

**Contre-projet de l'AUTATE pour les transports publics dans
l'agglomération toulousaine
Horizon 2025-2030
Septembre 2016**

Constat : La part modale des transports publics est l'une des plus faibles de France (13% en 2013). Les déplacements hors du centre-ville sont très longs, compliqués et souvent polluants. La moitié des habitant-es de l'agglomération réside hors de Toulouse. **L'agglomération a donc besoin d'un programme ambitieux des transports qui couvre l'ensemble du territoire** (Colomiers, Tournefeuille, Cugnaux, Portet, Labège, L'Union, Fenouillet etc.) et réduise très sensiblement les temps de parcours.

Les besoins des usagers : Notre association collecte les avis et demandes des habitants de l'agglomération en termes de transport en commun, depuis plusieurs mois. Après plusieurs débats et collecte des avis et idées (foires, salons, festivals, fêtes, réunions publiques, réseaux sociaux, etc.), nous sommes en mesure de relayer le sentiment global des usagers : *« les déplacements quotidiens domicile-travail des habitant-es provoquent de nombreux embouteillages parce qu'ils ne peuvent s'effectuer en transport en commun, de manière comparative (temps de parcours surtout) »*.

Le réseau actuel de Tisseo : les choix antérieurs ont entraîné une concentration des moyens sur deux lignes de métro internes à la ville de Toulouse. **Ces lignes se sont avérées très vite sous-dimensionnées par rapport aux besoins d'une agglomération d'un million d'habitants**. Il convient de ne pas reproduire ces erreurs. L'ajout d'une ligne de tram entre Toulouse et Blagnac, en lieu et place d'une ligne de bus, s'est effectuée sans réserve d'un véritable site propre, de sorte que sa vitesse d'exploitation est faible ainsi que son taux d'utilisation. Ces trois lignes structurent l'offre actuelle de transport.

Le réseau actuel de TER : l'agglomération toulousaine dispose de 5 lignes ferroviaires qui irriguent le territoire. Ces lignes supportent des trains régionaux et nationaux de voyageurs ainsi que des trains de fret de marchandises. **Les TER permettent des déplacements rapides sur de longues distances**. Cependant, les fréquences actuelles sont inférieures à un train toutes les 30 minutes (souvent 1 heure, voire plus) et les gares sont encore trop peu attractives (ex : peu de cheminements piéton ou cyclistes pour y accéder). Surtout, les tarifs des TER sont déconnectés de la tarification Tisseo dans l'agglomération en dehors de la ligne Colomiers – Arènes.

Notre contre-projet est basé sur les trois principes fondamentaux suivants :

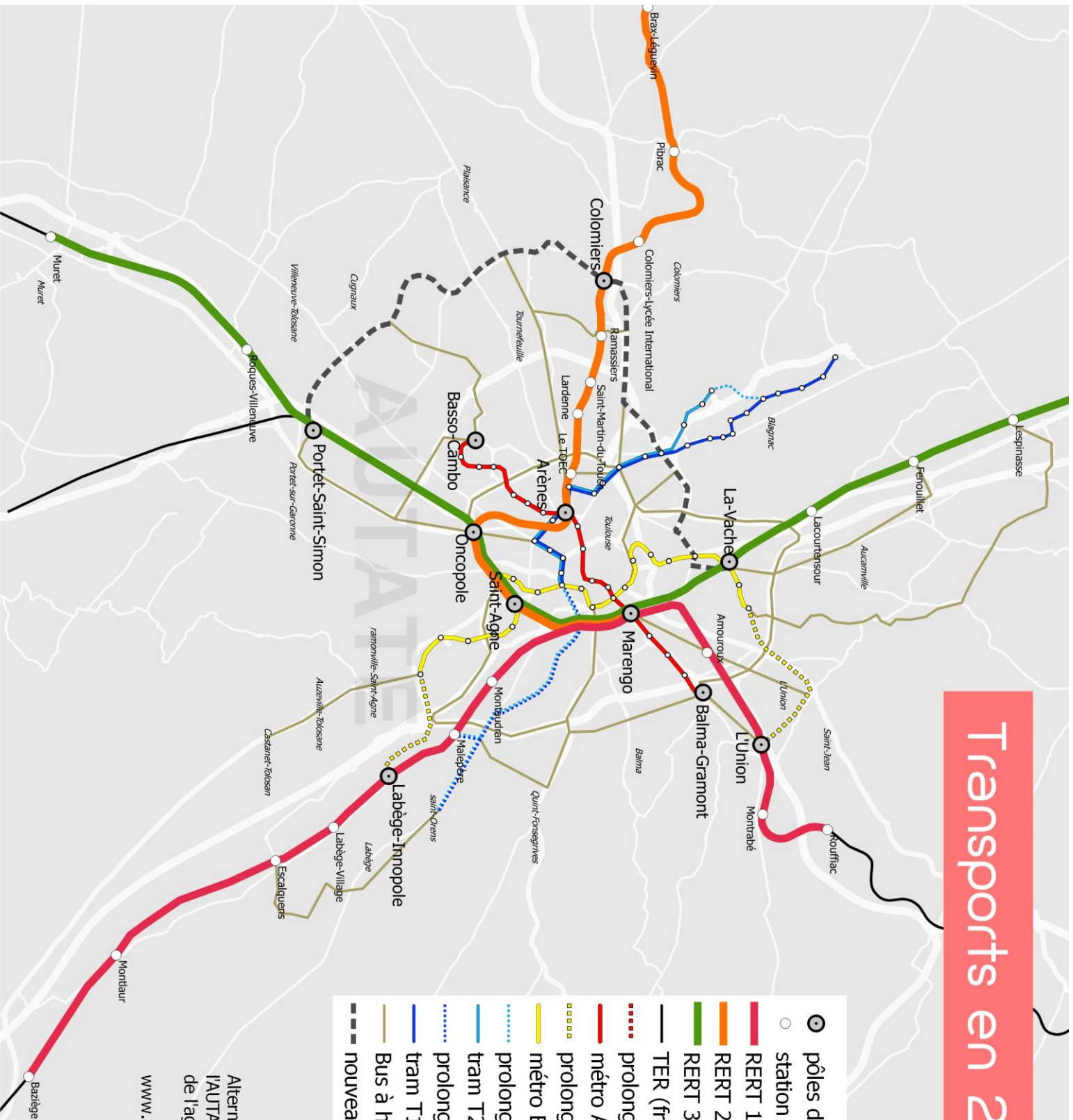
- Concevoir un réseau de transport en commun en lieu et place des voies automobiles saturées, donc s'appuyant sur les déplacements domicile-travail
- réduire les temps de transport et les ruptures de charge (2 modes),
- privilégier des investissements de surface (plus souples, moins chers)

Nos solutions :

- s'appuyer sur les lignes de train et proposer une offre à fréquence élevée (15 minutes) de type RER.
- le réseau structurant est connecté mais indépendant de la desserte fine, car il doit avoir des temps de parcours garantis et une vitesse commerciale haute
- Tous les projets en site propre doivent être doublés avec les modes doux, et toutes les gares de connexions avoir cheminements piétons, commerces, services de proximité, personnels de sécurité, poubelles et garages vélos.

Ce réseau à l'horizon 2025-2030 serait structuré par **3 lignes de RER, 1 nouveau TCSP, 2 métros prolongés et 2 trams rallongés**. Des bus en site propre et haut débit de service viennent compléter la totalité de ce réseau structurant. Les bus de proximité sont discutés avec les comités de quartier et associations d'usagers. Notre projet permet d'envisager ensuite des extensions pour la décennie suivante (2025-2035 ou 2040) pour continuer les liaisons radiales.

Transports en 2025



- ⊙ pôles d'échanges majeurs
- station de RERT
- RERT 1 (fréquence 15 minutes)
- RERT 2 (fréquence 15 minutes)
- RERT 3 (fréquence 15 minutes)
- TER (fréquence 30 minutes)
- prolongement métro A
- métro A
- prolongement métro B
- métro B
- prolongement tram T2
- tram T2
- prolongement tram T1
- tram T1
- Bus à haute capacité (évolutif tram)
- nouveau TCSP (tram, train, BHNS)

Alternatives au projet de ligne TAE proposées par I'AUTATE (Association des usagers des transports de l'agglomération toulousaine et des environs)

www.autate.fr

Commentaire détaillé :

1) l'ossature RER :

Les 3 lignes de train se transforment, pour les déplacements domicile-travail, en RER, c'est-à-dire en liaisons rapides et fréquentes (de 7h à 9h et de 17h à 19h), tous les ¼ heures :

- arènes-colomiers-pibrac : RER OUEST : 8 minutes
 - Cela nécessite la modernisation de la ligne Arènes Colomiers avec la fin du doublement
 - Les TER Auch - L'isle Jourdain - Matabiau (toutes les 30 minutes) continueront à faire le trajet de bout en bout.
 - Comme il est impossible de faire passer, à l'heure actuelle 8 RER + 6 TER + 1 intercity + des trains de fret = 16 trains par heure minimum entre l'Oncopole et Matabiau nous avons l'idée d'une correspondance pour les RER à l'oncopole.
 - Actuellement, le service urbain actuel s'arrête à Arènes. On propose donc de le prolonger pour le mettre en correspondance avec le reste du réseau au niveau de l'oncopole.
- Marengo-Fenouillet : RER NORD : 8 minutes
- Marengo-Montastruc (branche vers l'Union) : RER NORD-EST : 12 minutes
- Marengo-escalquens : RER SUD-EST : 10 minutes max
- Marengo-Muret : RER SUD : 10 minutes

Elles desserviront, respectivement, les gares de :

- RER OUEST : arènes, Le toec, lardenne, saint-martin du touch, ramassiers, colomiers, colomiers lycée international, pibrac
- RER NORD : marengo, la vache, lacourtenourt, fenouillet
- RER NORD-EST : marengo, Amouroux, Montrabé, (lien avec l'Union), granague, montastruc
- RER SUD-EST : marengo, montaudran, labège Innopole, Labège centre, Escalquens
- RER SUD : Marengo, Saint-Agne, Oncopole, Portet (branche vers Pinsaguel)

2) La création d'un nouveau TCSP (plutôt un TRAM) appelé l'ARC OUEST AERONAUTIQUE

- Devra se concentrer sur les déplacements domicile-travail autour des sites d'Airbus (Blagnac, Colomiers)
- Il desservira au nord (maximum 12 minutes) :
 - La station de la vache (connection RER NORD, ligne B)
 - Une station aux sept-deniers (à créer)
 - Une station à Jean Maga
 - Une station à Airbus (Bureau d'études)
 - Un arrêt à Colomiers gare
- Il desservira à l'Ouest (maximum 12 minutes)
 - Tournefeuille (2 ou 4 arrêts à étudier)
 - Plaisance : 1 arrêt
 - Cugnaux : 1 arrêt
- Ce projet en pointillé peut être connecté à l'ancien projet tram canal et créer un anneau sud-ouest, nord-ouest, centre ville et répond à la relation Colomiers - Purpan - Gare Matabiau sans rupture.

- Ceci combiné à la prolongation de T1/T2 de Croix de pierre à la caserne Niel ou Saint Agne.

3) La prolongation des lignes de métro :

Pour éviter la rupture de charge, et malgré le coût élevé du métro (à voir si des parties aériennes ne sont pas plus rapides à construire et moins coûteuses), nous souhaitons :

- La prolongation de la ligne B vers Labège Innopole au Sud-Est
- La prolongation de la ligne B vers L'union et Saint-Jean (à rendre cohérent avec le RER NORD-EST)
- La prolongation de la ligne A au-delà de Basso Cambo vers Tournefeuille ou Cugnaux

4) Les bus à haute capacité (site propre, rapides et fréquents)

- Ils prennent la place des Lineo
- Ils rejoignent les stations RER/TCSP/métro
- Ils desservent les zones « désertiques de transport structurant) : route d'Espagne, quint-fonsegrives, launaguet, saint orens, etc.

5) L'horizon 2030-2040

Notre schéma permet de penser trois autres contournements « structurants » :

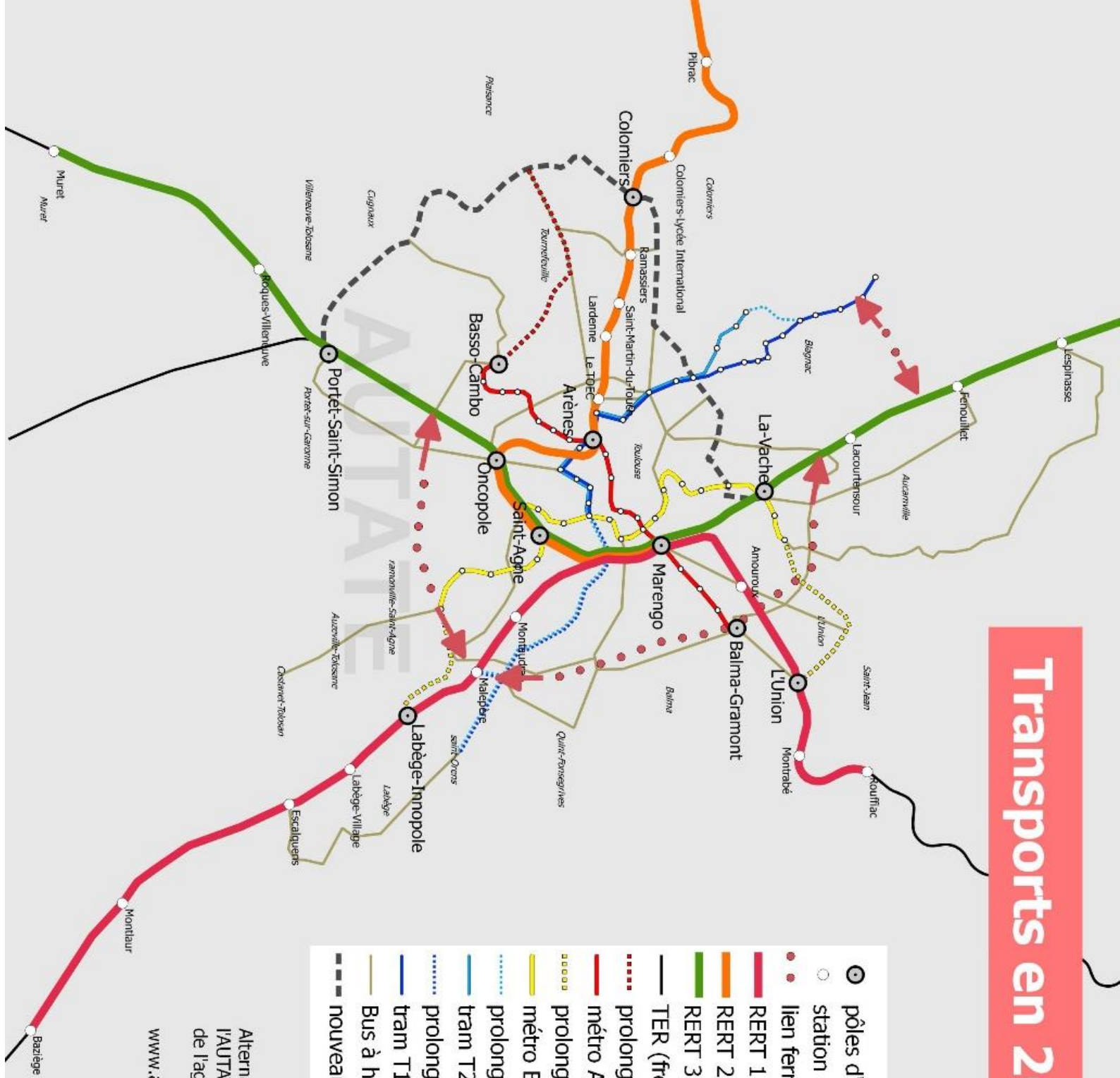
- La couronne Sud de Portet-sur-garonne à Pinsaguel, Castanet, Escalquens
- Une couronne Est de Labège à L'union :
 - o L'emprise au sol existe
 - o Le syndicat CGT de la SNCF dispose de ce projet, depuis de nombreuses années
- Ce contournement Est reprenant les emprises SNCF peut être prolongé à Fenouillet puis vers le futur parc des expositions créant un nouvel anneau tram train avec T1/T2 prolongé.

Il permet aussi des prolongements au fil de l'eau, en fonction des besoins, et notamment :

- La prolongation de T2 jusqu'au terminus T1 permet de remettre une fréquence de 5 voire de 4 minutes sur le nord de blagnac, et à toute cette zone d'habitation de pouvoir aller sur la zone d'emploi en Tram, cela améliorera en plus nettement l'accès au futur parc des expositions.

Transports en 2040

- pôles d'échanges majeurs
- station de RERT
- lien ferroviaire
- RERT 1 (fréquence 15 minutes)
- RERT 2 (fréquence 15 minutes)
- RERT 3 (fréquence 15 minutes)
- TER (fréquence 30 minutes)
- prolongement métro A
- métro A
- prolongement métro B
- métro B
- prolongement tram T2
- tram T2
- prolongement tram T1
- tram T1
- Bus à haute capacité (évolutif tram)
- nouveau TCSP (tram, train, BHNS)



Alternatives au projet de ligne TAE proposées par l'AUTATE (Association des usagers des transports de l'agglomération toulousaine et des environs)

www.autate.fr