

# Ligne B

SITUATION 1 AN APRÈS LA MISE EN SERVICE





## LES ÉTUDES DE SUIVI DE LA LIGNE B

### Pourquoi ?

Les collectivités locales concernées par la réalisation de grandes infrastructures de transport ont comme obligation d'établir un bilan après la mise en service de l'infrastructure.

Les études de suivi de la ligne B ont été conduites par Tisséo SMTC. Elles ont comme enjeu de mieux cerner les mutations générées par la construction du réseau métro.

L'observation des modifications apportées par la ligne B est un processus continu qui s'étalera au minimum jusqu'en 2012. Trois années-clé feront l'objet d'un état des lieux précis :

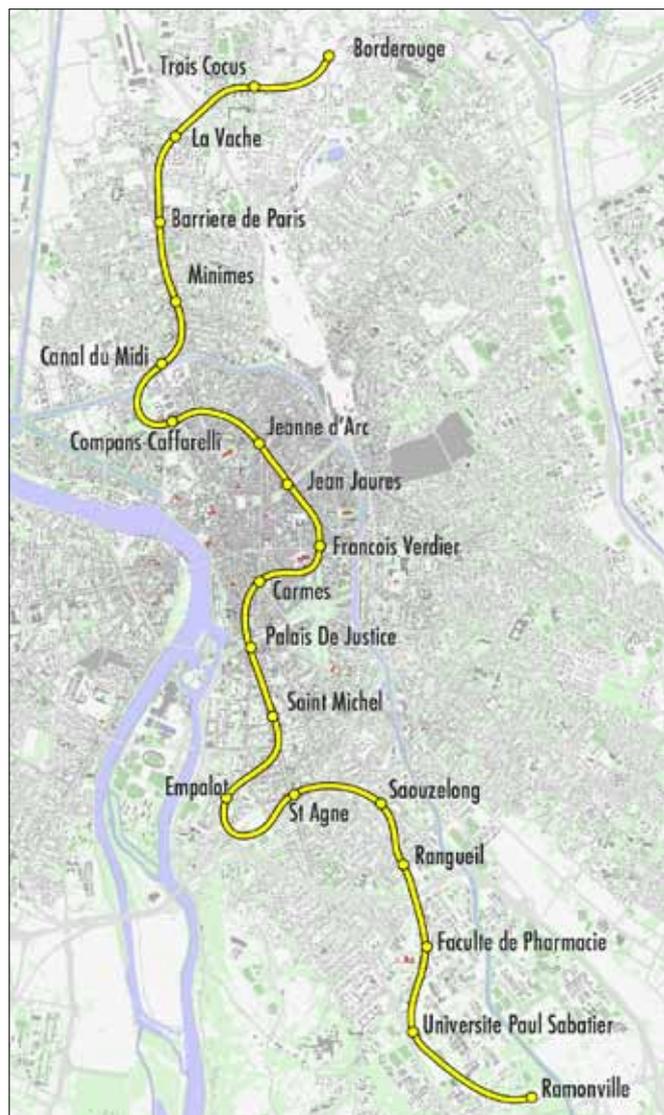
- la situation 2006, avant la mise en service de la ligne B ;
- la situation fin 2008, un an après la mise en service de la ligne B ;
- la situation fin 2012, 5 ans après la mise en service de la ligne B.

### Comment ?

Les études de suivi de la ligne B s'articulent autour de questions prioritaires.

- Quel impact de la mise en place d'un véritable réseau de métro et d'une restructuration du réseau de bus associée sur l'offre et l'usage des transports en commun ?
- Comment s'organise la multimodalité ?
- Comment évolue le dynamisme des commerces du centre-ville ?
- Observe-t-on des mutations urbaines ?
- Comment la ligne B permet-elle de créer du lien social ?
- Quels impacts de l'infrastructure sur son environnement ?

### La ligne B



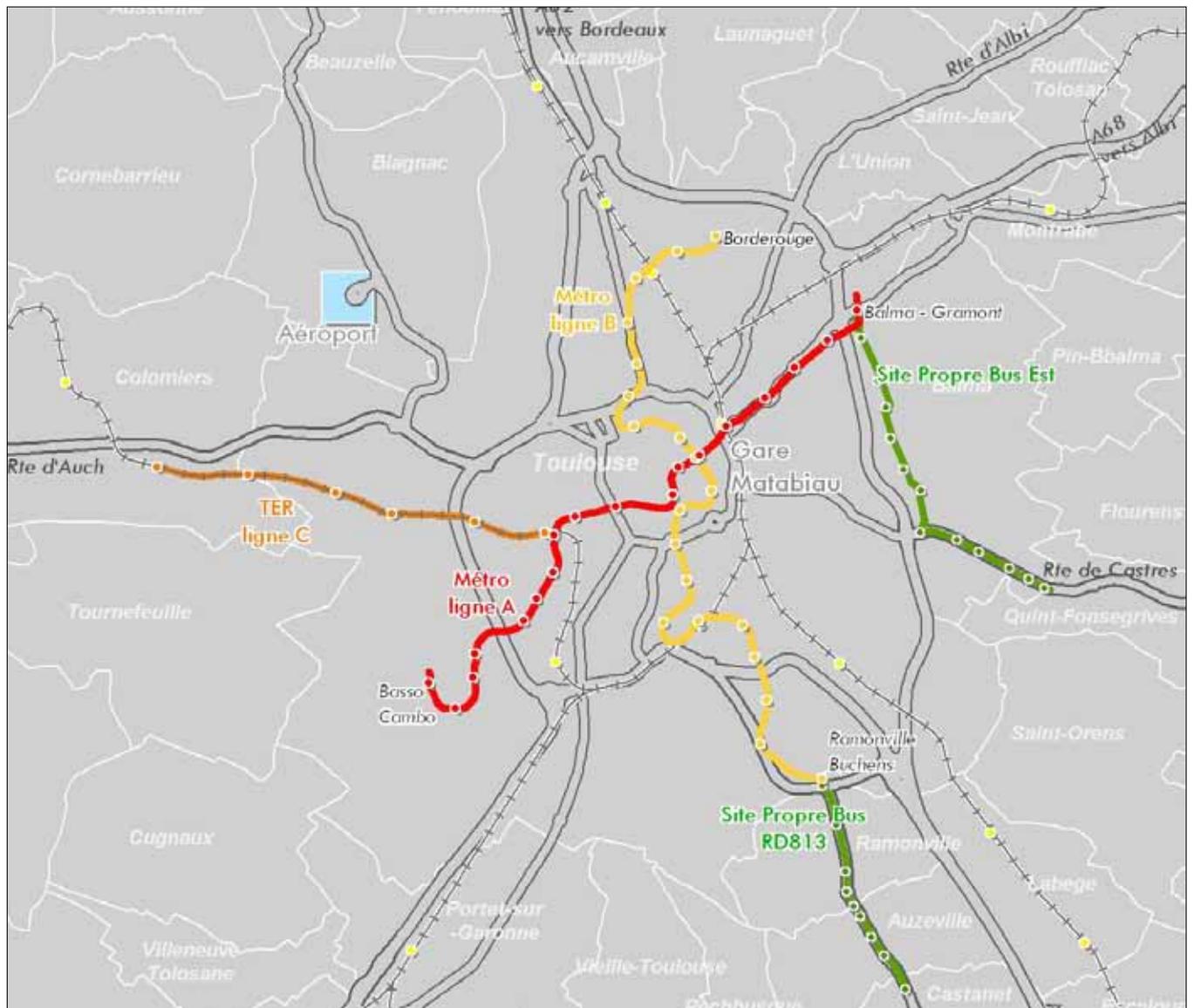
**LIGNE B**  
mise en service en Juin 2007  
15 km  
20 stations

## UNE OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS AMÉLIORÉE

### Un réseau structurant qui se développe...

En 2008, le réseau structurant est composé de deux lignes de métro, une ligne de train cadencée au quart d'heure, deux sites propres pour les bus.

#### Le réseau structurant en 2008





### ... accompagné d'un réseau bus qui s'adapte

A la mise en service de la ligne B, les lignes de bus desservant le même secteur que la nouvelle ligne de métro ont été modifiées (cf encadré ci-contre).

#### Les correspondances en Transports en Commun



### Au global, une offre kilométrique TCU renforcée

L'offre métro représente 30% de l'offre sur le réseau TCU en 2008.

Entre 2006 et 2008,  
+ 5% bus  
+ 147% métro

### Correspondance métro bus à la station Jeanne d'Arc



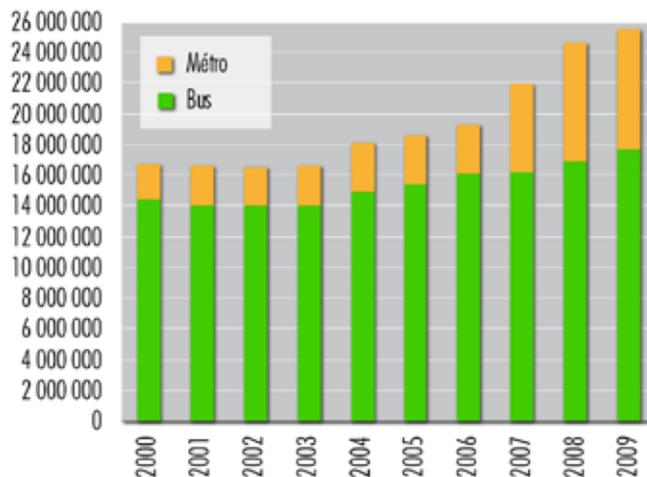
### Un réseau bus restructuré : les grands principes

- recherche systématique de connexion de ligne de bus sur le métro, dès que le gain de temps est significatif, c'est-à-dire lorsque la pénibilité de la rupture de charge est compensée par l'accélération due au métro.
- réinjections des kilomètres commerciaux ainsi économisés sur les lignes raccourcies (augmentation de l'offre) et/ou sur les lignes des quartiers toulousains ou des communes périphériques ne bénéficiant pas directement de l'offre métro.

### Des TCU plus réguliers

Le rabattement des bus sur le métro permet d'améliorer les temps de parcours vers le centre-ville, et surtout augmente la régularité des temps de trajets par rapport au bus seul.

### Offre kilométrique annuelle programmée (veh/km)



Source : Tisséo SMTC, Billettique

## UNE MEILLEURE DESSERTE

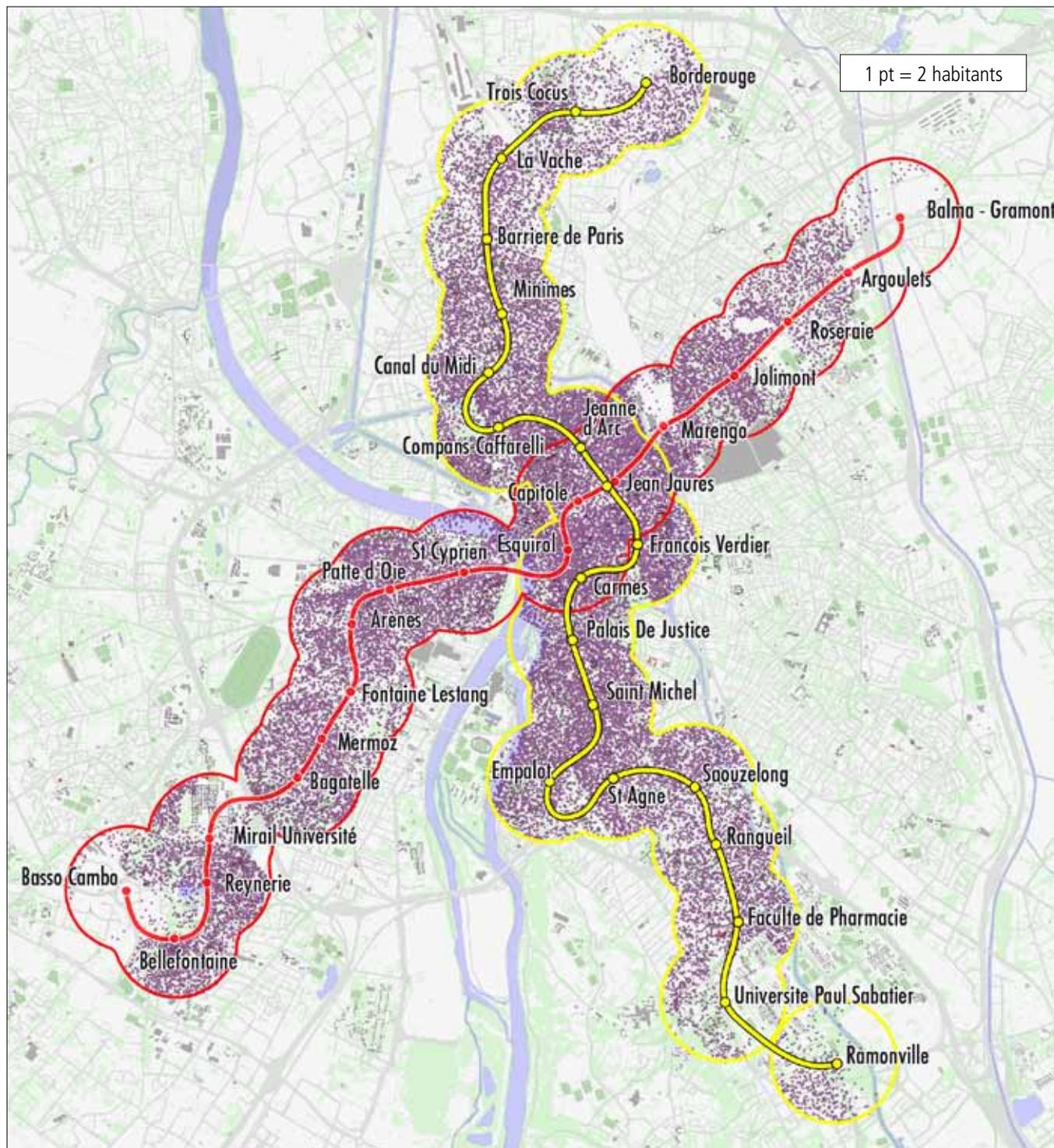
### Une meilleure desserte de la population et des emplois par extension de la couverture géographique

La population desservie par le réseau métro double, le nombre d'emplois est multiplié par 1,5.

Par rapport aux études d'impact de 1999, les prévisions sont dépassées de :

- + 12% pour la population
- + 21% pour l'emploi.

#### Localisation de la population desservie par le métro en 2008



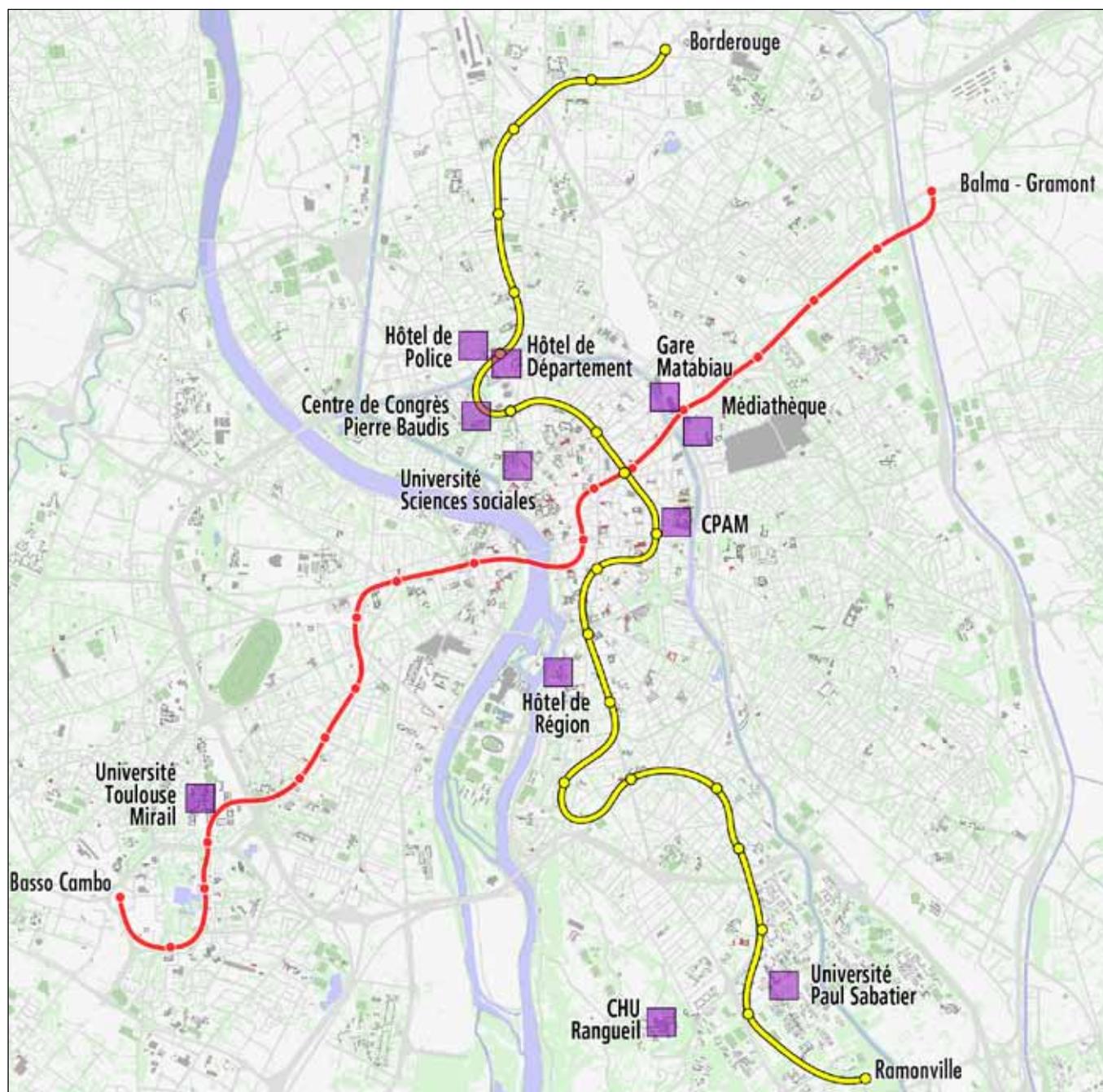
Source : estimation de la population en 2008 pour le SGGD – auat



### Une meilleure desserte des grands équipements

De grands équipements sont désormais desservis par le métro dont les trois universités toulousaines. Le centre-ville de Toulouse, où se concentrent de nombreux équipements administratifs, culturels, ... est également bien irrigué par le réseau métro. Avec l'arrivée de la ligne B, il s'est étendu sur le côté Est, vers Compans et vers les allées Jean Jaurès

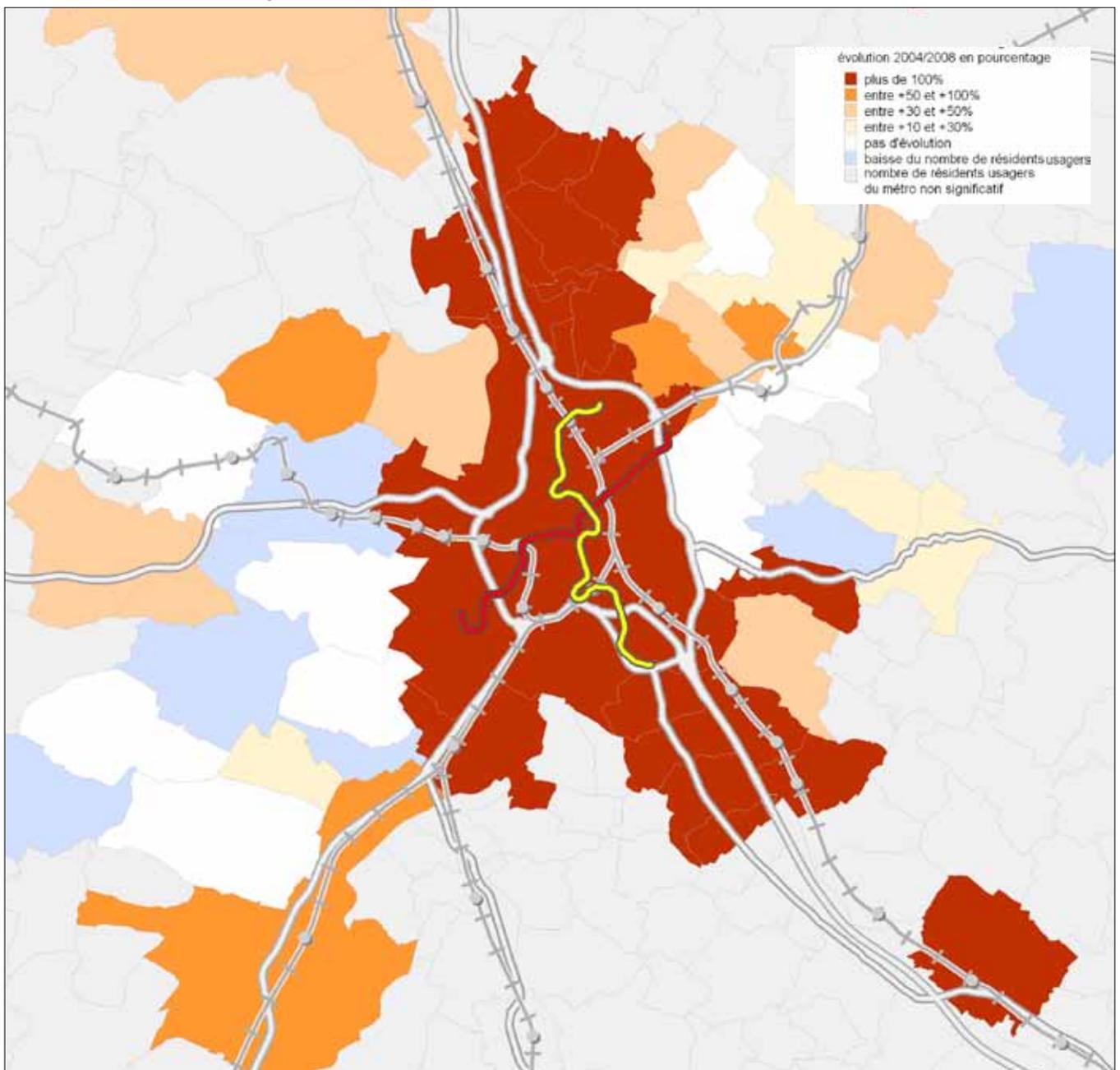
Desserte des grands équipements par le réseau métro



### La zone d'influence du réseau métro s'étend :

Les usagers toulousains restent majoritaires. Les communes situées dans l'axe des deux lignes de métro sont très représentées. Entre 2004 et 2008, le nombre d'usagers du métro originaires des communes du nord et du sud-est (situées dans l'axe de la ligne B) a augmenté.

### Communes de résidence des usagers du métro



Source : enquête OD 2004 et 2008



## UNE FRÉQUENTATION DU RÉSEAU TCU EN HAUSSE

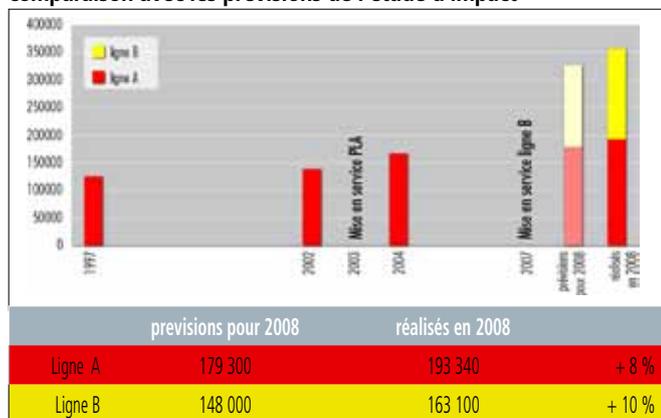
Entre 2004 et 2008, +41% de voyages sur l'ensemble du réseau de Transports en Commun Urbains

### Le réseau métro remporte un grand succès

En 2008, 356 000 validations sur le réseau métro, soit plus du double par rapport à 2004.

Plus de 163 000 validations sur la ligne B : soit 10% de plus que les prévisions réalisées dans les études préliminaires. Cet écart s'explique d'une part, par la sous-estimation de la population dans les hypothèses de travail de ces études préliminaires (6%), et d'autre part par un succès du métro plus important que prévu.

### Nombre de voyages journaliers sur les lignes de métro comparaison avec les prévisions de l'étude d'impact

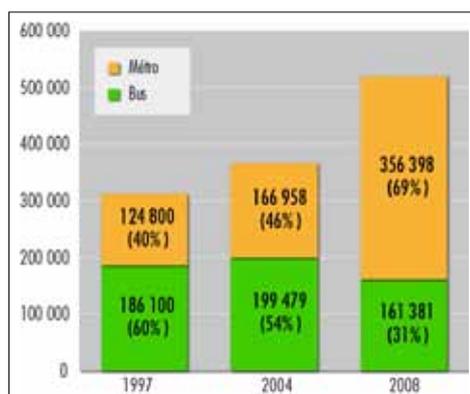


Source : enquête OD

### La fréquentation du réseau bus diminue

La part des voyages sur le réseau bus était majoritaire. Avec la ligne B, la tendance s'inverse : les voyages en métro représentent désormais deux tiers des voyages.

### Evolution du nombre de voyages journaliers sur les réseaux métro et bus



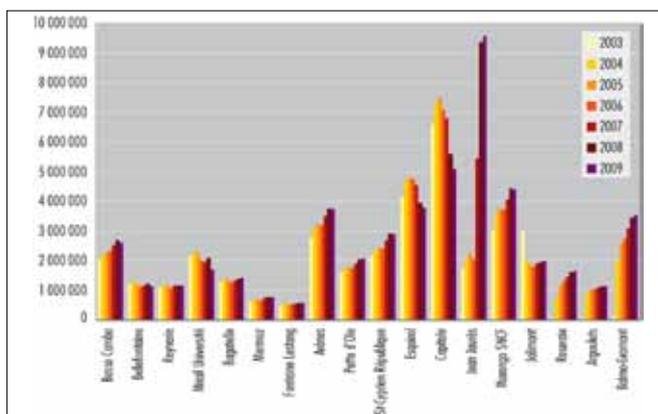
En 2008, 70% des voyages sur le réseau TCU se font en métro

## LIGNE B ET CENTRE VILLE

### Un nouvel usage de la ligne A

Globalement, la fréquentation sur la ligne A augmente. Mais les variations diffèrent suivant les stations.

Les stations Esquirol et Capitole sont moins fréquentées : disparition de l'arrêt de bus Capitole, diminution du nombre de bus à l'arrêt Esquirol, report des stations de la ligne A vers celles de la ligne B pour accéder au centre-ville, sont autant d'éléments contribuant à cette baisse.



### Jean Jaurès, station de correspondance entre les deux lignes de métro, est la plus fréquentée du réseau.

Sa fréquentation est multipliée par 4 entre 2006 et 2008.

Elle regroupe à elle seule 21% des validations du réseau métro, ce qui représente **plus de 40 000 correspondances entre les deux lignes de métro chaque jour.**

De même, suite à la restructuration du réseau bus, l'arrêt Jean Jaurès fait partie des arrêts les plus fréquentés du réseau bus.



### En accompagnement de l'arrivée de la ligne B au centre-ville, des espaces publics requalifiés

Des réaménagements importants ont été réalisés dans le centre-ville toulousain, en prévision des nouveaux flux de piétons attendus entre Capitole et Jean Jaurès. Entre 2005 et 2007, l'espace public a été requalifié dans l'objectif d'un meilleur partage de la voirie.

En 2008 dans le centre-ville, les secteurs les plus fréquentés par les piétons correspondent aux zones réaménagées ces dernières années.

#### La Rue d'Alsace Lorraine avant et après son réaménagement



#### Le square Charles de Gaulle avant et après son réaménagement



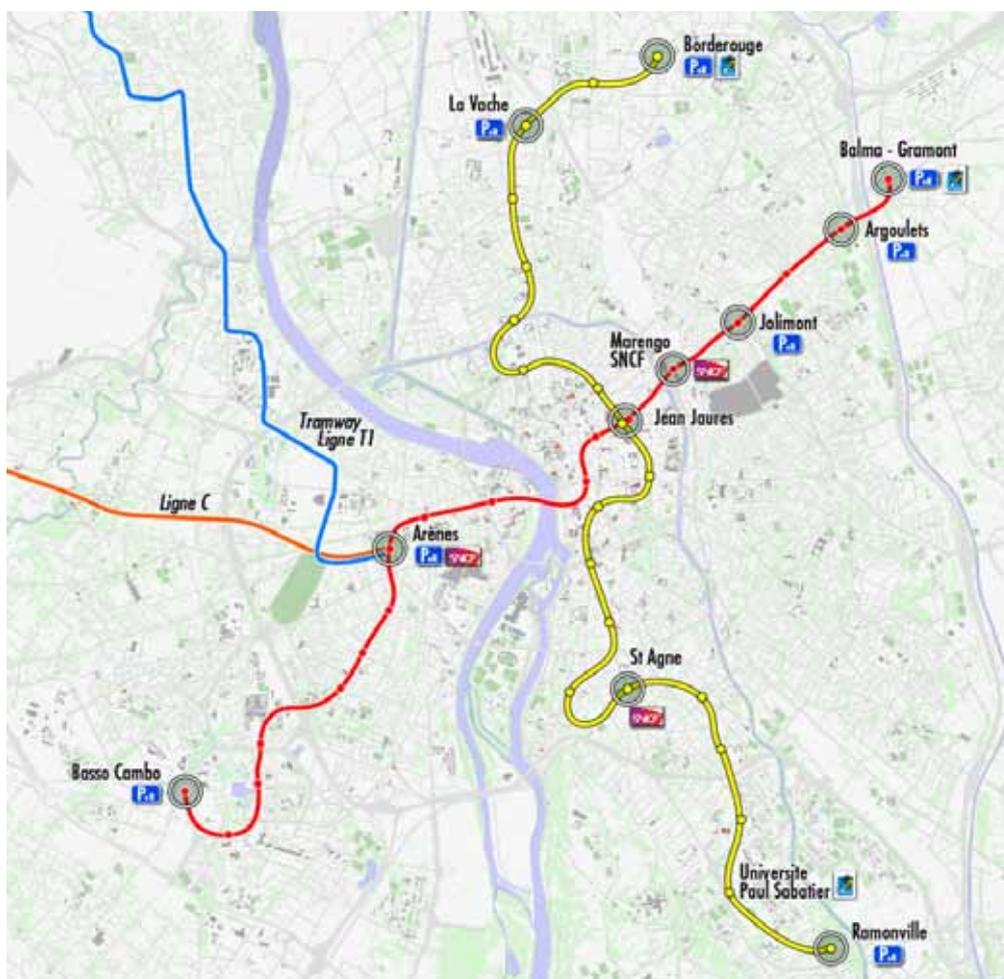
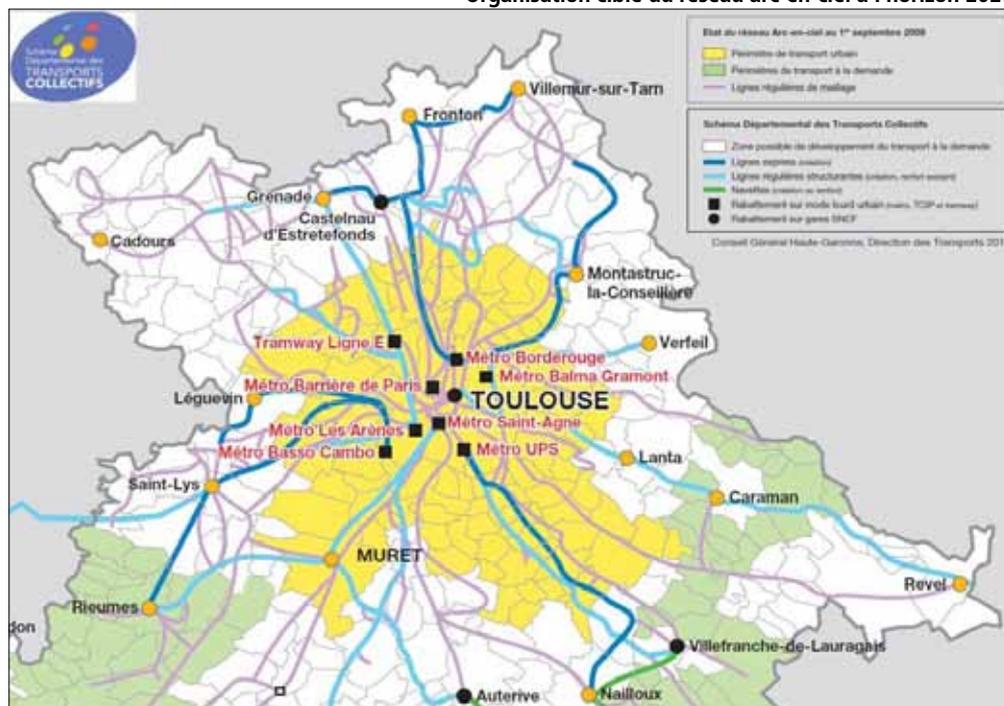
## LA MULTIMODALITÉ RENFORCÉE

### Le réseau interurbain en connexion avec les stations de métro

Le schéma directeur des transports collectifs du Conseil Général prévoit de rabattre ou de connecter la plupart de ses lignes en lien avec l'agglomération toulousaine sur les infrastructures structurantes du réseau urbain toulousain.

Des rabattements et des connexions sont ainsi prévus sur les stations Borderouge, Barrière de Paris, St-Agne et Université Paul Sabatier de la ligne B.

Organisation cible du réseau arc-en-ciel à l'horizon 2020



Les pôles d'échange sur le réseau Métro

### Trois parc-relais sur la ligne B, complets toute la journée

Ces P+R représentent une capacité totale de 2400 places de stationnement. Ils sont utilisés majoritairement par des « pendulaires » pour du stationnement à la journée, pour des déplacements domicile/travail.

Leur usage est organisé par « bassin versant » : Borderouge est utilisé par les toulousains et les habitants des communes du Nord-Est telles que Launaguet, Castelginest, L'Union, St-Jean. Le P+R de La Vache est fréquenté par les toulousains et par les habitants des communes du Nord : Aucamville, Castelginest, Bruguères, St-Alban, St-Jory. Le P+R de Ramonville est majoritairement utilisé par les habitants de Ramonville et Castanet, très peu par les toulousains.

#### Le parc-relais de la station Ramonville



Ces P+R peuvent concurrencer les bus et favoriser un report du « tout TC » vers « voiture+TC ».

Le centre-ville toulousain est la destination la plus fréquente des usagers des P+R. Ils permettent donc de limiter l'accès en voiture au centre-ville.

En contre partie, ils peuvent avoir localement des impacts sur le trafic lorsqu'ils sont situés à proximité d'axes structurants du réseau routier.

Bien que complets une grande partie de la journée, les parc-relais de la ligne B n'induisent pas de pression de stationnement dans les quartiers adjacents. Cela est également vrai pour les autres stations de la ligne B qui n'ont pas de parc-relais : l'arrivée de la ligne B n'induit pas de pression de stationnement supplémentaire.

Les quartiers où existe une pression liée au stationnement la subissaient déjà avant sa mise en service et l'arrivée du métro n'a pas favorisé la diminution de cette pression, en limitant le nombre de véhicules dans les ménages par exemple.

Des attaches vélos et des stations de location automatisées de vélo ont été aménagées à proximité de chaque station, toutefois le contact direct n'a pu être systématique.



**VélÔToulouse sur les boulevards, à proximité de la station Jean Jaurès**

## LIGNE B ET ENVIRONNEMENT

### Des améliorations de la qualité de l'air constatées en centre-ville

A Jeanne d'Arc, une baisse des concentrations moyennes en dioxyde d'azote de 30%, et une baisse de 25% des concentrations en particules en suspension.

Des baisses sont également observées sur la grande rue St-Michel et l'avenue de l'URSS, autour de Compans Cafarelli et de Borderouge.

### En centre-ville, le métro contribue à améliorer la qualité de l'air.

Au niveau de Barrière de Paris, les concentrations en polluants d'origine automobiles augmentent, en corrélation avec la reprise du trafic sur ce secteur. On observe également des hausses rue de Metz et au sud de la ligne (UPS, Ramonville).

### Le métro n'engendre pas de nuisances sonores

La ligne B, souterraine, ne représente pas un risque de nuisances sonores et globalement les niveaux sonores de 2008 sont proches de ceux de 2006.

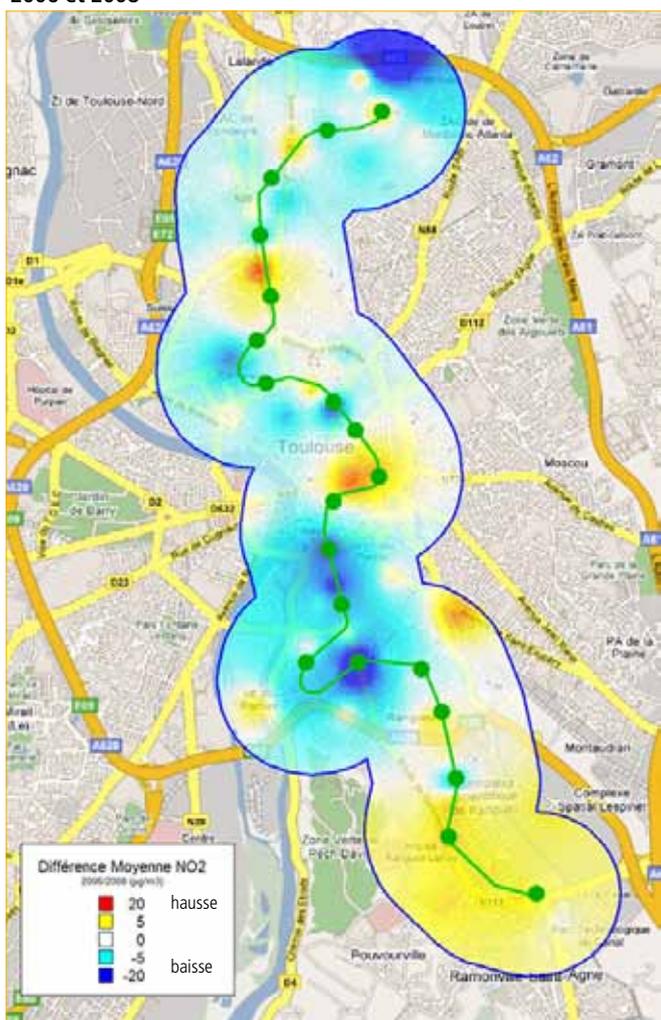
Les mesures réalisées à proximité montrent que la mise en place le long des voies du garage atelier de Borderouge d'un merlon de 2,5 m de haut qui protège à la fois du bruit du métro et de la circulation sur l'A62 (audible en fond sonore) semble efficace.

La piétonisation de la rue d'Alsace Lorraine entraîne une baisse des niveaux sonores.

Sur le boulevard Carnot, les niveaux sonores diminuent également, alors que le nombre de bus sur cet axe augmente. Le couloir bus créé éloigne la circulation générale des façades et explique cette baisse.

A proximité du parc-relais de la vache, une hausse des niveaux sonores est constatée, niveaux sonores qui restent malgré tout modérés.

### Différence des mesures de concentrations moyenne de NO2 entre 2006 et 2008



Source : ORAMIP

## LES DYNAMIQUES URBAINES EN OEUVRE

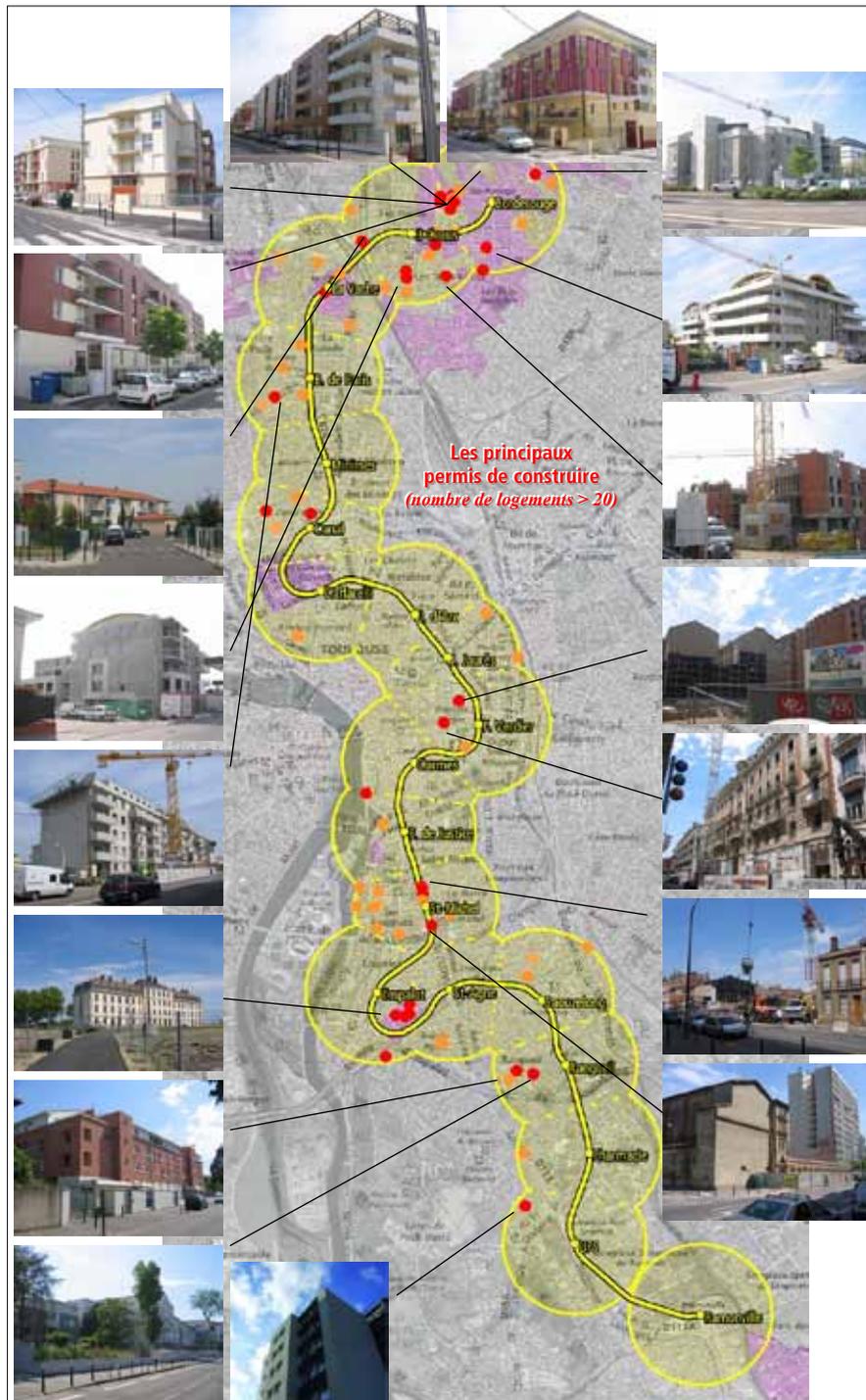
### Important phénomène d'anticipation : de nombreuses opérations immobilières autour de la ligne B

La construction de logements est dynamique dans le corridor de la ligne B : sur la période 2005-2008, près d'un quart des logements autorisés à Toulouse sont localisés dans ce corridor.

### Cette dynamique de construction est portée par les ZAC et le renouvellement urbain.

En effet, en raison du peu de foncier non bâti disponible, les opérations de constructions neuves s'accompagnent d'**opérations de réhabilitation de bâti existant ou de renouvellement urbain (démolition-reconstruction)**, en particulier dans les faubourgs : St-Michel, ZAC Niel, Minimes.

Des opérations importantes (plus de 50 logements) se concentrent sur la ZAC Borderouge et autour de la station Trois Cocus.



## LA LIGNE B COMME LIEN SOCIAL

### Des quartiers d'habitat social nouvellement desservis par le métro

Dans le corridor de la ligne B, 11 000 logements locatifs sociaux, soit 32% du parc locatif social toulousain, et 21% du parc ramonvillois.

La ligne B dessert plusieurs quartiers d'habitat social : **Empalot, Rangueil, Les Izards.**

**L'arrivée du métro est un catalyseur des projets d'aménagement** dans ces quartiers :

- quartier Trois Cocus : de nombreuses disponibilités foncières permettent le développement du tissu urbain à proximité immédiate de la station et de la Zac Borderouge.
- quartiers Rangueil et Saouzelongue : le tissu urbain étant déjà dense et résidentiel, les aménagements ponctuels concernent principalement l'espace public et des mesures liées aux déplacements à proximité immédiate de la station de métro.
- quartier Empalot : il fait l'objet d'une politique d'aménagement et de renouvellement beaucoup plus large avec le GPV et la Zac Niel à proximité. L'arrivée du métro a permis d'anticiper quelques aménagements concernant la trame viaire et les cheminements piétons.

### Une meilleure desserte TCU dans les quartiers d'habitat social.

En terme de couverture géographique, la desserte est maintenue, et le niveau d'offre est renforcé ; mais l'offre est moins de proximité. La fréquentation est en hausse dans ces quartiers. Le nombre de montées et descentes sur le réseau TCU augmente en lien avec le métro, alors que les arrêts de bus sont moins fréquentés.

### Le parc locatif social se renforce autour de la ligne B

900 nouveaux logements entre 2005 et 2009. D'autre part, les projets en cours sont nombreux, notamment aux deux extrémités de la ligne, dans la ZAC Borderouge (30% de logements sociaux prévus) et sur l'Ecoquartier de Ramonville (40% de logements sociaux minimum prévus).

Empalot



Rangueil



Les Izards



## DES RÉACTIONS MITIGÉES PAR RAPPORT À L'IMPACT SUR LE COMMERCE

Les enquêtes auprès des commerçants mettent en avant les craintes de certains situés à proximité des stations de métro qui voient leur fréquentation en baisse. **Le métro met les commerces des faubourgs en concurrence avec ceux du centre-ville.**

**L'activité du centre commercial de Compans est toujours très limitée** : l'arrivée du métro et l'ouverture d'un accès direct depuis la station vers la galerie n'a pas suffi à relancer le dynamisme commercial du site. La vacance de la galerie est toujours importante : 7 locaux sur 35 sont occupés.

De même, **la galerie commerciale ouverte dans la station Jean Jaurès ne connaît pas un grand succès** : galerie située en dehors des principaux flux piétons, ouverte sur l'extérieur et soumise aux aléas de la météo, absence de grande enseigne phare, ... Les changements de propriétaires sont fréquents, des pas de porte restent vacants. Seul le commerce alimentaire arrive à résister.

**Le métro à lui seul ne suffit pas pour insuffler une dynamique commerciale.**

Par contre, si l'arrivée du métro est accompagnée d'une démarche partenariale, publique et privée, et d'un vrai projet de développement, comme la ligne A à Balma-Gramont, alors elle peut contribuer significativement à la réussite du projet commercial.



la galerie commerciale à la station Jean Jaurès



la galerie commerciale à la station Compans caffarelli (rideaux des vitrines peints en trompe l'oeil)



crédits photos  
couverture : © Saada / Schneider,  
auat

**AGENCE D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**  
TOULOUSE AIRE URBAINE  
Téléphone : 05 62 26 86 26 - Télécopie : 05 61 52 71 36  
Adresse : Le Belvédère - 11, boulevard des Récollets  
31078 TOULOUSE Cedex 4  
Site internet : [www.auat-toulouse.org](http://www.auat-toulouse.org)

