

DÉBAT PUBLIC TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS

Octobre 2016

CONTRIBUTION COMPLÉMENTAIRE
de Jean-Louis DELIGNY et Serge SACALAIS

POUR LA 3^o LIGNE DE MÉTRO DE TOULOUSE ET UN RÉSEAU COHÉRENT DE TRANSPORTS EN SITE PROPRE

Pourquoi une contribution complémentaire ?

Notre contribution initiale (voir point de vue n° 7 sur le site de la CNDP) portait uniquement sur le réseau urbain (Toulouse intra-muros et communes immédiatement limitrophes). Nous affirmions :

- notre appui pour la création d'une 3^o ligne de métro,
- notre désaccord sur le tracé proposé par Tisséo,
- notre soutien à des solutions alternatives desservant l'hypercentre.

Au cours des réunions publiques, notamment celle de Labège, certains intervenants ont formulé des propositions pour l'aménagement d'un réseau express régional de l'agglomération du Grand Toulouse, en tant qu'alternative à la création d'une troisième ligne de métro urbain.

Nous ne pensons pas qu'un réseau express régional (RER) soit une alternative envisageable à une troisième ligne optimisée (par le centre ville), mais plutôt d'un complément indispensable pour la cohérence du réseau de transport en site propre.

Nous estimons devoir présenter une contribution complémentaire sur ce thème du RER toulousain, à notre avis indissociable du réseau urbain.

Le réseau ferroviaire existant

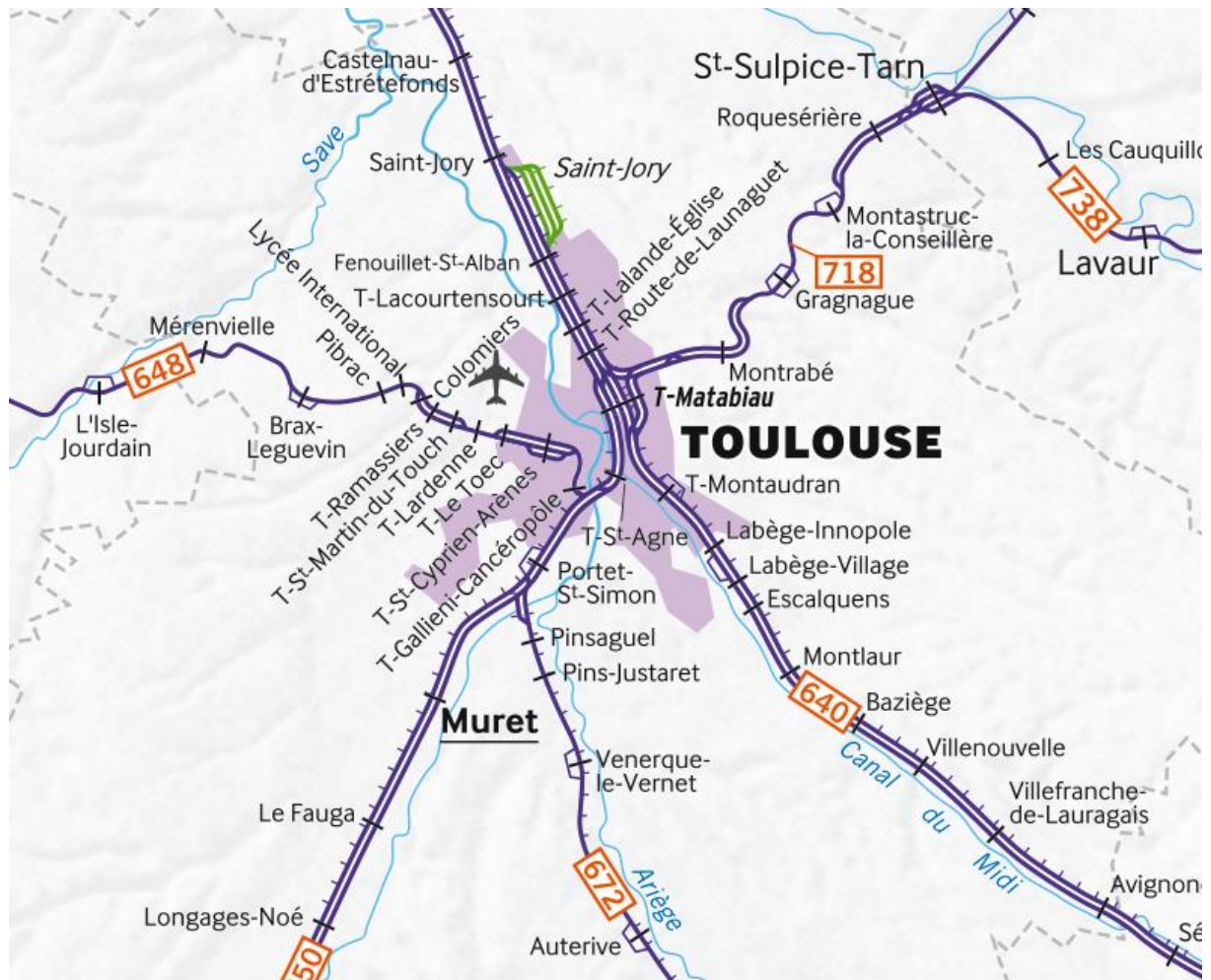
Le réseau ferroviaire traversant Toulouse a été créé en 1856, avec l'ouverture de la gare Matabiau, aujourd'hui gare principale de l'agglomération. Elle est en cours d'aménagement en vue de l'arrivée de la LGV Bordeaux-Toulouse ne 2024.

Ce réseau comporte cinq branches principales (sept embranchements), disposées en étoile. Dans le sens des aiguilles d'une montre :

1 - Toulouse - Castelnau d'Estrétefonds.

Cette section de la ligne existante Toulouse Bordeaux sera aménagée à 4 voies entre Toulouse et Saint-Jory au titre des Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse (AFNT), récemment déclarée d'utilité publique. Au-delà de Saint Jory, la future Ligne ferroviaire à Grande Vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse, également déclarée d'utilité publique, se détache de la ligne existante qui accueillera alors un trafic plus réduit (essentiellement TER et Fret).

Elle pourra donc supporter sans difficulté majeure d'exploitation la coexistence des TER avec un RER cadencé.



2 - Toulouse - Saint-Sulpice sur Tarn (et sa branche vers Lavour)

Cette section de la ligne Toulouse-Albi-Carmaux a été récemment aménagée après déclaration d'utilité publique (commission d'enquête présidée en 2009 par Jean-Louis Deligny).

Antérieurement à voie unique, elle est l'une des lignes de grande banlieue les plus chargées de France, avec un trafic déséquilibré entre heures de pointe du matin et du soir, en raison des migrations journalières.

Elle a été portée récemment à deux voies entre Toulouse et Gragnague d'une part, et entre Montastruc la Conseillère et St-Sulpice sur Tarn d'autre part. Une section est restée à voie unique entre les deux tunnels, mais un système de régulation électronique permet aux trains circulant dans les deux sens d'emprunter la section centrale alternativement, en toute sécurité et sans réduction de vitesse (120 km/h), avec une capacité maximale de 130 trains par jour.

3 - Toulouse - Villefranche de Lauragais

Il s'agit d'une section de la ligne Toulouse-Narbonne-Montpellier en voie double, moyennement chargée (17 trains par jour et par sens en semaine, auxquels s'ajoutent une dizaine de trains INTERCITÉ et TGV et des trains de Fret). Il ne fait aucun doute que SNCF-Réseau saurait gérer cette section avec des trains de banlieue cadencés sans perturber le reste du trafic.

4 - Toulouse - Muret - Noé (et sa branche vers Auterive)

Cette liaison en voie double est d'ores et déjà assurée de manière quasi-cadencée (21 trains par jour en semaine, pour 18 mn de trajet) et la coexistence des trains de banlieue avec les TER ne semble ne pas poser de problème. Nous pensons que le cadencement pourrait être amélioré si nécessaire (un train tous les quarts d'heure aux heures de pointe).

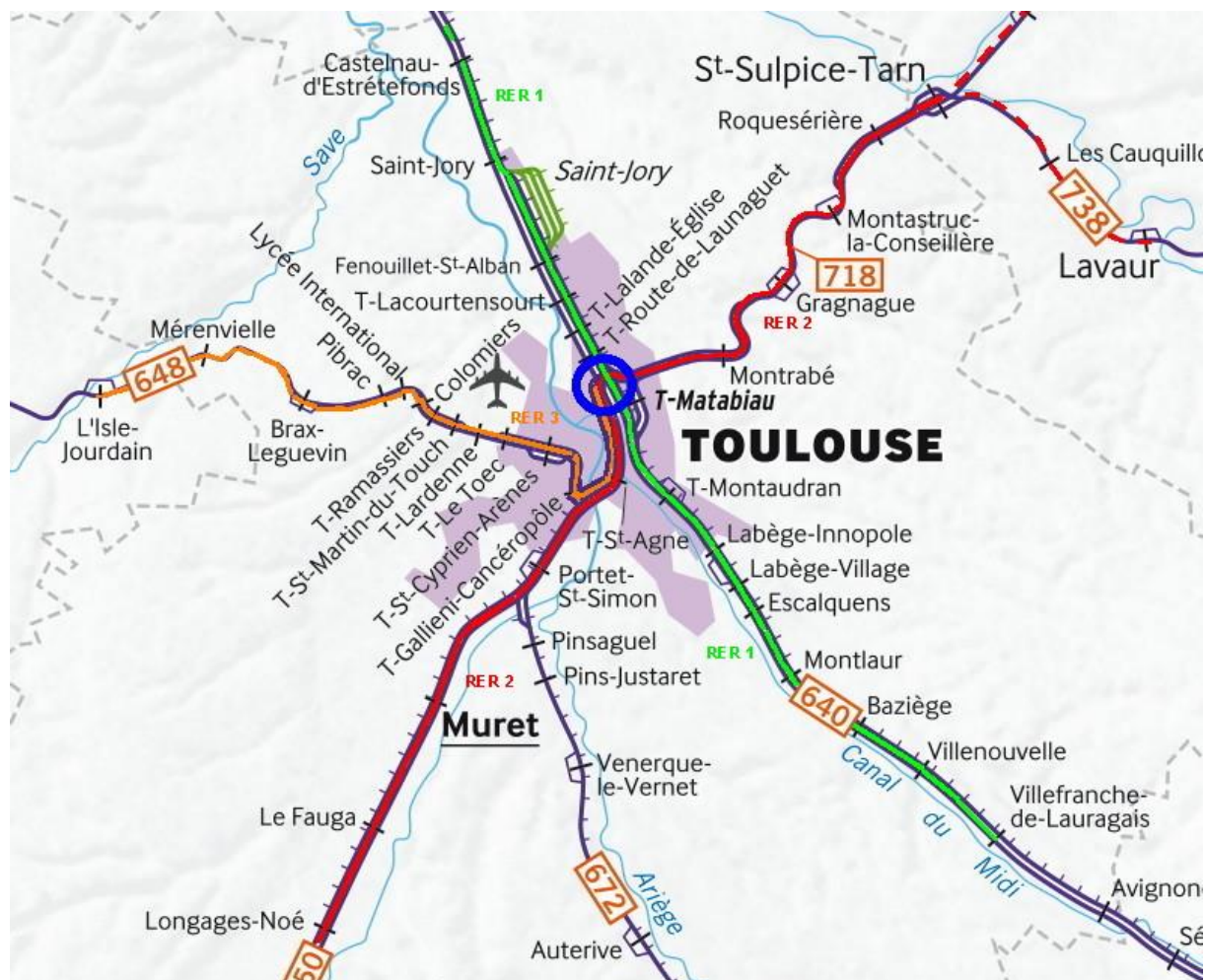
5 - Toulouse Matabiau - Colomiers Gare - l'Isle Jourdain (par Saint-Agne)

Cette liaison en voie double (à l'exception d'un court tronçon entre Saint-Agne et Saint-Cyprien) est d'ores et déjà assurée de manière cadencée aux heures de pointe (20 trains par jour en semaine toutes les 30mn., respectivement pour 22 mn et 50 mn de trajet). Nous pensons que le cadencement pourrait être amélioré si nécessaire (un train tous les quarts d'heure aux heures de pointe pour Colomiers).

À noter que la section entre Saint-Cyprien-Arènes et Colomiers-Gare (avec 4 arrêts intermédiaires sur 7 km) est exploitée de manière cadencée (30 mn) en tant que ligne C du métro urbain, de 6 h à 21 h 40.

Notre proposition d'aménagement d'un réseau express régional

Il nous semble possible et souhaitable d'améliorer le réseau actuel, à la fois en capacité des rames et en cadencement, sans travaux lourds d'infrastructures en dehors de l'aménagement de la gare centrale de banlieue. La meilleure solution pour faciliter les liaisons entre banlieues est de diagonaliser les lignes, avec correspondances facilitées.



Ligne RER 1 : Nous proposons de maintenir la **diagonale sud-est/nord-ouest** (Labège-Castelnau d'Estrétefonds) qui dispose d'une infrastructure adaptée au trafic. Pas de travaux lourds en dehors de ceux déjà programmés à l'horizon 2024 (notamment la mise à 4 voies de la section Toulouse/ Saint Jory).

Ligne RER 2 : Nous pensons qu'une **diagonale sud-ouest/ nord-ouest** (Muret-Noé/ Saint Sulpice) s'impose logiquement. Une difficulté à résoudre : il faut un "saut de mouton", nécessaire à la continuité de la ligne, entre la branche de Muret et celle de Saint-Sulpice (probablement plutôt en souterrain sous la gare de banlieue de Toulouse). À noter qu'une fausse diagonale sud-est/nord-est (Labège Saint-Sulpice), bien que plus facile à établir, ne présenterait pas un grand intérêt pour les liaisons entre banlieues.

Ligne RER 3 : cette **radiale est-ouest** (L'isle-Jourdain/Toulouse) existe déjà en partie entre Colomiers gare et les Arènes (ligne C). Des correspondances faciles avec les lignes RER 1 et RER 2 se feraient à la gare de banlieue de Toulouse.

Ces trois lignes seraient cadencées à 15mn, aux heures de pointe en semaine, dans un premier temps sur les sections les plus chargées : Saint-Jory, Saint-Sulpice, Labège, Muret, Colomiers. Leurs prolongements suivraient avec l'augmentation du trafic : Castelnau-Grisolles-Montauban, Albi et Lavaur, Villefranche de Lauragais, Noé, L'Isle Jourdain.

Concurrence ou complémentarité entre réseau urbain et réseau express ?

La concurrence de ces liaisons RER avec le métro urbain n'existe pas si la future 3^o ligne (TAE) passe par le centre ville comme nous le proposons.

En revanche, la concurrence entre la partie sud de la TAE et la voie ferrée existante entre Labège-Innopole et Toulouse est évidente si le tracé de la ligne de troisième de métro est maintenu par Marengo, Bonnefoy, Raynal et La Vache-Gare. Et que penser de la desserte du quartier de la Vache par trois stations de TCSP (ligne B, TEA, voie ferrée) ?

Rappelons que le Capitole n'est desservi que par la ligne A, que les quartiers situés à la périphérie immédiate du centre historique ne le sont que par deux lignes (Jean-Jaurès, François Verdier, Compans-Caffarelli) et une seule (Saint Cyprien République).

Dans les années 85/90, la station Jean-Jaurès devait devenir le nouveau centre de Toulouse, à la jonction des lignes A et B. On peut constater aujourd'hui, 30 ans après qu'il n'en a rien été et que le centre de Toulouse est resté fort heureusement axé sur le Capitole et la rue Alsace-Lorraine. **La Vache, nouveau centre ville ?** Outre la consonance peu élégante de sa dénomination, ce serait, non une erreur, mais une faute des décideurs élus, faute que les toulousains auront payé fort cher pour un objectif très discutable que certains qualifient d'électoral.

Conclusions

Il nous semble possible et souhaitable d'améliorer le réseau actuel, à la fois en capacité des rames et en cadencement, sans travaux lourds d'infrastructures autres que ceux déjà programmés à l'horizon 2024 (notamment réaménagement de la gare centrale et aménagement ferroviaire du nord de Toulouse).

Le réseau RER que nous proposons sera à la fois efficace pour les liaisons entre banlieues et pour ses correspondances avec le réseau urbain. Il ne ferait concurrence avec que le projet de TAE que si le tracé Tisséo est maintenu en l'état, notre proposition de tracé par le centre-ville évitant tout doublon.

Ces arguments viennent conforter, si besoin en était, notre position en faveur d'un **tracé direct par l'hypercentre.**

Fait à Toulouse, le 28 octobre 2016

Jean-Louis DELIGNY

Serge SACALAI

RÉSUMÉ

La question de la concurrence entre la troisième ligne de métro et le réseau ferré existant a été posée et reprise au cours des réunions publiques, notamment à Labège.

Les signataires ont pensé utile d'apporter une contribution complémentaire à leur contribution initiale (point de vue numéro n°7) sur ce sujet.

Ils estiment que :

- le réseau ferré existant peut parfaitement supporter un trafic accru de type RER, sans travaux d'infrastructures lourds, contenu des travaux déjà réalisés ou programmer un cours terme,
- le cadencement peut être amélioré (30 mn, comme sur la ligne C) sur tout le réseau RER sans problème majeur de coexistence avec le trafic TER et Intercités (a fortiori avec celui du TGV qui circulera à l'horizon 2024 sur des voies dédiées),
- la concurrence entre ce réseau et le projet Tisséo de troisième ligne existera à l'évidence entre Labège Innopole et La Vache, au détriment des finances publiques et du service à l'utilisateur,
- il n'y aurait aucune concurrence avec le tracé optimisé que nous proposons avec une ligne directe entre Labège-Innopole et Colomiers-Airbus traversant le centre-ville et desservant au passage le pôle universitaire de Toulouse/TSE.
- et le secteur de La Vache, s'il se développe exagérément, ferait une concurrence désastreuse au centre ville.