

Projet de 3^{ème} ligne de métro Contribution du Collectif TUCK

CHANGER LES TERMES DU DÉBAT

D'un côté, il y a le débat sur un choix qui paraît cornélien entre le financement d'une 3^{ème} ligne de métro ou celui d'un réseau plus équilibré, mais moins ambitieux.

D'un autre, il y a le projet de LGV (ligne à grande vitesse) entre Bordeaux et Toulouse que personne ne sait comment financer, quand il existe d'autres projets alternatifs bien moins coûteux.

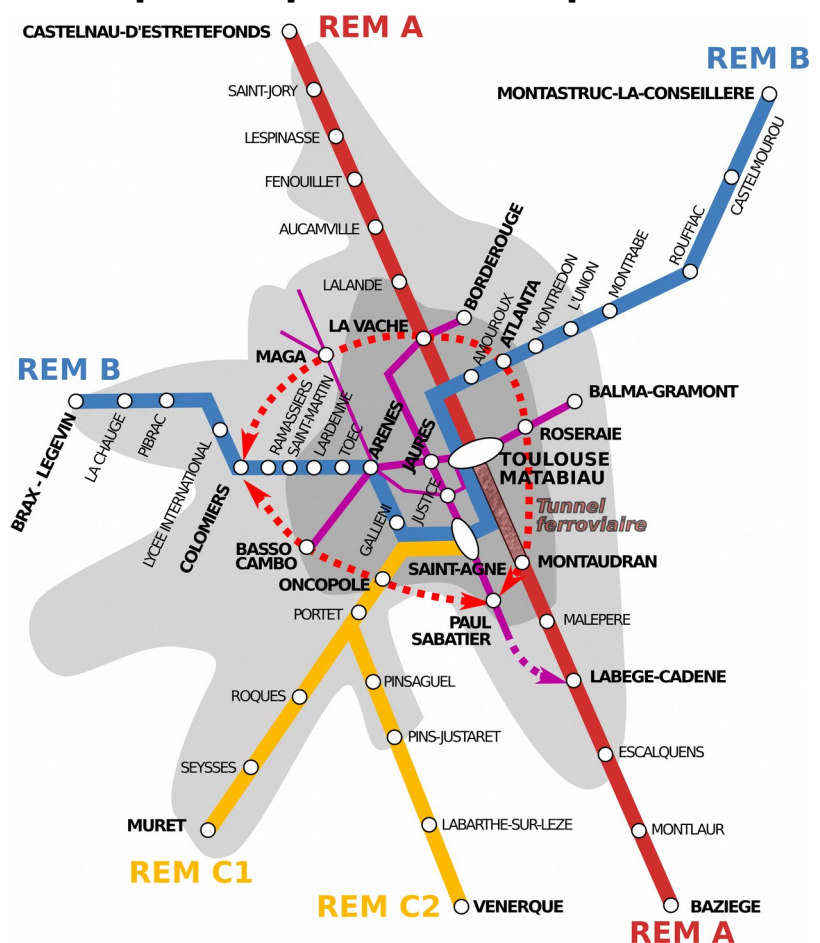
Deux débats que tous semblent considérer comme séparés alors qu'ils sont intimement liés. Ainsi, en abandonnant le projet de ligne nouvelle LGV pour améliorer la voie existante, nous pourrions trouver 1 ou 2 milliards déterminants pour l'amélioration de l'étoile ferroviaire de Toulouse.

Et si au lieu de gagner 20 mn pour aller 2 fois par an à Paris, nous choisissons d'investir dans une amélioration majeure du réseau local permettant de gagner 20 mn 2 fois / jour ? Accordons la priorité à un vrai Réseau Express Métropolitain.

Collectif TUCK
collectif.tuck@laposte.net

POUR UN RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

Gagner tous 20 mn deux fois par jour plutôt que deux fois par an



UN VRAI RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN (REM)

Deux lignes qui traversent l'agglomération tous les 1/4 d'heure et une autre avec deux branches cadencées toutes les 20 mn.

DEUX LIGNES DE CEINTURE EN COMPLÉMENT

Une éventuelle 3^{ème} ligne de métro viendra éventuellement compléter et non doubler les lignes structurantes existantes (REM et métro).

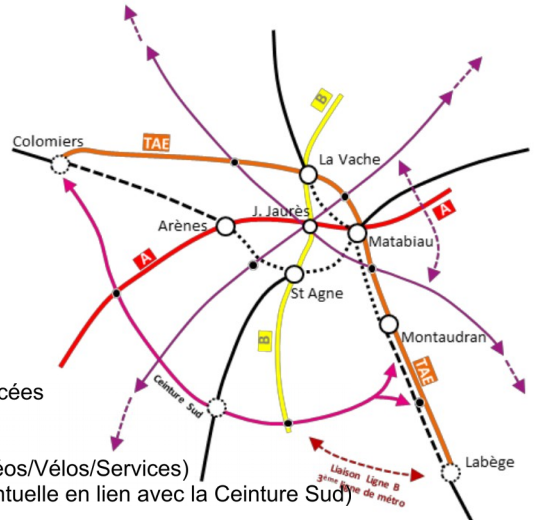
DÉBLOQUER L'ÉTOILE FERROVIAIRE

UN PROJET DE PDU QUI NEGLIGE LE FERROVIAIRE

En effet, le projet de Plan de Déplacements Urbains accorde une faible importance au ferroviaire avec un principe d'arrêts des TER en périphérie à cause des limites de l'infrastructure, notamment de la tranchée de Guilhermery au sud de Matabiau. Du coup, au lieu de s'attaquer au problème, le projet de 3^{ème} ligne de métro est en grande partie conçu pour le contourner. C'est même caricatural dans la partie Sud où elle double la voie ferrée. La raison est simple : personne ne veut payer entre la SNCF, la Région chargée des TER et Tisséo, responsable des transports en commun urbains. Donc tous les voyageurs restent pénalisés...

Un tel PDU entérinerait que l'étoile ferroviaire ne sera jamais améliorée du fait de la nécessité d'amortir TAE.

- TER Fréquences fortement renforcées
- TER Fréquences renforcées
- ... TER Fréquences actuelles
- Pôles d'échanges (TER/cars/Tisséos/Vélos/Services)
- ⊙ Principe de gare amont (dont éventuelle en lien avec la Ceinture Sud)



DES ALTERNATIVES AU PROJET DE LGV

La commission d'enquête publique a émis un avis défavorable au projet de LGV. Selon elle, "les aspects positifs du projet (gain de temps sur la liaison Bdx-Tlse important, mais qui n'intéresse qu'une partie de la population) ne contrebalancent pas les insuffisances et faiblesses du projet mis à l'enquête (besoin non partagé, infrastructure lourde pour un service non garanti, métropolisation au détriment du

Quand	Qui	Quoi	Tlse > Paris*	Coûts
2016	SNCF	Ligne actuelle non rénovée	05:35:00	
A partir de 2017	RFF	Ligne actuelle non rénovée	04:09:00	0 M€
		Ligne actuelle – Scénario 1	04:02:00	1 900 M€
		Ligne actuelle – Scénario 2	03:48:00	3 550 M€
		Ligne actuelle – Scénario 3	03:42:00	4 500 M€
	Claraco	Nouvelle ligne – GPSO	03:20:00	7 100 M€
		Ligne actuelle – Rénovation	03:42:00	2 700 M€

* avec arrêts à Montauban, Agen et Bordeaux

reste du territoire, alternatives insuffisamment explorées, financement incertain, rentabilité insuffisante)." Malgré leurs différences, les analyses par RFF et par Claraco pour des associations se rejoignent pour estimer qu'une amélioration de la voie existante coûterait bien moins cher pour un écart de 20/30 mn jusqu'à Paris.

POUR UNE ÉTOILE FERROVIAIRE DIGNE D'UNE CAPITALE RÉGIONALE

Résoudre les problèmes de l'étoile ferroviaire apparaît comme un enjeu prioritaire pour le fonctionnement interne de l'agglomération comme pour l'amélioration des déplacements régionaux et nationaux.

En plus de travaux ambitieux sur tout le reste du réseau (3,3 Mds), nous proposons de créer un tunnel pour les trains entre Montaudran et Matabiau de manière à faire sauter le bouchon de la tranchée de Guilhermery (1 Mds pour 5 km) plutôt que de créer un tunnel pour un métro qui doublerait la voie ferrée.

Certes, les travaux sont très lourds, mais ils doivent pouvoir être financés en incluant :

- les investissements d'ores et déjà envisagés par la SNCF et la Région à court, moyen et long termes,
- les contributions que les collectivités locales n'auraient pas à fournir en cas d'abandon de la LGV,
- l'abandon du projet actuel de 3^{ème} ligne de métro (un nouveau projet pourra venir en complément).

La SNCF, la Région et Tisséo doivent prendre leurs responsabilités en co-finançant un tel projet.

UNE RÉFLEXION DE NON-SPECIALISTES QUI S'APPUIE SUR DES ANALYSES DE SPECIALISTES

Les documents que nous avons utilisé sont disponibles et commentés dans les pages qui suivent.

Projet de 3^{ème} ligne de métro

Contribution du Collectif TUCK

Documentation et commentaires

I - Projet de Plan de Déplacements Urbains arrêté le 19/10/16 par Tisséo

[Le projet mobilités 2020-2025-2030](#) est à lire, et notamment le « Concept d'organisation du réseau Transports en Commun/Transports en Commun Urbains et de l'intermodalité » (pages 72 à 74).

Pas grand chose à rajouter tant ils sont dans le déni quant à l'utilisation du ferroviaire.

II – Le projet de LGV

- La mise en place de la LGV à la mi-2017 mettra d'ores et déjà Toulouse à 4h10 de Paris, contre 5h35 aujourd'hui.
- [Les conclusions et l'avis défavorable de la commission d'enquête publique \(mars 2015\)](#) (21 membres) et son analyse au vitriol du projet (lire en particulier les pages 36 à 37).
- L'étude CLARACO (BE spécialisé) pour l'association ALternative LGV. Leur projet indique qu'une rénovation des voies existantes coûterait à peine 2,8 Mds d'euros pour un temps de trajet de seulement 6 mn de plus en cas d'arrêts à Montauban et Agen, nécessaires selon eux pour remplir les TGV.
 - Première partie (déc. 2011) - Analyse comparative des options de modernisation des dessertes ferroviaires sur le tronçon Bordeaux – Toulouse – [Etude complète](#) (pages 137 à 139, 148 à 149) et [présentation](#).
 - Seconde partie (fév. 2012) - [Les potentiels de trafics et leurs conséquences sur la branche GPSO Bordeaux – Toulouse](#) (pages 4 à 7)
- [La note de synthèse de juillet 2015 produite en réponse par la SNCF sur les études d'alternatives à la LGV](#) qu'ils ont réalisées (et notamment les pages 29, 30 et 46).
- Dans notre tableau, nous avons repris les données de la SNCF pour ses scénarios (même si Claraco estime le coût de la LGV sous-estimé). Pour le scénario défendu par du BE Claraco, nous avons pris leur chiffrage du coût des travaux, mais nous avons privilégié le temps estimé par la SNCF qui est plus défavorable.
- Or même en prenant les données les plus favorables à la SNCF, ces données montre qu'il peut y avoir un vrai débat concernant l'opportunité du projet de LGV en fonction du rapport gain/coût comparé à un scénario de rénovation de la voie existante Bordeaux-Toulouse.

III – Le passionnant mémoire de Maxime LAFARGE

- [Son mémoire de fin d'études « Les transports publics urbains face à la « double crise de la saturation et du financement » »](#) est un travail monumental (490 pages) et une mine d'or pour s'intéresser à la question des transports en commun sur l'agglomération toulousaine.

Pas étonnant qu'il soit aujourd'hui employé par le STIF qui est l'autorité organisatrice des transports en commun de la région parisienne.

Dans ce mémoire, nous vous recommandons particulièrement de lire

- Le chapitre « L'impensé des transports publics toulousains : l'étoile ferroviaire » (p 342 à 384) dans lequel il développait l'idée d'un « réseau express métropolitain » (REM) géré par Tisséo (à partir de la page 360),
- Ses « quatre scénarii différenciés d'extension du réseau d'infrastructures à partir de 2015 » (pages 411 à 426),
- La conclusion (pages 474 et 475).

- Seul bémol dans son travail de fond, ce mémoire nous semble quand même un peu orienté par la conviction qu'une politique ambitieuse de transports en commun passe forcément par une nouvelle ligne de métro. En effet, ce mémoire de Maxime LAFAGE a été réalisé dans la continuité d'[un premier travail sur le projet de 3^{ème} ligne de métro](#), qui avait d'ailleurs inspiré de nombreux candidats aux élections municipales à Toulouse, dont le vainqueur de celles-ci. Du coup, il n'étudie pas l'option d'une priorité accordée à l'ensemble de l'étoile ferroviaire, y compris sur le problème de saturation de la tranchée de Guilhermery, en ne réalisant pas une nouvelle ligne de métro dans le même temps.
- Cela se retrouve d'ailleurs dans [la contribution, très détaillée et argumentée, pour une « 3^{ème} ligne de métro optimisée »](#), dont il est l'initiateur.
- Nous avons au contraire décidé de pousser jusqu'au bout son idée de « réseau express métropolitain » en jugeant prioritaire le règlement du bouchon de Guilhermery et de la gare de Matabiau, quitte à réaliser plus tard la troisième ligne de métro.
 - Nous avons donc choisi de rajouter au « scénario MAX » de Maxime LAFARGE (pages 374 à 380 du mémoire) un tunnel de 5 km pour les trains entre Montaudran et Matabiau.
 - Pour l'estimation à la louche de ce dernier, nous sommes partis des coûts évoqués dans une question sur le site du débat qui parlait d'un chiffre de 89 M€/km pour le Grand Paris et nous avons pris 200 M€/km par sécurité pour tenir compte d'éventuels surcoûts liés au train, aux connexions, au croisement de la ligne A et aux contraintes locales.

Figure 143 : Carte du réseau d'infrastructures du projet de Réseau Express Métropolitain à horizon 2025-2035¹⁹⁷³

