

Toulouse, le 25 avril 2022

Objet : Contribution sur le Projet d'Aménagement Stratégique du Schéma de Cohérence Territoriale de la Grande Agglomération Toulousaine

Madame la Présidente,

Nous avons pris connaissance avec intérêt du document de travail en date du 4 février 2022 concernant **le Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) du futur SCOT, qui affiche l'ambition des élus de « Faire du train un véritable mode de transport métropolitain ». Et notre association s'en félicite.**

Néanmoins, nous regrettons que ce projet (annexe 1) ne semble pas encore porter une réflexion partagée intégrant pleinement les impacts potentiels d'un véritable RER toulousain, tant en terme de réseau de transport performant, complémentaire des autres réseaux, qu'en terme d'aménagement du territoire.

D'une part, le projet de PAS semble d'ores-et-déjà privilégier un scénario de terminus partiels dans des « gares amont », alors qu'il devrait explorer aussi le potentiel de scénarios plus ambitieux avec une ou plusieurs lignes diamétrales. En effet, plusieurs scénarios, dont certains avec des lignes diamétrales, vont être analysés d'ici mi-2023 dans le cadre des études préliminaires lancées en octobre 2021 par l'État et la Région pour plusieurs millions d'euros (annexe 2). Les diamétrales, au contraire des "gares amont", permettent des traversées rapides de l'agglomération sans changements et un accès direct à une offre plus large de transports en commun (TGV, Intercités, TER, 3 lignes de métro, Linéo et lignes de bus classiques). Des liaisons diamétrales pourraient donc contribuer à un report modal efficace en multipliant et en rendant plus attractifs (temps, coûts) les parcours possibles en transports en commun. C'est pourquoi étudier réellement les différents scénarios nous semble fondamental. A notre connaissance, aucun système de RER métropolitain en Europe n'est d'ailleurs basé sur un tel système de « gares amont », mais, au contraire, sur une ou plusieurs lignes diamétrales traversant l'agglomération. Ainsi, en France, les projets de RER métropolitains de Bordeaux et de Strasbourg prévoient des lignes diamétrales avec des avancées concrètes à court terme en commençant par optimiser l'existant (annexe 3), comme le préconise Rallumons l'Étoile.

D'autre part, le projet de PAS n'approfondit pas suffisamment certains questionnements potentiellement majeurs d'un RER toulousain : la localisation de ses terminus, la création de nouvelles gares et leurs impacts sur l'aménagement du territoire. Ainsi, sur les terminus, deux périmètres sont actuellement étudiés par la Région et l'État avec des répercussions différentes : l'un correspondant quasiment au périmètre de Tisséo et du SMEAT, l'autre intégrant les villes moyennes aux limites de l'aire urbaine toulousaine (Montauban, Saint-Sulpice, L'Isle-Jourdain, Villefranche-de-Lauraguais, Auterive, Carbonne). De plus, les études sur le RER se sont essentiellement concentrées jusqu'ici sur les gares existantes alors que la création de nouvelles gares pourrait fortement augmenter la pertinence et le potentiel du RER toulousain en desservant mieux les habitants, les emplois et les zones à urbaniser. La ligne Colomiers-Arènes fut ainsi un laboratoire il y a 20 ans avec des gares distantes en moyenne de seulement 1,3 km et l'émergence de nouveaux quartiers autour des gares créées. Plus récemment, Toulouse Métropole s'est saisie du projet des AFNT pour demander la desserte du Nord de l'agglomération par plus de gares qu'initialement prévues. L'InterSCoT avait aussi esquissé une réflexion intéressante à l'échelle de la grande agglomération toulousaine (annexe 4).

La perspective d'un RER toulousain, affirmé dans le Projet d'Aménagement Stratégique du futur SCOT, invite aujourd'hui à penser autrement l'aménagement et le fonctionnement d'une grande agglomération toulousaine multipolaire, autour d'une offre attractive de trains cadencés de 6h à minuit qui formerait un réseau à part entière, complémentaire des TER comme des métros.

Et une telle réflexion devrait alimenter en retour l'évaluation des différents scénarios étudiés pour le futur RER toulousain. C'est pourquoi le SMEAT et les autres SCOT devraient être pleinement parties prenantes des études en cours.

Face à ces enjeux nouveaux pour tous les acteurs de l'agglomération toulousaine, cela nécessite d'explorer sereinement le champ des possibles pour faire émerger une vision largement partagée sur une évolution envisageable de l'agglomération qui soit plus structurée autour du RER et un peu moins par la voiture individuelle. De ce point de vue, la réflexion sur l'évolution des SCOT de l'aire urbaine toulousaine pourrait se nourrir de retours d'expériences d'autres agglomérations et d'études sur des cas pratiques locaux.

Rallumons l'Étoile, qui promeut la création d'un RER toulousain, souhaite contribuer à cette réflexion collective. Comme vous le savez, notre association a lancé en 2021 l'élaboration d'un Atlas des gares, existantes et potentielles, pour explorer le potentiel du RER toulousain à partir des questions des gares. Deux scénarios exploratoires montrent qu'un RER toulousain, avec de nouvelles gares, pourrait desservir à 2 km : 60 % de la population, 70 % des emplois et plus d'1/3 des zones à urbaniser actuelles dans le périmètre du SMEAT (annexe 5). Dans le cadre de cet Atlas, nous avons créé un dispositif pédagogique pour permettre à chacun de tester différents scénarios et favoriser ainsi les échanges entre les acteurs (annexe 6).

Comme évoqué avec vous en mai dernier, Rallumons l'Étoile est disponible pour venir présenter ses travaux et réflexions aux instances du SMEAT. Plus largement, nous souhaitons être associés dans le cadre du processus d'élaboration du SCOT.

Vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à nos remarques sur le Projet d'Aménagement Stratégique, et à notre proposition d'échanges avec les instances du SMEAT, je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, nos sincères salutations.

Benoît LANUSSE
Président de Rallumons l'Étoile
06.79.82.13.63

Annexe 1 – Extraits du projet de PAS en date du 04/02/22

Faire du train un véritable mode de transport métropolitain

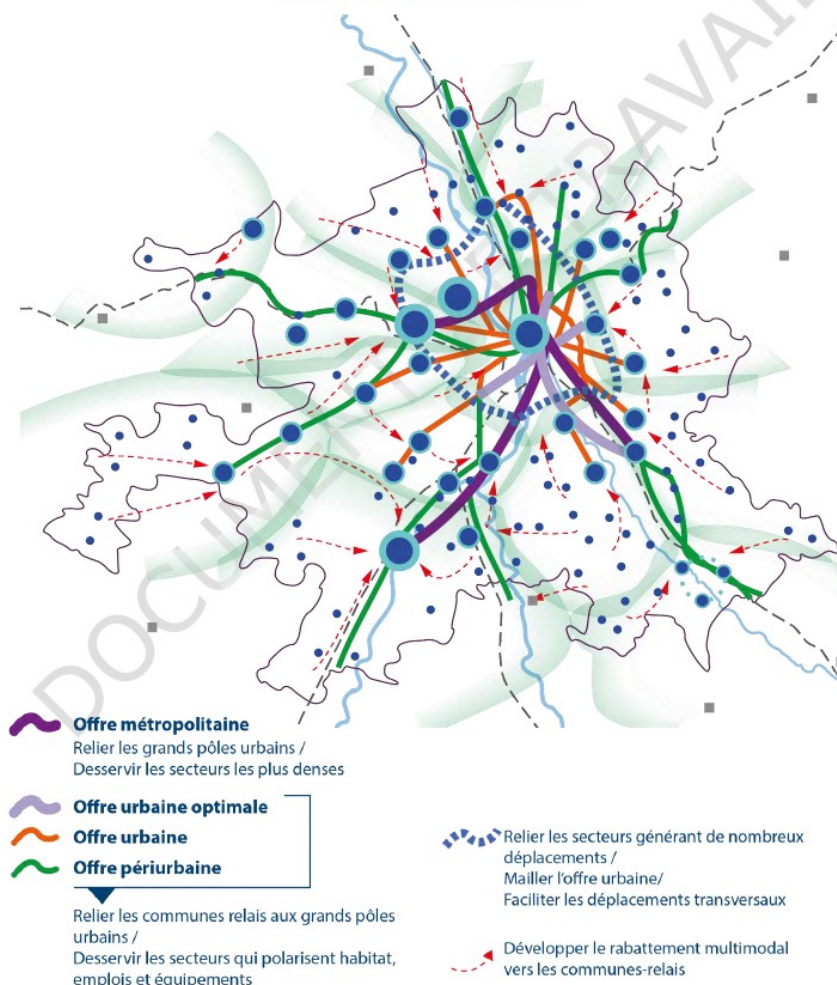
Les élus considèrent que l'étoile ferroviaire est une chance pour desservir le vaste espace de la grande agglomération toulousaine et accéder facilement au cœur de l'agglomération. Pour optimiser l'étoile ferroviaire, les élus souhaitent :

- S'inscrire dans une démarche régionale pour doter progressivement l'agglomération toulousaine d'une offre de type RER métropolitain. Cela doit permettre de développer une offre ferroviaire suffisante (en fréquence, en amplitude, en régularité). Cette offre ferroviaire devra s'inscrire pleinement dans le dispositif métropolitain de mobilité, en cohérence avec l'offre urbaine pour permettre un fonctionnement des offres en réseau.
- Garantir un accès au cœur d'agglomération (non seulement à partir de la gare de Toulouse Matabiau mais aussi à partir de plusieurs points interconnectés au réseau urbain) et une accessibilité renforcée aux différentes gares.

Plusieurs projets vont dans ce sens : le réaménagement de la gare de Toulouse Matabiau, le projet d'Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain (AFNT), les études de renforcement de la capacité de la ligne de l'ouest au-delà de Colomiers, les interconnexions des voies ferrées avec la future 3^{ème} ligne de métro (Labège, Montaudran, La Vache, Colomiers).

Certaines gares, localisées au sein ou à proximité des centralités, ont ainsi vocation à devenir des **sites privilégiés d'intensification urbaine**.

L'organisation de la cohérence urbanisme – mobilités de la grande agglomération toulousaine



Renforcer la grande accessibilité par de nouvelles infrastructures

Afin de renforcer la grande accessibilité du territoire, les élus souhaitent permettre et faciliter la réalisation de nouvelles infrastructures :

- L'arrivée de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) entre Bordeaux et Toulouse va mettre Toulouse à 3h de Paris et à 1h de Bordeaux. Elle se matérialisera sur le territoire grâce aux Aménagements Ferroviaires du Nord Toulousain (AFNT) prévus entre Toulouse et Saint-Jory.
- La construction de l'autoroute Toulouse-Castres, dernière branche de l'étoile autoroutière entre Toulouse et les « villes à 1h ».
- La construction d'un nouveau pont sur la Garonne au nord de l'agglomération, renforçant son accessibilité depuis le nord du département et le secteur de Montauban.
- Les nécessaires évolutions de la plateforme aéroportuaire lui permettant de conforter son activité.

L'arrivée de la 3^{ème} ligne de métro s'inscrit également dans cette dynamique d'amélioration de la grande accessibilité :

- En améliorant la liaison entre la gare Matabiau et l'aéroport (avec une correspondance par la Ligne Aéroport Express à la station Jean Maga).
- En proposant des connexions multiples avec l'étoile ferroviaire permettant à terme que tous les trains n'aillent plus forcément jusqu'à la gare Matabiau. Ce dispositif de « gares amont » pourra bénéficier tant à la capacité de la gare Matabiau qu'à l'attractivité des secteurs autour des gares terminus.
- En proposant de nouvelles offres de parkings relais en entrées d'agglomération.

Mieux articuler grandes infrastructures de mobilité et aménagement du territoire

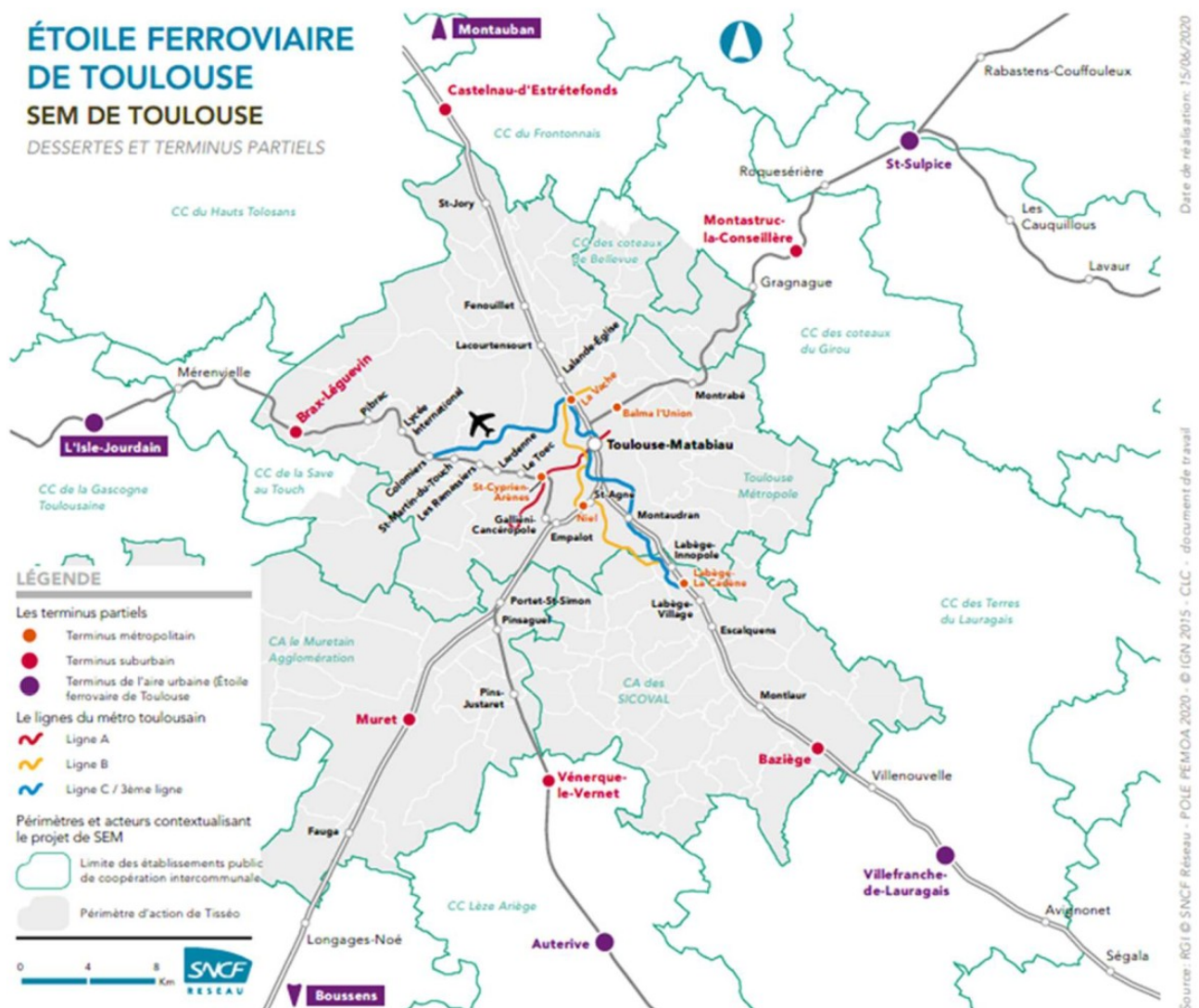
Les élus de la grande agglomération toulousaine souhaitent renforcer la cohérence urbanisme/mobilité au sein du territoire et ainsi mieux articuler les stratégies d'aménagement avec les politiques en matière de mobilité. Il s'agit ainsi de :

- Insérer les grands pôles d'échanges, points d'accroche de la grande accessibilité (aéroport, gare Matabiau, « gares amont ») dans le fonctionnement urbain des quartiers qui les accueillent et constituer des éléments moteurs de centralités métropolitaines.
- Améliorer les déplacements entre les territoires connectés : il s'agit d'un moteur important du développement territorial, du fait de la croissance des échanges (économiques, universitaires, touristiques...) qu'elle permet. L'agglomération de Castres-Mazamet va ainsi se rapprocher de l'aire urbaine toulousaine avec la nouvelle autoroute. La LGV mettra Toulouse et Bordeaux à une heure et permettra la constitution d'un bi-pôle métropolitain de première ampleur à l'échelle du sud-ouest européen en renforçant les possibilités de coopération.
- Anticiper l'arrivée des nouvelles infrastructures pour éviter les tensions foncières ou l'étalement urbain souvent induits.

Annexe 2 – Les études en cours sur le RER toulousain

En 2021, l'État et la Région Occitanie ont lancé plusieurs études sur le futur RER toulousain pour un montant de 8 M€. Pour l'instant, celles-ci semblent privilégier les scénarios avec des terminus partiels systématiques en périphérie et peu de nouvelles gares :

- Avril : études complémentaires aux Études Multimodales Métropolitaines n°14 (EMM14) et du pilotage de la construction d'une ambition « RER/SEM - Étoile ferroviaire de Toulouse », cofinancées par l'État et la Région Occitanie pour 1,2 M€,
- Octobre : quatre études préliminaires des lignes du RER/SEM de l'étoile ferroviaire de Toulouse, cofinancées par l'État et la Région Occitanie pour 6,2 M€,
- Décembre : études Avant-Projet/Projet (APO) de création du terminus partiel Route de Launaguet (La Vache), cofinancées par l'État et la Région Occitanie pour 875 k€.



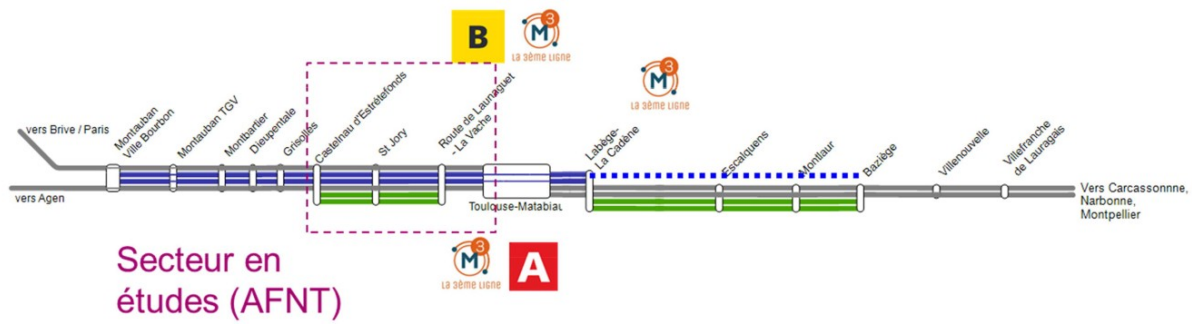


Schéma de principe de la desserte de la Transversale-Sud (à titre indicatif)
Scénario A des EMM14 - horizon intermédiaire

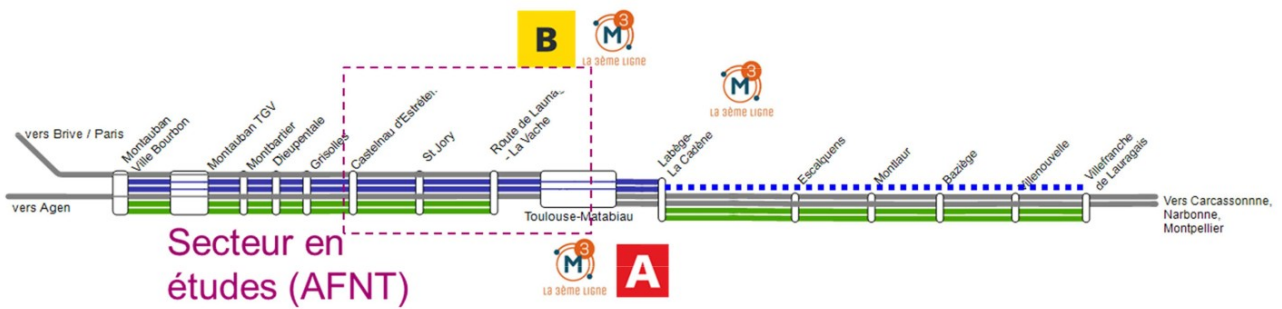


Schéma de principe de la desserte de la Transversale-Sud (à titre indicatif)
Scénario B des EMM14 - horizon cible

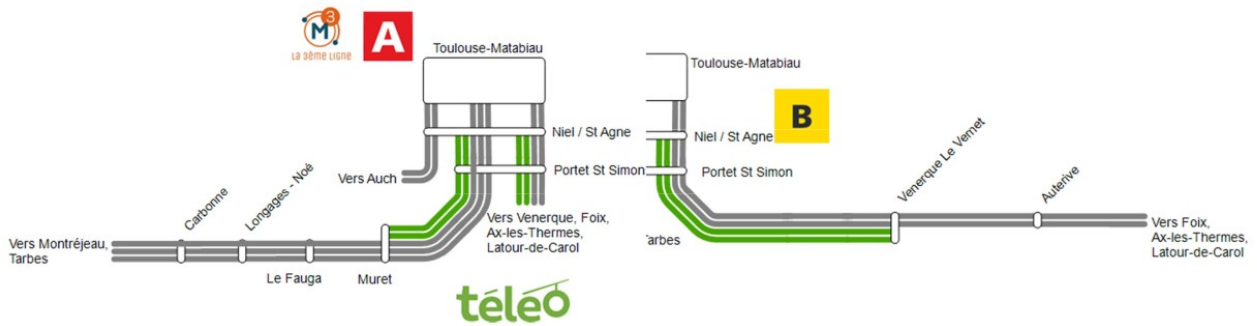


Schéma de principe de la desserte du Quart Sud-Ouest (à titre indicatif)
Scénario A des EMM14 - horizon intermédiaire

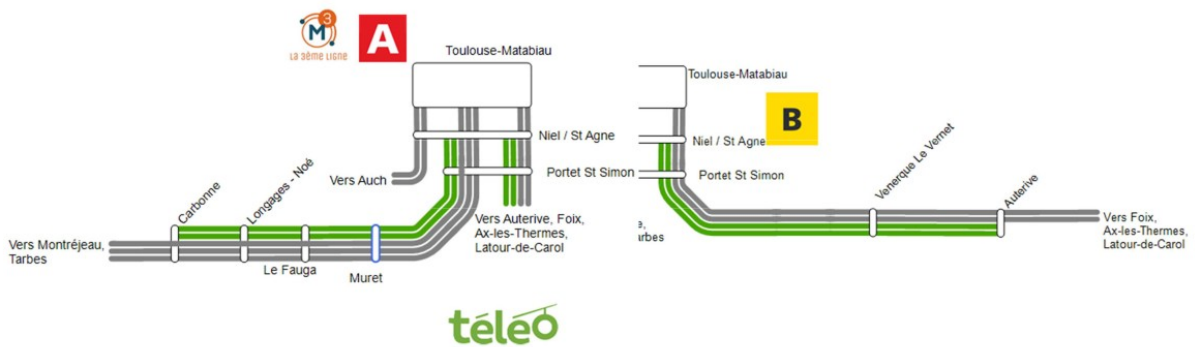
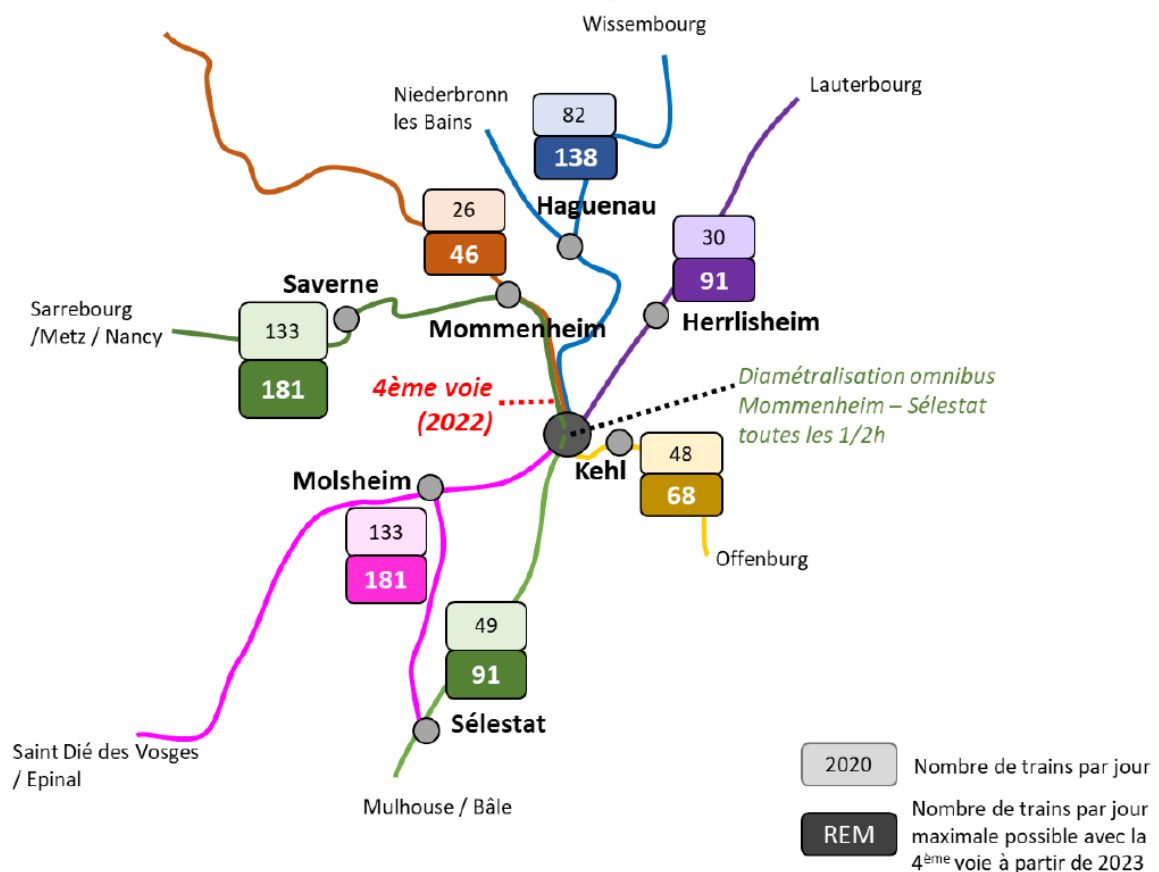
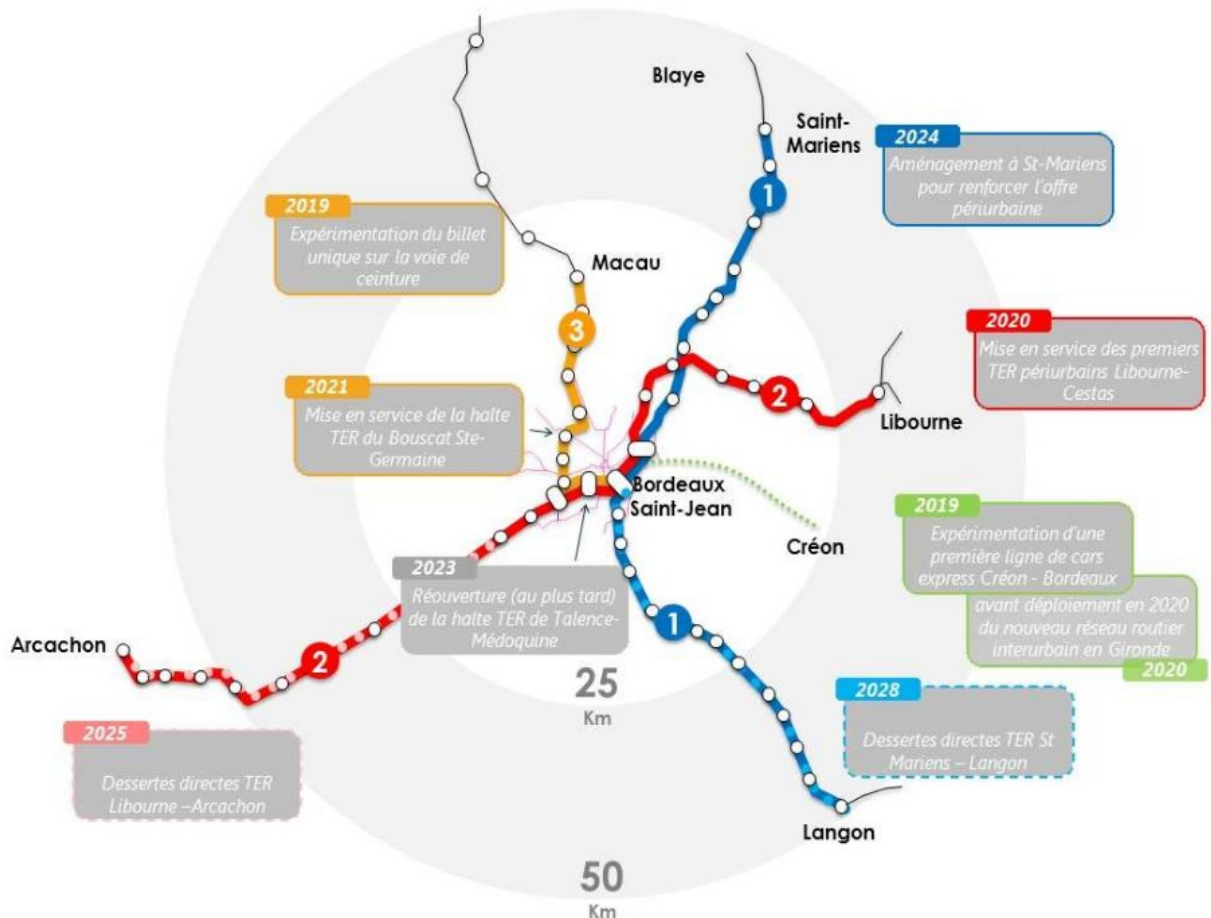


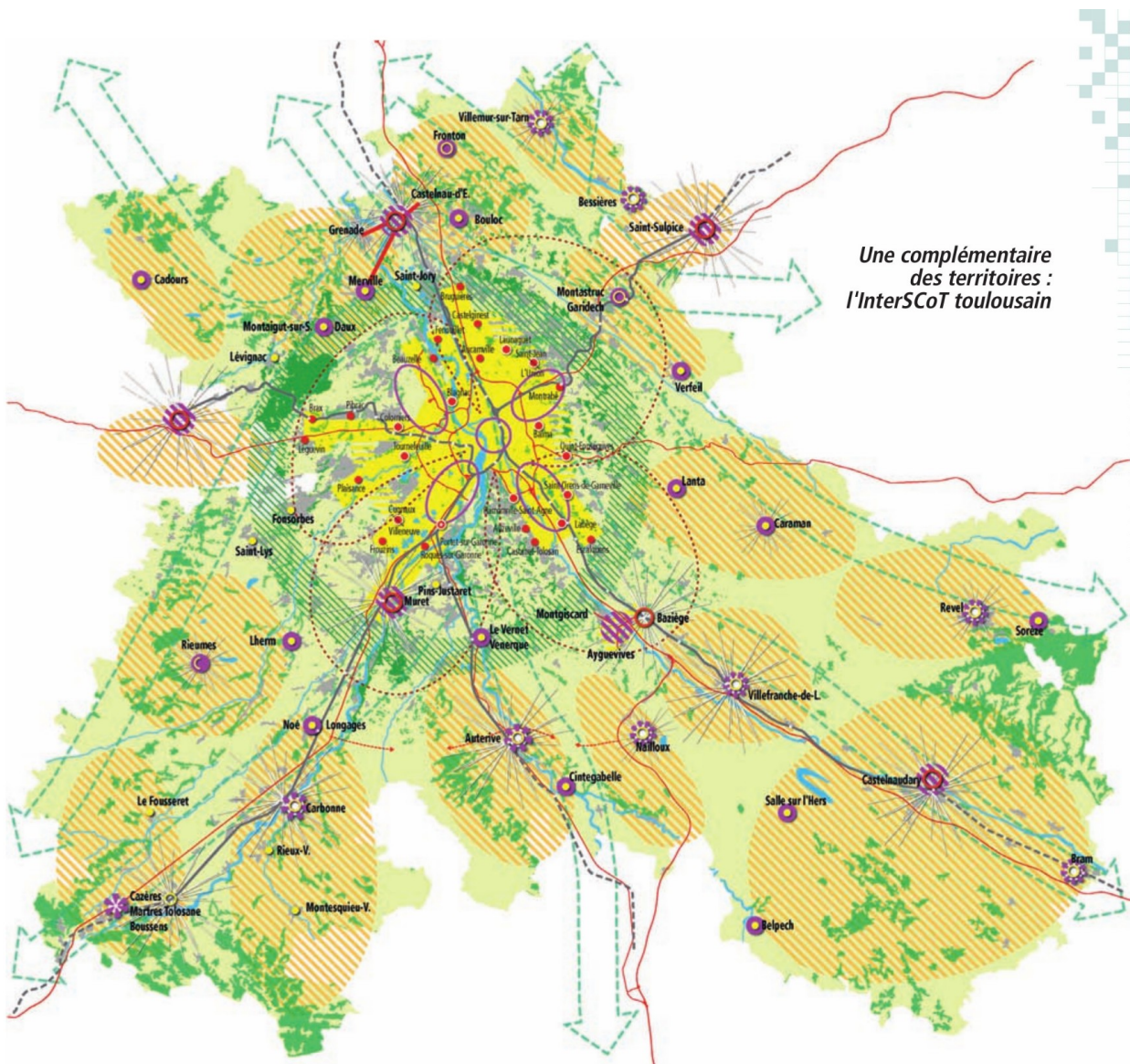
Schéma de principe de la desserte du Quart Sud-Ouest (à titre indicatif)
Scénario B des EMM14 - horizon cible

Annexe 3 – Les projets de RER à Bordeaux et Strasbourg portés conjointement par la Région et la Métropole

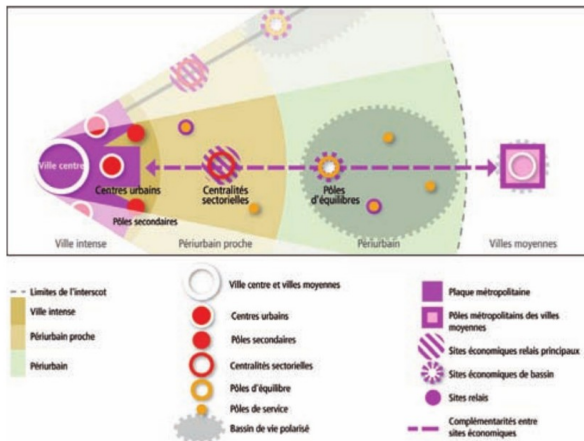


Annexe 4 – S'appuyer sur la réflexion passée de l'InterSCot

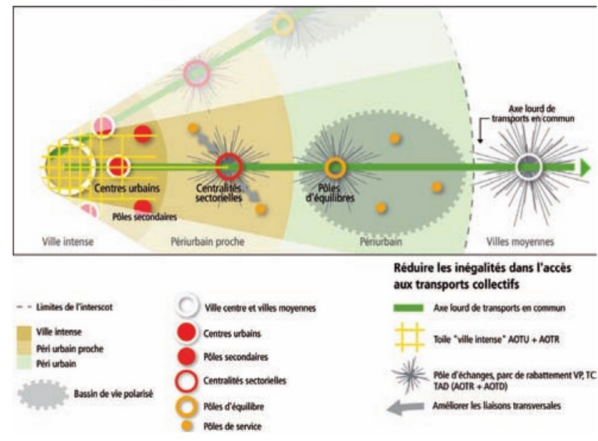
www.aua-toulouse.org/wp-content/uploads/2016/06/pdf_10ansgip_v9_light.pdf



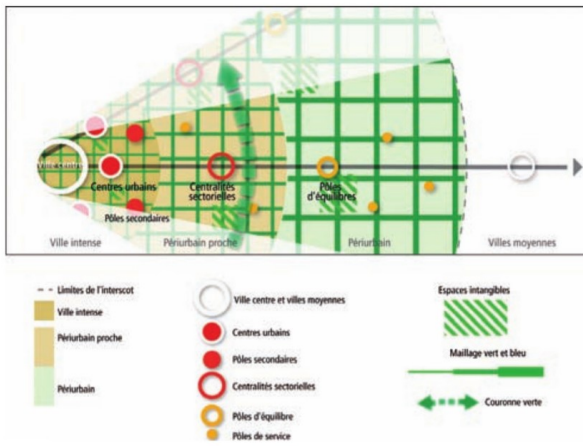
Polariser : organiser la complémentarité territoriale de l'économie



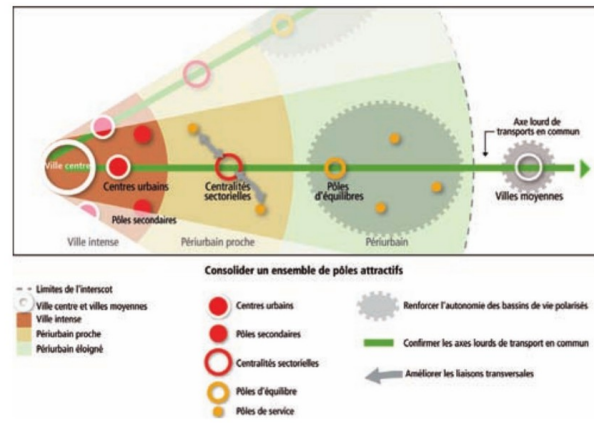
Relier : une organisation en bassins de vie arrimés à un cœur d'agglomération maillé



Maîtriser : faire fructifier le capital naturel et agricole, bien commun du territoire

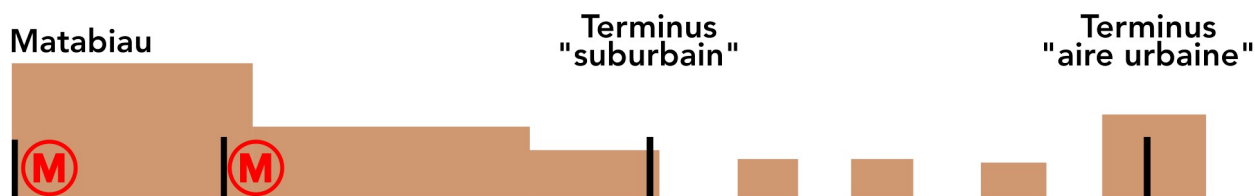


Polariser : promouvoir un modèle urbain polycentrique et hiérarchisé



Annexe 5 – Deux scénarios exploratoires

Dans l'attente des études en cours par l'État et la Région, Rallumons a élaboré deux scénarios exploratoires pour esquisser le potentiel du RER toulousain à travers des hypothèses différentes en terme de terminus et de gares nouvelles.



Scénario 1 : gares proches (1 à 3 km) sur périmètre resserré (Tisséo)



Scénario 2 : gares plus éloignées (2 à 5 km) sur périmètre large (aire urbaine)



Habitants, emplois et zones à urbaniser situés à moins de 2 km autour des gares

Secteur	EPCI	POPULATION			EMPLOI (estimation moyenne)			ZONES A URBANISER			
		Desserte TER actuelle	Scénario RER 1	Scénario RER 2	Desserte TER actuelle	Scénario RER 1	Scénario RER 2	Desserte TER actuelle	Scénario RER 1	Scénario RER 2	
Tisséo	Toulouse Métropole	58	72	70	61	75	73	20	38	37	
	CA Le Muretain Agglo	33	45	50	48	69	73	18	34	49	
	CA du Sicoval	26	32	30	60	68	68	39	46	45	
	CC de la Save au Touch	16	12	16	10	8	11	3	0	3	
	CC des Coteaux Bellevue	5	27	27	3	34	34	0	10	10	
	Total	49	61	61	59	73	72	20	34	38	
Hors Tisséo	Branche Ariège	CC Lèze Ariège	42	1	46	37	10	67	0	7	76
		CA Gaillac-Graulhet	2	0	2	0	0	0	1	0	1
	Branche Est	CC Tarn-Agout	28	0	30	24	0	24	17	0	40
		CC Val'Aigo	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		CC des Coteaux du Girou	30	28	30	30	30	30	35	35	35
	Branche Garonne	CC Coeur de Garonne	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		CC du Volvestre	33	0	33	42	0	42	32	0	32
		CA Grand Montauban	30	0	33	42	0	47	9	0	11
	Branche Nord	CC Grand Sud Tarn et Garonne	20	12	20	21	0	21	0	0	0
		CC du Frontonnais	19	21	21	20	33	33	27	39	39
	Branche Ouest	CC Save Garonne et Côteaux de Cadours	0	0	1	0	0	0	0	0	0
		CC de la Gascogne Toulousaine	35	0	35	55	0	55	41	0	41
	Branche Sud-Est	CC des Terres du Lauragais	18	0	16	34	0	31	24	0	21
	Total	19	4	20	25	4	29	14	4	20	
	Total	39	42	47	51	58	62	17	20	29	

Document de travail – Rallumons l'Étoile ! - le 8 mars 2022

Sc0 : Gares actuellement desservies par le TER

Sc1 : Scénario 1 (périmètre proche avec des gares proches – les gares actuelles non desservies par les RER le resterait bien sûr par les TER)

Sc2 : Scénario 2 (périmètre large avec des gares éloignées)

Source :	
Zones à urbaniser	Géoportail de l'urbanisme (2021)
Population	Insee (2018)
Emploi	SIRENE (2019)

Annexe 6 – Un dispositif pédagogique pour tester des scénarios et favoriser les échanges

