

**Projet des utilisateurs pour les transports publics dans l'agglomération  
toulousaine**  
**AUTATE**  
**Horizon 2025-2035**  
Octobre 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 habitants 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 supérieures 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 :**

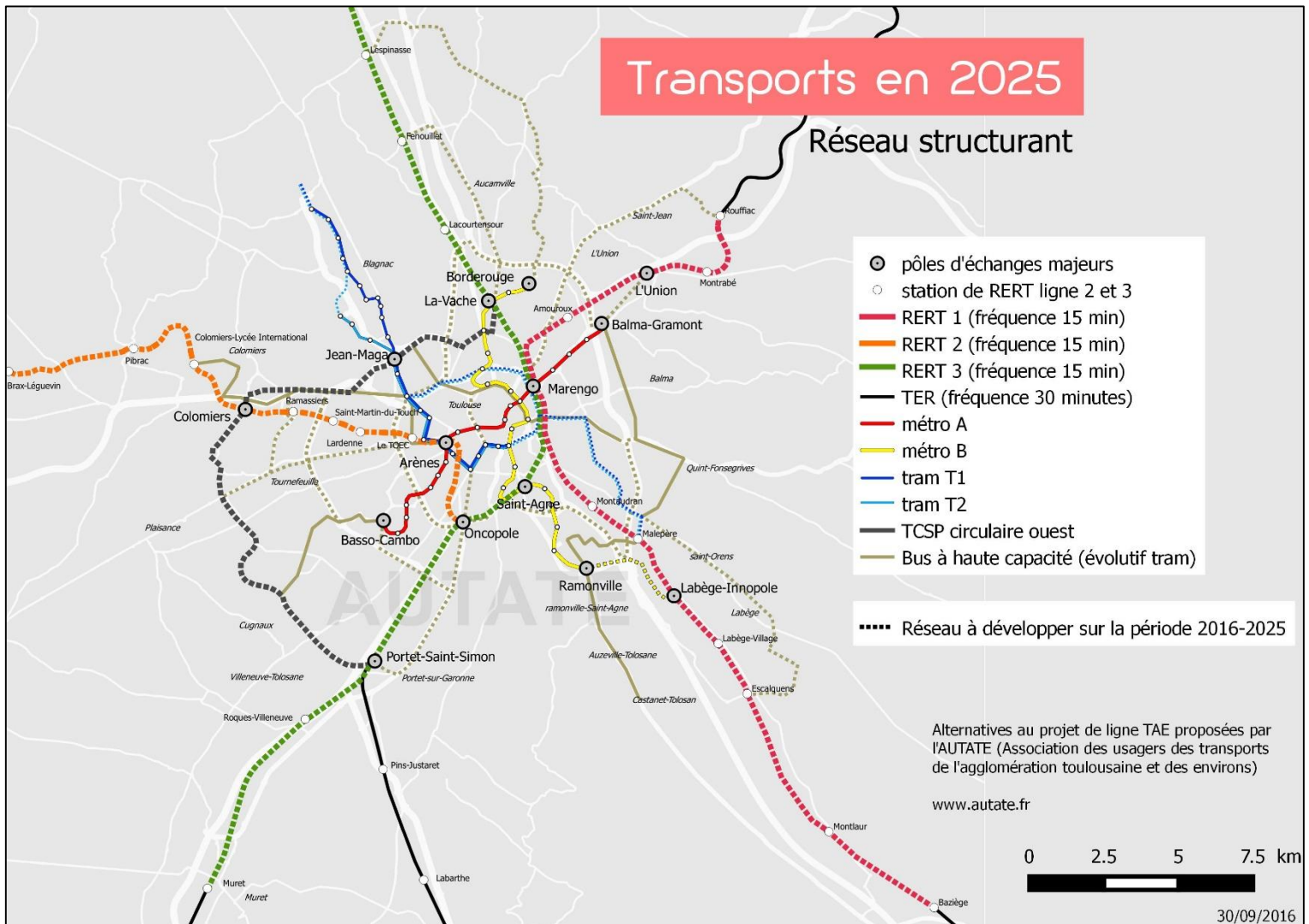
- + Il est nécessaire de s'appuyer sur les lignes de train et proposer une offre à fréquence élevée (15 minutes) de type RER. Nous demandons, à cet effet, la création d'un syndicat mixte métropolitain des transports intégrant le SMTC et la région Occitanie (à l'instar du SMTAML sur la métropole lyonnaise).
- + 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 des cheminements piétons, des commerces, des services de proximité, du personnel de sécurité, des poubelles, des garages vélos, etc.

**L'Autate propose un projet basé sur deux horizons :**

- + **A l'horizon 2025** le réseau serait structuré, en plus du réseau métro/tram existant, par **3 lignes de RER, 1 nouveau TCSP (transport en commun en site propre appelé circulaire ouest, et 2 trams rallongés et la prolongation de la ligne B à Labège)**. 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.
- + **A l'horizon 2035**, le réseau structurant verra s'ajouter le **prolongement du métro à Tournefeuille et l'Union** en lien avec une densification de l'habitat sur ces territoires ainsi que l'amélioration du réseau de surface (conversion de certaines lignes de bus en tram, nouvelles lignes de bus à haute capacité, etc). Notre projet permet d'envisager ensuite des extensions pour la décennie suivante pour continuer les liaisons radiales et ajouter des liaisons transversales.

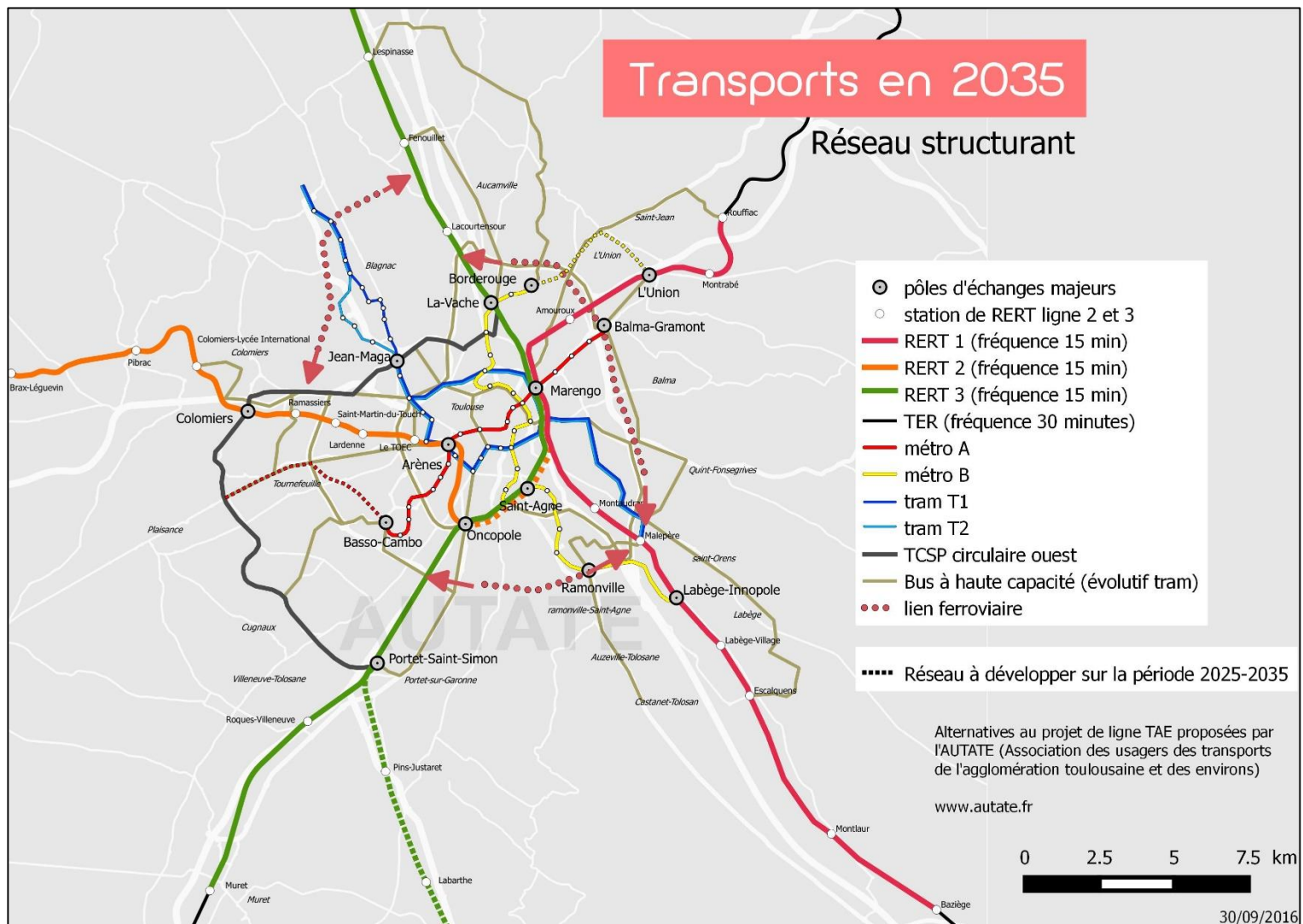
# Transports en 2025

## Réseau structurant



# Transports en 2035

## Réseau structurant



## 1. L'ossature RERT (Réseau Express Régional de l'agglomération Toulousaine)

Les lignes de train se transforment en RER, c'est-à-dire en liaisons rapides et fréquentes avec une fréquence au ¼ heure en heures de pointes (6h – 9h et 16h – 19h30) et à la ½ heure le reste du temps avec une amplitude horaire élargie (5h – 23h).

Toutes les gares seront connectées au réseau urbain structurant métro/bus/tram afin de maximiser l'intermodalité entre les modes et par conséquent améliorer les déplacements sur l'ensemble de l'agglomération.

Elles devront être également facilement accessibles en vélo ou à pied (cheminements sécurisés, abris vélo sécurisés) ou en bus de proximité afin de diffuser l'effet structurant du RER sur les territoires proches des gares.

### Ligne 1 : Rouffiac – Baziège

Création de nouveaux arrêts à Rouffiac, L'Union, Amouroux et Malepère. Modernisation des autres gares.

**Exemple de temps de trajet avec connexions (métro tram) :**

- **Labège – Colomiers (via le centre-ville) : 35 minutes**
- **Montrabé – Basso-Cambo : 30 minutes**

### Ligne 2 : Brax-Léguevin - Oncopole (- Marengo en 2035)

Comme la capacité de la ligne entre l'oncopole et la gare Matabiau est limitée nous avons l'idée d'une correspondance pour les RER à l'oncopole dans un premier temps. Les TER Auch – L'isle Jourdain - Toulouse (toute les 30 minutes) continueront à faire le trajet jusqu'à la gare Matabiau.

L'adaptation de la ligne vers la gare Matabiau pour prolonger le RERT est envisagé pour 2035.

Création d'un nouvel arrêt à l'oncopole à l'intersection avec la ligne 3 en remplacement de l'actuel arrêt « Gallieni-Cancéropôle. Modernisation des autres gares.

**Exemple de temps de trajet avec connexions (métro tram) :**

- **Colomiers – Université Paul Sabatier : 25 minutes**
- **Brax – Purpan : 35 minutes**

### Ligne 3 : Castelnau d'Estretfond – Muret

Création de nouveaux arrêts à Lespinasse et Roques-Villeneuve. Modernisation des autres gares.

La capacité de ce RER dans sa partie nord est à définir en fonction d'un triplement ou quadruplement envisagé de la voie entre Matabiau et Saint-Jory.

**Exemple de temps de trajet avec connexions (métro tram) :**

- **Saint-Jory – Airbus (via La Vache) : 25 minutes**

- **Muret - Labège : 30 minutes**

## 2. Circulaire Ouest : Création d'un nouveau TCSP (plutôt un TRAM rapide)

Ce circulaire reliera le nord de l'agglomération (Station La Vache) au sud de l'agglomération (Gare de Portet-Saint-Simon). Les collectivités territoriales possèdent déjà une partie des emprises entre Portet-Saint-Simon et Colomiers.

- ✚ Il assurera une desserte efficace des sites industriels autour de l'aéroport (Blagnac – Colomiers) à la fois pour les habitants de la ville de Toulouse et pour les habitants de la banlieue ouest très nombreux à se rendre quotidiennement sur ses sites.
- ✚ Il desservira sur sa partie nord :
  - la station de la vache (connexion avec le RERT ligne 3 et la ligne B),
  - les sept-deniers (connexion avec les bus à haute capacité),
  - Jean Maga (connexion avec les lignes de tram T1 et T2),
  - Airbus saint-Martin (connexion avec les bus à haute capacité),
  - Colomiers (connexion avec le RERT ligne 2).
- ✚ Il desservira à l'Ouest (maximum 12 minutes)
  - Tournefeuille (connexion avec les bus à haute capacité),
  - Plaisance (connexion avec les bus à haute capacité),
  - Cugnaux (connexion avec les bus à haute capacité),
  - Portet-Saint-Simon (connexion avec le RERT ligne 3).

### **Exemple de temps de trajet avec connexions (RERT, métro, tram) :**

- **Muret – Airbus-Saint-Martin : 35 minutes**
- **Cugnaux – Aéroport : 35 minutes**

## 3. 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 ligne 1),
- ✚ la prolongation de la ligne A au-delà de Basso Cambo vers Tournefeuille ou Cugnaux.

La prolongation de la ligne B vers Labège est envisagée pour 2025 tandis que les prolongations vers Tournefeuille, Cugnaux et l'Union sont envisagées vers 2035 sous condition d'une densification de l'habitat justifiant le coût d'un métro.

## 4. La prolongation des tram T1 et T2

- ✚ **La prolongation du 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 de l'aéroport en Tram, cela améliorera en plus l'accès au futur Parc des expositions.
- ✚ **La prolongation des tram T1 et T2 est envisagée au-delà de Palais de Justice vers Côte Pavée et le nouveau quartier de Malepère.** Une correspondance avec la ligne 1 du RER est envisagée au niveau de Malepère.
- ✚ **La prolongation des tram T1 et T2 est également envisagée vers la gare Matabiau et au-delà le long du canal du midi** pour desservir des quartiers actuellement mal desservis. Cette prolongation finirait une boucle pour rejoindre le Tram à Purpan ou la circulaire ouest aux 7 deniers.

### *Exemple de temps de trajet avec connexions (RERT, métro, tram) :*

- Côte-Pavée – Colomiers : 30 minutes
- Gare Matabiau – Aéroport : 25 minutes
- Aéroport – Parc des expositions : 15 minutes

## 5. Les bus à haute capacité (site propre, rapides et fréquents)

**Ce réseau assure à la fois une desserte de proximité et des liaisons rapides à travers l'agglomération.**

- ✚ Ce réseau intègre les linéos actuelles et en projet ainsi que les sites propres actuels de type VCSM (Voie du Canal Saint-Martory) ou LMSE (Liaison Multimodale du Sud-Est).
- ✚ Les lignes sont connectées aux stations RER/Tram/métro.
- ✚ Les lignes desservent les zones « désertiques de transport structurant) : route d'Espagne, Quint-Fonsegrives, Launaguet, Saint-Orens, etc.

## 6. Horizon 2035

**Notre schéma permet de penser trois autres contournements « structurants » à moyen terme :**

- ✚ La couronne Sud de Portet-sur-Garonne à Pinsaguel, Castanet, Escalquens
- ✚ Une couronne Est de Labège à L'Union :
  - L'emprise au sol existe
  - 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 et Colomiers créant un nouvel anneau tram train avec T1/T2 prolongé.

## 7. Les aspects financiers (en cours de finalisation)

### **Evaluation globale du coût du projet des utilisateurs 2025/2030 :**

- tram (prolongement T1 + T2 et création circulaire) = 40 kms à 25 Millions d'€/km = 1 milliard €
- prolongement ligne B = 300 à 400 Millions €
- création et modernisation des gares = 100 Millions €
- programme de base déjà prévu (linéo + doublement ligne A+ etc) = 1.5 Milliard €
- programme à ajouter sur les autres sites propres bus non prévus = 100 Millions €
- achat de 20 nouveaux trains (type Regio 2N) = 200 Millions €
- fin du doublement Arènes-Colomiers = 51 Millions € (prévu au CPER 2015-2020)

COÛT TOTAL = 3.4 Milliards

### **Avantages :**

On reste dans des ordres de grandeur du budget prévu pour le programme d'investissement (3.8 Milliards €) avec le TAE mais sur un territoire nettement plus vaste avec la possibilité de plus d'intervenants dans le financement en plus de Toulouse métropole et notamment la région. Et puis ce projet n'est pas basé sur un seul projet, donc l'investissement peut être phasé et modulable.

### **Partage du coût Toulouse Métropole/SMTC :**

Pour l'estimation du coût du tramway, seul 1/2 milliard € serait à imputer au SMTC, le reste est à prendre sur le budget voirie de Toulouse Métropole au titre de l'aménagement de l'espace public (budget voirie de 110 millions d'euros annuels sur lequel 10 millions d'euros annuels pourrait être affecté à la finition de la voire tramway).

### **Plan train métropolitain :**

Nous demandons un plan rail doté de 1 Milliard d'€ abondé par moitié par la région et par le SMTC.

## Sigles :

CPER	Contrat de Plan Etat-Région
LMSE	Liaison Multimodale du Sud-Est
RER	Réseau Express Régional
RERT	Réseau Express Régional de l'agglomération Toulousaine
SMTAML	Syndicat Mixte de Transports pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise
SMTC	Syndicat Mixte Transports en Commun de L'Agglomération de Toulouse
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
TER	Transport Express Régional
T1	Tramway ligne 1
T2	Tramway ligne 2
VCSM	Voie du Canal Saint-Martory