

Toulouse est-elle condamnée à l'asphyxie en 2030 ?

La synthèse des "études multimodales", pilotées par l'État, a été publiée le 25 janvier. Et elle a de quoi inquiéter. En effet, elle indique que la saturation routière devrait être pire en 2030 qu'en 2017, malgré les projets en cours ou étudiés pour 2030. Elle conclut donc qu'un nouveau mix de solutions, dont le RER, doit être étudié. Face à l'urgence, l'association Rallumons l'Étoile propose l'idée d'un séminaire d'études pour partager les différentes réflexions et favoriser un large débat public.

C'est en toute discrétion, et sans communiqué de presse, qu'a été publié le rapport de synthèse des "études multimodales" menées conjointement entre 2017 et 2021 par l'État, la Région Occitanie, le Département de Haute-Garonne, Toulouse Métropole et Tisséo pour un budget de 4 millions d'euros. Les mots ont été bien pesés, mais le constat est sans appel : *"ces projets seront insuffisants pour répondre aux enjeux de déplacements, qui continueront d'augmenter fortement en périphérie, à l'échelle de l'agglomération"* (voir extraits dans l'annexe 1).

Le rapport conclut donc sur la nécessité de poursuivre les études en insistant sur *"l'amélioration des modes alternatifs à la voiture", "l'organisation de la ville et de sa banlieue" et "le développement des services aux usagers"*. Parmi les 17 projets étudiés, la conclusion indique que *"les projets ayant le plus d'effet positif en terme de report modal"* sont le vélo, le RER, le covoiturage et l'amélioration des rabattements autour des gares entre Colomiers et l'Isle-Jourdain.

S'il est valorisé dans la conclusion de ces études, l'impact potentiel du RER a été limité par certaines hypothèses de départ (projet à l'horizon 2040, objectif d'un train toutes les 15 minutes nécessitant de lourds investissements, mais seulement aux heures de pointes, pas de recherche de synergies systématiques avec le vélo, les bus et l'urbanisme).

Ce rapport vient confirmer le vœu de Rallumons l'Étoile d'un accord entre l'État, la Région, Tisséo et la SNCF sur une 1^{ère} phase pragmatique du RER toulousain d'ici 2029 (lignes de RER cadencées à la demi-heure de 5h à minuit en optimisant l'existant, tarification intégrée, bus coordonnés, système "train+vélo" performant, création de nouvelles gares). Cette proposition a recueilli le soutien de nombreux élus à travers le vote de vœux par une trentaine de conseils municipaux et intercommunaux. Les élus de Toulouse Métropole ont ainsi voté un vœu à l'unanimité le 20 octobre dernier. Elle est aussi plébiscitée par les 5 000 personnes de 300 communes différentes ayant répondu à l'enquête organisée par Rallumons l'Étoile fin 2022 et dont les résultats détaillés seront rendus publics en mars.

Or les acteurs toulousains tardent à s'engager dans l'élaboration d'un projet partagé qui puisse se traduire par des avancées concrètes d'ici 2030, malgré le lancement fin 2021 de nouvelles études sur le RER par l'État et la Région pour 8 millions d'euros. Pendant ce temps, les projets de RER métropolitains avancent à Strasbourg et Bordeaux, mais aussi à Lyon, Nantes et bien d'autres, suite aux annonces du Président de la République.

Pourtant, il y a une triple urgence en ce début 2023 :

- des améliorations de l'offre TER pourraient être possibles dès 2024 pour accompagner l'extension de la ZFE, mais cela nécessite un accord entre la Région et Tisséo d'ici le 10 avril (sinon il faudra attendre 2025),
- un certain nombre d'améliorations réalisables d'ici 2030 dépendront de leur intégration (ou pas) dans le volet mobilités du Contrat Plan Etat-Région (CPER) 2023-2027 qui doit être finalisé d'ici l'été,
- le RER devrait devenir un élément central des documents de planification en cours d'élaboration (PDU, SCOT, PLU, etc.), mais il est quasiment absent du projet de PADD du futur PLUIH de Toulouse Métropole, dont les communes et les élus métropolitains doivent débattre d'ici avril (plus d'éléments dans l'annexe 2).

C'est pourquoi Rallumons l'Étoile propose l'idée d'un séminaire d'études pour partager les études réalisées et se nourrir d'autres expériences en France et en Europe. *"Pour éviter l'asphyxie d'ici 2030, il faut définir rapidement un nouveau mix de solutions alliant mobilités et aménagement du territoire. L'organisation d'un séminaire d'études serait une manière originale d'élargir et de décroisonner les réflexions en associant les habitants, les acteurs économiques et l'ensemble des élus."* estime Benoît Lanusse, président de l'association Rallumons l'Étoile.

Annexe 1 : synthèse des études multimodales

Une plaquette de 10 pages et un rapport de synthèse de 158 pages sont téléchargeables sur la page suivante : www.prefectures-regions.gouv.fr/occitanie/Actualites/Mobilites-dans-l-aire-toulousaine-finalisation-des-etudes-multi-modales

La synthèse de la synthèse (page 3 de la plaquette)

Grâce aux projets mis en œuvre dans la situation de **référence, les transports collectifs et les modes actifs permettent d'absorber l'essentiel des déplacements supplémentaires** générés par la croissance démographique attendue, **sur le cœur d'agglomération**.

Cependant, ces projets seront insuffisants pour répondre aux enjeux de déplacements, qui continueront d'augmenter fortement en périphérie, à l'échelle de l'agglomération.

La saturation du réseau routier augmentera avec, en particulier :

- un périphérique saturé en heure de pointe du soir en semaine,
- la densification de la circulation sur les pénétrantes autoroutières (RN124, A64, RD2, A621, RD916, RD50...),
- dans l'ouest toulousain, davantage qu'à l'est, une saturation du réseau routier qui s'étendra de manière plus marquée par rapport à 2017 (jusqu'à 15 kilomètres du centre-ville de Toulouse sur la quasi-totalité des voies).

Les partenaires approfondissent la réflexion, sur un plan opérationnel, pour la mise en œuvre des projets retenus et relevant de leurs compétences, selon un calendrier propre à chaque projet. En ce sens les partenaires des études multimodales s'engagent à poursuivre l'analyse de l'opportunité d'un service de type « RER », en s'inscrivant dorénavant dans les annonces faites par le président de la République.

Le déploiement du PDU et des nouvelles propositions issues des Etudes Multimodales **absorbent une grande partie des effets de la croissance démographique et économique sur la circulation**, sans toutefois permettre d'inverser la tendance.

Les efforts sont à poursuivre et à amplifier. Les Etudes Multimodales entrent dans une nouvelle phase qui permettra de contribuer à **l'amélioration du lien entre transports et territoires** ainsi qu'entre **les différents réseaux de transports de l'aire d'attraction de Toulouse**. Elles seront également élargies aux **services aux usagers** (billettique, tarification, information) dans l'objectif de renforcer l'attractivité des solutions alternatives proposées.



La synthèse générale (page 112 à 114 du rapport)

Les études multimodales de mobilité ont permis de renforcer la coopération entre les acteurs de la mobilité toulousaine et ainsi de faire émerger de nouveaux projets, complémentaires à ceux déjà décidés. Elles ont vocation à se poursuivre car même si l'ensemble des projets absorbent une grande partie des effets de la croissance démographique et économique à l'horizon 2040, ils ne permettent pas d'inverser la tendance. En particulier, elles devront développer un volet de plus court terme sur les services aux usagers. Elles devront également continuer à travailler les questions essentielles de l'organisation de la ville et de ses banlieues, de l'amélioration des modes alternatifs à la voiture particulière, afin de mieux répondre aux exigences de santé et de bien-être de la population.

Les projets « EMM » ayant le plus d'effet positif, en termes de report modal, sont :

- Les itinéraires vélos prioritaires,
- L'étoile ferroviaire et le développement du RER / SEM
- Le développement du covoiturage
- L'amélioration des rabattements autour des gares entre Colomiers et L'Isle Jourdain, le franchissement nord de la Garonne, et la Voie du Canal Saint-Martory.

Ils sont à la fois un effet sur la congestion, l'accessibilité du territoire et sur l'environnement.

Les projets prévus dans le scénario 2030 de référence (page 102 du rapport)

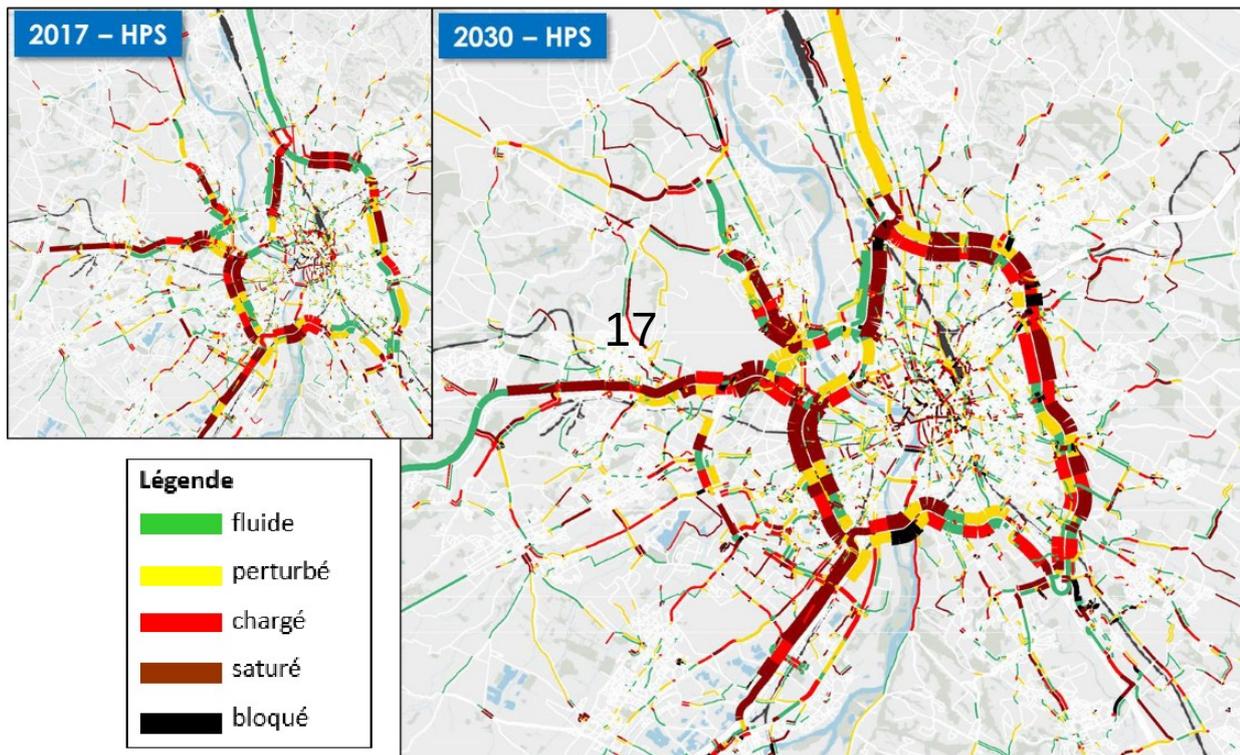
4.1.2.3 - Situation 2030 de référence (cf. paragraphe 1.5)

La situation de référence 2030 a été **validée par chaque partenaire en février 2018**. Cette situation est basée sur plusieurs éléments :

- **La croissance socio-économique 2030 issue du PDU** (+16% de population, + 29% d'emplois).
- **Tous les projets de transports collectifs** inscrits dans le PDU : Toulouse Aerospace Express, Liaison Aerospace Express, Téléphérique Urbain Sud, Linéos, Lignes Express, Augmentation de capacité de la ligne A, etc.
- Les **projets routiers dont la mise en service est probable d'ici 2030** : Jonction Est, Mise à 2x3 voies du périphérique sud, Phase 2 du BUN, Amélioration et prolongement RD916, Barreau RD963 à Cornebarrieu, etc.
- Des **améliorations d'axes ferroviaires** : projet des Aménagements Ferroviaires du Nord de Toulouse, densification de la desserte entre Colomiers et Pibrac, etc.

Congestion avec le scénario 2030 de référence (page 17 du rapport)

Évolution de la congestion sur le réseau routier entre 2017 et 2030 (situation de référence) en heure de pointe du soir



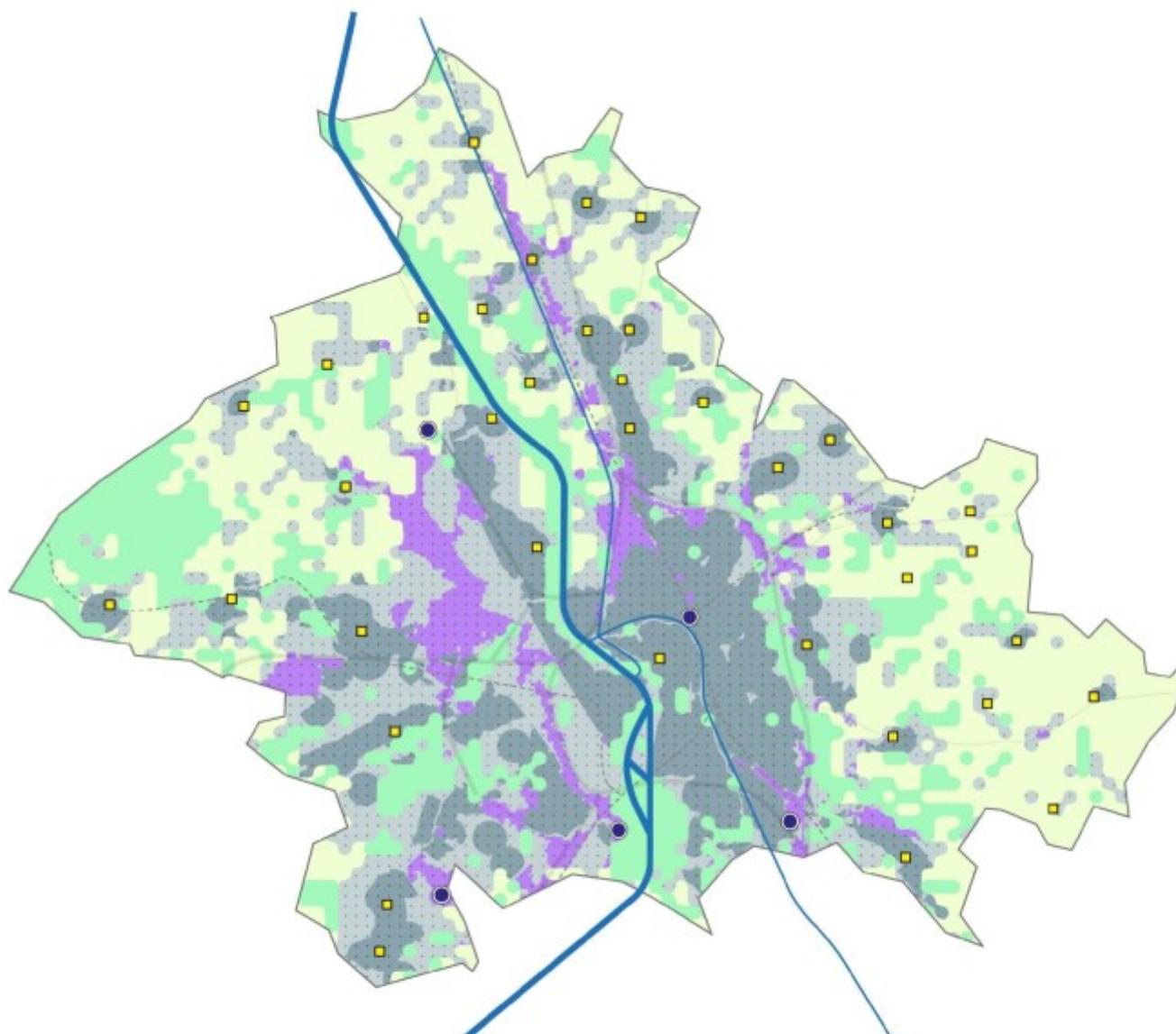
Élaboration de la carte : Citec, 2018.

Annexe 2 : le projet de PADD du futur PLUI-H de Toulouse Métropole

Extraits du document soumis au débat : un RER quasiment absent des orientations envisagées

Orientation 2.1. Renforcer le lien entre urbanisme-mobilité

Principe fort du projet d'aménagement de la métropole, la cohérence urbanisme-mobilité correspond à l'adéquation entre le développement urbain et les dessertes en transport en commun. Les territoires de cohérence urbanisme-mobilité correspondent au réseau structurant de transport en commun, c'est-à-dire les axes existants et en projet de métro, tram, train, téléphérique et Linéo.



Mobiliser l'enveloppe urbaine pour limiter l'étalement urbain

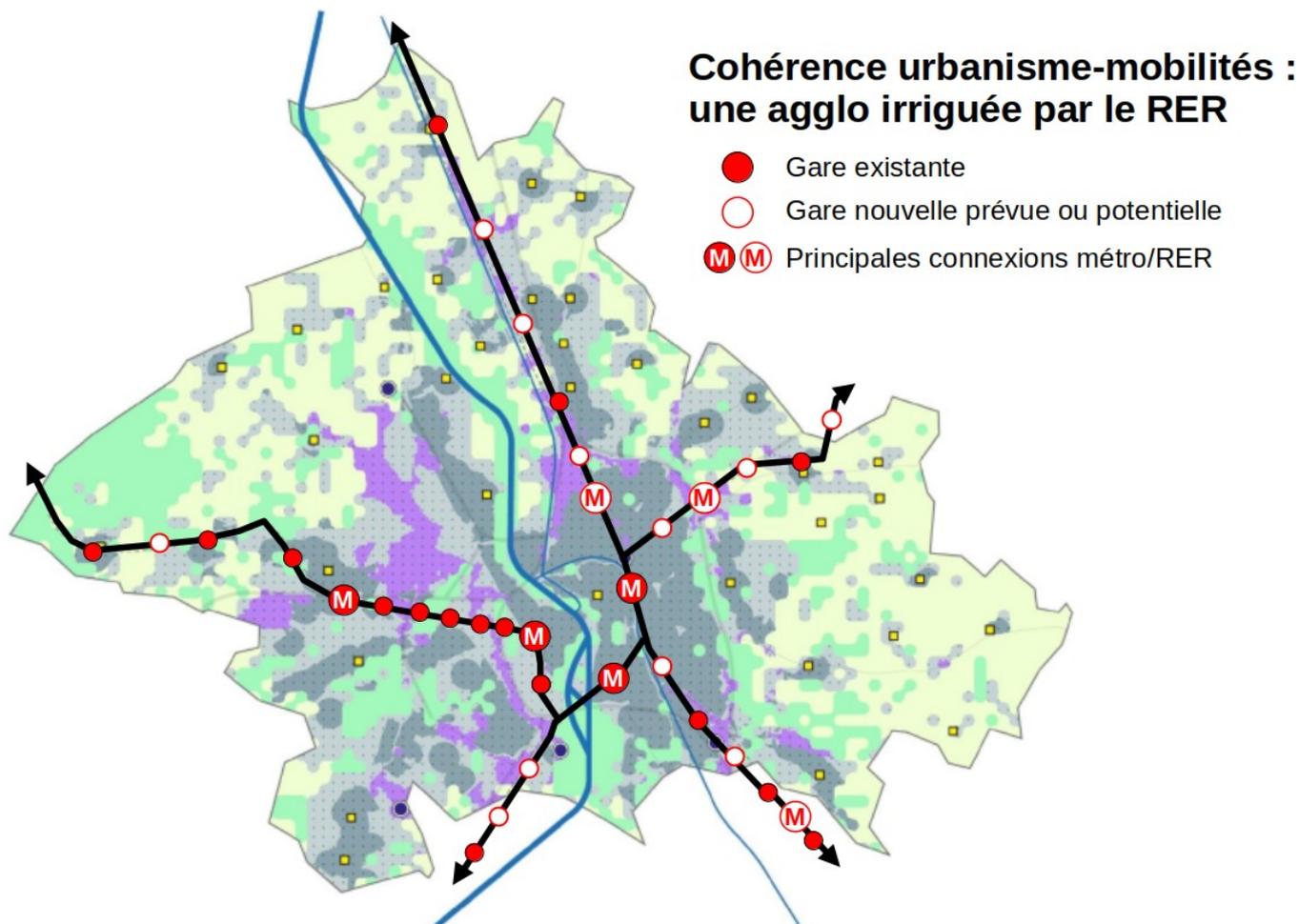
- Développer la mixité des fonctions au sein de l'enveloppe urbaine
- Prioriser le développement dans les secteurs préférentiels
- Permettre l'évolution des espaces urbanisés
- Adapter les milieux urbains au changement climatique

Accompagner le dynamisme économique

- Structurer le développement économique autour des campus d'excellence
- Impulser le renouvellement et la recomposition des espaces économiques les plus stratégiques

Éléments de repère

- Centre ville
- Réseau de voiries principales
- Réseau ferré



Les enjeux à 2 km des gares sur Toulouse Métropole

	Gares actuelles	Scénario exploratoire avec nouvelles gares
Habitants	58 %	70 %
Emplois	61 %	73 %
Zones à urbaniser	20 %	37 %

Délibération n° DEL-22-1324

Vœu des groupes Alternative pour une Métropole Citoyenne, Métropole Solidaire Ecologique et Démocratique, Toulouse Métropole en Commun, Métropole Ecologiste, Solidaire et Citoyenne, des Indépendants et Métropole d'Avenir pour un accord sur des avancées concrètes du RER toulousain

Exposé

1. Une approche pour débloquent le projet de RER

Les difficultés de déplacements continuent de s'aggraver dans Toulouse et sa périphérie (1,3 million d'habitants au total). Les bouchons n'ont pas disparu avec la crise sanitaire. L'inflation renchérit le coût de la vie. Et la Zone à Faibles Émissions (ZFE) appelle également le développement des transports en commun. De nombreux habitants et entreprises sont donc inquiets pour l'avenir.

Il y a un vrai risque que le RER toulousain doive attendre plusieurs années avant de se traduire par des avancées concrètes, malgré un large consensus transpartisan et le lancement, par la Région Occitanie et l'État, d'études sur un RER cadencé au quart d'heure à l'horizon 2040.

A Bordeaux et à Strasbourg, les RER métropolitains deviennent des réalités avec des projets pragmatiques (réalisation par étapes en commençant par optimiser l'existant) et partenariaux (portage conjoint par la Région et la Métropole), même si les contraintes techniques des réseaux ferroviaires de ces territoires restent bien différentes des nôtres.

A Toulouse, une 1ère phase d'un RER, cadencé à la demi-heure de 5h à minuit, doit être étudiée sans attendre afin d'en définir les étapes, pour des coûts relativement raisonnables (en investissement et en fonctionnement).

Bien que conscients que le cadencement supérieur du RER toulousain ne sera possible techniquement qu'avec des aménagements ferroviaires qui seront importants pour le nord toulousain (en raison de la saturation du réseau), il paraît primordial que les études préliminaires sur le RER avancent plus rapidement.

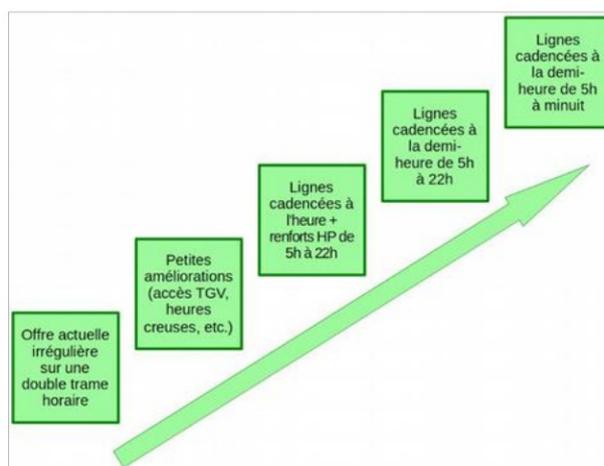
Cela permettrait aussi de préparer sereinement une 2ème phase plus complexe, en se donnant du temps pour étudier et discuter des différents scénarios possibles pour un RER cadencé au quart d'heure d'ici 2040.

2. Un premier scénario exploratoire pour illustrer la démarche proposée

Un scénario exploratoire pour ouvrir la discussion qui pourrait être approfondi et qui n'exclut pas d'autres scénarios possibles.

Un projet global de desserte pour une agglomération multipolaire irriguée par un système des mobilités structuré autour du métro et d'un RER cadencé à la demi-heure, avec l'étude d'une possible tarification unique, des réseaux de bus coordonnés et un système «train+vélo» performant.

Une réalisation par étapes avec des avancées concrètes et progressives.



L'utilisation d'une boîte à outils, éprouvée partout en Europe, pour rendre possible ce projet de desserte : exploitation à coût marginal, optimisation du matériel roulant et du réseau actuel, améliorations ponctuelles de la capacité du réseau et plan gares, sous réserve des capacités de la SNCF.

3. Le besoin d'un accord rapide pour mettre enfin le RER sur les rails

Un accord semble possible sur un projet partagé par les principaux partenaires (Région, Tisséo, État, SNCF) en concentrant les réflexions ces prochains mois sur une 1ère étape.

Le nouveau Contrat Plan Etat-Région (CPER) 2023-2027 et la nouvelle convention TER en discussion pourraient alors être des leviers permettant des avancées concrètes et progressives.

Décision

Le Conseil de la Métropole,

Entendu l'exposé de Monsieur le Président, après en avoir délibéré,

Décide :

Article 1

Le Conseil de Toulouse Métropole affirme son soutien à l'objectif de mettre en œuvre des avancées concrètes sur le RER et affirme qu'il est indispensable que tous les acteurs, chacun dans leur rôle, s'engagent pour trouver un accord sur un projet de RER bénéfique pour tous.

Article 2

Toulouse Métropole s'engage à faciliter le dialogue entre acteurs institutionnels, la réalisation d'études et d'aménagements en vue de la concrétisation de ces avancées.

Résultat du vote :

Pour	132
Contre	0
Abstentions	0
Non participation au vote	0

Publié le : 26 octobre 2022

Reçu à la Préfecture le 25/10/2022

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,
 Au registre sont les signatures,
 Pour extrait conforme,
 Le Président,

Jean-Luc MOUDENC