

DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR N°20
décembre 2016

CAHIER D'ACTEUR SNCF

L'ÉTOILE FERROVIAIRE TOULOUSAIN



Le réseau ferroviaire connecté au nœud de l'agglomération toulousaine est construit en étoile, avec en son centre la gare Matabiau depuis laquelle rayonnent les branches :

Toulouse-Tarbes, Toulouse-Latour-de-Carol, Toulouse-Montpellier, Toulouse-Quart Nord Est, Toulouse-Bordeaux, Toulouse-Auch.

Sur ces branches se développe un service péri-urbain autour de Toulouse sur les distances séparant Toulouse de Muret, Auterive, Villefranche-de-Lauragais, Saint-Sulpice, Montauban, et Colomiers.



Date de réalisation: 21/11/2016

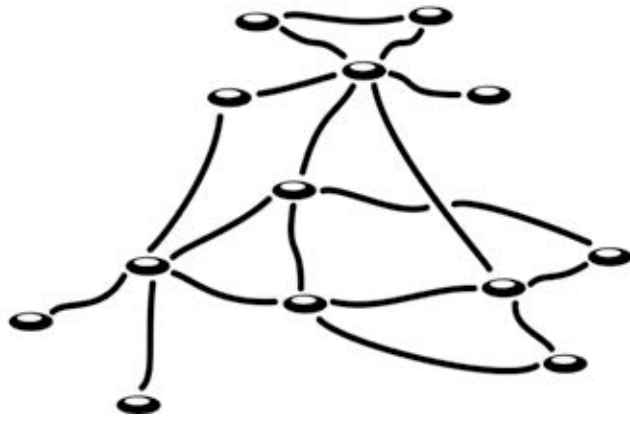
Source: RCI © SNCF Réseau - RESEAU G1644ND5 PROJETS 2016 - © IUTV 2015 - CLIC - document de travail

Réseau en étoile



Un réseau en étoile comme celui de Toulouse concentre en son cœur tous les trafics, quelle que soit leur nature (régional, grandes lignes, fret). Les risques de saturation sont élevés.

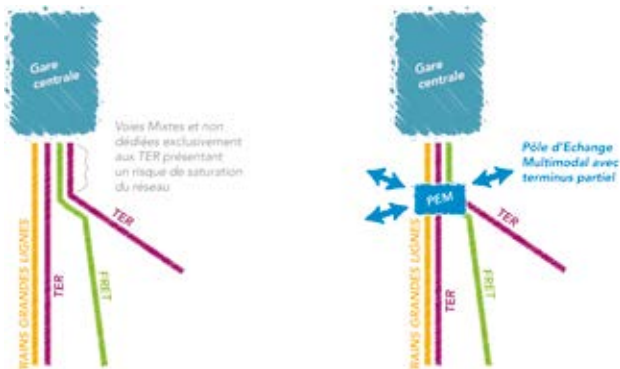
Réseau Maillé



Un réseau maillé offre davantage de possibilités en termes de dessertes, une moindre saturation du réseau, grâce à des voies ferrées possiblement dédiées.

RECHERCHER LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE LE RÉSEAU FERROVIAIRE ÉTOILÉ ET LES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS ET PÉRI-URBAINS

Les voies du réseau ferroviaire toulousain, à l'exception de Toulouse-Auch, sont mixtes (elles accueillent tous types de trafic) et ne sont donc pas exclusivement dédiées aux circulations de trains régionaux (TER) :



Cette configuration génère des contraintes qui rendent le cadencement difficile (ex: trains: 15 à 30 min/métros: 2 à 5 min) et limite les points de desserte (ex: interdistances trains: 3 à 5 km minimum / interdistances métros: de l'ordre de 500 m).

La recherche de complémentarité entre le réseau ferroviaire et le réseau de transports en commun urbain et davantage cadencé, est essentielle. La création de pôles d'échanges multimodaux et de terminus partiels ferroviaires interconnectés avec le réseau urbain doit permettre de desservir plus finement le territoire, en allégeant le degré de saturation au niveau de la gare centrale.

DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT VISANT À AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS DES VOYAGEURS DU QUOTIDIEN

Pour répondre aux besoins des voyageurs et renforcer la robustesse de l'infrastructure ferroviaire et en conséquence sa régularité, SNCF Réseau va investir jusqu'à 1 milliard d'euros d'ici 2020 en région Occitanie, notamment dans la régénération des axes structurants et des grands postes d'aiguillage du nœud ferroviaire Matabiau. Par ailleurs, de nombreux projets de développement sont lancés ou vont être lancés notamment au titre du Contrat de Plan État Région (CPER), à différents horizons de temps :

À court terme. Exemples.

• Sur la ligne Toulouse-Auch :

Création d'une nouvelle voie (1C) à Matabiau pour permettre de répondre à l'accroissement des trafics régionaux et des trafics en gare Matabiau en améliorant la circulation des trains sur la ligne Toulouse-Auch. Cette nouvelle voie a été mise en service le 10 décembre 2016.

• Allongements de quais pour accueillir un matériel plus capacitaine.

• De 2015 à 2020, SNCF Réseau va moderniser la totalité de la ligne Toulouse - Tarbes.

Durant cette période, SNCF Réseau prévoit de renouveler les deux voies de cet axe, long de 150 km. Tous les constituants de la voie (rails, ballast, traverses) vont être remplacés et, grâce à une massification importante des travaux, seront simultanément réalisés des aménagements de passages à niveau, des remplacements d'aiguillages, des confortements de tunnels, des étanchéités de pont-rail ainsi que le remplacement des supports et des fils de contact de la caténaire entre Montréjeau et Tarbes. Ce plan d'envergure représente un investissement de 450 millions d'euros financé par SNCF Réseau (430 millions d'euros) et le Conseil régional Occitanie/Pyrénées Méditerranée (20 millions d'euros). Dès 2017, SNCF Réseau fera appel à des « suites rapides », véritables trains usines capables de renouveler jusqu'à 1000 mètres de voies par jour. Après les travaux réalisés entre Toulouse-Matabiau et Empalot en 2015, la section Saint-Agne – Portet Saint-Simon a été modernisée de février à août 2016, permettant de garantir le niveau de performance de l'infrastructure, d'assurer le confort des voyageurs et de développer la qualité de service.

• Centralisation de la commande des postes d'aiguillage

Pour faire face à la croissance attendue du trafic ferroviaire, SNCF Réseau a engagé une réorganisation de grande ampleur du système de gestion des circulations. Cette nouvelle organisation consiste à centraliser et automatiser la gestion du réseau ferroviaire, en regroupant les opérateurs sur les mêmes lieux pour simplifier la chaîne d'intervention. L'objectif est de gagner en réactivité pour résoudre plus rapidement les incidents sur les lignes. La modernisation de la gestion des circulations se matérialise par la modification des systèmes de signalisation (postes d'aiguillage informatisés), par un nouveau

système de commande et de contrôle automatisé et par la création à Toulouse d'un nouveau bâtiment, en construction jusqu'en février 2017, destiné à accueillir cette nouvelle organisation, le Poste à Grand Rayon d'Action (PGRA). De 2016 à 2020, SNCF Réseau investira sur fonds propres 150 millions d'euros au total pour mettre en œuvre l'étape 1 du PGRA et toutes ses fonctionnalités.

À moyen terme. Exemples.

- Avec la mise en service des aménagements ferroviaires au nord de Toulouse (AFNT/GPSO), création de 2 nouvelles voies dédiées au trafic régional (liaisons directes ou omnibus), ce qui permettra de développer une desserte cadencée des haltes au quart d'heure en heures de pointe entre Toulouse et Castelnau d'Estrétefonds. Les AFNT comprennent l'aménagement de 6 points d'arrêt TER entre Toulouse-Matabiau et Saint-Jory, et la réalisation d'un terminus partiel TER à Castelnau d'Estrétefonds.
- Création d'un 7^{ème} quai, rallongement et élargissement de certains quais existants en gare Matabiau; création de voies supplémentaires de remisage sur les sites de Raynal et de Périole.

À long terme. Exemples.

- Dans le cadre du projet de liaison Toulouse-Narbonne (LTN), création de 2 nouvelles voies dédiées au trafic régional sur la section de ligne Montaudran-Villefranche de Lauragais. Création d'une voie de contournement FRET au nord de l'agglomération toulousaine.

De plus, le schéma directeur du nœud ferroviaire toulousain, en cours de finalisation, permet d'élaborer et de partager une vision stratégique du réseau ferré et de ses interconnexions au bénéfice de l'intermodalité.

LES PÔLES D'ÉCHANGES AU CŒUR DE L'INTERMODALITÉ

5 pôles d'échanges multimodaux (PEM) seront en interconnexion avec le projet de 3^{ème} ligne de métro: Toulouse-Matabiau, Colomiers, La Vache/Route de Launaguët, Montaudran, Labège-La Cadène.

Cette configuration constitue une réelle opportunité pour développer et multiplier (donc favoriser) un haut degré d'intermodalité sur les territoires traversés. Le voyageur

ne serait plus systématiquement contraint de rejoindre la gare centrale; il pourrait ainsi plus facilement et plus rapidement accéder à sa destination finale en périphérie.

Cette organisation présente la vertu supplémentaire, par la mise en place de terminus partiels pour les trains, d'alléger la concentration des circulations ferroviaires dans la gare Matabiau et ainsi contribuer à une meilleure fiabilité globale.

Dans chacun de ces 5 points, les flux de voyageurs du TER se répartissent au travers des modes de desserte plus fine (métro TAE, autobus, modes doux...) complémentaires au mode ferroviaire. C'est cette pratique de chaque mode au meilleur sens de sa pertinence (fréquence, capacité...) qui permet la diffusion la plus harmonieuse.

Dans le cadre d'un travail collaboratif en cours, SNCF participera activement à la définition précise des emprises et des fonctionnalités de ces futurs pôles d'échanges qui inciteront nos concitoyens à prendre le train dans leurs déplacements quotidiens ou occasionnels.

SNCF SOUTIENT UNE LIAISON DIRECTE ENTRE LA GARE DE TOULOUSE-MATABIAU ET L'AÉROPORT DE TOULOUSE-BLAGNAC

« À l'horizon de la prochaine décennie, TAE doit offrir une liaison simple et directe entre la gare de Toulouse-Matabiau et l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Cela sonne clairement comme une évidence pour Toulouse et l'Occitanie, au service de notre dynamisme et de notre ouverture sur le monde. »

Pierre Boutier, Directeur Territorial SNCF Réseau Occitanie

« L'Aéroport Toulouse-Blagnac et la Gare SNCF de Toulouse-Matabiau constituent les portes d'entrée majeures de tous nos échanges, nationaux comme internationaux, grâce auxquels se construit et se fortifie l'essor économique et touristique de Toulouse et de l'Occitanie.

À nos territoires, à nos clients, à nos entreprises, nous devons ce lien direct que constituera la liaison Toulouse Aerospace Express entre Gare et Aéroport ».

Jacques Rascol, Directeur Régional SNCF Mobilités Occitanie

