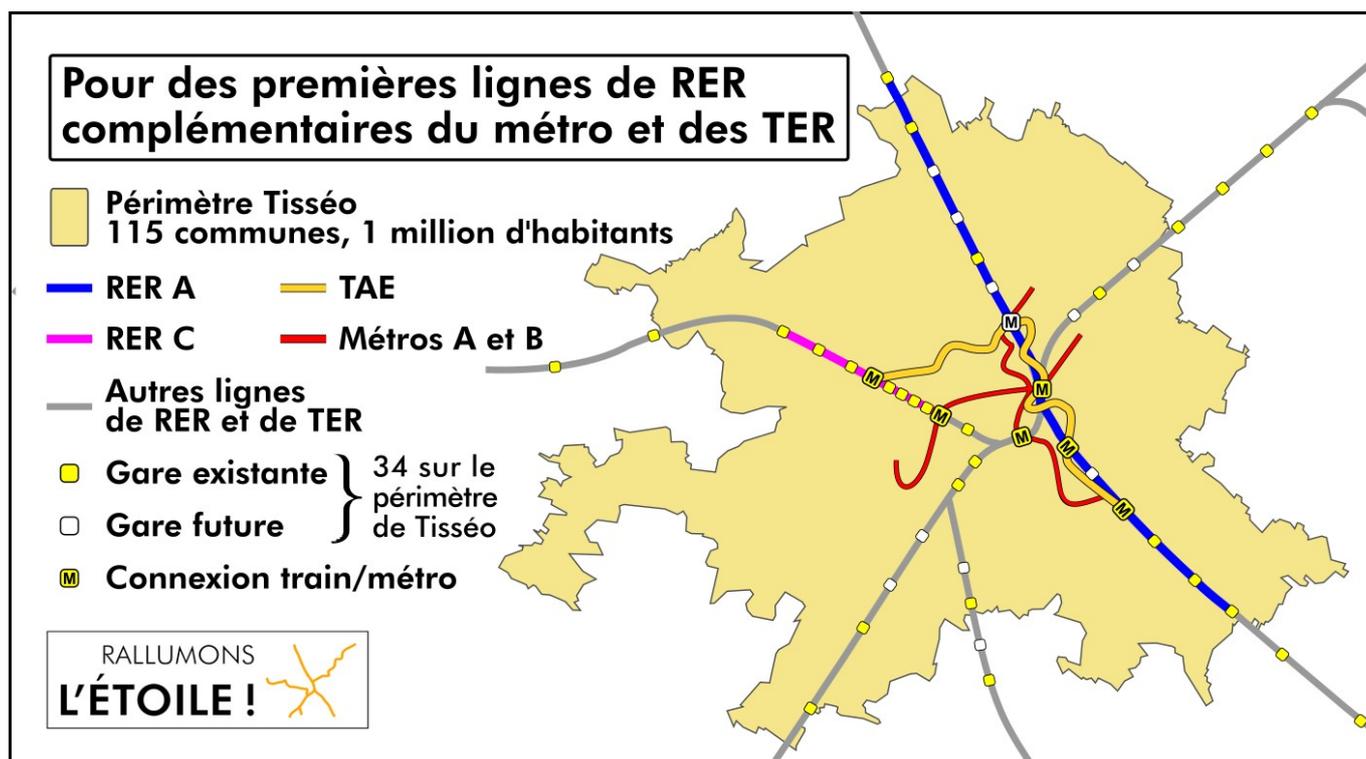




AVIS RÉSERVÉ

**Le RER n'est pas une alternative au métro,
et le métro n'est pas une alternative au RER.**

**Pour réussir TAE et CLB, Tisséo doit s'engager, dès 2019,
dans le développement rapide sur son périmètre de
1^{ères} lignes de RER, complémentaires du métro et des TER.**



"Rallumons l'Étoile !" est une association transpartisane et indépendante qui réunit déjà plus de 350 citoyens, des associations, 15 communes représentant plus de 65 000 habitants et des entreprises pour obtenir la création d'un RER toulousain, complémentaire des autres réseaux (TER, métro, bus), des modes doux et de la voiture sous toutes ses formes.

Ce RER, qui doit notamment desservir 34 gares du périmètre de Tisséo, est possible à condition d'être, à la fois, ambitieux dans la vision à long terme et pragmatiques avec une réalisation par étapes.

AVIS SYNTHÉTIQUE

Les différentes institutions portent des projets ambitieux pour améliorer les déplacements dans notre agglomération en pleine croissance, mais ceux-ci apparaissent insuffisants. **Entre "la ville rose" et "l'agglomération morose", une trop grande partie de la population reste sans alternative à la voiture individuelle.** Cela implique une augmentation de la congestion, de la pollution et des gaz à effet de serre.

Il faut une plus grande synergie des réseaux de transports en commun. **Entre TER et métros, il manque un réseau de RER**, des trains de grande capacité, cadencés de 6h à minuit qui irriguent toute la grande agglomération toulousaine. La création d'un réseau de RER est un projet de long terme et **des avancées sont possibles à court terme, en commençant par optimiser l'existant.**

Ainsi, le RER n'est pas une alternative au métro et le métro n'est pas une alternative au RER. Ce sont des projets complémentaires qui doivent être portés conjointement sans attendre.

Or, les dossiers de demandes de DUP des projets TAE et CLB explorent trop peu cette synergie potentielle. Sur la forme, il est difficile d'avoir une vision d'ensemble tant les éléments sont dispersés dans de nombreux documents des dossiers. **Sur le fond**, alors que Tisséo insiste sur la complémentarité de TAE et du ferroviaire, **les éléments de réponse fournis sont imprécis et l'analyse est insuffisante sur le potentiel de développement de l'offre ferroviaire (TER+RER).** Ces dossiers sont, de ce fait, fragilisés.

"Rallumons l'Etoile !" se positionne dans une démarche constructive : si les projets de métro présentés sont insuffisants, ils peuvent être améliorés par de premiers RER métropolitains à court terme (rabattement efficace vers le métro toute la journée, fréquentation supplémentaire, besoins moindres en parkings-relais, justification de la gare de La Vache, coût modeste compatible avec TAE, réduction de la circulation, etc.).

En conséquence, il apparaît impératif que la Déclaration d'Utilité Publique de TAE et CLB soit subordonnée à la levée des réserves suivantes :

A/ Tisséo doit affirmer la nécessité d'un RER sur son périmètre et s'engager dans son développement ;

B/ Tisséo doit adopter, avant la fin de l'année 2019, une feuille de route pour un RER toulousain, en co-construction totale ou partielle avec la Région, intégrant a minima les éléments suivants :

- 1. La définition d'ici 2020 d'un schéma directeur du RER métropolitain toulousain**, sur toutes les branches de l'étoile, comme demandé par la Ministre des Transports, Mme BORNE, le 28 mai 2019,
- 2. La mise en place d'une 1^{ère} étape fin 2020 sans travaux en optimisant l'existant :** création d'un "RER A" Castelnau-d'Estrétefonds/Baziège (cadencement au moins à l'heure, de 6h à minuit) en profitant des terminus existants à Castelnaudary et Montauban et du "RER C" entre Arènes et Colomiers (optimisation ligne C : plus de trains le soir et aux heures creuses, meilleure information).
- 3. Le lancement dès 2019 des études nécessaires à la mise en œuvre d'une 2^{ème} étape au plus tard en 2025 :** renforcement du "RER A" (réalisation des 2 terminus à Castelnau et Baziège, nouvelles gares, fréquence au 1/4 d'heure) et développement du "RER C" (doublement de la capacité de trains, meilleures fréquences et prolongement au moins jusqu'à Brax).

Tout cela est nécessaire, réaliste et réalisable car:

- Des coûts inférieurs à 5 % des 2 900 M€ de TAE + CLB, ce que nous sommes prêts à développer,
- Bordeaux a su le faire : fin 2018, la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole ont adopté une feuille de route pour leur RER avec cofinancement en investissement et en fonctionnement,
- Nous savons déjà le faire : depuis près de 20 ans, la ligne C actuelle est co-financé par la Région et Tisséo : en investissement à sa création et en fonctionnement depuis. Il faut juste changer d'échelle.

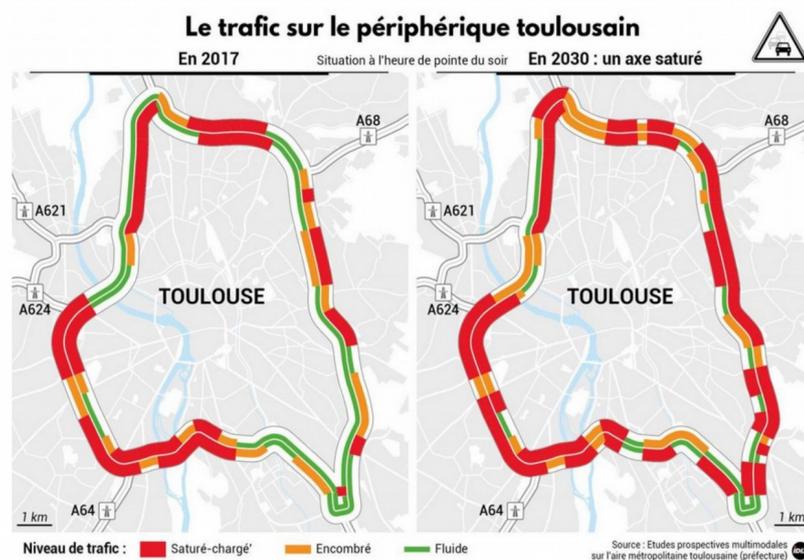


AVIS DÉTAILLÉ

A – Des projets ambitieux, mais insuffisants pour éviter l’asphyxie	p 3
B – Toulouse a besoin d’un RER et des avancées rapides sont possibles	p 4
C – Une synergie de TAE avec le train trop peu approfondie	p 5
D – Améliorer la synergie avec le train pour réussir TAE et CLB	p 6

A - Des projets ambitieux, mais insuffisants pour éviter l’asphyxie

Afin de répondre au dynamisme démographique et économique de la grande agglomération toulousaine, les différentes institutions (Etat, Région, Tisséo, Département, Toulouse Métropole, etc.) portent de nombreux projets pour améliorer les déplacements. Tisséo porte les deux projets les plus ambitieux avec TAE (Toulouse Aerospace Express) et CLB (Connexion Ligne B) qui visent à transporter plus de 200 000 personnes par jour pour un coût d’investissement de **2 900 millions d’euros**.



Néanmoins, comme l’ont montré les services de l’État, si tous ces projets se réalisent d’ici 2030, les bouchons, la pollution et les gaz à effet de serre seront malgré tout plus importants qu’aujourd’hui (voir l’avis de la Mission Régionale de l’Autorité Environnementale sur le PDU et l’étude prospective sous l’égide de l’État en 2018 dont est extrait le graphique ci-contre). Ces projets ne sont pas mauvais, mais ils sont insuffisants. Il faut donc engager des actions complémentaires rapidement.

La principale raison est qu’une grande partie de la population restera sans réelles alternatives à la voiture individuelle. La grande agglomération toulousaine se découpe en effet en deux : la « ville rose » et « l’agglomération morose ». La « ville rose » correspond aux 1,4 millions de déplacements par jour dans Toulouse, effectués à 32 % en voiture car des alternatives existent (marche, vélo, TC). « L’agglomération morose » correspond à 2,4 millions de déplacements par jour (entre Toulouse et la périphérie ou dans la périphérie), réalisés à 75 % en voiture car il n’existe pas d’alternatives efficaces. Or un habitant, qui n’a pas d’alternative pour au moins un déplacement, est obligé d’avoir une voiture et l’utilise ensuite même si existent des alternatives.

Pour éviter l’asphyxie (augmentation de la congestion, de la pollution et des GES), il faut offrir des alternatives à la voiture sur l’ensemble de la grande agglomération.

B - Toulouse a besoin d'un RER et des avancées rapides sont possibles

Il faut une plus grande synergie des réseaux de transports en commun : **entre TER et métros, il manque un réseau de RER**, des trains de grande capacité, cadencés de 6h à minuit qui irriguent toute la grande agglomération toulousaine.

Cela existe partout en Europe dans des agglomérations équivalentes, sauf en France et, pour y remédier, **la Ministre des Transports, Élisabeth BORNE, vient d'annoncer son souhait de l'élaboration d'ici fin 2019 d'un schéma directeur national des RER métropolitains**. La Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole se sont déjà engagées dans cette voie avec l'adoption fin 2018 d'une feuille de route commune pour la réalisation progressive de lignes de RER cofinancées

"Rallumons l'Etoile !" porte un projet de RER à la fois ambitieux sur le long terme et pragmatique avec une réalisation par étapes en commençant rapidement par optimiser l'existant. Pour cela, nous facilitons un nouveau partenariat entre les institutions, notamment de la Région Occitanie et de Tisséo (34 gares existantes ou potentielles sur son périmètre).

De premières avancées, complémentaires de TAE, doivent être mises en oeuvre rapidement et portées conjointement par Tisséo et la Région

- **Création d'un "RER A" :**
 - 1^{ère} étape (dès fin 2020) : création d'une première ligne diamétralisée, cadencée au moins toutes les heures (voire toutes les demi-heures), de 6h à minuit, entre Castelnau d'Estrétefonds et Baziège, en profitant des terminus existants (à Montauban et Castelnaudary), en optimisant les renforcements d'offres déjà annoncés et les travaux prévus par la Région (rallongement des quais, organisation en 3 blocs de Matabiau). Le Directeur des Transports de la Région a reconnu publiquement que c'était « techniquement possible ».
 - 2^{ème} étape (au plus tard en 2025) : renforcement du "RER A" avec un train tous les quarts d'heure et plus de gares (travaux nécessaires : création de 2 terminus à Castelnau-d'Estrétefonds et Baziège, de nouvelles gares à Lespinasse, Fenouillet, Lalande, La Vache, Malepère et Labège La Cadène) avec, si besoin, une nouvelle DUP en cas d'annulation définitive de celle des AFNT.
- **Développement du "RER C"**
 - 1^{ère} étape (dès fin 2020) : optimisation de la ligne C existante entre les Arènes et Colomiers (des trains jusqu'à minuit et plus fréquents aux heures creuses, intégration dans le calculateur de Tisséo, installation d'automates de vente de billets Tisséo dans toutes les haltes, publicité),
 - 2^{ème} étape (au plus tard en 2025) : développement ambitieux des Arènes jusqu'à Brax (doublements des voies, rallongement des quais, aménagements des gares), qui devra être pris en compte dans le cadre de l'étude lancée par SNCF Réseau « Prolongation Ouest après Colomiers » et dont la concertation préalable réglementaire se déroulera en septembre 2019.
- **Réorganisation des réseaux de bus de Tisséo et de la Région** en lien avec les gares et les stations de métro pour attirer de nouveaux usagers et réduire les problèmes de stationnements autour de celles-ci.

Le RER n'est pas une alternative au développement du métro car le RER ne permettra pas d'ici 2025 de transporter autant de monde sur le cœur de l'agglomération que le métro.

Et le métro n'est pas une alternative au RER car il n'offre pas d'alternative à la voiture pour une grande partie de l'agglomération et il ne permet pas des améliorations à court terme.

Compte-tenu de l'asphyxie de la grande agglomération toulousaine, ce sont des projets complémentaires qui doivent être portés conjointement et le plus rapidement possible.

C - Une synergie de TAE avec le train trop peu approfondie

Avec un parcours parallèle aux voies ferrées sur près de la moitié de son tracé et 5 interconnexions prévues, TAE dispose d'un potentiel important de synergie avec le réseau ferroviaire. **Or, les dossiers de demandes de Déclaration d'Utilité Publique des projets TAE et CLB explorent trop peu cette synergie potentielle.**

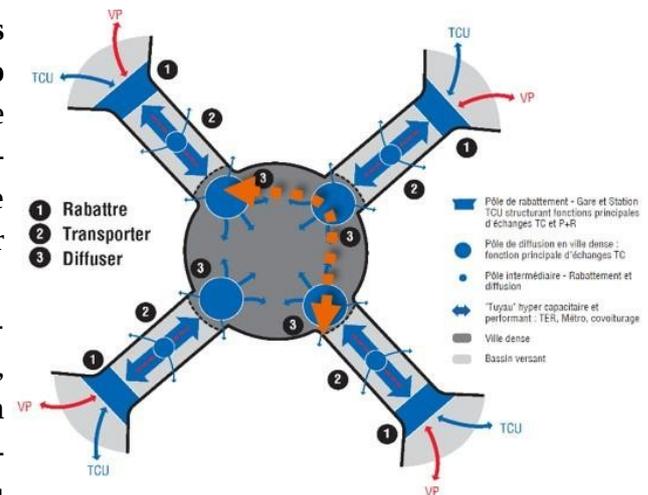
Quelle est l'offre actuelle de TER et sa fréquentation ? Quelle offre de trains (TER+RER) est prévue à diverses échéances ? Quels sont les projets de renforcement prévus et/ou étudiés (Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain, ligne C, etc.) ? Quel sera l'impact de TAE sur la fréquentation des trains et réciproquement ? Tisséo envisage-t-il de cofinancer des trains d'agglomération comme aujourd'hui entre Colomiers et Arènes ?

Sur la forme, il est difficile d'avoir une réponse aux questions ci-dessus et d'avoir une vision d'ensemble du sujet tant les éléments sont dispersés dans de nombreux documents des dossiers.

Sur le fond, alors que Tisséo insiste sur la complémentarité de TAE et du ferroviaire, les éléments de réponse fournis sont imprécis et l'analyse est insuffisante sur le potentiel de développement de l'offre ferroviaire (TER+RER).

Ainsi :

- **Les lignes de trains sont uniquement considérées dans une fonction de rabattement vers le métro** à travers des gares périphériques terminus comme Arènes et La Vache, ce qui est le principal argument de sa desserte par TAE, et Tisséo n'apporte pas de précisions quant à sa participation pour leur développement.
- La ligne C du réseau de Tisséo (Colomiers-Arènes), **exemplaire sur la synergie train/métro**, est absente des dossiers. Or, son exploitation pourrait être améliorée et l'annulation du programme d'amélioration de 54 M€ prévu au CPER pour 2020 par la Région et l'Etat hypothèque son développement.
- Aucune réponse concrète n'est apportée à la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) qui s'inquiète des conséquences potentielles d'une annulation définitive de la DUP des AFNT.
- Les propositions de RER de l'AUTATE de 2017 ont été étudiées comme une alternative au projet TAE et aucune étude n'a été lancée par Tisséo depuis ans pour imaginer des solutions complémentaires.
- Enfin, les propositions de "Rallumons l'Etoile !" sont absentes des dossiers malgré qu'elles aient ouvert de nouvelles perspectives depuis un an et que Jean-Michel LATTES ait même reconnu publiquement, lors d'un débat sur France Bleu, le 28 février dernier, que "le RER était aussi l'affaire de Tisséo".



Une proposition de meilleure synergie métro/train serait de nature à renforcer le projet TAE face aux oppositions et aux craintes relevées dans les premières contributions à l'enquête publique :

- Le coût du projet (2 900 M€) et le risque d'obérer d'autres projets,
- La desserte de La Vache est incomprise et très contestée,
- Les parkings de rabattement inquiètent tant ceux qui les estiment insuffisants que les habitants des Sept Deniers qui contestent la localisation de leur station et son rôle de rabattement.

D - Améliorer la synergie avec le train pour réussir TAE et CLB

"Rallumons l'Etoile !" se positionne dans une démarche constructive : si les projets de métro présentés nous semblent aujourd'hui insuffisants, de premiers RER métropolitains complémentaires sont possibles à court terme afin de les améliorer et de renforcer ainsi la justification de l'utilité publique des projets TAE et CLB.

En effet, il ne nous semble pas entendable d'investir 2 900 millions d'euros pour des projets de métro et, dans le même temps, de ne pas s'engager dans des projets pragmatiques de RER métropolitains coûtants moins de 5 % des 2 900 M€ de TAE + CLB, ce que nous sommes prêts à développer. Car, l'État l'a montré : les projets actuels ne sont pas suffisants pour éviter l'asphyxie de l'agglomération (augmentation de la congestion, de la pollution et des gaz à effet de serre).

Si le RER n'est pas une alternative au développement du métro, le métro n'est pas non plus une alternative au RER. Ils doivent donc être menés conjointement pour sortir du cercle vicieux actuel et répondre aux interrogations nombreuses apparues jusqu'ici lors de l'enquête publique.

Pour réussir TAE et CLB, Tisséo, qui souligne la complémentarité du métro et du train, doit s'engager concrètement dans le développement rapide de premières lignes d'un RER toulousain irriguant et structurant son périmètre.

En effet, la réalisation de ces projets pourrait être de nature à répondre à de nombreuses incompréhensions ou oppositions apparues lors des premières contributions à l'enquête publique :

- La mise en place rapide de lignes cadencées sur des plages horaires élargies devrait se traduire par une augmentation notable de la fréquentation des trains et donc des usagers du métro actuel et futur.
- De manière générale, en offrant un rabattement efficace vers le métro toute la journée, les RER pourraient réduire les besoins en parkings-relais. Cela pourrait rassurer sur le dimensionnement des ouvrages prévus, voire même de supprimer celui des Sept Deniers pour permettre une localisation de la station plus urbaine comme demandé par de nombreux habitants.
- Un succès à court terme de la ligne Montauban-Castelnaudary pourrait en outre renforcer l'argumentation en vue de la réalisation des AFNT et du choix de Tisséo de prévoir une connexion à La Vache.
- Enfin, en offrant une alternative à la voiture individuelle à l'échelle de la grande agglomération, le mix des projets pourrait alors être suffisant pour inverser la croissance, qui semble aujourd'hui irrémédiable, de la congestion, de la pollution et des gaz à effet de serre.

Il est impératif que la Déclaration d'Utilité Publique de TAE et CLB soit subordonnée à la levée des réserves suivantes :

A/ Tisséo doit affirmer la nécessité d'un RER sur son périmètre et s'engager dans son développement ;

B/ Tisséo doit adopter, avant la fin de l'année 2019, une feuille de route pour un RER toulousain, en co-construction totale ou partielle avec la Région, intégrant a minima les éléments suivants :

1. **La définition d'ici fin 2020 d'un schéma directeur du RER métropolitain toulousain**, comme demandé par la Ministre des Transports, Mme Elisabeth BORNE, le 28 mai 2019,
 - L'étude prospective lancée par la Région Occitanie en 2019, sur l'étoile ferroviaire toulousaine, doit être portée conjointement par la Région et Tisséo, et être utilisée pour définir rapidement un schéma directeur intégrant des mesures à court, moyen et long termes

2. **La mise en place d'une 1^{ère} étape fin 2020 sans travaux en optimisant l'existant** : création d'un "RER A" Castelnau-d'Estrétefonds/Baziège et d'un "RER C" entre Arènes et Colomiers
 - RER A : Tisséo doit s'engager dans l'étude des conditions de faisabilité pour trouver un accord de principe avec la Région d'ici fin 2019 pour une mise en œuvre en décembre 2020
 - RER C : Tisséo doit demander à la Région de renforcer en décembre 2020 la desserte actuelle de la ligne C, notamment élargir sa plage horaire jusqu'à minuit et renforcer les heures creuses
 - RER C : Tisséo doit sans délai intégrer les horaires de la ligne C dans son calculateur d'itinéraires et installer un automate à billets Tisséo dans toutes les gares concernées, notamment à Colomiers
3. **Le lancement dès 2019 des études pour réaliser les travaux nécessaires à la mise en œuvre d'une 2^{ème} étape au plus tard en 2025** : renforcement du "RER A" (plus de trains et de gares) et développement du "RER C" (meilleures fréquences et prolongement au moins jusqu'à Brax)
 - RER A : une étude de différents scénarios, selon le maintien ou l'annulation des AFNT, doit être lancée dès 2019, pour une réalisation d'ici 2025, même en cas de nécessité d'une nouvelle DUP,
 - RER C : Tisséo doit, à l'occasion de la concertation préalable prévue à l'automne, se prononcer en faveur d'un projet ambitieux et s'engager à contribuer financièrement.