



AUTATE

10 rue du Château d'Uzou 31700 Blagnac

Courriel : contact@autate.fr

**ASSOCIATION DES USAGER-E-S DES TRANSPORTS
DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAIN ET DE SES ENVIRONS
Antenne de la FNAUT à Toulouse**

ELEMENTS DE REPONSE au Conseil scientifique ET GROUPE MIROIR post-débat 3^{ème}
ligne de métro
mercredi 29 novembre 2017

Suite à l'étude effectuée par le Conseil scientifique concernant l'étoile ferroviaire, nous nous interrogeons sur certains éléments énoncés et avons regroupé nos interrogations en 4 questions.

Question 1 : l'AUTATE interroge le Conseil Scientifique sur le volet financier de cette étude et pose la question du véritable coût :

- Le coût total de 3.5 milliards d'Euros intègre **des investissements déjà programmés ou en phase d'étude** (AFNT, finalisation du doublement Arènes-Colomiers). De plus ces coûts intègrent **un financement partagé entre un nombre supérieur d'acteurs** que le Projet Mobilités actuel, et bénéficient à d'autres systèmes de déplacements tels que le TGV, les TER, les Intercités. **Le coût du RER couvre des besoins de déplacements à différentes échelles.**

- Le doublement envisagé de la voie sur 150 km entre Rouffiac et Tanus est relatif à une étude de desserte au 1/4 d'heure entre Toulouse et St Sulpice faite il y a quelques années. (Ce qui a été dit lors de la première réunion). Or, le projet de l'AUTATE mentionne un cadencement au 1/4 d'heure uniquement sur la partie déjà à double voie **entre Rouffiac et Matabiau**. Le doublement jusqu'à Tanus semble donc hors de propos.

Question 2 : l'AUTATE interroge le Conseil Scientifique sur l'analyse urbaine réalisée par le Conseil Scientifique :

- **L'aire d'influence d'une gare est fixée à 10 minutes**. Il n'est pas mentionné s'il s'agit de 10 min en voiture ou à pied. Selon les chiffres de population, il semble que ce soit à pied, or l'on sait que **la zone d'influence d'une gare va bien au delà de 10 minutes à pied** en particulier si le **pôle d'intermodalité** qu'est la gare bénéficie d'un bon système de rabattements en transports en commun et de parkings relais (vélo et voiture). Pour prendre l'exemple de la gare de Portet-St-Simon, la zone d'influence peut inclure les villes de Cugnaux et Villeneuve-Tolosane.

Question 3 : l'AUTATE interroge le Conseil Scientifique sur la participation de la Région Occitanie dans cette étude :

Malgré de nombreux arguments à charge dans cette étude qui semble accréditer l'idée que le RER est inadapté et trop cher pour la métropole toulousaine, nous notons cependant que les conclusions proposent d'**anticiper la mise en place d'un RER à plus long terme**. Bien que cette notion de long terme nous paraisse peu adaptée aux besoins actuels des usagers, nous considérons que c'est un pas en avant salutaire qui avec les déclarations de l'État, par la voix d'**Elisabeth Borne, qui priorise les trains quotidiens et ouvre la voie à des RER en région**.

Question 4 : l'AUTATE interroge le Conseil Scientifique sur la possibilité de réaliser cette alternative, étape par étape :

Il est donc urgent que **les acteurs de la mobilité sur la grande région toulousaine** rentrent enfin en phase de **dialogue constructif** et prennent la même direction que les autres métropoles européennes de taille équivalente (Turin, Bruxelles, Bilbao, Prague, ...) qui mettent en place progressivement des réseaux régionaux de trains permettant d'améliorer la circulation des usagers sur leur bassin de vie.

Nous demandons que ces acteurs se rencontrent rapidement : Etat, région, SMTC mais aussi associations et entreprises (car il faut rappeler que de nombreuses zones d'activités sont à proximité de lignes ferroviaires) afin de mettre en place **une stratégie et un échéancier** pour le développement d'un réseau de transport en commun à l'échelle de la métropole.