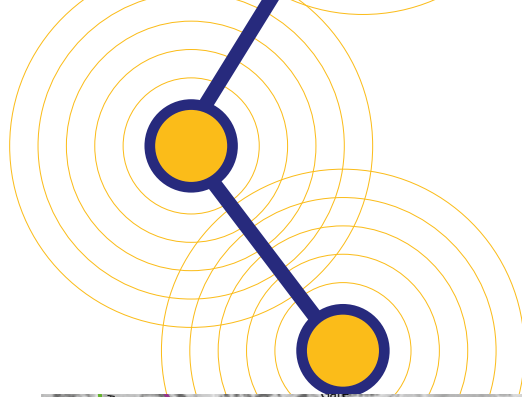
La solution Europe desservant davantage d'emplois aurait un trafic plus élevé. C'est donc ce choix qui a été proposé.



Au nord de Labège-Innopole

L'accès au nord de Labège-Innopole nécessite de franchir un important faisceau routier et autoroutier : le périphérique, le péage de l'A 61, la RD 916 et l'échangeur du Palays.

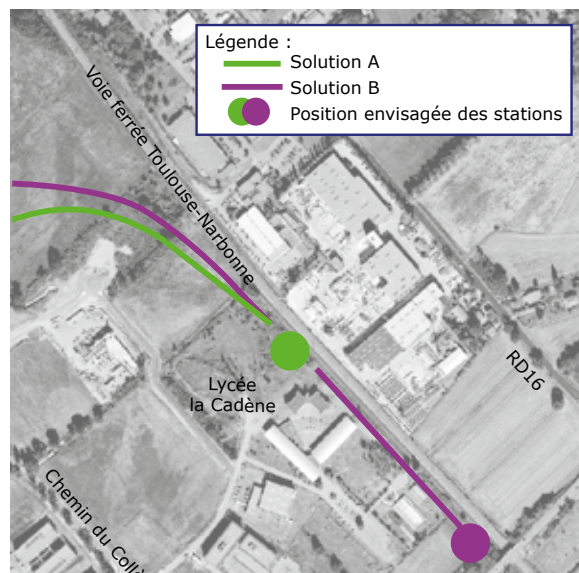
Deux hypothèses ont été étudiées : la première franchit l'Hers-Mort et la RD 916 par un viaduc en courbe et s'insère sur la rue de la Pyrénéenne jusqu'au centre commercial Carrefour ; la seconde passe plus au nord, impliquant le franchissement de l'A 620 (périphérique), de l'Hers-Mort et de la RD 916, puis le passage sur les parkings du centre commercial. La première solution présentant des difficultés au niveau de l'impact foncier et de l'environnement, le choix se porte ici sur la deuxième solution qui, malgré un léger surcoût, assure une meilleure desserte de ce secteur.



Au centre de Labège-Innopole une meilleure desserte

Cette zone inclut notamment la présence de deux grands pôles générateurs de déplacements : le centre de congrès Diagora et l'espace de loisirs formé autour du Gaumont et des restaurants.

La solution A, via l'avenue de l'Occitanie est rectiligne et privilégie la desserte du cinéma. La solution B, via la rue Jean Rostand, est plus proche de Diagora. Son parcours est légèrement sinueux, mais plus central par rapport à l'ensemble de la zone. Il a pour avantage de permettre la réalisation d'une station supplémentaire assurant les échanges avec la gare SNCF existante. C'est pourquoi, malgré un surcoût de 20 millions d'euros, elle est jugée préférable.

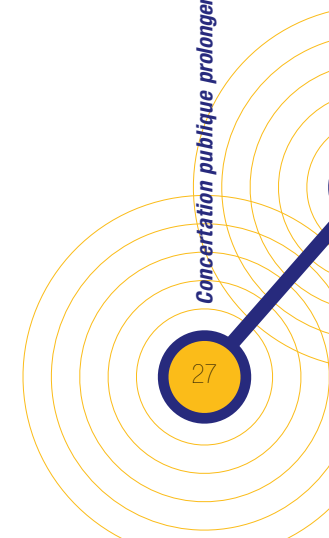


Vers La Cadène : un pôle d'échange multimodal

La dernière partie du prolongement va jusqu'au secteur de La Cadène où se trouve déjà un lycée. Elle dessert un secteur en voie d'urbanisation où est envisagé un projet immobilier d'envergure. Il y a peu de différence entre les deux hypothèses de tracé.

Le choix porte ici sur l'emplacement de la station : avant le lycée au contact de la voie ferrée ou 350 mètres plus loin, juste avant la RD 57C.

Afin de privilégier la cohérence entre l'urbanisme et le transport, le choix se dessine en faveur de la solution plus proche de la voie ferrée, avec création d'un pôle d'échanges multimodal.





Parc Technologique

Centre Commercial

Innopole / SNCF

Diagora

Labège-La Cadène

5 stations aériennes

Le prolongement de la ligne B sera jalonné de cinq stations aériennes positionnées ainsi :

- Parc Technologique, elle se situe sur l'avenue de l'Europe à Ramonville au centre du parc et près de son extension future.
- Centre commercial, elle se place au nord-ouest du centre Carrefour et permet de desservir le quartier de Grande Borde et au-delà l'ENSIACET, l'Institut National Polytechnique, l'ICSI et l'AFPA.
- Innopole-SNCF assure une large irrigation du cœur de Labège-Innopole à proximité de l'actuelle gare.
- Diagora est en contact direct avec le centre de congrès, créant une centralité autour de toute la zone de services et de loisirs.
- Labège-La Cadène est le terminus à proximité immédiate du lycée, avec une gare d'échanges, elle est au centre du grand projet d'extension du Sicoval.

Les stations auront une longueur utile de 52 mètres, de manière à permettre l'exploitation de la ligne avec 2 rames accouplées à partir du moment où l'augmentation du trafic le nécessitera. Ces stations, au niveau équipements et sécurité seront semblables à celles déjà en service.



Un environnement à protéger

Sur les cinq kilomètres du prolongement de la ligne B sont recensées des composantes physiques ou naturelles qu'il convient de préserver et qui ont été prises en compte dans les choix de tracé.

La principale d'entre elles est le Canal du Midi, classé au Patrimoine Mondial de l'Unesco, qu'il est nécessaire de franchir au sortir du terminus actuel de Ramonville. La traversée de la rivière l'Hers-Mort est également concernée par l'environnement à protéger.

Deux zones naturelles sensibles, l'une située aux abords immédiats de la station Ramonville (bois de Pouciquot), l'autre à l'ouest de la barrière de péage de l'A 61 où pousse une espèce végétale protégée, seront aussi préservées.

An abstract graphic on a dark blue background. It features two yellow circles with white borders. A thick white line connects the top-right of the left circle to the top-left of the right circle. In the background, there are several thin, concentric yellow circles of varying sizes, some centered on the yellow circles and others offset, creating a complex geometric pattern.

8

Le métro et la multimodalité :
fréquence des rames
“sur mesure” et
complémentarité



Le métro et la multimodalité : fréquence des rames “sur mesure” et complémentarité

À la mise en service du prolongement de la ligne B à Labège, il est envisagé d’assurer la fréquence d’une rame toutes les cinq minutes en heure de pointe sur le nouveau tronçon.

Les autres rames s’arrêteraient au terminus actuel de Ramonville.

La fréquence évoluera en fonction de la réalisation des projets de développement urbain du secteur qui amèneront naturellement un accroissement du trafic.

Le réseau de bus sera adapté afin d’optimiser l’offre globale de transport dans le secteur. Il sera recherché et développé la meilleure complémentarité possible entre les modes, en particulier par la création d’un pôle d’échanges multimodal créé au contact de la nouvelle station terminale.

Des correspondances facilitées

Comme les autres terminus des lignes de métro, la station Labège-La Cadène sera dotée d’un pôle multimodal facilitant les échanges entre les différents modes de déplacement et incitant à utiliser au maximum les transports en commun.

Le pôle sera aménagé au plus près de la station. Il devrait inclure :

- une gare bus de 6 quais ;
- un parc-relais pour les voitures particulières de 1 000 places de stationnement ;
- un parking-vélo sécurisé de 50 places extensible à 100.

Le prolongement en chiffres

- **Trafic : 29 000 à 38 000 voyageurs/jour**
- **Population desservie : 20 000 personnes**
- **Longueur du prolongement : 5 200 mètres**
- **Stations : 5**
- **Fréquence : 5 minutes aux heures de pointe**
- **Vitesse commerciale : 40 kilomètres/heure**
- **Investissement : entre 340 et 370 millions d’euros**

Le calendrier

Le calendrier de réalisation du prolongement de la ligne B est ainsi fixé :

- Concertation : premier trimestre 2012
- Études de conception : été 2012 à mi 2014
- Enquête publique et DUP : mi 2013, fin 2014
- Consultation des entreprises : deuxième semestre 2014
- Travaux de génie civil et de systèmes : premier semestre 2015 à troisième trimestre 2018
- Essais et marche à blanc : deuxième semestre 2018
- Mise en service : début 2019

Le déroulement de la concertation

Du lundi 5 mars au samedi 31 mars se déroulera la concertation publique sur le prolongement de la ligne B.

Le public pourra consulter le dossier technique et obtenir les informations relatives au projet dans les lieux suivants :

- Tisséo-SMTC à Compans-Caffarelli
- Communauté Urbaine du Grand Toulouse à l'Arche Marengo
- Siège du Sicoval à Labège
- Mairie de Labège
- Mairie d'Auzerville
- Mairie de Castanet
- Mairie d'Escalquens
- Mairie de Ramonville
- Mairie de Saint-Orens
- Maison de la Mobilité de Labège

Des réunions publiques auront lieu à Labège, Ramonville et Toulouse.

le 7 mars, espace Diagora de Labège à 20h30,

le 19 mars, salle des fêtes de Ramonville à 19h30,

le 27 mars, salle du Sénéchal de Toulouse à 19h30,

Le dossier de concertation est consultable et téléchargeable sur le site tisseo.fr.



Ma ville, mon trajet

Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine

7, esplanade Compans-Caffarelli
BP 11120 - 31011 Toulouse Cedex 6 - Tél : 05 67 77 80 80 - Fax : 05 67 77 80 01

tisseo.fr