

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAIN



La rame H08/P08 de la ligne A, en test le 1^{er} juin 1993



Le tramway dans les rues de Blagnac en août 2015

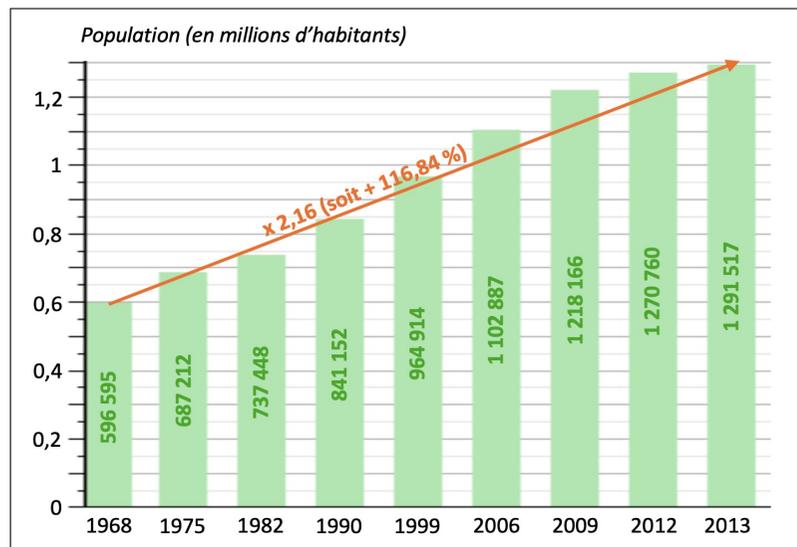
DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

Introduction

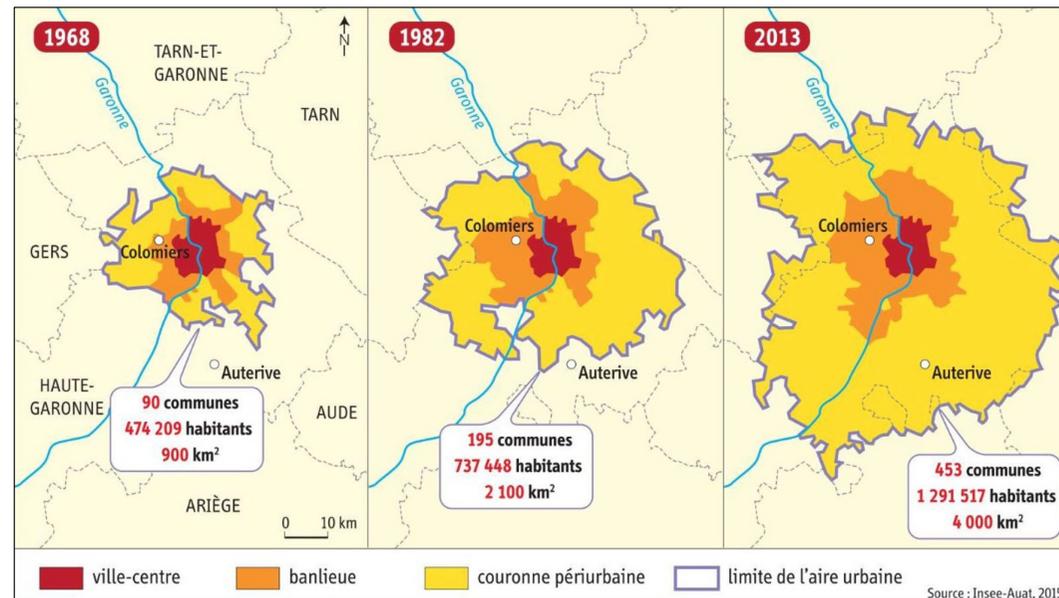
- Les transports à Toulouse au cours du XX^e siècle :
 - Un précédent : le réseau de tramways hippomobiles puis électriques (1887-1957)
 - Un réseau exploité uniquement par des autobus à partir de 1957 → déclin du réseau
 - Une réflexion menée sur le retour du tramway moderne en 1975 : débat virulent métro/tramway
- Croissance urbaine :
 - Un triple processus : croissance démographique → densification et étalement du bâti
 - Une croissance bien plus forte dans les communes de banlieue que dans Toulouse
- **Problématique : Le métro automatique puis le tramway moderne (1993-2028), moteurs ou « suiveurs » de la croissance métropolitaine toulousaine ?**
- Plan chronologique :
 - I. Un réseau de métro en croix, limité face à une croissance urbaine forte : 1993-2007
 - II. Un réseau de surface prolongé en banlieue, freiné par l'étalement urbain : 2007-2014
 - III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

I. Un réseau de métro en croix, limité face à une croissance urbaine forte : 1993-2007 A. Une aire urbaine en forte croissance, qui nécessite un réseau de TCSP



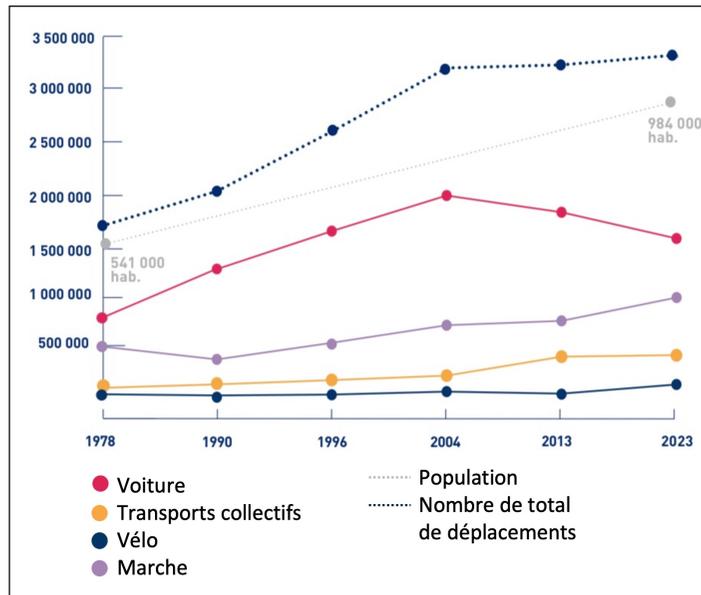
La croissance démographique dans l'aire urbaine toulousaine (1968-2013)



L'étalement de l'aire urbaine de Toulouse (1968-2013)

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

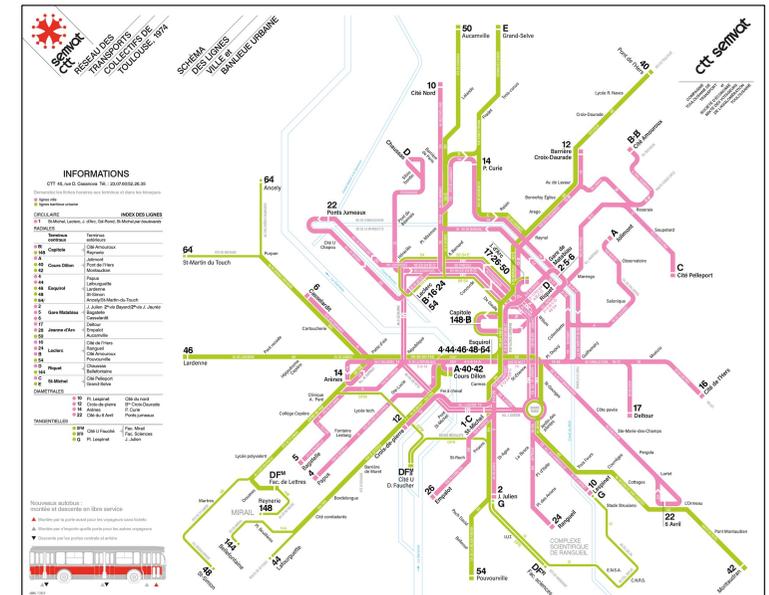
I. Un réseau de métro en croix, limité face à une croissance urbaine forte : 1993-2007 A. Une aire urbaine en forte croissance, qui nécessite un réseau de TCSP



L'évolution des déplacements depuis 1978



La réorganisation des transports en 1973

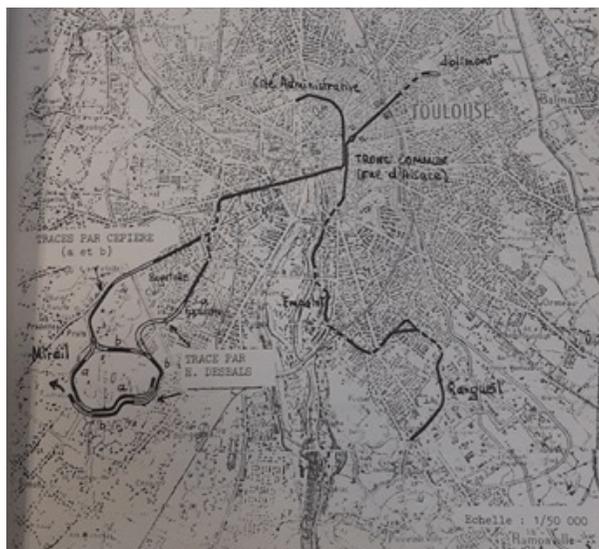


Le plan du réseau urbain en 1974

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

I. Un réseau de métro en croix, limité face à une croissance urbaine forte : 1993-2007

A. Une aire urbaine en forte croissance, qui nécessite un réseau de TCSP



Le premier projet de tracé des deux lignes de TCSP (1975)



Insertion du tramway

TOTAL ENSEMBLE DU RESEAU
Par an (année de référence 1976)

Branche T.C.S.P.	Kilomètres repris sur lignes de bus	Dépenses économisées	Recettes du trafic actuel transféré des bus sur le T.C.S.P.		Trafic repris heure de pointe sans le plus chargé
			de trafic direct	de trafic rabat	
E. Mirail	2.071.153	14.549.712	4.070.740	9.432.780	3.652
E. Rangueil	1.010.941	7.835.577	4.326.790	816.877	1.552
W. Jolimont	612.839	4.779.624	217.816	5.353.744	1.486
Cité Adm.	71.368	512.542	--	1.165.226	293
Total	3.766.301	27.677.455	8.615.346	16.768.627	--

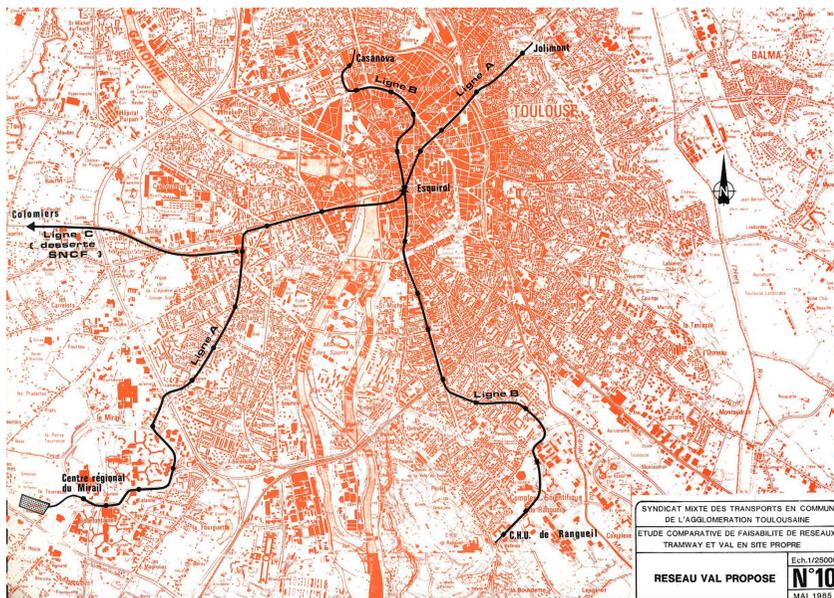
Estimation du trafic et des coûts des deux lignes



Plan des rames de tramway moderne d'Alstom

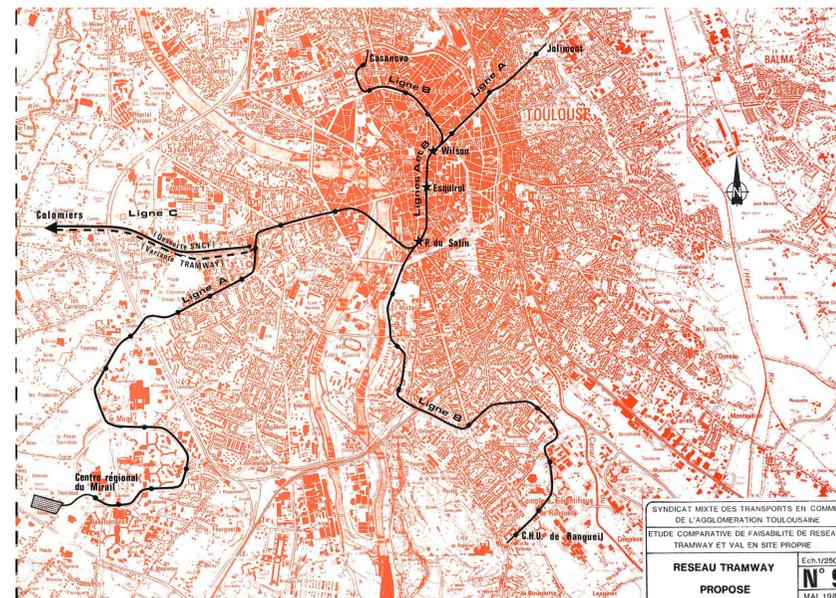
DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

I. Un réseau de métro en croix, limité face à une croissance urbaine forte : 1993-2007 A. Une aire urbaine en forte croissance, qui nécessite un réseau de TCSP



Les projets de lignes de VAL (1985)

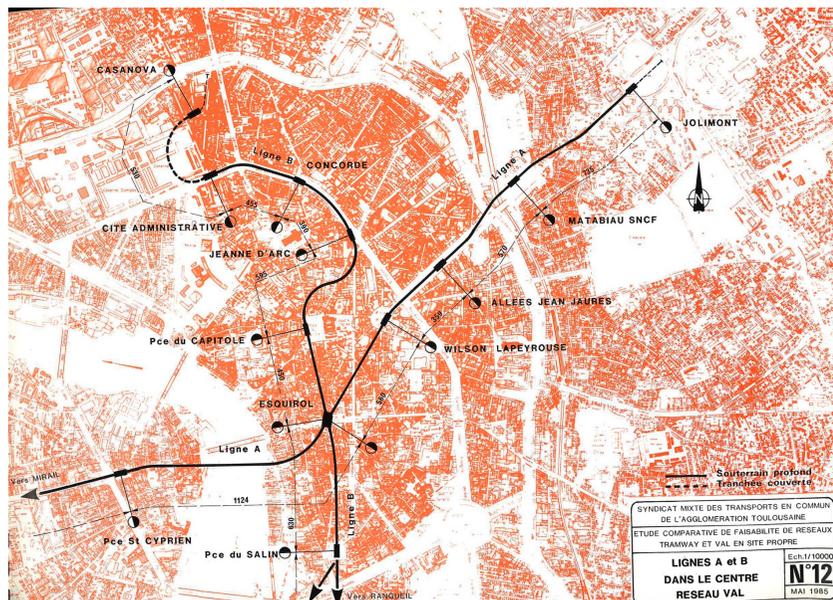
ou



Les projets de lignes de tramway (1985)

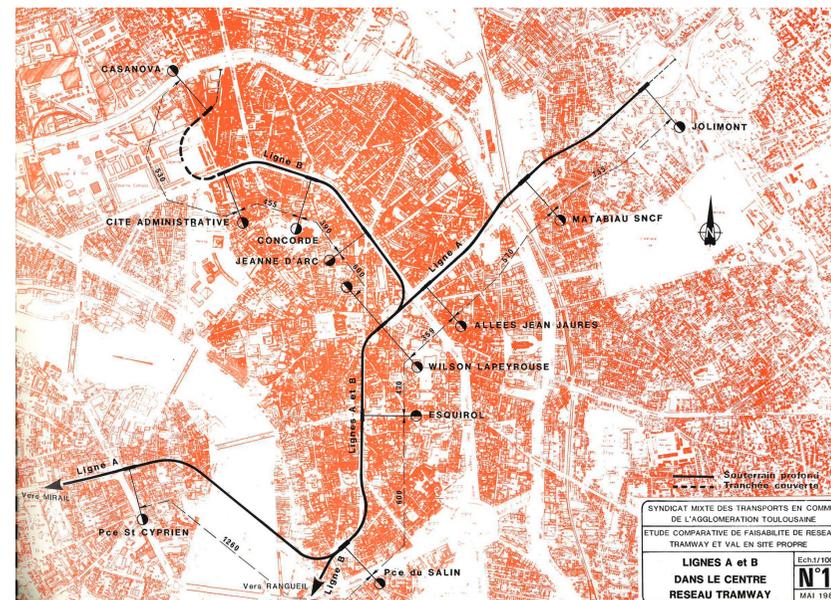
DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

I. Un réseau de métro en croix, limité face à une croissance urbaine forte : 1993-2007 A. Une aire urbaine en forte croissance, qui nécessite un réseau de TCSP



La traversée du centre-ville par le VAL (1985)

ou



La traversée du centre-ville par le tramway (1985)

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

I. Un réseau de métro en croix, limité face à une croissance urbaine forte : 1993-2007 B. Un réseau de deux lignes de métro centré sur Toulouse *intra muros*



9 juillet 1985 : le choix du VAL par le SMTC (*La Dépêche du Midi*)

Dominique Baudis présente la maquette du futur VAL à Patrick Baudry lors d'une réception au Capitole le 12 juin 1985

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

I. Un réseau de métro en croix, limité face à une croissance urbaine forte : 1993-2007

B. Un réseau de deux lignes de métro centré sur Toulouse *intra muros*



Les travaux de creusement du tunnel de la ligne A

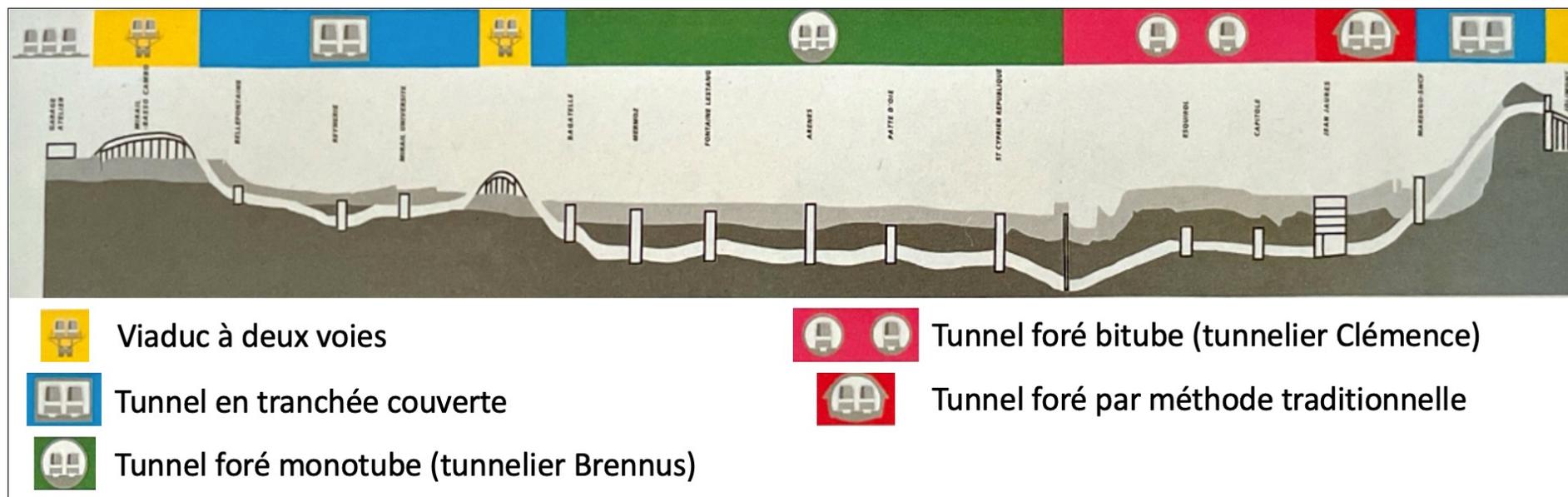


Les travaux de la station Capitole

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAIN

I. Un réseau de métro en croix, limité face à une croissance urbaine forte : 1993-2007

B. Un réseau de deux lignes de métro centré sur Toulouse *intra muros*



Le profil en long du premier tronçon de la ligne A (Basso Cambo/Jolimont)

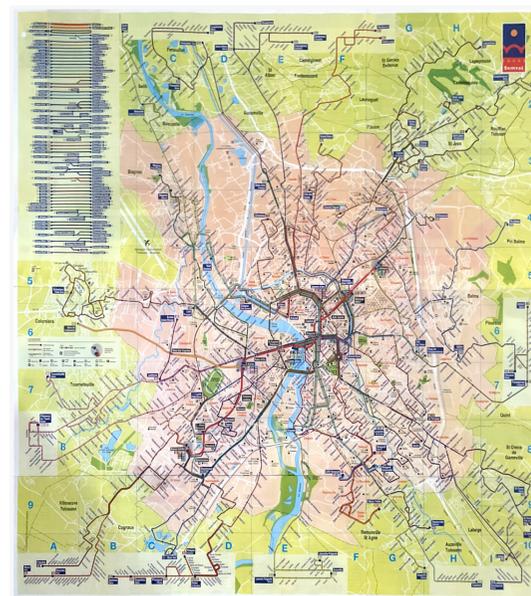
DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

I. Un réseau de métro en croix, limité face à une croissance urbaine forte : 1993-2007

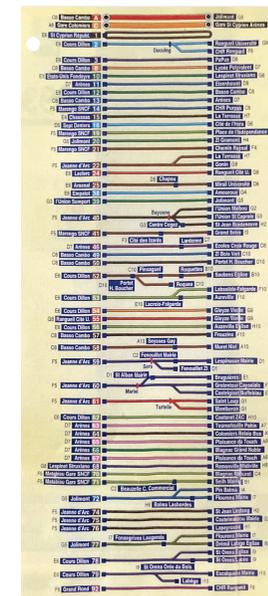
B. Un réseau de deux lignes de métro centré sur Toulouse *intra muros*



L'inauguration de la ligne A (26 juin 1993)



Le plan du réseau de la SEMVAT en juin 1993



DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLÉ TOULOUSAINE

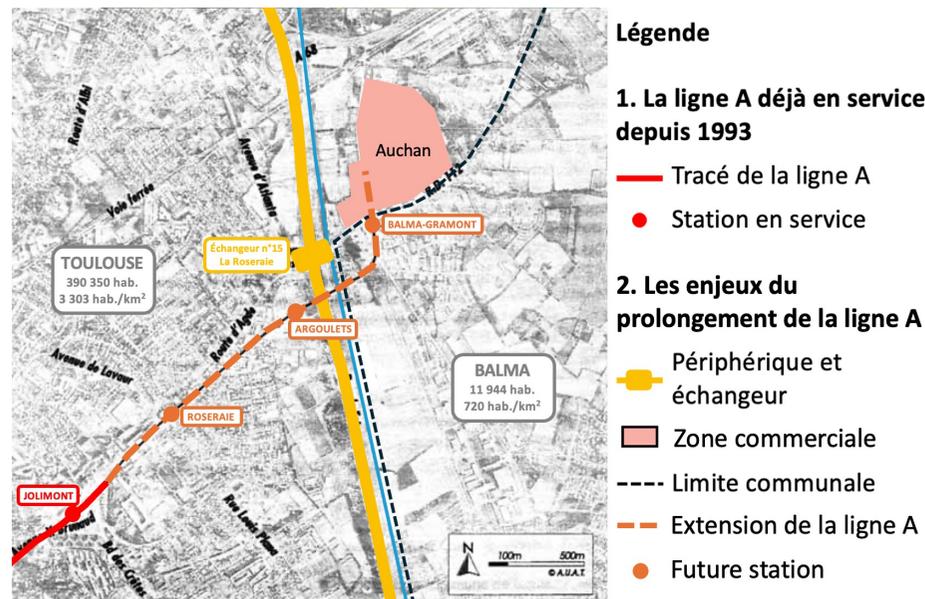
I. Un réseau de métro en croix, limité face à une croissance urbaine forte : 1993-2007

B. Un réseau de deux lignes de métro centré sur Toulouse *intra muros*

Année	Fréquentation annuelle	Fréquentation quotidienne	Evolution de la fréquentation annuelle
1994	26 956 137	73 852	- - -
1995	27 795 161	76 151	+ 3,11 %
1996	29 380 234	80 274	+ 5,70 %
1997	28 925 044	79 247	- 1,55 %
1998	30 241 001	82 852	+ 4,55 %
1999	30 689 781	84 082	+ 1,48 %
2000	31 529 494	86 146	+ 2,74 %
2001	30 766 814	84 293	- 2,42 %
2002	31 931 938	84 293	+ 3,79 %
2003	33 973 665	93 079	+ 6,60 %
2004	39 845 733	108 868	+ 17,28 % ¹

¹ progression liée à l'extension de la ligne A vers Balma-Gramont

La croissance du trafic sur la ligne A

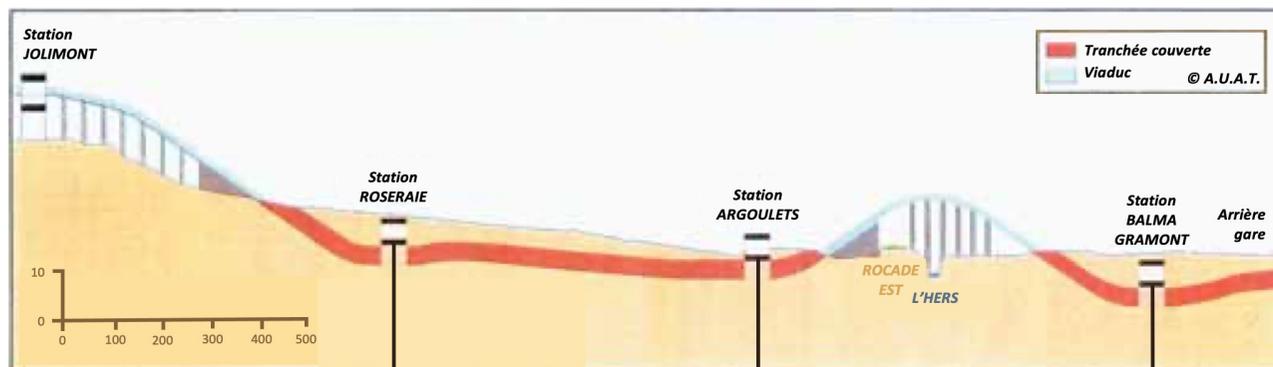


Le projet d'extension de la ligne A (1997)

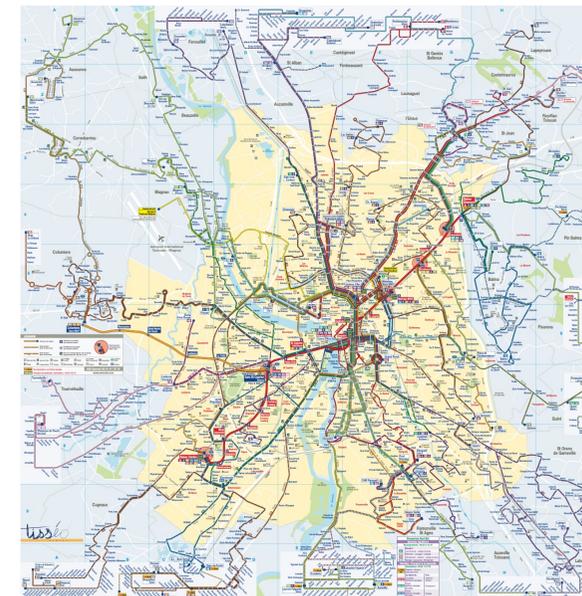
DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

I. Un réseau de métro en croix, limité face à une croissance urbaine forte : 1993-2007

B. Un réseau de deux lignes de métro centré sur Toulouse *intra muros*



Profil en long de l'extension de la ligne A (Jolimont/Balma-Gramont)



Le plan du réseau Tisséo en 2003

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

- I. Un réseau de métro en croix, limité face à une croissance urbaine forte : 1993-2007
- B. Un réseau de deux lignes de métro centré sur Toulouse *intra muros*



Le viaduc de la ligne A au dessus du périphérique entre Argoulets et Balma-Gramont

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINE

I. Un réseau de métro en croix, limité face à une croissance urbaine forte : 1993-2007

B. Un réseau de deux lignes de métro centré sur Toulouse *intra muros*



Le tracé de la ligne B - variante B1 (1992)

ou

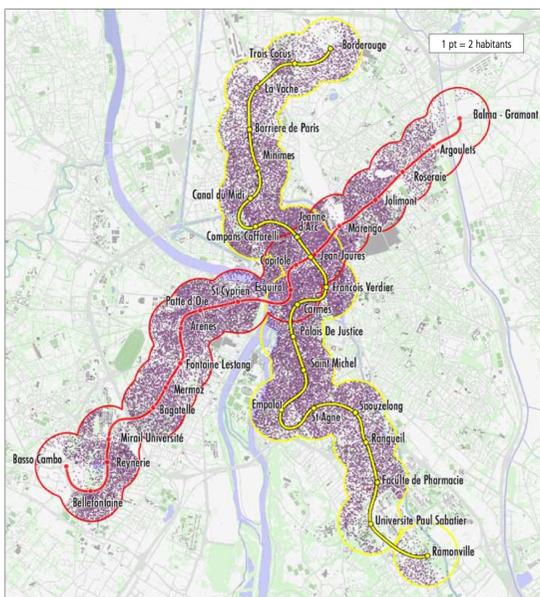


Le tracé de la ligne B - variante B2 (1992)

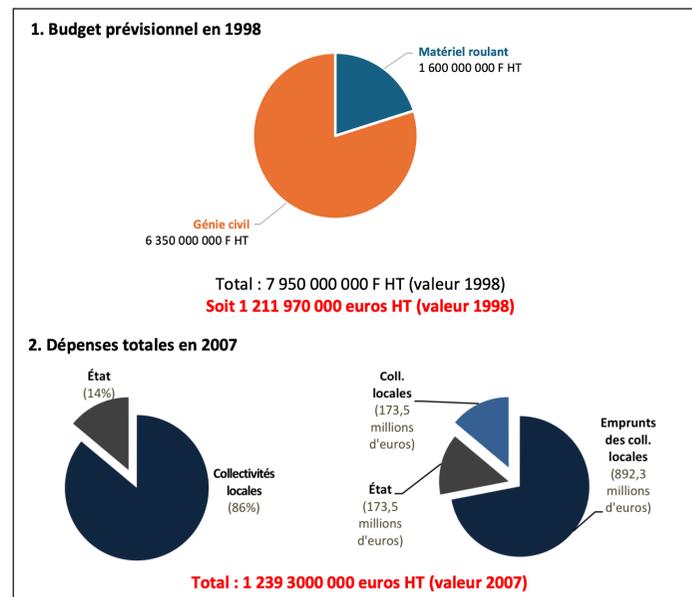
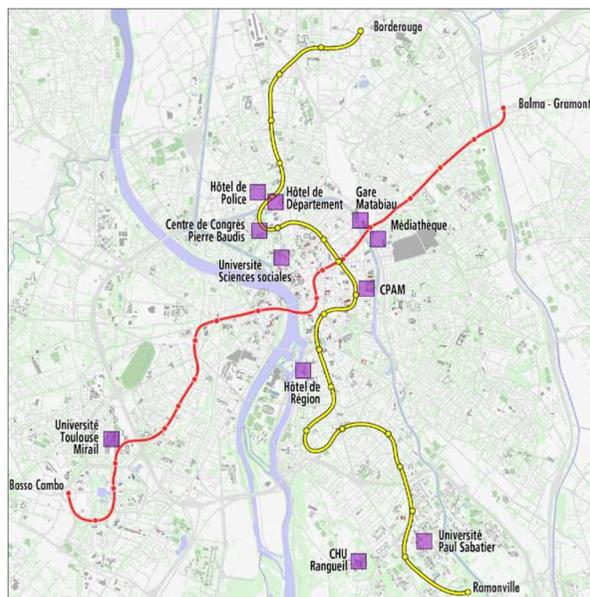
DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

I. Un réseau de métro en croix, limité face à une croissance urbaine forte : 1993-2007

B. Un réseau de deux lignes de métro centré sur Toulouse *intra muros*



Un tracé définitif en fonction des densités et des équipements (1998)



Le détail du financement de la ligne B

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAIN

I. Un réseau de métro en croix, limité face à une croissance urbaine forte : 1993-2007

B. Un réseau de deux lignes de métro centré sur Toulouse *intra muros*



La construction de la station Canal du Midi (2002)



Le quai de la station Université Paul Sabatier (2003)

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

- I. Un réseau de métro en croix, limité face à une croissance urbaine forte : 1993-2007
- B. Un réseau de deux lignes de métro centré sur Toulouse *intra muros*



L'inauguration de la ligne B le 30 juin 2007



Le plan du réseau Tisséo en 2007

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

I. Un réseau de métro en croix, limité face à une croissance urbaine forte : 1993-2007

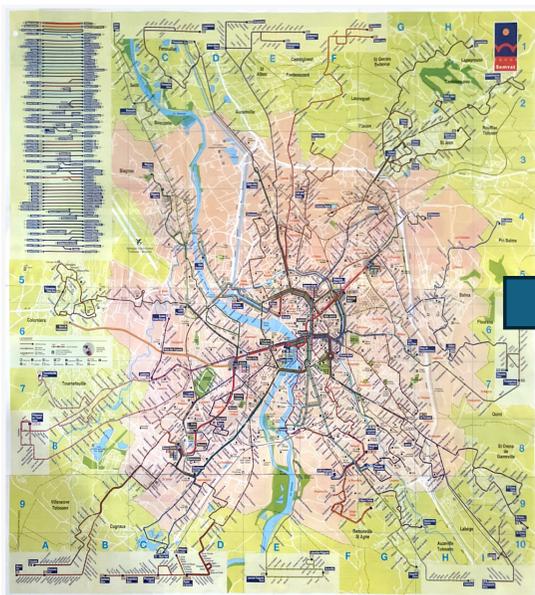
B. Un réseau de deux lignes de métro centré sur Toulouse *intra muros*



Quand le métro anticipe enfin sur l'urbanisation : le quartier de Borderouge

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

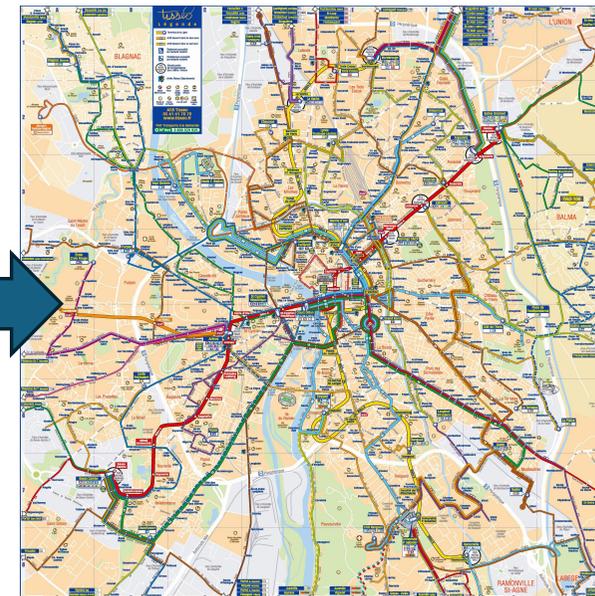
I. Un réseau de métro en croix, limité face à une croissance urbaine forte : 1993-2007 C. Une offre de transports encore insuffisante face à la croissance urbaine



Le plan de la SEMVAT en 1993



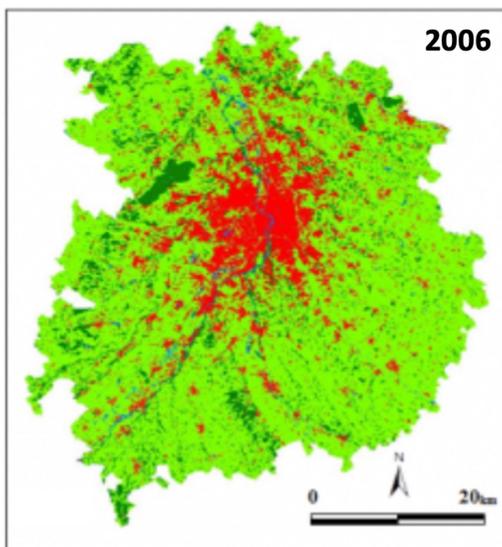
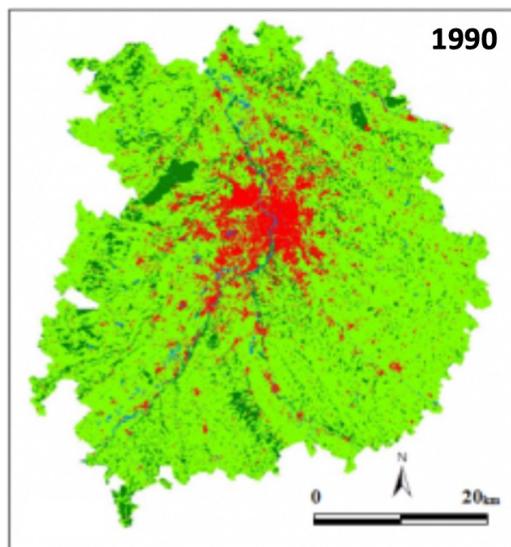
Le plan du réseau Tisséo en 2003



Le plan du réseau Tisséo en 2007

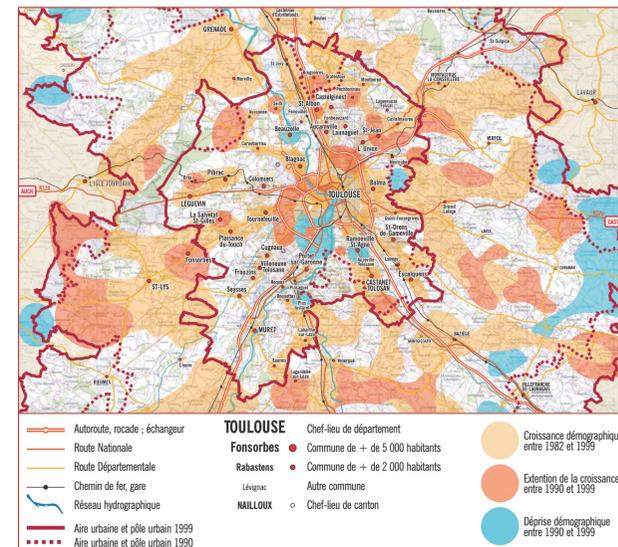
DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

I. Un réseau de métro en croix, limité face à une croissance urbaine forte : 1993-2007 C. Une offre de transports encore insuffisante face à la croissance urbaine



Légende

- Tâche urbaine
- Surface en eau
- Surfaces boisées
- Surfaces agricoles

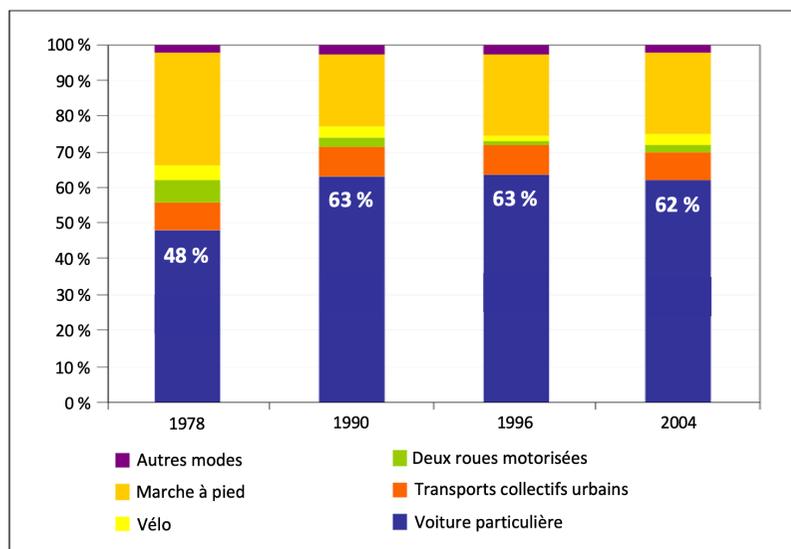


Seize ans de croissance urbaine dans métropole toulousaines :
mitage et étalement urbain (1990-2006)

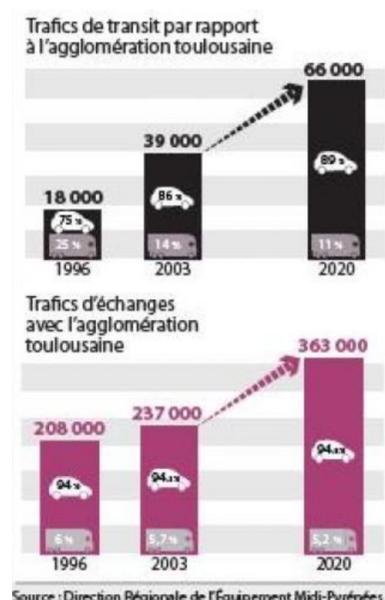
La croissance dans l'aire urbaine
toulousaine (1982-1999)

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

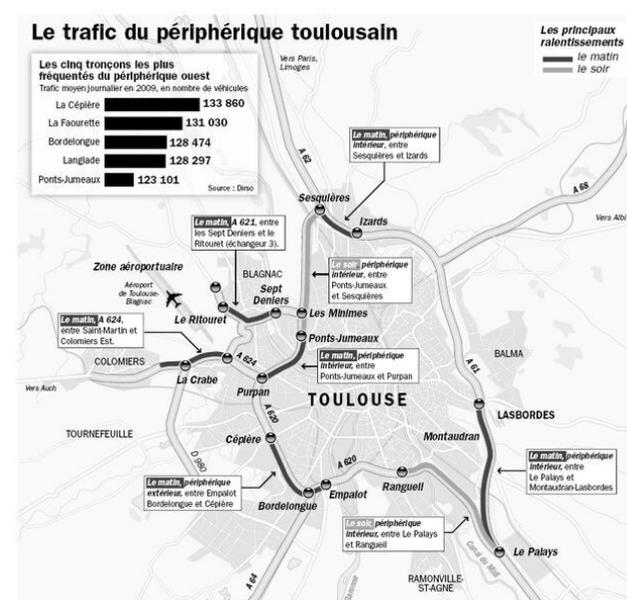
I. Un réseau de métro en croix, limité face à une croissance urbaine forte : 1993-2007 C. Une offre de transports encore insuffisante face à la croissance urbaine



L'évolution des parts modales dans l'aire urbaine toulousaine (1978-2004)

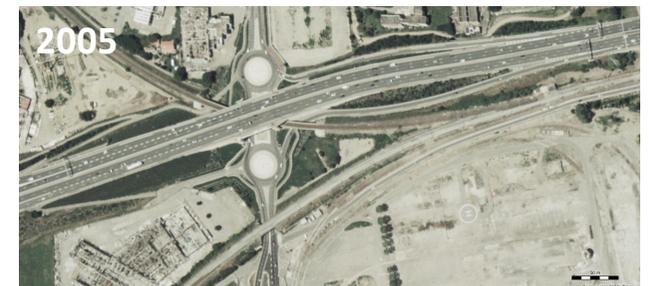


Le trafic sur le périphérique au début des années 2000



DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

I. Un réseau de métro en croix, limité face à une croissance urbaine forte : 1993-2007 C. Une offre de transports encore insuffisante face à la croissance urbaine

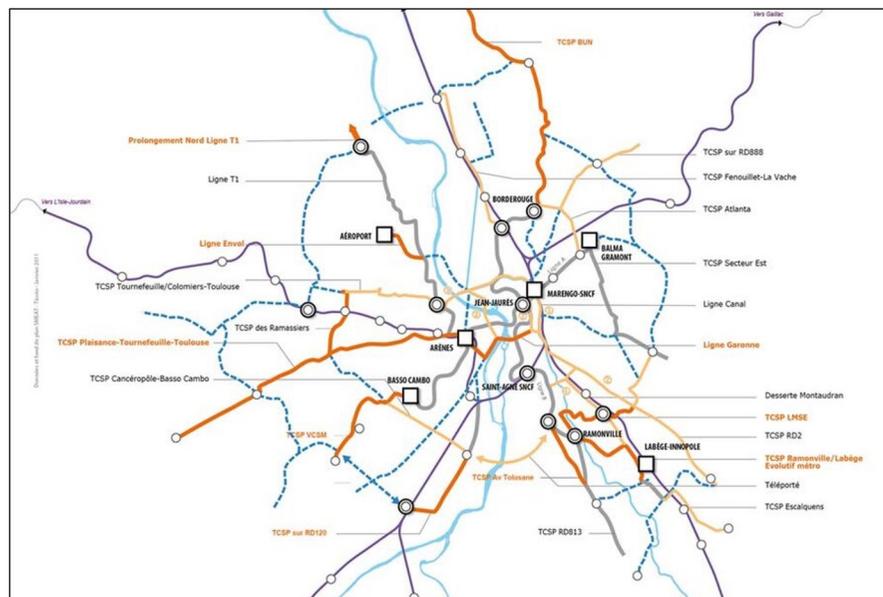


L'achèvement des voies rapides urbaines : rocade Est et rocade Arc en ciel

Le bouclage du périphérique (1997)

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

II. Un réseau de surface prolongé en banlieue, freiné par l'étalement urbain : 2007-2014 A. Des axes de bus en site propre pour prolonger le métro en banlieue



Légende

-  Pôles d'interconnexion
-  Pôles d'échanges principaux
-  Autres pôles d'échanges
-  Infrastructures TCSP existantes (métro, tramway, bus en site propre)
-  Prolongement TCSP 2015
-  Orientation TCSP 2020
-  Orientation TCSP 2020 (variante de tracé)
-  Orientation TCSP SCOT 2030
-  Ligne SNCF

- 2007 : TCSP Secteur Est (Métro Balma-Gramont/Quint-Fonsegrives)**
 - 7,8 kilomètres ; 11 stations ; 15 minutes
 - P+R Ribaute
- 2007 : TCSP RD113 (Métro Ramonville/Castanet)**
 - 7,7 kilomètres ; 9 stations ; 10 minutes
 - P+R Castanet-Tolosan La Maladie
- 2009 : TCSP RD820 (Rond-point de Langlade/Oncopole)**
 - 2,9 kilomètres ; 8 stations ; 3 minutes
 - P+R Oncopole
- 2013 : TCSP Liaison Multimodale Sud-Est (Métro Ramonville/Saint-Orens)**
 - 4,3 kilomètres ; 11 stations ; 15 minutes
 - P+R Malepère
- 2014 : TCSP Avenue Tolosane (Métro Université Paul Sabatier/Auzeville)**
 - 2,9 kilomètres ; 9 stations ; 10 minutes
- 2014 : Voie du Canal Saint-Martory (Métro Basso-Cambo/Cugnaux)**
 - 5,4 kilomètres ; 10 stations ; 12 minutes
 - P+R Tucaut
- 2014 : TCSP Boulevard Urbain Nord (Métro Borderouge/Paléficat)**
 - 1,7 kilomètre ; 4 stations ; 5 minutes
- 2014 : TCSP des Ramassiers (Fontaine lumineuse/Gare des Ramassiers)**
 - 1,1 kilomètre ; 4 stations ; 3 minutes
- 2019 : TCSP Plaisance-Toulouse (Tournefeuille/Plaisance-du-Touch)**
 - 7,2 kilomètres ; 16 stations ; 18 minutes
 - P+R Plaisance-Monestié

Les voies de bus en site propre prévues au Plan des déplacements urbains

Les voies de bus en site propre aménagées depuis 2007

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAIN

II. Un réseau de surface prolongé en banlieue, freiné par l'étalement urbain : 2007-2014 A. Des axes de bus en site propre pour prolonger le métro en banlieue



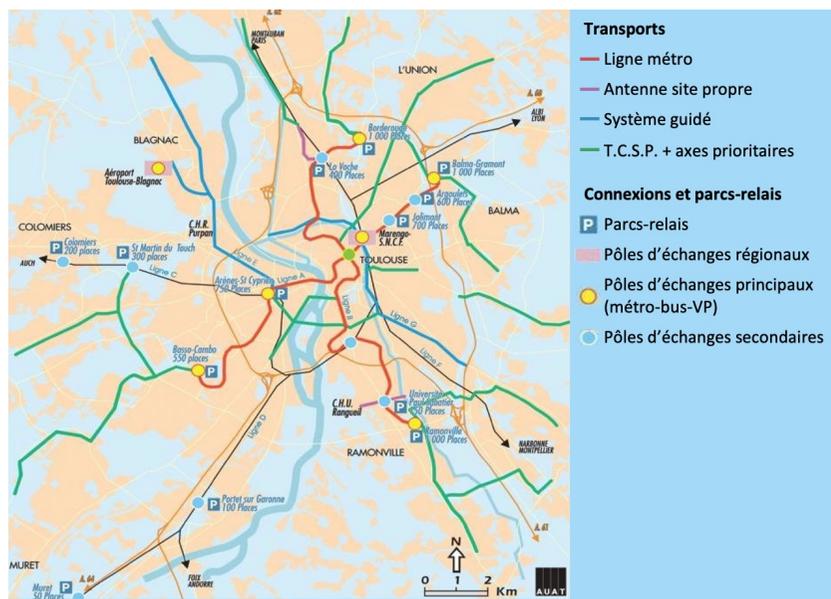
Le chantier de la voie Ramonville/Saint-Orens (2013)



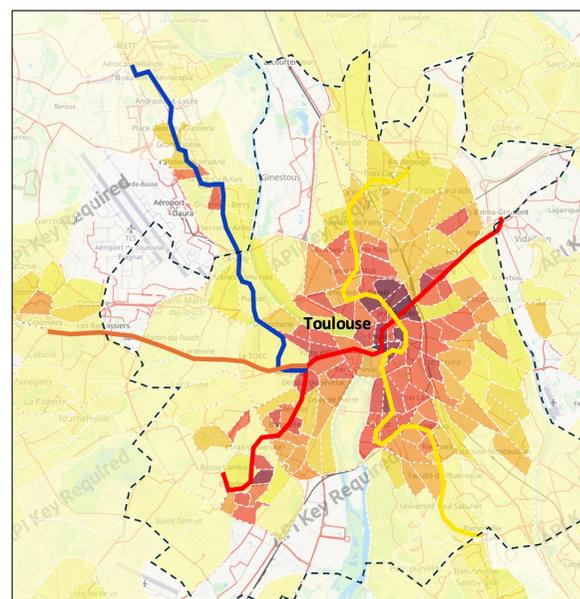
Un arrêt sur l'axe Université Paul Sabatier/Ramonville

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

II. Un réseau de surface prolongé en banlieue, freiné par l'étalement urbain : 2007-2014 B. Le tramway pour mieux desservir la banlieue et mailler le réseau



Le plan des déplacements urbains voté en 2001



Une ligne de tramway pour des zones moins denses

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

II. Un réseau de surface prolongé en banlieue, freiné par l'étalement urbain : 2007-2014 B. Le tramway pour mieux desservir la banlieue et mailler le réseau

LA DÉPÊCHE

Transports. Un tramway entre Toulouse et Blagnac

f X in e

Publié le 28/06/2005 à 09:31

Occitanie

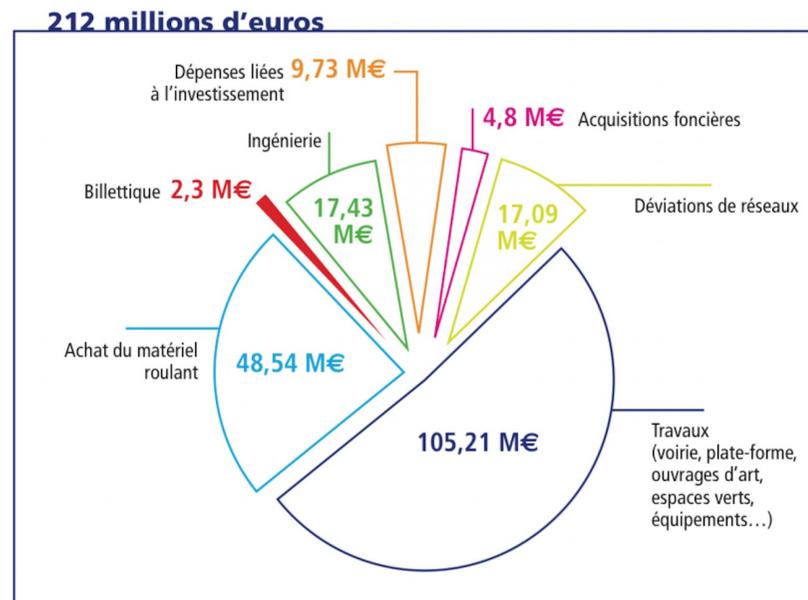
Le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine (Tisséo-SMTC) a annoncé hier avoir choisi le tramway sur rails pour équiper la future ligne entre Toulouse et Blagnac, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2009.

Quatre constructeurs ont été présélectionnés avant l'appel d'offres qui débouchera sur l'attribution du marché à la fin 2005 ou début 2006. Il s'agit d'Alstom, Bombardier, Siemens et Transhor. D'une longueur de 11 kilomètres, elle aura 20 stations et viendra compléter un réseau de transports en étoile dont les deux premières branches sont constituées par la ligne A du métro et par la future ligne B qui doit être mise en service en 2007.

Le tramway pour la ligne E (2005)



Le chantier du tramway aux Arènes en 2008



Le budget des travaux de la ligne E

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLÉ TOULOUSAINE

II. Un réseau de surface prolongé en banlieue, freiné par l'étalement urbain : 2007-2014 B. Le tramway pour mieux desservir la banlieue et mailler le réseau

VRT Ville, Rail & Transports
Territoires & mobilités

Ça commence mal pour le tram de Toulouse

Publié le 15/12/2010 à 12h15, mise à jour le 23/05/2017 à 02h27

L'inauguration de la première ligne de tram de Toulouse devait être grandiose, le 27 novembre. Mais un conflit social dur a non seulement gâché la fête, mais aussi empêché le tram de circuler pendant deux semaines. L'inauguration de la première ligne de tram de Toulouse devait être grandiose, le 27 novembre. Les Toulousains étaient impatients d'emprunter ces rames à la ligne élégante pour se rendre au Zénith, à l'hôpital Purpan, à la patinoire de Blagnac ou dans le nouveau quartier Andromède. Las ! un conflit social dur a non seulement gâché la fête, mais aussi empêché le tram de circuler pendant deux semaines. Les syndicats CFDT, CGT, FO et SUD ont finalement signé un accord de fin de conflit le 10 décembre, et le tram a pu circuler le lendemain.

Les wattmen qui bloquaient le dépôt des trams de Garossos faisaient valoir des revendications salariales et de conditions de travail. Sept rencontres organisées par la direction depuis octobre 2009 n'avaient pas réussi à rapprocher les points de vue. Dans un communiqué du 1er décembre, la direction de Tisséo rappelait qu'une augmentation des salaires de 6 % a eu lieu en 2010 et qu'une gratification exceptionnelle de 300 euros avait été accordée aux 300 salariés impliqués dans le lancement du tramway. Les syndicats demandaient que la prime de 86 euros mensuels octroyée aux agents de maîtrise à cause de « l'élargissement de leur mission » le soit aussi aux 70 conducteurs de tram. Ce que refusait la direction.

Finalement, après une dernière réunion, le jeudi 9 décembre, un accord a été signé prévoyant, outre les améliorations des conditions de travail citées plus haut et la prime de 300 euros, trois jours de repos supplémentaires et une prime mensuelle de réapprovisionnement de 30 euros.

Une grève empêche
l'inauguration de la ligne



Une rame à la station Grand Noble (2010)



Le plan du réseau Tisséo en 2011

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

II. Un réseau de surface prolongé en banlieue, freiné par l'étalement urbain : 2007-2014 B. Le tramway pour mieux desservir la banlieue et mailler le réseau



Les hypothèses de tracé



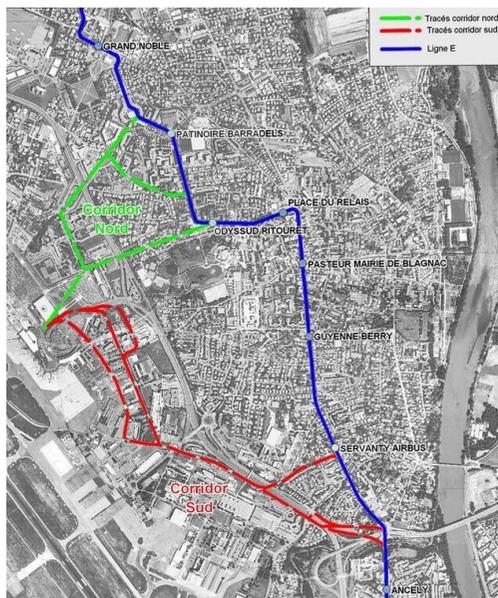
La ligne T1 prolongée à Palais de Justice (2013)



Le plan du réseau en 2013

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

II. Un réseau de surface prolongé en banlieue, freiné par l'étalement urbain : 2007-2014 B. Le tramway pour mieux desservir la banlieue et mailler le réseau

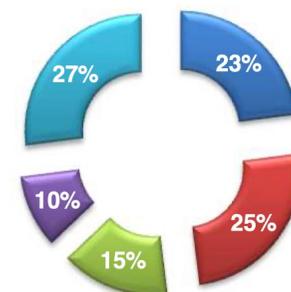


Les corridors vers l'aéroport



La branche vers l'aéroport : la ligne T2

Coût de l'investissement : 69 millions d'euros (valeur 2009)



- Autofinancement
- Subvention du Département de la Haute-Garonne
- Subvention de la Région Midi-Pyrénées
- Subvention de l'Etat
- Emprunt

Le financement de la ligne T2

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

II. Un réseau de surface prolongé en banlieue, freiné par l'étalement urbain : 2007-2014 B. Le tramway pour mieux desservir la banlieue et mailler le réseau



L'installation du viaduc au-dessus de l'A621



Les travaux devant l'aérogare

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

II. Un réseau de surface prolongé en banlieue, freiné par l'étalement urbain : 2007-2014 B. Le tramway pour mieux desservir la banlieue et mailler le réseau



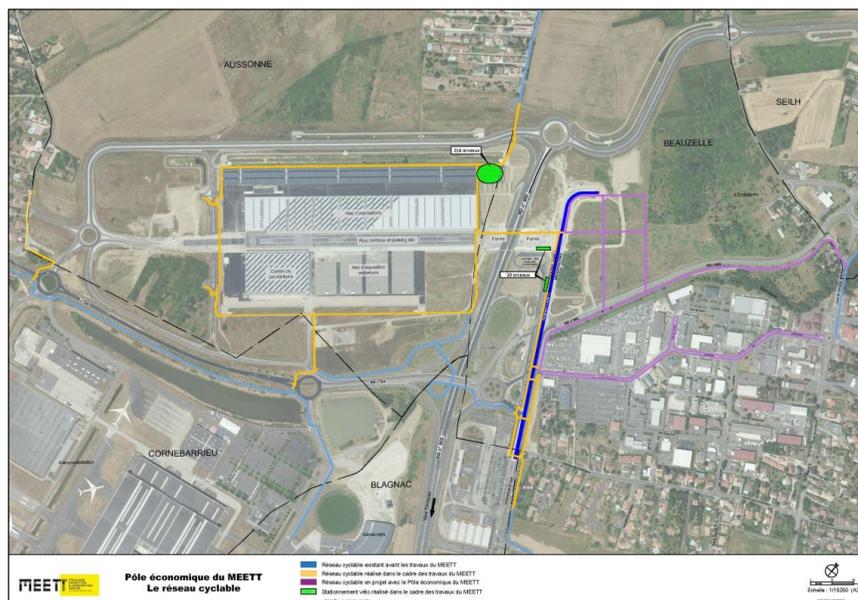
Une rame de la ligne T2 devant l'aéroport



Le plan du réseau Tisséo en 2015

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

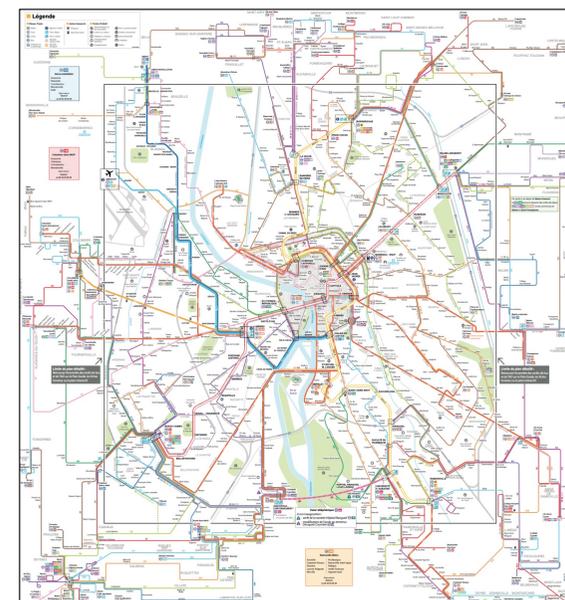
II. Un réseau de surface prolongé en banlieue, freiné par l'étalement urbain : 2007-2014 B. Le tramway pour mieux desservir la banlieue et mailler le réseau



Le prolongement de la ligne T1 au MEETT



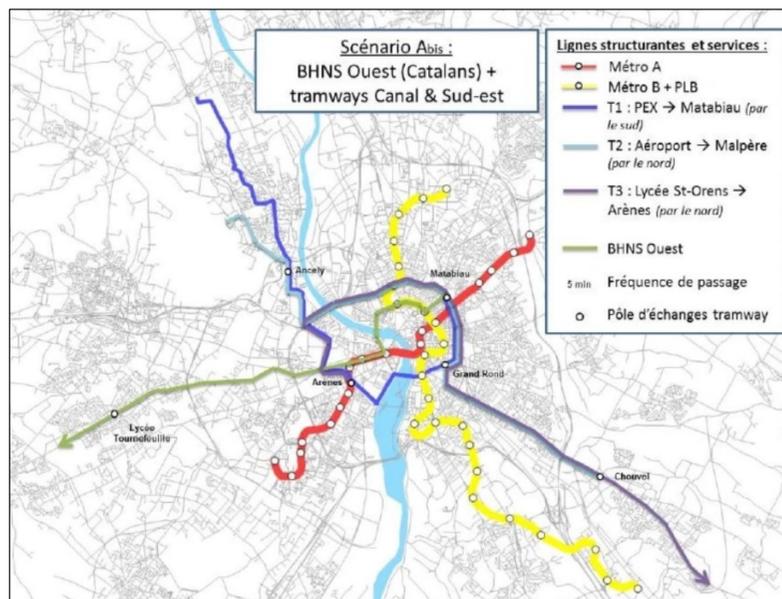
Le tramway au MEETT



Le plan du réseau Tisséo en 2020

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

II. Un réseau de surface prolongé en banlieue, freiné par l'étalement urbain : 2007-2014 B. Le tramway pour mieux desservir la banlieue et mailler le réseau



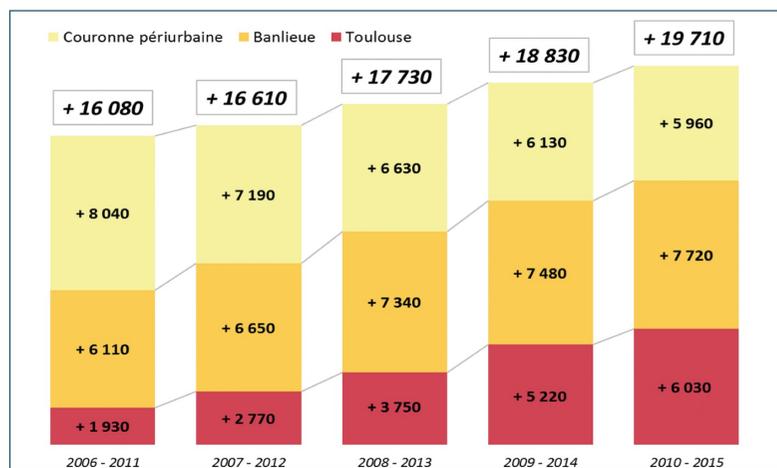
Le projet des trois lignes de tramway (2010)



La ligne Canal (2013), annulée après les municipales de 2014

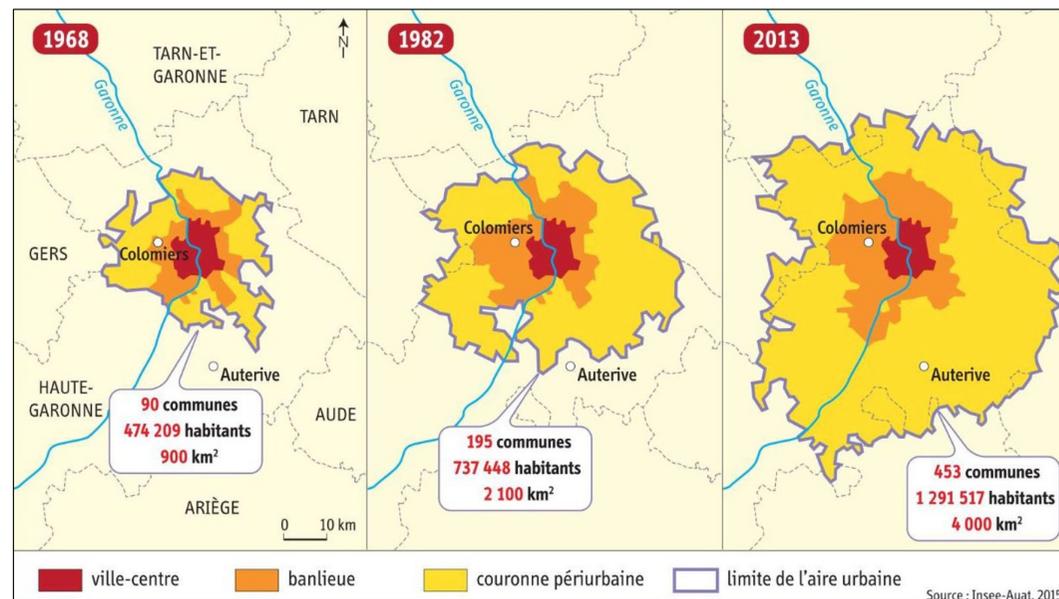
DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINE

II. Un réseau de surface prolongé en banlieue, freiné par l'étalement urbain : 2007-2014 C. Une offre de transports collectifs limitée face à la croissance urbaine



Territoire	Évolution annuelle 1982 - 1990		Évolution annuelle 1990 - 2010		Évolution annuelle 2010 - 2015	
	hab. / an	% / an	hab. / an	% / an	hab. / an	% / an
Aire Urbaine	13 380	1,61%	18 760	1,61%	19 710	1,55%

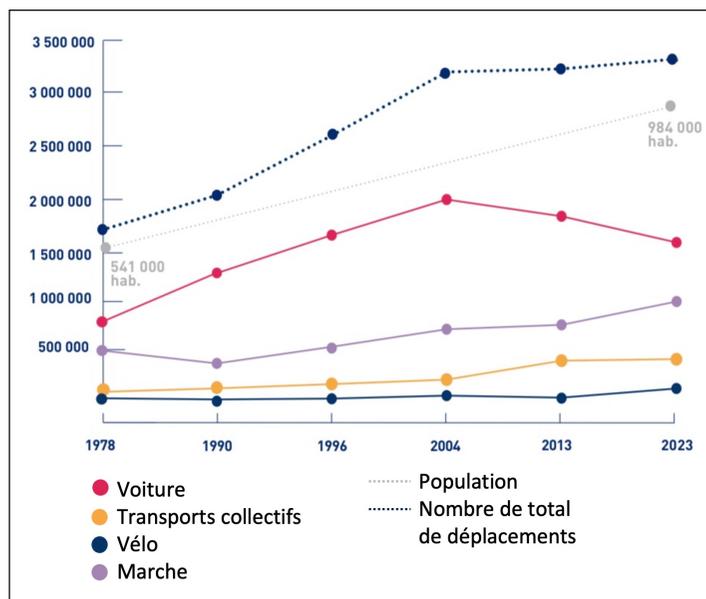
L'évolution de la population de l'aire urbaine



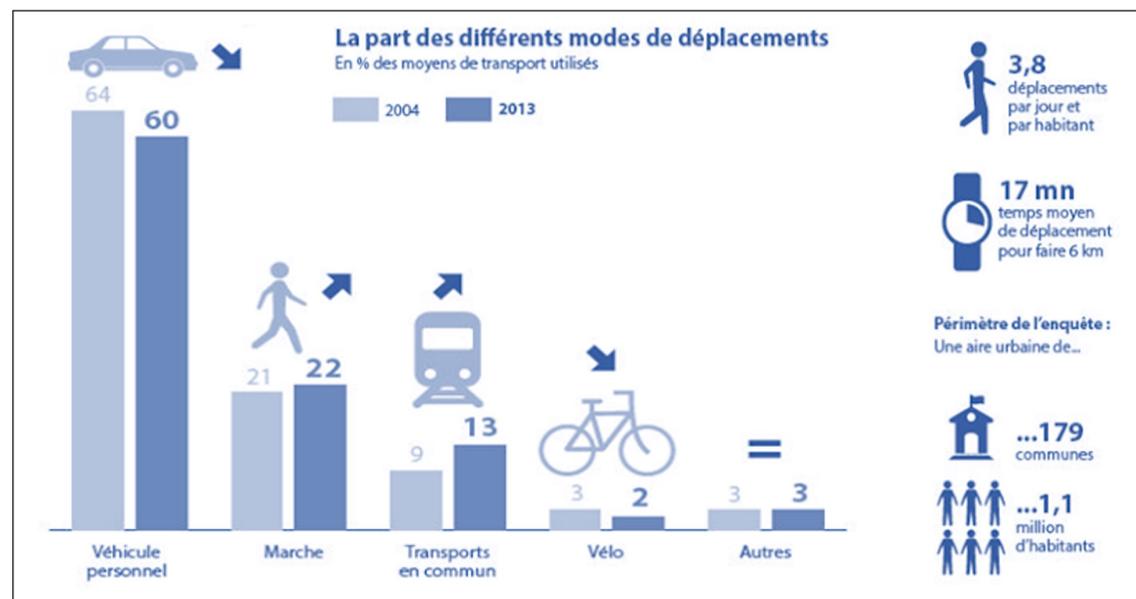
L'étalement de l'aire urbaine de Toulouse (1968-2013)

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

II. Un réseau de surface prolongé en banlieue, freiné par l'étalement urbain : 2007-2014 C. Une offre de transports collectifs limitée face à la croissance urbaine



L'évolution des déplacements depuis 1978



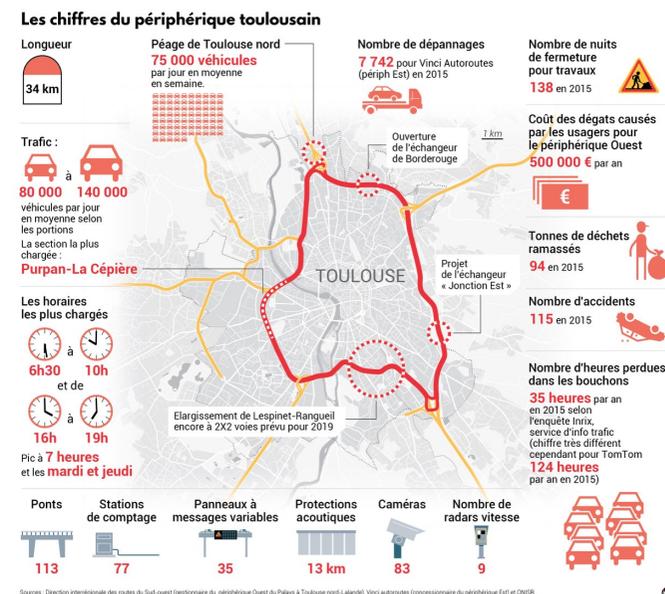
L'évolution de la part des modes de déplacements (2004-2013)

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

II. Un réseau de surface prolongé en banlieue, freiné par l'étalement urbain : 2007-2014 C. Une offre de transports collectifs limitée face à la croissance urbaine



Des embouteillages sur le périphérique toulousain en 2014



Les chiffres du périphérique toulousain

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 A. Des projets pour le métro : extension, doublement et nouvelle ligne

LA DÉPÊCHE

f X in [email icon] [print icon]

Transports, Occitanie, Haute-Garonne

Publié le 26/03/2016 à 08:31, mis à jour à 10:11

Métro : la folle histoire du prolongement de la ligne B

17/01/2006 : des vœux en or

Maire de Toulouse et président du SMTC, Jean-Luc Moudenc a téléphoné quelques jours plus tôt à François-Régis Valette, le président du Sicoval, la communauté d'agglomération du Sud-est. Il veut annoncer le lancement du prolongement et décide de le dire depuis Labège, à Diagona, le jour de la cérémonie des vœux. La veille, le président du conseil général, Pierre Izard, lui a coupé l'herbe sous le pied en affirmant le premier son engagement. Mairie de Toulouse et conseil général d'accord : c'est «une des plus belles journées de l'histoire du Sicoval», se rappelle François-Régis Valette. Le 4 juillet 2006, le syndicat vote le prolongement, sur la base du tracé de 2002, et confirme le choix du VAL. Mais cette journée en or ne doit pas faire oublier la tempête que traverse le SMTC, née du conflit sur le mode de gestion de l'exploitant, régie ou délégation de service public. Après l'amendement Paillé, qui assure à l'agglomération toulousaine la majorité dans le syndicat, le conseil général claque la porte en juillet 2006. La gestion des transports en commun en est définitivement chamboulée.

29/02/2008 : le coup d'arrêt

C'est au Capitole, à nouveau, que le sort du PLB, dont le dossier est bouclé, se joue. Pour le Sicoval, à majorité socialiste, le coup est d'autant plus dur qu'il vient d'un allié politique, Pierre Cohen, élu maire de Toulouse en mars 2008. À Labège, on sent vite le vent tourner. Et en septembre, quand l'étape de la concertation est reportée, les choses sont claires. Sur la carte des projets présentés en juillet 2009, une simple flèche relie la ligne B à Labège. «On abandonne d'un trait de plume tout ce qui a été fait», déplore Christian Lavigne. Entre-temps, le Sicoval lance une offensive qui fait du bruit. Affiches, pétitions, tracts... au printemps 2009, une vaste campagne martèle notamment sur de petits autocollants jaunes : Oui au prolongement de la ligne B. «En deux mois, nous recueillons 30 000 signatures dont 18 000 de Toulousains», souligne François-Régis Valette. Il fallait mobiliser les citoyens, leur expliquer l'impasse. Le conflit dégénère même sur un plan judiciaire. Le Sicoval porte plainte pour «faux» au sujet d'une délibération. La Police judiciaire s'en mêle. Ambiance.

Été 2011 : le déblocage

Ce conflit, Sicoval et Capitole en sortent pourtant après trois ans de guérilla. Un temps évoquée, l'idée d'un tramway ou d'un bus est vite abandonnée. Pendant l'été 2011, Christian Lavigne se rend dans le bureau du maire de Toulouse. «Qu'est-ce qui bloque?» demande-t-il à Pierre Cohen. «L'argent», concède le premier magistrat. «Imaginons que le Sicoval apporte le tiers du financement», propose alors le maire de Labège.

Sur la base de cette proposition, acceptée, un accord est signé en décembre. Le Sicoval sort le métro de l'ornière avec un financement inédit pour une collectivité, soit 141 M€ sur les 362 M€ estimés.

Malgré une certaine suspicion entretenue dans l'entourage du maire sur la capacité financière du Sicoval, le métro redémarre. Objectif : ouverture en 2019.

Le prolongement de la ligne B



Les errements du prolongement de la ligne B du métro (*La Dépêche du Midi*)

Le tracé initial du prolongement de la ligne B

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAIN

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 A. Des projets pour le métro : extension, doublement et nouvelle ligne

LE FUTUR VIADUC /
ZONE PARC TECHNOLOGIQUE DU CANAL



Le futur viaduc du Parc technologique du Canal



VUE EXTERIEURE DE LA STATION
PARC TECHNOLOGIQUE DU CANAL



VUE INTERIEURE DE LA STATION
PARC TECHNOLOGIQUE DU CANAL

La future station Parc technologique du Canal

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAIN

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 A. Des projets pour le métro : extension, doublement et nouvelle ligne



VUE EXTERIEURE DE LA STATION
LABÈGE-MADRON



VUE INTERIEURE DE LA STATION
LABÈGE-MADRON

La future station Labège-Madron (lignes B et C)

LES MATERIELS ROULANTS

Sur CLB

- Identique au réseau actuel



Sur la 3^{ème} Ligne

- Offre de transport attractive
 - Vitesse commerciale > 40 km/h
 - Vitesse max = 80 km/h
 - Intervalle à la mise en service = 3'25
 - Près de 30 rames à la mise en service
 - Longueur de 36 mètres, extensibles à 48 mètres
 - Voiture capacitaire 2,70 m de large
 - Type BOA (intercirculation traversante)
- Un système performant et sécuritaire
 - Au haut niveau de disponibilité
 - Rame rafraichie et spacieuse (20% de places assises)
 - Récupération d'énergie



Le matériel roulant de la CLB et de la ligne C

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINE

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 A. Des projets pour le métro : extension, doublement et nouvelle ligne

→ CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET

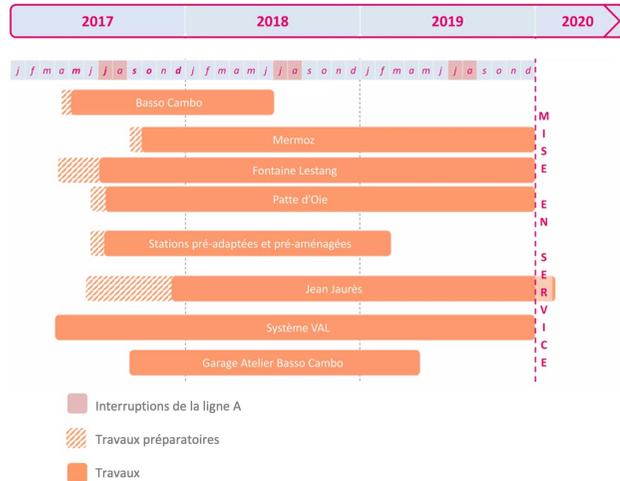
→ LE CONTEXTE

Hausse de fréquentation de la ligne A
(en millions de voyages)



L'essor du trafic sur la ligne A

→ PLANNING DE L'OPÉRATION



Le calendrier de l'opération
« Ma ligne A en XXL »

L'ESSENTIEL DE MON RÉSEAU D'ÉTÉ : principales lignes conseillées



Le plan de substitution

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAIN

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 A. Des projets pour le métro : extension, doublement et nouvelle ligne



Les quatre stations courtes à reconstruire



Les huit stations pré-adaptées à 52 mètres

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAIN

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 A. Des projets pour le métro : extension, doublement et nouvelle ligne



Le rallongement de la station Basso Cambo (2017)



Le rallongement de la station Patte d'Oie (2017)

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 A. Des projets pour le métro : extension, doublement et nouvelle ligne



Les cinq stations déjà à 52 mètres



La station de correspondance à réaménager

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAIN

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 A. Des projets pour le métro : extension, doublement et nouvelle ligne



Un quai allongé de la station Bagatelle (2019)



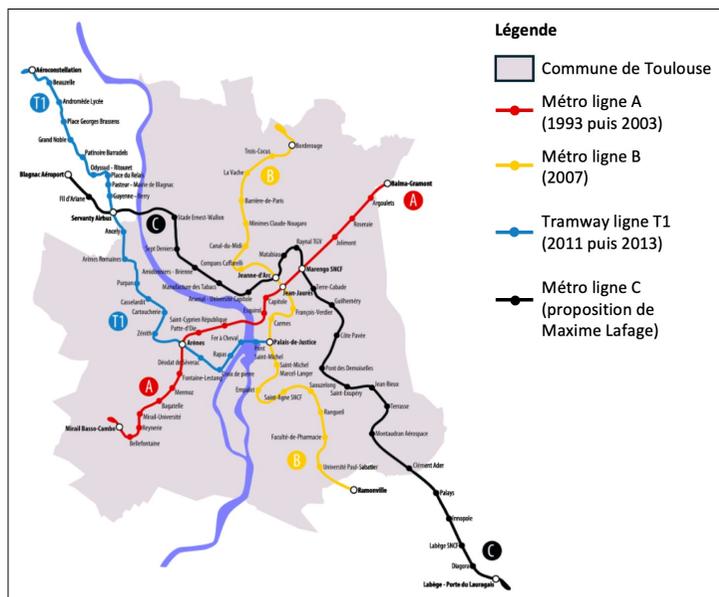
Le réaménagement de la station Jean Jaurès (ligne A)

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 A. Des projets pour le métro : extension, doublement et nouvelle ligne



Un projet de Maxime Lafage (2011)



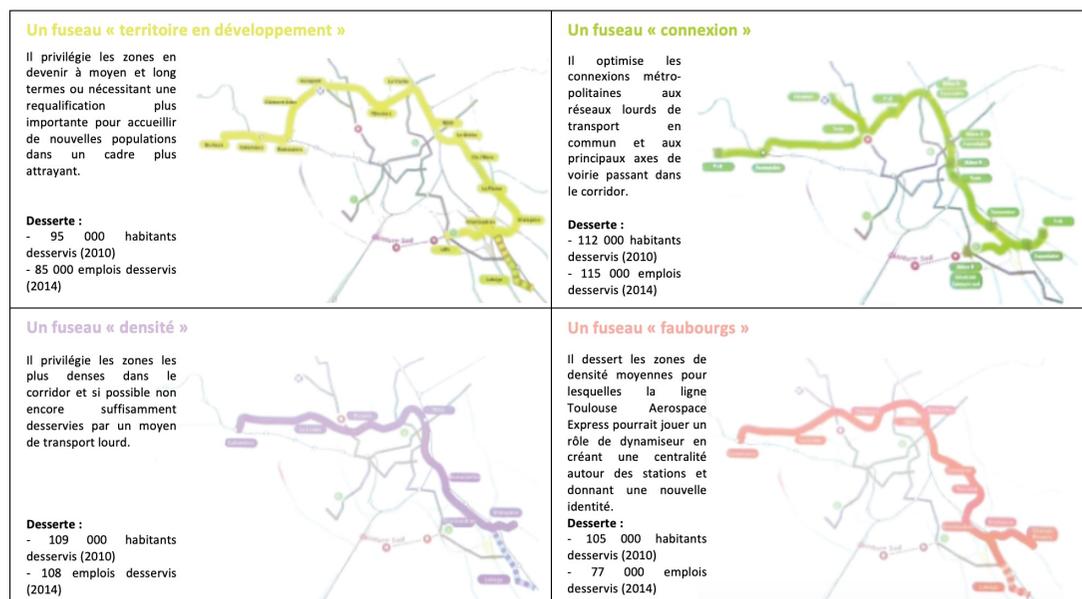
Le tracé de la ligne C (Maxime Lafage)



La « Ligne Aerospace » proposée par Jean-Luc Moudenc en 2014

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 A. Des projets pour le métro : extension, doublement et nouvelle ligne



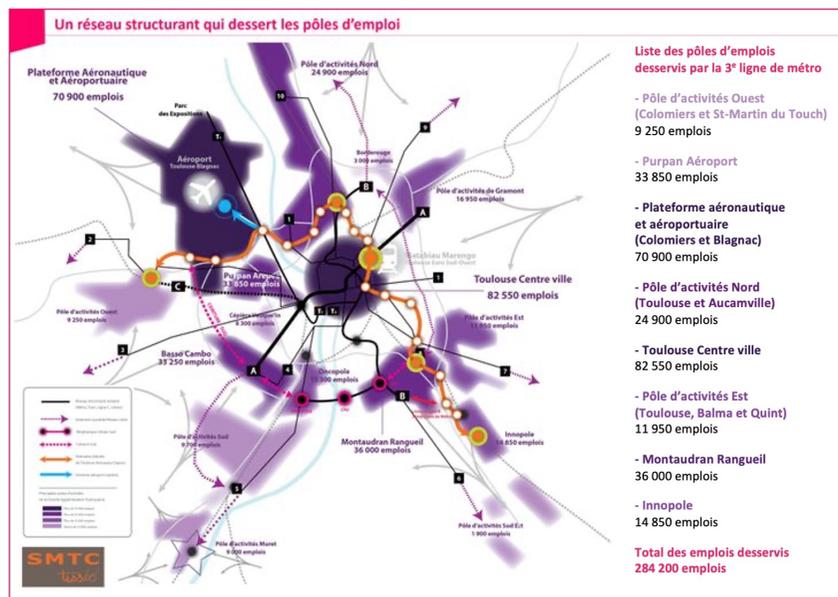
Les quatre scénarii de tracé pour la 3^e ligne



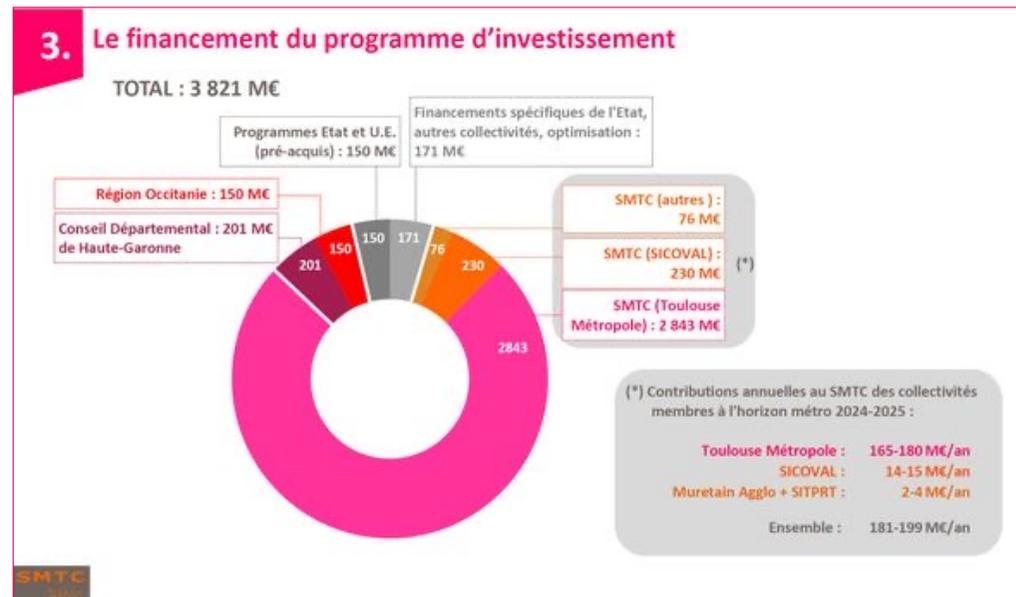
Une ligne qui change de nom

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLIS TOULOUSAINNE

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 A. Des projets pour le métro : extension, doublement et nouvelle ligne



Les zones d'emplois desservies par la ligne C



Le financement de la ligne de métro C en 2016

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 A. Des projets pour le métro : extension, doublement et nouvelle ligne



Les travaux de la ligne C à François Verdier



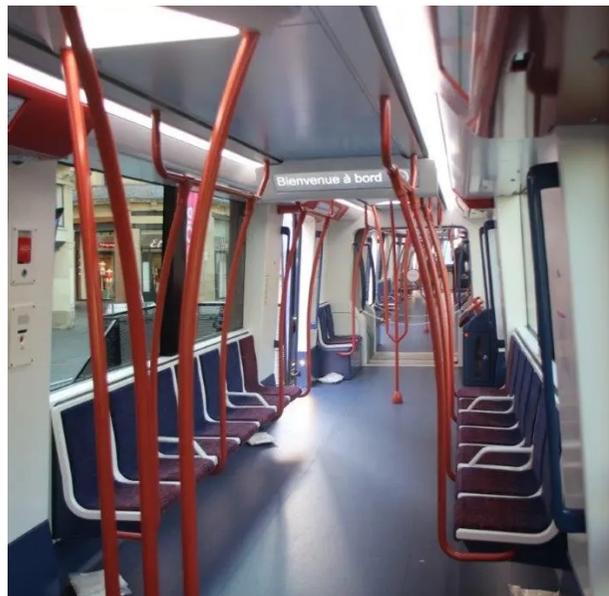
Le financement de la ligne de métro C en 2016

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 A. Des projets pour le métro : extension, doublement et nouvelle ligne



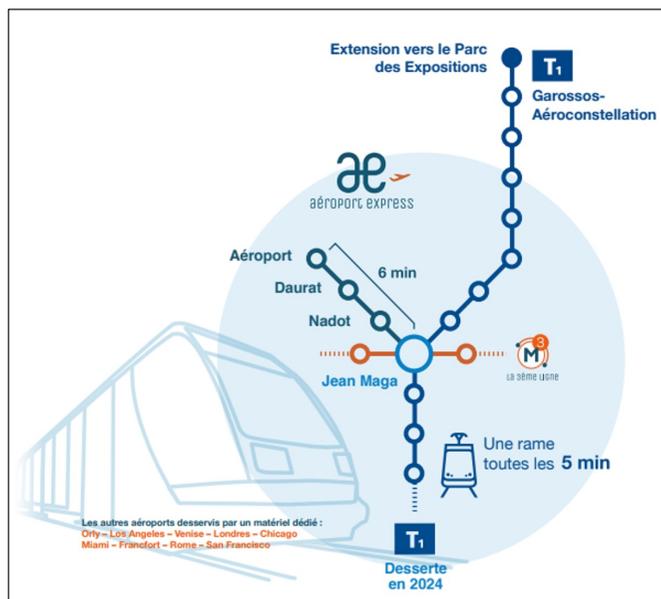
Une rame Alstom Metropolis pour la future ligne C (février 2023)



Le plan des lignes fortes en 2028

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAIN

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 A. Des projets pour le métro : extension, doublement et nouvelle ligne



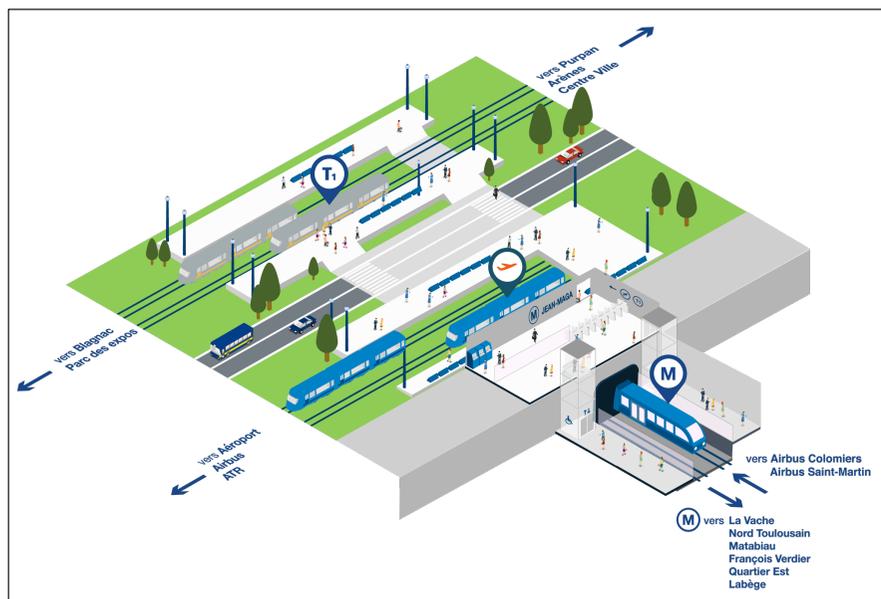
La ligne de tram Aéroport Express



Le chantier de la station Blagnac

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAIN

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 A. Des projets pour le métro : extension, doublement et nouvelle ligne



Une nouvelle station de correspondance à Blagnac



Une image de synthèse du pôle de correspondance

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINÉ

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 B. Linéo et Téléo, deux réseaux complémentaires des lignes de métro



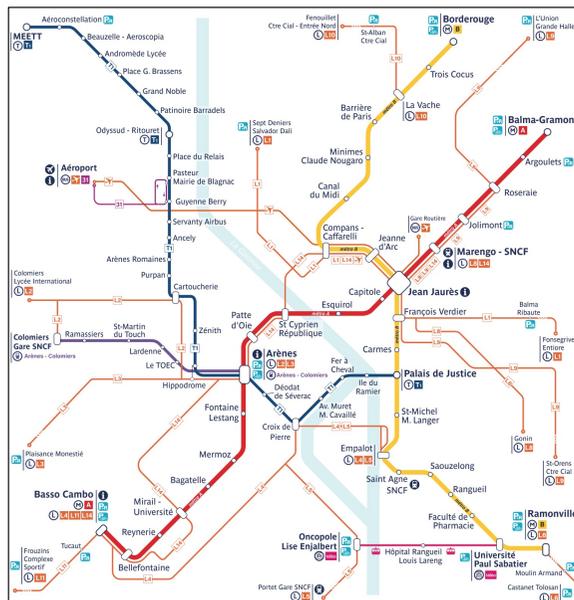
Chronologie de l'ouverture des Linéo



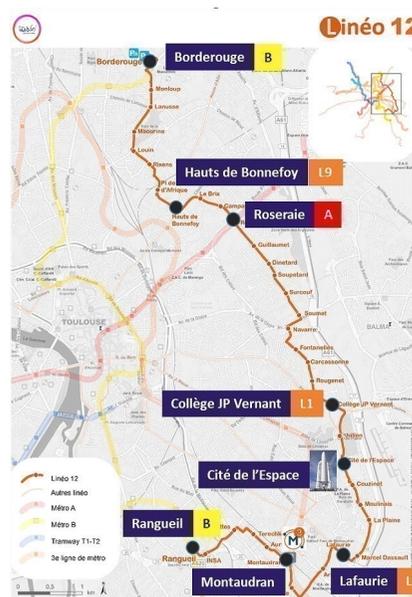
Un bus du Linéo 1 à Compans Caffarelli

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

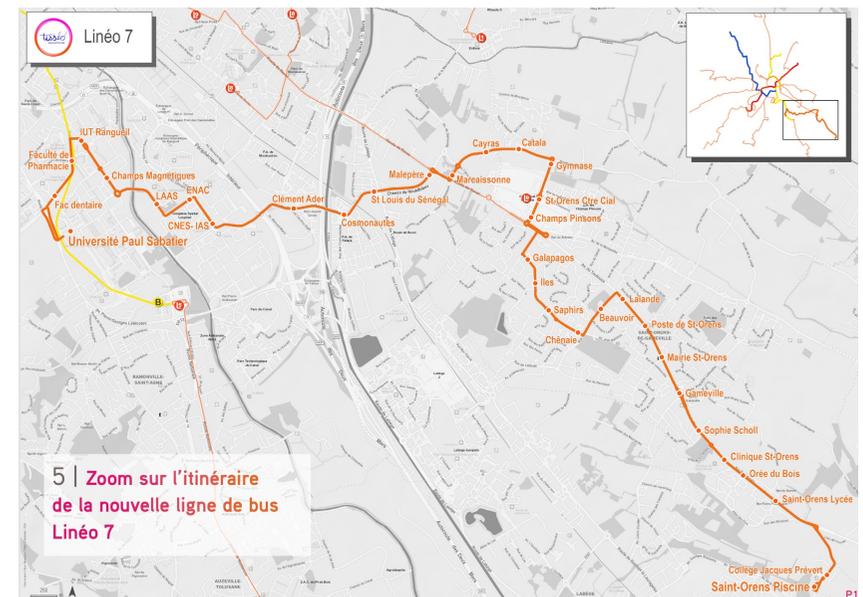
III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 B. Linéo et Téléo, deux réseaux complémentaires des lignes de métro



Le réseau des lignes fortes



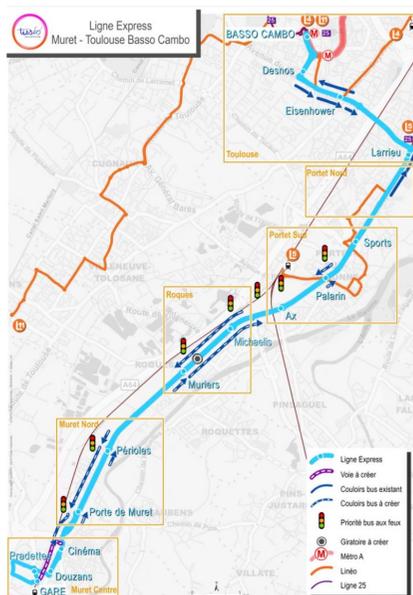
Le tracé du Linéo 12



Le tracé contesté du futur Linéo 7

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 B. Linéo et Téléo, deux réseaux complémentaires des lignes de métro



La future ligne de bus express Toulouse-Muret



Une image de synthèse du rond-point Michaelis à Roques-sur-Garonne

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 B. Linéo et Téléo, deux réseaux complémentaires des lignes de métro



Évolution du nom et du logo



Le tracé de Téléo



Le chantier de la station Hôpital Rangueil

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAIN

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 B. Linéo et Téléo, deux réseaux complémentaires des lignes de métro



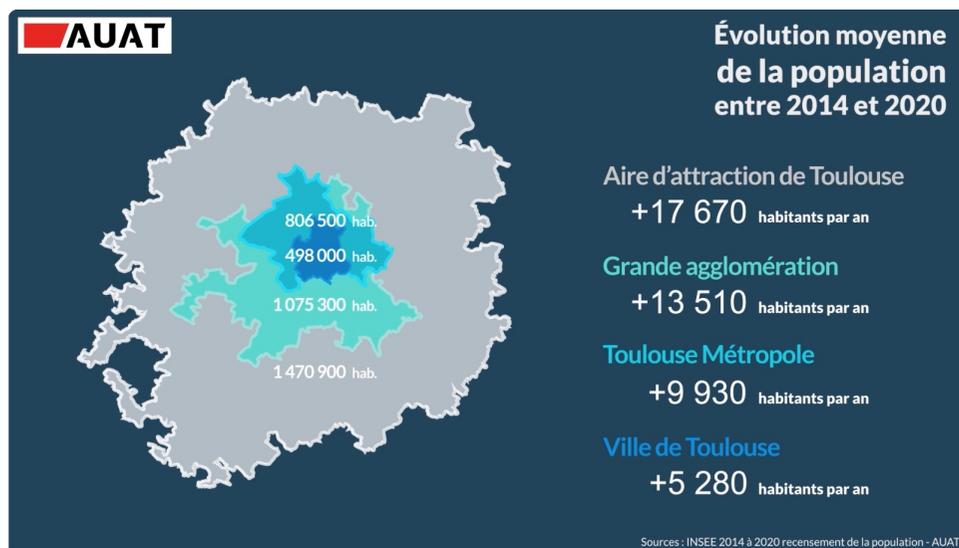
L'inauguration de Téléo (13 mai 2022)



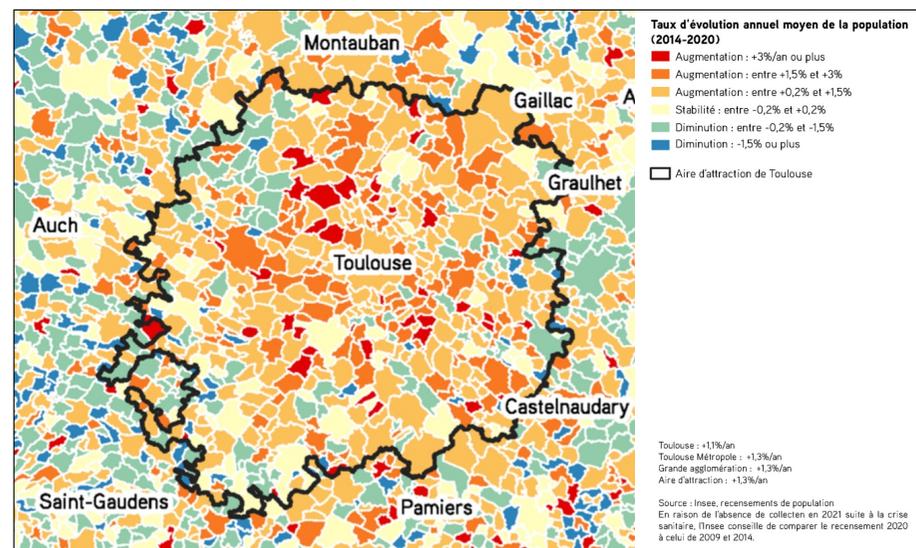
Les cabines de Téléo devant le CHU de Rangueil

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINE

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 C. Un étalement urbain qui ralentit mais des défis qui restent à relever



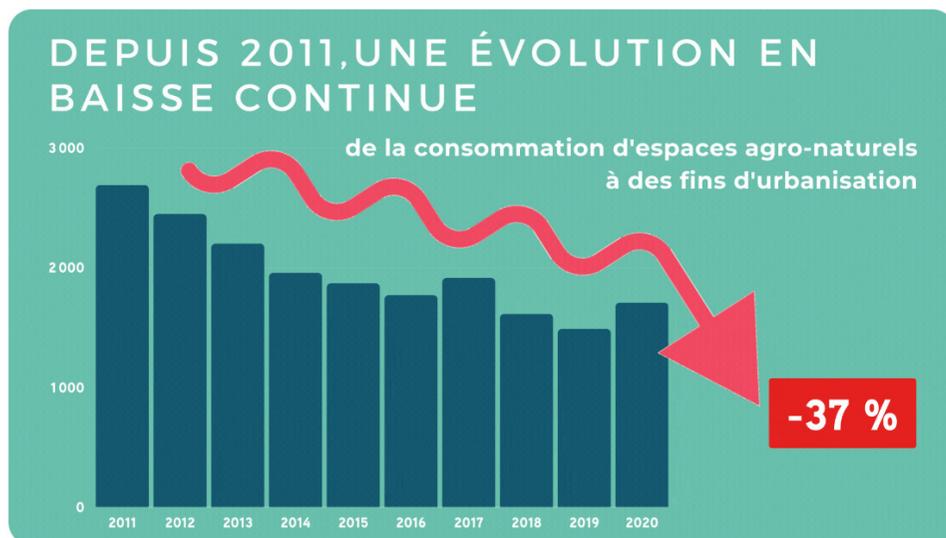
L'évolution de la population dans l'aire d'attraction de Toulouse entre 2014 et 2020



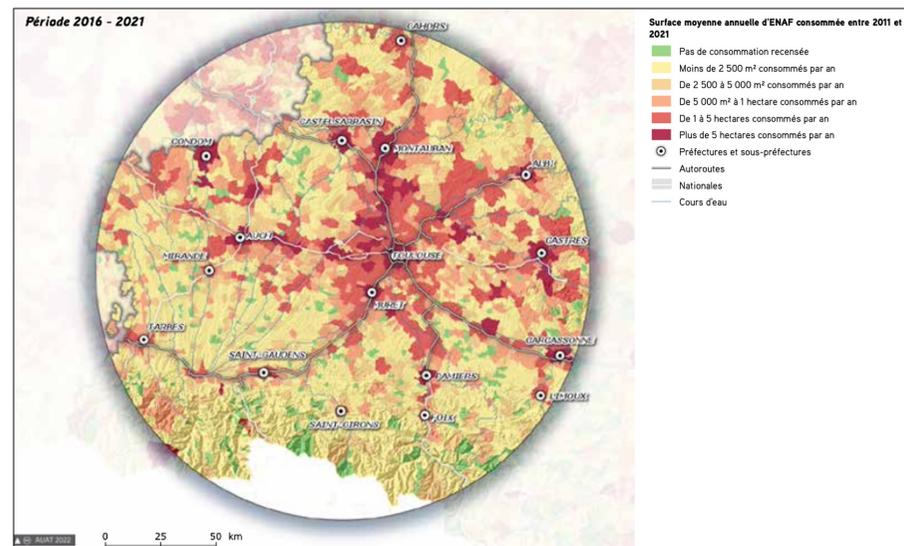
L'évolution de la population par commune dans l'aire d'attraction de Toulouse sur la période 2014-2020

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 C. Un étalement urbain qui ralentit mais des défis qui restent à relever



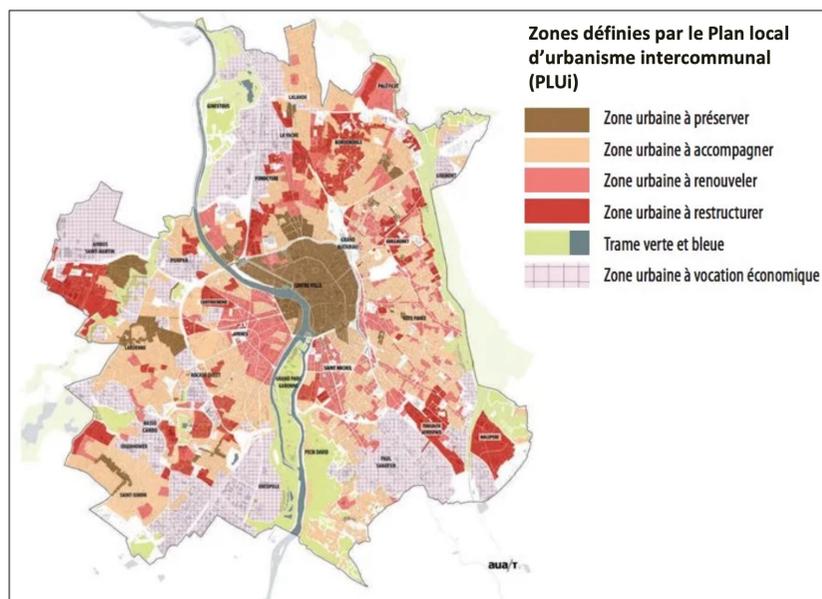
La consommation d'espaces agro-naturels à des fins d'urbanisation dans l'aire métropolitaine de Toulouse



Surface annuelle d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) consommée entre 2011 et 2021

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAIN

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 C. Un étalement urbain qui ralentit mais des défis qui restent à relever



La politique de densification à Toulouse



La politique de densification sur le boulevard Silvio Trentin

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

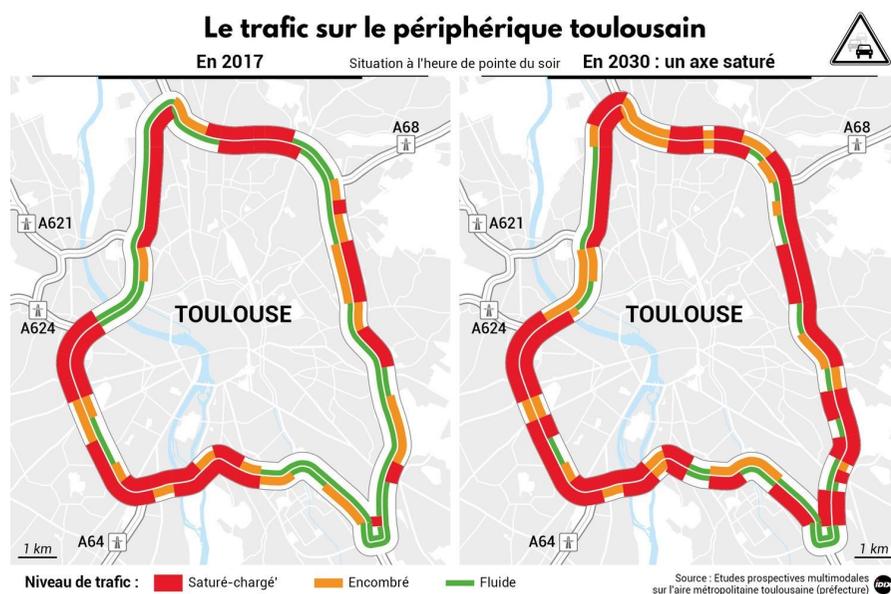
III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 C. Un étalement urbain qui ralentit mais des défis qui restent à relever



Un quartier en cours de densification : le boulevard Silvio Trentin

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 C. Un étalement urbain qui ralentit mais des défis qui restent à relever



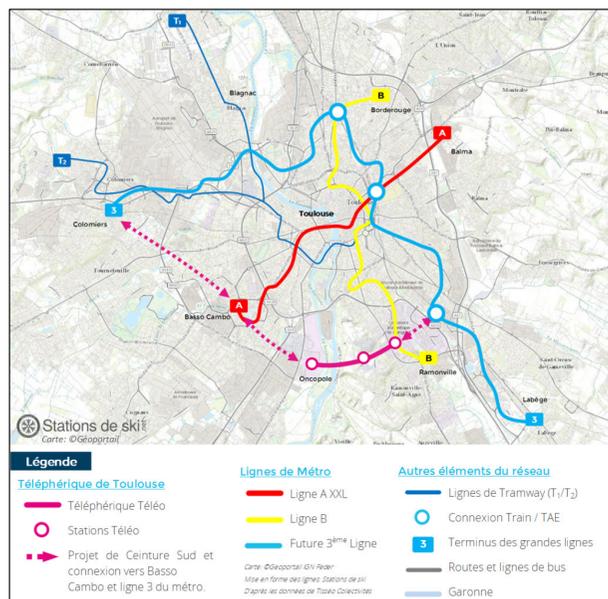
L'évolution du trafic sur le périphérique (2017-2030)



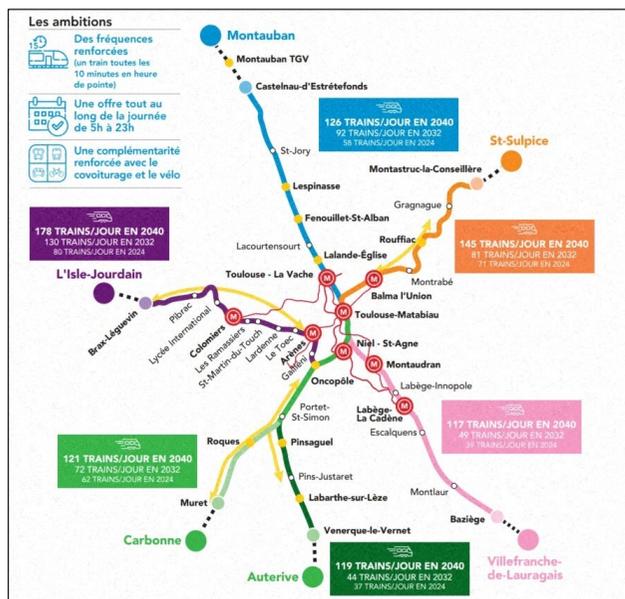
Les embouteillages sur le périphérique en 2024

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

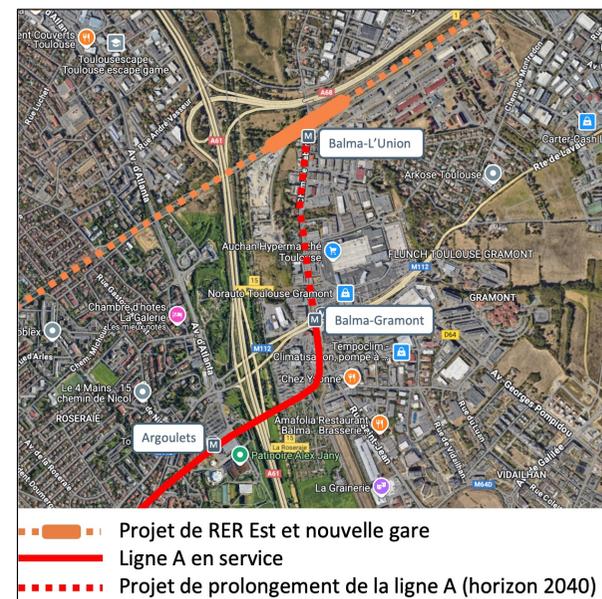
III. Un réseau maillé à l'échelle de la métropole pour rattraper la croissance : 2014-2028 C. Un étalement urbain qui ralentit mais des défis qui restent à relever



Le projet de « ceinture Sud »



Le projet de RER toulousain



Prolonger la ligne A vers l'Union ?

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

Conclusion

- Trois temps dans cette période 1993-2028 :
 - À partir de 1993, la construction d'un réseau en croix de deux lignes de métro : **le métro relie entre eux les pôles d'activité et de densité dans Toulouse (il court après la croissance)**
 - À partir de 2007, le prolongement des lignes de métro par les lignes de tramway et bus à haut niveau de service : **le réseau de surface court après l'étalement urbaine, en banlieue proche**
 - À partir de 2014, de nouveaux projets (métro, Linéo, Téléo) afin de constituer un véritable réseau maillé à l'échelle de la métropole : **les transports collectifs urbains parviennent enfin à anticiper sur une croissance urbaine qui se ralentit (une dimension prospective véritable)**
- Ouverture et perspectives :
 - À court terme : **la mise en service de la CLB (2027) et de la ligne C du métro (2028)**
 - À moyen terme : **l'achèvement de la « ceinture Sud », en complément de la ligne C (décennie 2030) : prolongement du Téléo ? Ligne de Linéo en rocade à l'Ouest ?**
 - À long terme : **la mise en service d'un véritable RER à l'échelle de la métropole (horizon 2040)**

DU MÉTRO AU RETOUR DU TRAMWAY (1993-2028) DES TRANSPORTS QUI COURENT APRÈS LA CROISSANCE DE LA MÉTROPOLE TOULOUSAINNE

Bibliographie

1. Ouvrages généraux

- Mathieu ARNAL, *Vivre à Toulouse (1950-1980)*, Éditions Privat, 2024, 144 pages
- Robert MARCONIS et Julie VIVIER, *150 ans de transports publics à Toulouse*, Éditions Privat, 2010, 141 pages
- Robert MARCONIS, *Midi-Pyrénées. XIX^e-XX^e siècles. Transports, espace, société*, volume 2 : Croissance et crise de l'agglomération toulousaine, thèse de doctorat d'État, Université Toulouse 2 Le Mirail, 1984, 399 pages

2. Ouvrages spécifiques

- Hugues BEILIN, *Un métro pour le grand Toulouse*, Éditions Privat, 1993, 126 pages
- Géraud DELBES, *Métro d'oc, métro d'ici*, Éditions Privat, 2023, 264 pages
- Francis GRASS, *Téléo, un téléphérique urbain à Toulouse*, Éditions Privat, 2022, 160 pages
- Robert MARCONIS, *Toulouse, un métro pour changer de siècle*, 2008, 144 pages
- Robert MARCONIS (dir.), *Toulouse. Territoires du tramway. Quand les transports repensent l'agglomération*, Éditions Privat, 2011, 140 pages

UN TRAMWAY ÉLECTRIQUE QUI ACCOMPAGNE LA CROISSANCE URBAINE DE TOULOUSE ? 1906-1957

Sitographie

1. Dossiers et pages

- Un dossier sur le site des Archives municipales de Toulouse

<https://www.archives.toulouse.fr/histoire-de-toulouse/patrimoine-urbain/les-transports-en-commun-a-toulouse>

2. Vidéos, reportages et interviews

- Un reportage sur le site de l'INA sur la situation des transports à Toulouse en 1985

<https://www.youtube.com/watch?v=dc3HdacHbmE>

- Un reportage de TLT (Télé Toulouse) sur le chantier de la ligne E (future ligne T1) en 2010

<https://www.youtube.com/watch?v=R7wHf3M27gQ>

- Un reportage de France 2 sur les téléphériques urbains (dont le Téléo) en 2023

<https://www.youtube.com/watch?v=spfJ97rc3VQ>

- Un clip promotionnel de Tisséo Collectivités sur le Linéo en 2024

<https://www.youtube.com/watch?v=L00I2gnYqFk>