

A la veille d'un projet qui est estimé à un coût de près de 4 milliards d'euros pour la collectivité, les salariés de Tisséo sont interrogatifs quant à leur devenir si la variable d'ajustement qui permettra de réaliser ce grand projet est la masse salariale de l'EPIC. Etre performant, oui, mais être le bouc-émissaire des mauvais choix dans la dépense du denier public alloué au transport en commun, alors non ! Quand le SMTC décide de construire un troisième dépôt bus pour des raisons de dimensionnement du réseau pour ensuite « soulager » l'EPIC de ses véhicules par des départs en sous-traitance, la variable d'ajustement ne peut être la masse salariale.

Il n'est pas fait mention dans le projet des modalités d'exploitation. Les coûts induits par l'exploitation de la 3^{ème} ligne sont calculés sur la base des coûts existants résultant de l'exploitation par Tisséo EPIC mais il n'est pas fait état du type de contrat qui sera mis en œuvre.

Quid du réseau de demain, une troisième ligne qui alimentera le cœur de Toulouse sans, une fois encore, se pencher sur la proche et moyenne banlieue ? Lors de la récente présentation faite dans le cadre du Débat Public pour la 3ème ligne du Métro, le dossier du Maître d'Ouvrage ne fait pas état de quelque enquête Origine-Destination. Certes les bassins d'emplois sont bien identifiés mais les salariés Toulousains partent de leur domicile pour se rendre sur ces bassins d'emploi et là, rien d'identifier. Quelle réflexion et quel travail partenariale avec les autorités locales sur le plan de l'approche de Toulouse, des réseaux routiers, des réseaux ferrés, de la gestion des parcs relais ?

Le TAE apparaît comme une énorme artère entre deux bassins d'emplois aéronautiques. Sans négliger le caractère structurant de cette activité pour l'agglomération, n'est-il pas envisageable de mettre en place plusieurs projets de transports qui pourraient, à eux tous, apporter plusieurs réponses et un maillage plus dense du transport en commun. La solution d'une seule ligne qui mobilise des investissements aussi lourds, génèrera l'incapacité du SMTC à financer d'autres projets d'investissements.

La faible densité de population de l'agglomération toulousaine et surtout la grande étendue du périmètre urbain, nécessite que le transport dispose d'une forte capacité d'adaptation au développement des quartiers économiques de l'agglomération. Baser la stratégie de développement du réseau sur un nouveau mode lourd serait un blocage à une flexibilité nécessaire sur un tel territoire.

QUESTIONS :

1. Les citoyens ont-ils été consultés individuellement sur le projet de la troisième ligne du métro ?

Dans la négative, le SNTU-CFDT souhaite qu'une prospection soit faite auprès de chaque utilisateur potentiel. Qu'elle soit organisée sous forme de questionnaire envoyé au domicile et dans les entreprises afin que chacun puisse devenir acteur.

- Attractivité des stations. (commerces, organismes sociaux, prise en charge en amont de la clientèle potentielle....)
 - Les moyens de pré-acheminement mis en place pour amener les usagers à utiliser le métro (parking, réseau ferré, réseau bus interurbain...)
 - Attractivité de la ligne pendant les périodes de vacances et week-end (base de loisirs, centre commerciaux, complexes culturels et sportifs....)
2. Compte tenu du niveau d'endettement du SMTC et celui mis en place pour la prochaine ligne de métro, une inquiétude s'installe sur l'impact de la fiscalité des foyers.
 3. Le gestionnaire devrait être le SMTC mais qui sera exploitant de la troisième ligne du Métro ?
 4. Plusieurs tracés de cette ligne sont envisagés. Où serait positionné le garage atelier pour le parcage et la maintenance des rames ?