

# Contribution du Collectif du Désert de l'Ouest de la Métropole

Collectif initié par l'AUTATE (Association des Usagers des Transports de l'Agglomération Toulousaine et de ses Environs), soutenu par les élus de Brax du groupe majoritaire, par les associations Tournefeuille Avenir Environnement, Plaisance Environnement, Cheminots Saint Laurent, Association Blagnac A Vivre Environnement et par un grand nombre de citoyens et d'élus sur <http://urlz.fr/4pkk> . Contact: desertdelouest@gmail.com.

Liste des signataires au 27 novembre 2016:

Helene Aguera	31330	Claude Isabelle Biason	31000 Toulouse
Parizad Akbaraly	Tournefeuille	Amandine Bioletti	Pibrac
Michel Albagnac	Tournefeuille	Christine Bit	Tournefeuille
Julie Antic	31300 Toulouse	François Bit-Monnot	Tournefeuille
Eric Archambault	Paris 15ème	Claudie Blanc	Pibrac
Laurent Archimbaud	Paris, 20ème	Henri Blanc	Pibrac
Nathalie d'Argenlieu	Tournefeuille	Danielle Bonnes	Villeneuve Tolosane
Stephanie Arjona	Plaisance du Touch	Régis Bonnes	Villeneuve Tolosane
Gilbert Asencio	Tournefeuille	Daniel Bonnet	Tournefeuille
Nicole Asencio	Tournefeuille	Laetitia Botella	Tournefeuille
Simon Asencio	Tournefeuille	Emmanuel Boulet	31330
Sylvain Asencio	Tournefeuille	Thomas Bourcy	32600
Lydie Audonnet	La Salvetat St Gilles	Françoise Bousquet	31100 Toulouse
Patrick Ayer	31270	Sonia Bouteraa	Tournefeuille
Isabelle Azemar	Tournefeuille	Martine Bourdon	Tournefeuille
Monique Barde	Tournefeuille	Angela Bovo	31400 Toulouse
Marie-Claire Baleste	31100 Toulouse	Catherine Boyer	31270
Catherine Ballester	Colomiers	Xavier Briot	Tournefeuille
Hélène Barbier	Plaisance du Touch	Magali Bru	12270
Pascal Barbier	Conseiller Municipal	Laurence Cabailot	31300 Toulouse
Thomas Barbier	Plaisance du Touch	Monique Cadilhac	Plaisance du Touch
Emmanuelle Barde	Plaisance du Touch	Jacques Camborde	Tournefeuille
Jean-Pierre Barde	11120	Christophe Camail	Plaisance du Touch
Nicolas Baron	Tournefeuille	Frédéric Campourcy	31270
Serge Barre	Colomiers	Nathalie Canevet	Tournefeuille
Marie-Helene Barizza	32600	Yann Carrere	Plaisance du Touch
Martine Barrau	Tournefeuille	Jerôme Cayre	31300 Toulouse
Frédéric Baubay	Colomiers	Philippe Cayzac	Léguevin
Véronique Baumann	31200 Toulouse	Robert Cazard	Tournefeuille
Hélène Bay	Tournefeuille	Danielle Charles	31000 Toulouse
Carole Bayonnette	31490	Isabelle Charon	31100 Toulouse
Gisèle Beausson	Toulouse	Patrick Chartier	Conseiller municipal de
Fredrik Belondrade	31500 Toulouse	JC Chazottes	Tournefeuille
Ariane Berland	Tournefeuille	Pascale Chene	Plaisance du Touch
Christine Bernard	Plaisance du Touch	David Claveau	Tournefeuille
Hugues Bernard	Colomiers	Marie-Françoise Claverie	31470
Sophie Bernard	31100 Toulouse	Jean-Louis Clément	Tournefeuille
Marie-Pierre Bès	Tournefeuille	Mireille Conduché	Plaisance du Touch
Jean-Michel Besse	Présidente de	Stéphane Coppey	31100 Toulouse
Florent Beucher	l'AUTATE, habitante de	Rudy Coste	Ancien président de
Jean-Paul Bez	Blagnac	Franck Couradette	Tisséo
	31270	Nathalie Courmont	Tournefeuille
	Tournefeuille		La Salvetat St Gilles
	31700		31490

Françoise Courreges	Blagnac	Emmanuelle Helly	31400 Toulouse
Christelle Courtial	31270	Vanessa Houze	3100 Toulouse
Nicole Cremel	31000 Toulouse	Valerie Inizan	Tournefeuille
Jean-Pierre Crémoux	Cornebarrieu	Séverine Jean-Baptiste	Brax
Geneviève Crokaert	Tournefeuille	Anne-Marie Jammes	32600
Gilles Da-Ré	31100 Toulouse	Roger Javelle	Tournefeuille
Josiane Dalenc	La Salvetat St Gilles	Fabienne Jean-Alphonse	Tournefeuille
isabelle Danel-Bouton	Tournefeuille	Patrick Jimena	Colomiers
Marie-Andrée Darbon	31100 Toulouse	Olivier Jonas	31490
Fabienne Dax	Tournefeuille	Nathalie Joulin	47140
Nadine Debodinance	31700	Florian Jutisz	31200 Toulouse
Benjamin Decourt	31400 Toulouse	Claudine Kauman	Plaisance du Touch
Agnès Défosse	Tournefeuille	Lidwine Kempf	31300 Toulouse
Antoine Défosse	Tournefeuille	Karina Kilmurray	Tournefeuille
Claire Défosse	Tournefeuille	Ahmed Kriket	Tournefeuille
Mathieu Défosse	Tournefeuille	Jean Labbé	31200 Toulouse
Philippe Defrain	Tournefeuille	Alain Lafay	Tournefeuille
Sylvie Deguine-Lemarchand	Tournefeuille	Martine Lafay	Tournefeuille
Antoine Del Rio	Plaisance du Touch	Françoise Lafrance	Blagnac
Dominique Del Rio	Plaisance du Touch	Cécile Lamboley	Tournefeuille
Julien Del Rio	Colomiers	Hugo Lanzmann	31100 Toulouse
Bernadette Delande	Tournefeuille	François Larrieu	Plaisance du Touch
Gaëlle Delautier	Tournefeuille	Antoine Lasserre	Tournefeuille
Frederic Deligeon	31600 Toulouse	Pascale Lavayssieres	Tournefeuille
Maryline Dellarossa	Léguevin	Christopher Lawrence	31200 Toulouse
Arnaud Demeusois	Tournefeuille	Michel Lecomte	Bry Sur Marne
Valérie Denegre	Tournefeuille	Jean-Paul Lemarchand	Tournefeuille
Florian Deneux	Tournefeuille	Fabienne Lépineux	Brax
Jean-Philippe Desbios	31270		Maire de Brax, vice-président de la Commission Développement Durable de Toulouse Métropole
Frédéric Detchart	Tournefeuille	François Lépineux	
Jean Claude Devalland	31120		
Christian Dubeau	Tournefeuille		
Serge Dubos	Tournefeuille		
Alain Ducos	31490		
Karine Ducos	Tournefeuille	Catherine Leroy	Tournefeuille
Hélène Dupont	Colomiers	Danielle Lestir	Tournefeuille
Dominique Dupouy	Tournefeuille	Antoine Létang	Tournefeuille
Gilda Dupuy	Blagnac	Béatrice Letemple	Tournefeuille
Gaël Dureau	31700	Guillemette Letellier	Tournefeuille
Wilfried Fargues	31200 Toulouse	Michel Leterrier	La Salvetat St Gilles
Guillaume Favre	31000 Toulouse	Stéphanie Levet	Tournefeuille
Christophe Ferré	31370 Beaufort	Dominique Liot	Toulouse
Tom Fiorina	Plaisance du Touch	Jussara Loureiro-Labazuy	Tournefeuille
Chantal Flick	Plaisance du Touch	Gérard Loustau	Tournefeuille
Cécile Fontaine	Tournefeuille	Alain Lumeau	La Salvetat St Gilles
Catherine Fougère	Tournefeuille	Andrew McMichael	Villeneuve-Tolosane
Jean-Pierre Fraisse	Plaisance du Touch	Bernard Malherbe	Plaisance du Touch
Maguy Frouté	Tournefeuille	Isabelle Maligne	31400 Toulouse
Patrick Gaborit	Tournefeuille	Agnès Mailler-Cerovecki	Plaisance du Touch
Brigitte Gaillard	31100 Toulouse	Lionel Maller	Tournefeuille
Guillaume Gamelin	Plaisance du Touch	Maraval Mansouri	31270
Therese Garnier	Blagnac	Frédéric Marin	31100 Toulouse
Bernd Gasber	Tournefeuille	Colette Mars	31490
Adélaïde Gauvain	Tournefeuille	Dominique Mars	31490
Murielle Gay	31100 Toulouse	Cyril Martinie	31470
Marie-José Ségura Germain	31490	Fabien Masson	31530
Bernard Gineste	31270	Patrizia Mastio Bartoli	31300 Toulouse
Guy Gomez	Tournefeuille	Elisabeth Matak	31500 Toulouse
Lucie Gonard	Plaisance du Touch	Fabienne Matre	Tournefeuille
Philippe Goupil	32600	Christine Mauray	31850
Danielle Granet	Pibrac		Maire adjointe de Tournefeuille
Céline Grospron	Tournefeuille	Isabelle Meiffren	
Christian Gutierrez	31100 Toulouse	Isabelle Mesple	Tournefeuille
Michel Hamwi	Tournefeuille	Patrick Michel	Tournefeuille
Sophie Handschutter	31270	Françoise Milheurat	31270

Philippe Moinat	Conseiller municipal de Tournefeuille	Georgette Sauvaire	Cornebarrieu
Gilles Monchoux	Tournefeuille	Claude Savasta	Tournefeuille
Marie Montane	Léguevin	Thierry Seguret	Tournefeuille
Marc Monteis	31490	Matthieu Sorel	31000 Toulouse
Jenny Narbonne	31490	Sébastien Sotin	Tournefeuille
Matine Nerrant	31000 Toulouse	Maud Souverville	Pibrac
Luc Novaes	Conseiller municipal de Frouzins	Yvan Souverville	31600
Sylvie Oustalet	31490	Michel Souverville	La Salvetat St Gilles
Christian Pagé	Tournefeuille	Laurence Staskiewicz	Tournefeuille
Maya Papais	31210 Toulouse	Gerhard Straub	Tournefeuille
Sabine Pastorello	Tournefeuille	Marie-Christine Streicher	Tournefeuille
Thierry Paulin	Plaisance du Touch	Marc Sudre	Tournefeuille
Edouard Paux	Tournefeuille	Stéphanie Sudre	Tournefeuille
Claude Pedestarres	Tournefeuille	Christian Tegon	31200 Toulouse
Patricia Pendu Sanner	31300 Toulouse	Marie Texier	Tournefeuille
Ingrid Philippson	Tournefeuille	Jean-paul Tonnelier	Plaisance du Touch
Patrick Pichard	31270	Pascal Traverse	Tournefeuille
Jean-Pierre Pitorre	31860	Albane Triaud	Tournefeuille
Isabelle Pouget	Tournefeuille	Véronique Valade	Tournefeuille
Dominique Puech	31500 Toulouse	Sophie Valcke	Tournefeuille
Pascale Puygrenier	Tournefeuille	Jean-Bernard Valette	Colomiers
Marc Quinton	31270	Alain Valeye	Tournefeuille
Jérémy Quot	Tournefeuille	Laurence Van Damme	31100 Toulouse
Hélène Raucourt	Tournefeuille	Gilles Vandenhove	31530
Philippe Regade	Pibrac	Stéphane Vergnes	Tournefeuille
Céline Regagnon	Plaisance du Touch	Brigitte Vernel	31000 Toulouse
Bernard Regairaz	Tournefeuille	Neus Viala	Pibrac
Catherine Renaux	31470	Martine Vincent	Tournefeuille
Lilaludmila Retifmazery	Angers	François Vinit	31100 Toulouse
Christian Reynes	Tournefeuille	Pierre Virlogeux	Ramonville St Agne
Hassan Rheda Khadra	Tournefeuille	Annette Virlogeux	31320
Pascale Ribot	Tournefeuille	Deuka Vlys	31000 Toulouse
Claudine Rieu	31300 Toulouse	Philippe Wagner	Tournefeuille
Catherine Rispo	Tournefeuille	Jean-Marie Willemet	Plaisance du Touch
Thibault Rivat	Plaisance du Touch	Michel Zanderigo	Tournefeuille
Mathis Robert	Aubenas	Olivier Zanderigo	Tournefeuille
Jean-Pierre Rossignol	Tournefeuille	Catherine Zittel	Tournefeuille
Bernard Roulet	Plaisance du Touch	Frédéric Zoonekyndt	Tournefeuille
Miloud Sabri	Tournefeuille	Jean-Marc Zuliani	31270
Laurent Saint-Marc	Blagnac		
Dominique Salafia	Tournefeuille		
Isabelle Salmon	31130		
Isabelle Sanchez	31490		
Michelle Sarrat	Cugnaux		
Pierre Sarrat	Cugnaux		
Julie Sauce	31490		

## Sommaire

1. Introduction.....	5
2. Constats - Argumentaire .....	5
A. Une forte densité en constante augmentation.....	5
B. Déplacements domicile-travail.....	6
C. Un service de transports en commun peu efficace et donc peu incitatif → utilisation massive de la voiture.....	8
D. Des projets prévus de longue date, successivement suspendus .....	11
E. Projet Mobilité 2020-2025-2030": des conséquences négatives pour l'ouest .....	11
i. Un projet qui délaisse l'ouest .....	12
ii. Financement: le puits sans fond.....	12
iii. Une décision qui nous interroge sur le plan démocratique .....	13
iv. Pollution de l'air et impact climat: de bien maigres bénéfices .....	14
v. Les laissés pour compte.....	14
3. Propositions alternatives.....	15
A. Un constat bien sévère.....	15
B. Cohérence avec le ScOT (Schéma de Cohérence Territoriale) .....	15
C. Études alternatives.....	18

# 1. Introduction

Notre collectif « le Désert de l’Ouest de la Métropole » rassemble des habitants de Tournefeuille, troisième ville du département, mais aussi de Villeneuve Tolosane, Cugnaux, Plaisance du Touch, Léguevin, Brax, Pibrac, ...et quelques autres.

Notre démarche bénéficie du soutien d’associations locales de l’environnement et des transports.

Au delà de nos engagements respectifs, qu’ils soient associatifs, politiques ou citoyens, cette contribution constitue un socle commun de constats et de propositions.

Elle constate la déshérence en matière d’offre et d’attractivité des transports en commun sur notre territoire. En effet, seulement 8% des déplacements se font en transport en commun contre 72% en voiture personnelle. En outre, la majorité des projets d’amélioration de transport en commun de notre secteur ouest ont été suspendus. Cette situation n’est pas acceptable en regard des embouteillages actuels qui ne feront que s’amplifier au fil de la densification déjà à l’œuvre.

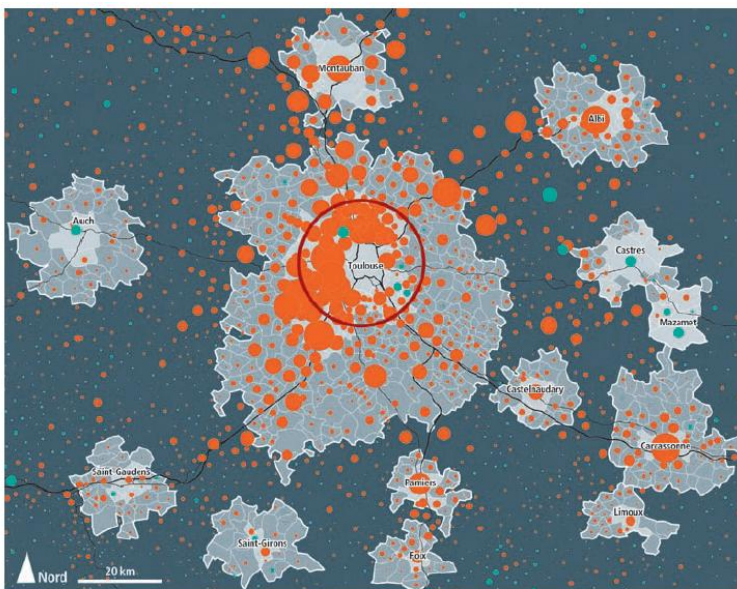
Elle interroge ce projet de 3ème ligne, au regard de ce retard qui ne peut que s’aggraver. Ce projet, rappelons-le, va à lui seul consommer les deux tiers du budget dédié aux transports collectifs métropolitains, tandis que sur certaines de nos lignes de bus existantes, la dégradation du service est déjà à l’œuvre.

Faute de données chiffrées, qui nous garantiraient l’amélioration de l’efficacité de notre réseau de bus - maillage, cadencement, temps de trajets - intégrant cette troisième ligne, nous demandons que ce projet ne soit pas engagé avant une remise à niveau sur notre secteur. Cette mise à niveau passe par la réalisation d’études complémentaires indépendantes sur le secteur de l’ouest, que cette contribution précise.

Cette contribution ne s’arrête pas au constat de la pauvreté du réseau de transports en commun en regard de la forte croissance de densité du secteur. Elle élabore ensuite des propositions d’amélioration.

## 2. Constats - Argumentaire

### A. Une forte densité en constante augmentation



Évolution annuelle de la population entre 1999 et 2006

500  
50  
Toulouse : + 6 700 par an  
augmentation  
diminution

La densité de population dans l’ouest de la métropole est en forte augmentation depuis plusieurs années, et continue à croître à un rythme de 15000 habitants par an (sur l’aire urbaine).

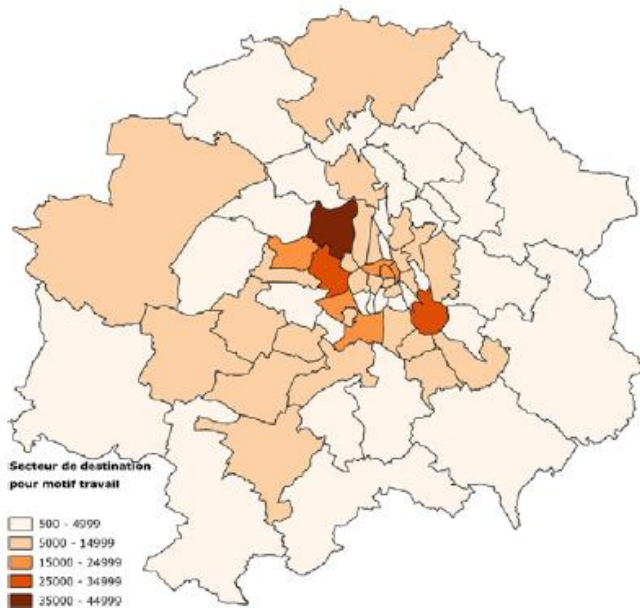
Source : Insee, recensements de la population. © IGN - Insee 2009.

## B. Déplacements domicile-travail

Les déplacements domicile-travail dans le secteur ouest sont plus nombreux que dans les autres secteurs de la métropole. Voir cartes ci-dessous.

Le réseau n'étant pas adapté au besoin de déplacement des salariés, la circulation routière est complètement saturée dans cette zone, et tout particulièrement sur la N124, et dans les traversées des communes de la première couronne: Tournefeuille, Colomiers, Cugnaux.

*Déplacements quotidiens pour motif travail (EMD 2013)*



Les déplacements quotidiens pour motif travail se situent principalement dans l'ouest de la métropole

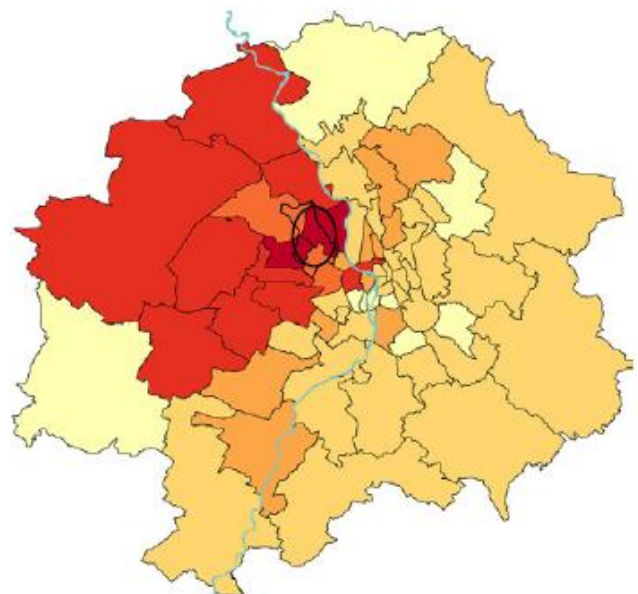
Extrait de « La mobilité liée au travail »

(AUA/T, décembre 2014)

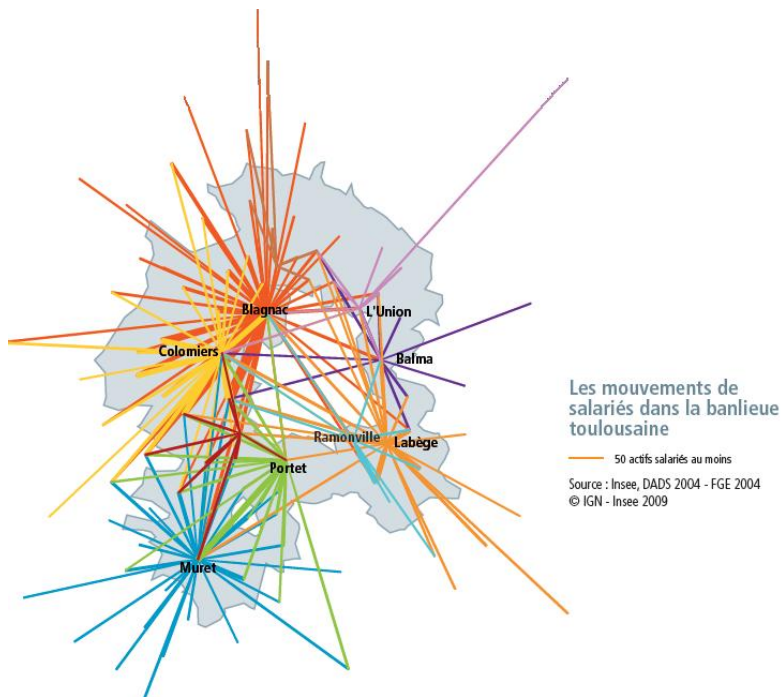
### Où habitent les actifs du pôle aéronautique ?

La majorité des employés du pôle aéronautique habitent dans l'ouest et le nord de la métropole; ils ne profiteraient pas de la 3ème ligne de métro.

*Pôle aéronautique*

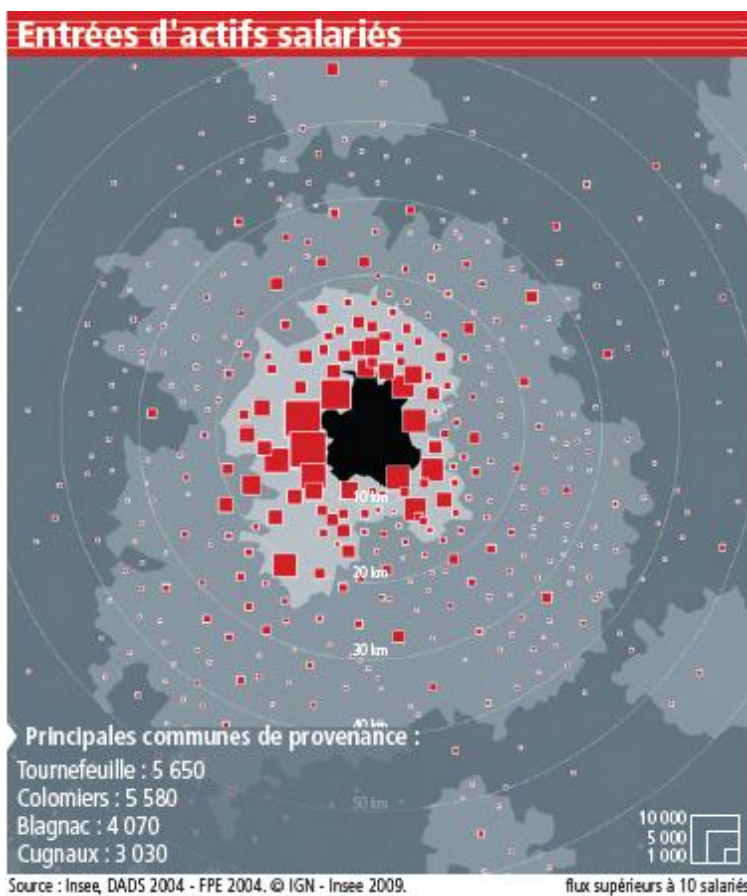


Extrait de « La mobilité liée au travail » (AUA/T, décembre 2014)



Les mouvements des salariés dans la banlieue se font principalement dans la moitié ouest de la métropole

Extraits de « Territoires et emploi - aire urbaine de Toulouse les relations domicile-travail » (INSEE, Aua/T, 2009)



Les salariés entrant dans l'agglomération toulousaine (pas forcément Toulouse centre, mais aussi Airbus Saint-Martin, Basso Cambo, ...) proviennent principalement de **4 communes de l'ouest de la métropole**: **Tournefeuille**, 3ème ville de Haute-Garonne, **Colomiers**, 2ème ville de Haute-Garonne, **Blagnac**, et **Cugnaux**:

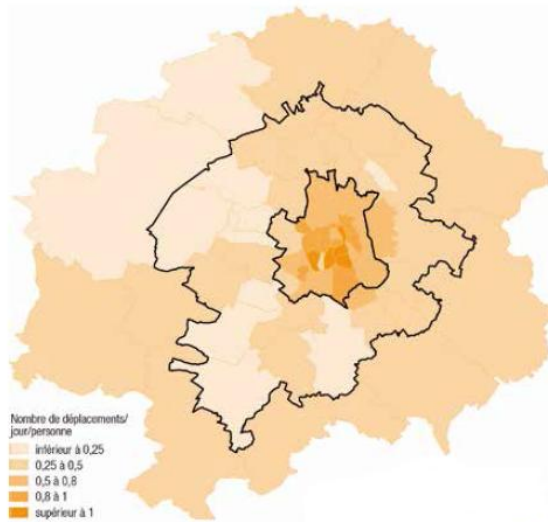
Extrait de « Territoires et emploi - aire urbaine de Toulouse les relations domicile-travail » (INSEE, Aua/T, 2009)

## C. Un service de transports en commun peu efficace et donc peu incitatif → utilisation massive de la voiture

Le déficit de transport en commun est flagrant à l'ouest:

- Les transports en commun sont bien utilisés en centre ville de Toulouse (> 1 déplacement / jour), un peu moins dans l'est de la métropole (0,5 à 1), et très peu dans l'ouest (< 0,25 à 0,8).

Mobilité en TC selon le secteur de résidence (personnes de 5 ans et plus)



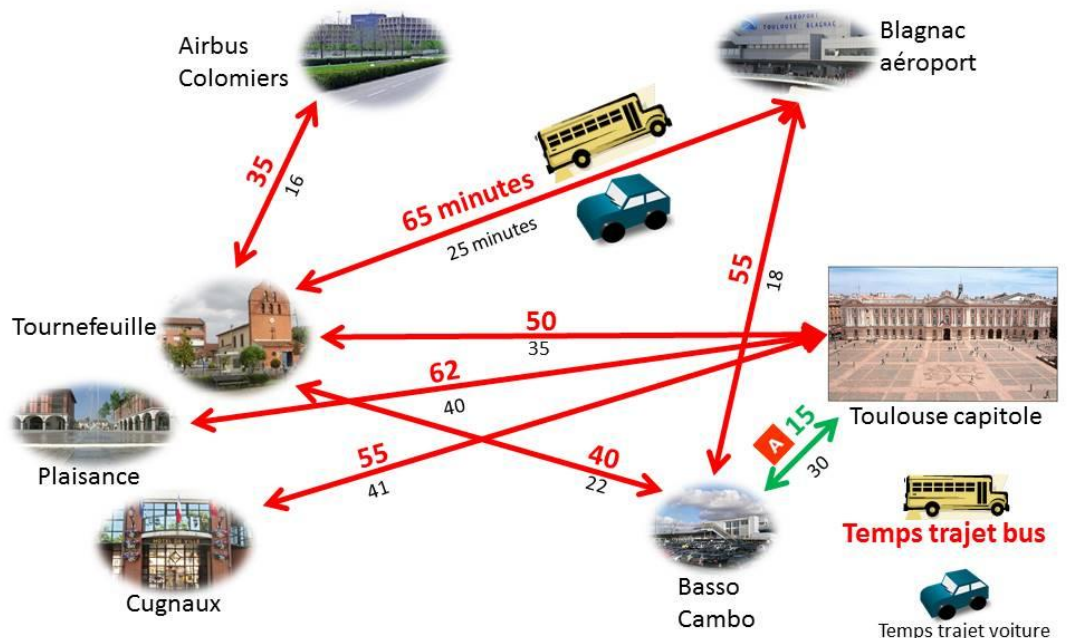
Extrait de l'Enquête Ménages Déplacements 2013

- Le temps d'un parcours effectué en transport en commun est en moyenne le double de celui effectué en voiture. Trop peu de lignes fonctionnant en site propre (1 seul TCSP vers Cugnaux), les bus s'engluent dans un trafic tous les jours un peu plus encombré.

Un exemple:  
temps de transport à partir de Tournefeuille vers les principales destinations .

Méthode: - Temps trajet (minutes) vendredi 28 octobre 2016. Départ entre 8h00 et 8h30  
- 10 minutes pour rejoindre arrêt + Temps trajet moyen (<http://www.tisseo.fr/calculateur>) + 50% temps attente maximum  
- Comparaison temps trajet voiture ([www.mappy.fr](http://www.mappy.fr))

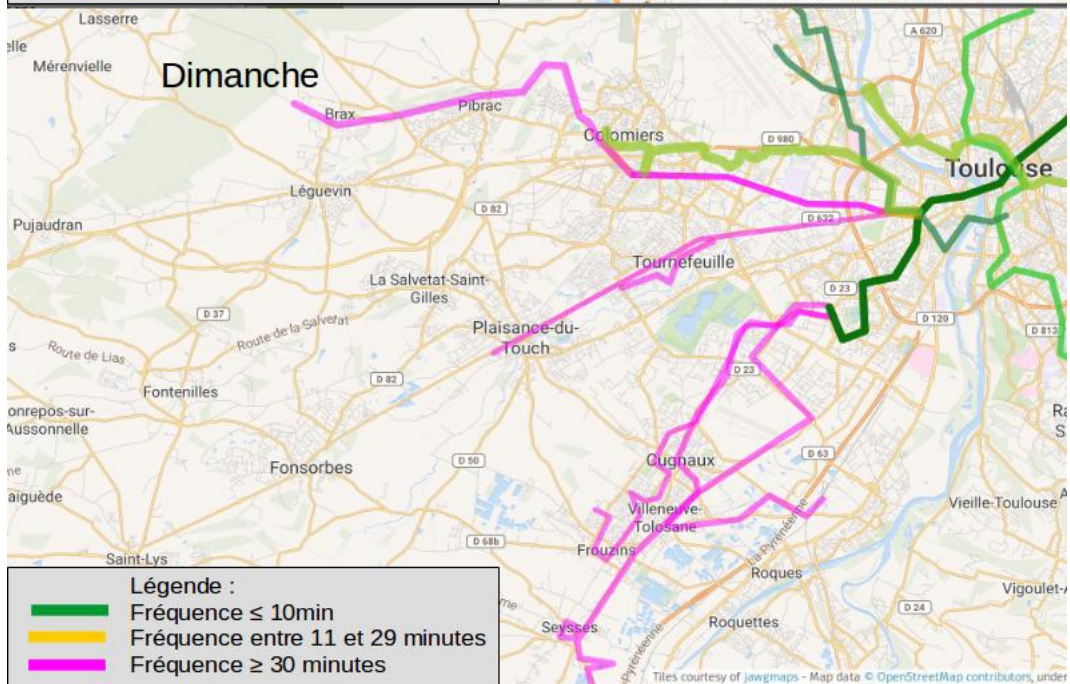
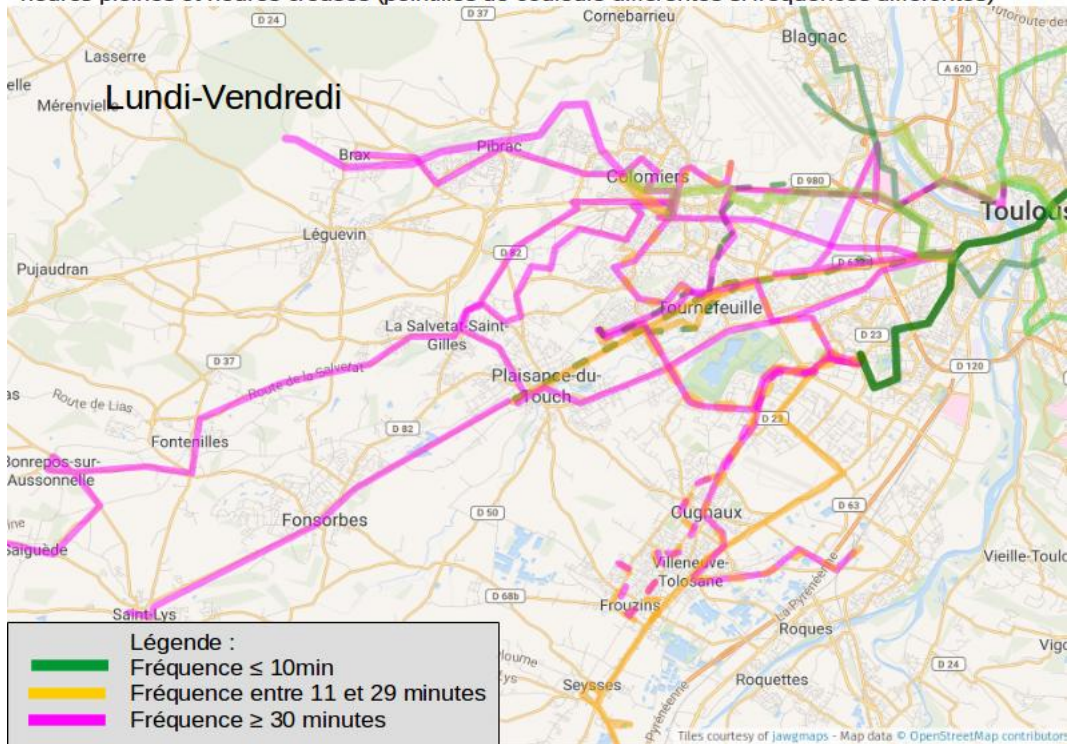
*Ligne rouge* si le transport en commun est bien moins rapide que la voiture, sinon *vert*.





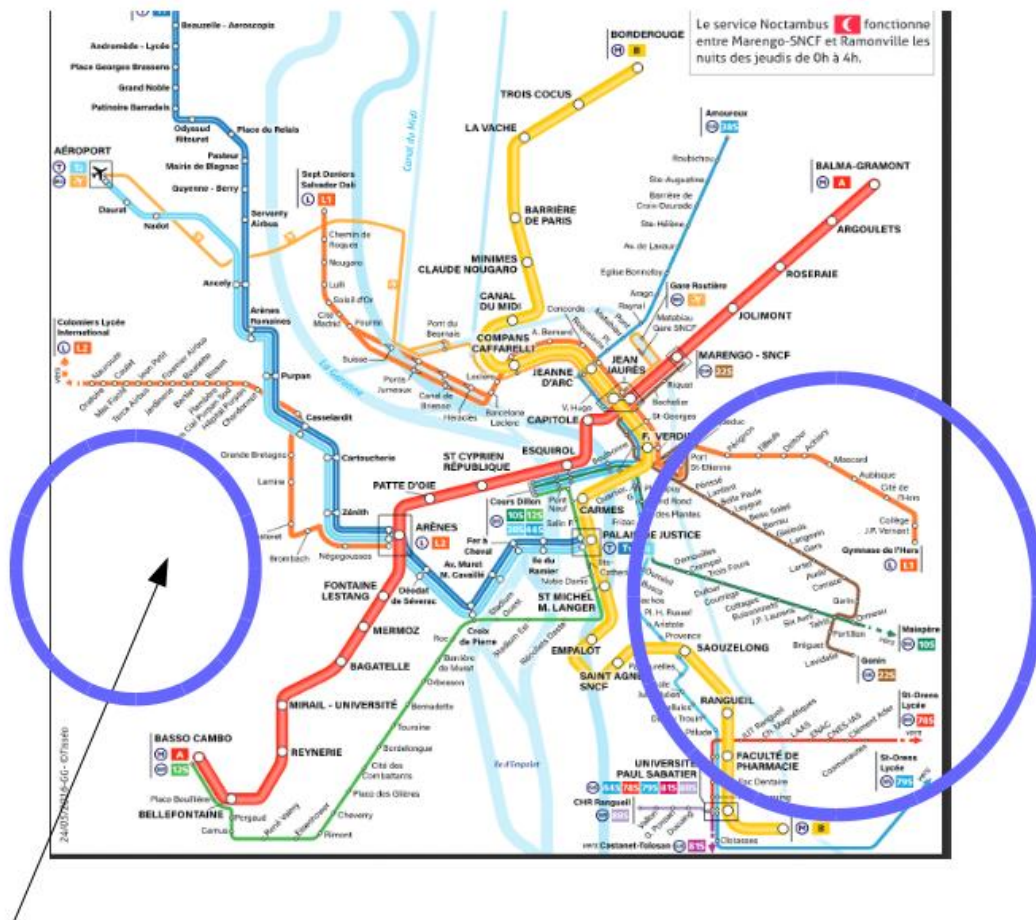
- Des fréquences de passages et des amplitudes horaires non incitatives; Tournefeuille est particulièrement mal pourvu:
  - Seules 2 lignes parmi les 5 desservant Tournefeuille ont une fréquence acceptable (<15 min) aux heures de pointe. Aucune ne fonctionne à des fréquences suffisantes aux heures creuses, celles-ci étant supérieures à 29 minutes.
  - Le dimanche, une seule ligne dessert Tournefeuille.
  - Le soir, après 21h, c'est le désert, aucune ligne n'est maintenue.

**En journée , le réseau de transport à l'Ouest de Toulouse**  
heures pleines et heures creuses (pointillés de couleurs différentes si fréquences différentes)



○

## Après 21h, le réseau de transport en Novembre 2016



### Le désert aux Portes de Basso Cambo

- En septembre 2016, le service de bus Tisseo a subi une dégradation (globalement 20 % de bus en moins aux heures de pointe).

Le secteur ouest a été impacté sur plusieurs lignes:

- Ligne 63: initialement, une cadence de 6min aux heures d'hyper pointe, 10 min en pointe et 20 min le reste de la journée; après modification: 10 rotations supprimées, 10 min aux heures de pointe et 30 min le reste de la journée.
- Lineo 2 remplaçante de la ligne 64, n'améliore pas la cadence (étend seulement la plage horaire).
- Modification de la ligne 21 sur Colomiers avec l'arrivée de Lineo 2: suppression de 3 arrêts entre la gare de Colomiers et le terminus Colomiers-Airbus.

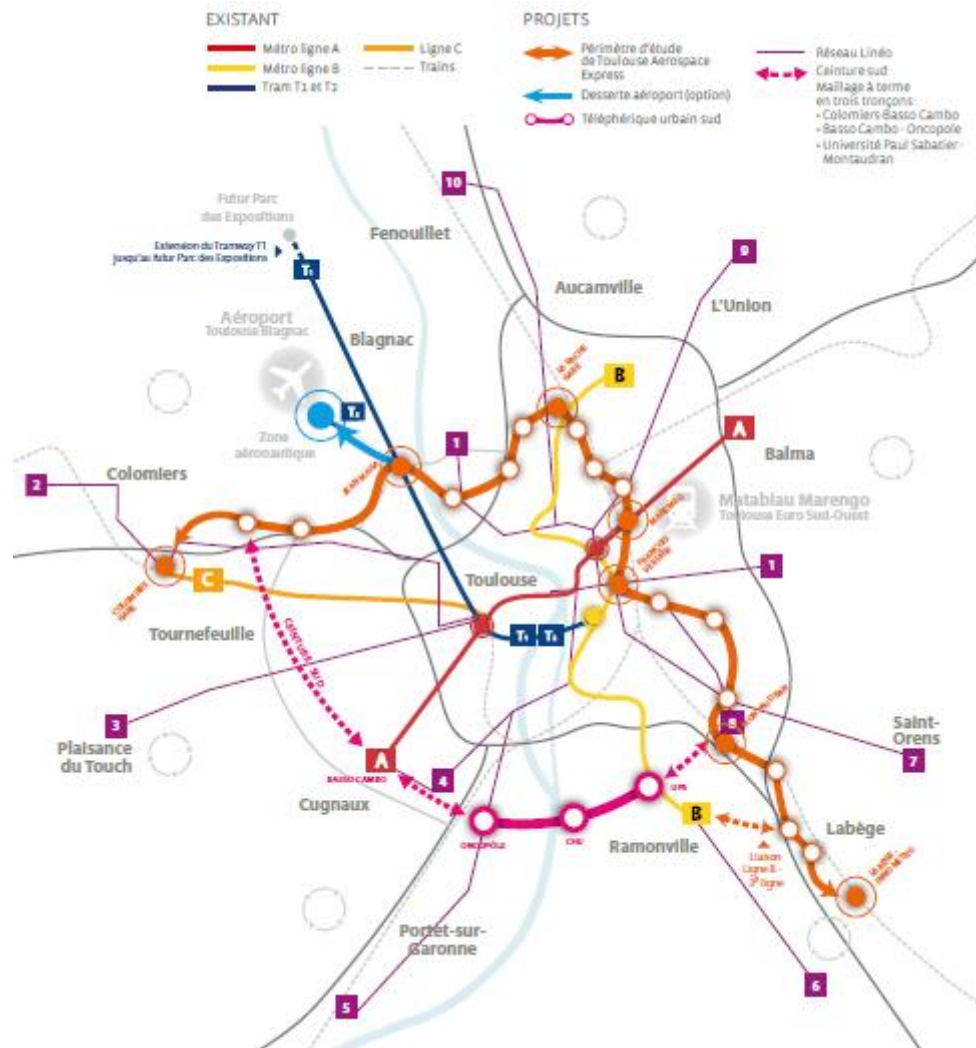
Les autres lignes impactées:

- Réduction de cadences sur les lignes: 15, 79, 88, 1, 24, 27, 37, 46, 53, 63, 77
- Lignes supprimées: 25, entre Aéroport et Blagnac-E. Zola, 68, en partie remplacée par un prolongement de la 27.

## D. Des projets prévus de longue date, successivement suspendus

- Tramway Plaisance - Toulouse
- BHNS Plaisance-gare Matabiau
- TCSP des Ramassiers
- Le projet de bus en site propre pour la ligne 67 (Marquisat/Ramelet Moundi) attend toujours son financement.

## E. Projet Mobilité 2020-2025-2030": des conséquences négatives pour l'ouest



## **i. Un projet qui délaïsse l'ouest**

L'ouest sera toujours le **secteur en déshérence**:

- Nous sommes interrogatifs sur l'efficacité de la future ligne Linéo 3, seule solution proposée pour l'Ouest (remplace la ligne 65 actuelle) : en novembre 2016 nous n'avons aucune indication assurant un gain de temps par rapport aux trajets en voitures, aux heures de pointe.
- Et que dire de la ceinture sud, élément crucial pour répondre aux besoins du secteur Ouest, dont le type de transport n'est pas encore défini, dont le budget n'est pas évalué, et dont la réalisation est annoncée pour la période au-delà de 2030 ...
- En outre, la ligne C - TER Colomiers-Arènes, bridée par un goulet d'étranglement à voie unique, est jugée peu efficace et pourrait être abandonnée avec l'arrivée de la troisième ligne de métro. On mesure ici l'absurdité du projet qui risque d'abandonner un transport en site propre, rapide et efficace qui demande un investissement minime pour exploiter au mieux son potentiel (terminer le doublement de la voie sur moins de 2km), en regard des 2,3Md€ de dépenses pour le métro.

## **ii. Financement: le puits sans fond**

Préambule : projection financière effectuée avec les chiffres communiqués avant l'été 2016.

Au mois d'octobre, un séminaire a été organisé rassemblant l'ensemble des maires de la métropole, au cours duquel le plan d'investissement a été présenté à la baisse, en prenant pour hypothèse le fait que les charges d'exploitation n'augmenteraient pas.

Au moment de la rédaction de ce document, le compte rendu du séminaire n'a toujours pas été communiqué d'où les hypothèses suivantes au niveau des charges et des investissements:

- Le Plan Mobilité et la 3ème ligne de métro entraînent les charges suivantes pour le SMTC:  
2015: 270 M€, 2016: 373 M€, 2030: 400 M€
- Il est supposé que ce montant inclût l'infrastructure, le matériel roulant, mais également des provisions pour des aléas et imprévus généralement évalués entre 10% et 20% du montant global du projet en fonction de sa spécificité.

### **Les investissements**

Quelques chiffres clés relatifs à l'investissement à l'horizon 2025, date de la dernière année d'investissement lourd pour le TAE, et à l'horizon 2030.

- Le total des investissements de Tisséo se monte à 3,7 Md€ d'ici 2025 et à 4,2 Md€ d'ici 2030
- Le TAE représente exactement les 2/3 des investissements du SMTC d'ici 2025, soit 2,4 Md€

### **Les emprunts**

Les 4,2 Md€ sont couverts par

- des emprunts SMTC pour 3,3 Md€,
- des subventions externes pour 487 M€,
- une contribution propre du SMTC pour 378 M€

Les investissements sont couverts massivement par des emprunts (3,3 Md€, dont 3 Md€ entre 2016 et 2025).

La durée moyenne des différents emprunts serait de 25 ans pour un taux d'intérêt moyen de 3,5%. Ces emprunts amènent à un peu plus d'un doublement de la charge annuelle de la dette entre 2015 (122 M€) et 2030 (260 M€). La durée et le taux d'intérêt de l'emprunt étant des facteurs importants pouvant faire fluctuer l'annuité de la dette de plusieurs dizaines de M€, ils devront être débattus.

À titre d'exemple, un écart de 1% sur le taux d'intérêt introduit une augmentation de 30M€ par an sur la dette, soit approximativement la capacité actuelle d'autofinancement du SMTC.

Plusieurs scénarii devront être présentés à la population et arbitrés par les élus en prenant en compte leurs avantages et inconvénients.

L'impact de ces scénarii sur la capacité d'investissement sur le réseau structurant complémentaire (hors TAE) devra être clairement présenté. En effet, si la capacité d'autofinancement n'est plus assurée (cf ; exemple précédent) alors, il ne sera pas envisageable de poursuivre l'investissement sur le réseau de rabattement. En particulier, pour l'ouest de la métropole, cela signifierait l'abandon de la réalisation de la ceinture sud ainsi que la réduction du service pour le réseau en place.

Enfin il convient d'introduire une marge afin de provisionner les risques techniques inhérents à ce projet ambitieux soit entre 10% et 20% de la somme globale. Autrement il faudrait clairement présenter la fiscalité comme étant le levier permettant d'équilibrer le financement du projet.

Comme plusieurs générations auront à porter le poids financier de l'investissement, la notion de solidarité devra être introduite dans ce débat

### **Les charges d'exploitation**

Le total des charges (exploitation plus budget propre du SMTC) passe de 270 M€ annuels à 373 M€ en 2026 et 400 M€ en 2030. Cette hypothèse de croissance, hors année 2024 et 2025, est faible avec une moyenne inférieure à 2% annuels.

Sur l'ensemble de la période 2016-2030, la moyenne d'augmentation des charges d'exploitation serait donc à peine de 2,8% en intégrant l'arrivée de la ligne TAE.

Avec la mise en exploitation de la ligne TAE et des nouvelles lignes LINEO, il conviendra de réinterroger la fiabilité de la projection de croissance.

Bien qu'un plan de travail de réduction des coûts soit en cours, les conséquences de cette sous-estimation de la croissance des charges d'exploitation sur le réseau existant constituent un risque majeur non pris en compte et qui nécessite de revisiter les chiffres.

### **iii. Une décision qui nous interroge sur le plan démocratique**

Les investissements vont avoir un impact majeur sur les finances des collectivités.

En amont de la prise de décision de valider le projet sur le schéma proposé incluant la prévision de l'investissement, les risques requérant des provisions, et la soutenabilité de la dette sur les différentes collectivités, il convient d'arbitrer au sein de chaque collectivité le projet proposé.

Premièrement, cet arbitrage ne se conçoit qu'à travers un choix à opérer sur plusieurs scénarii.

Deuxièmement, le SMTC couvre 4 collectivités territoriales (Toulouse Métropole, le Sicoval, le Syndicat Intercommunal des Transports publics de la région toulousaine, La Communauté d'Agglomération du Muretain) et ce projet implique également la Région, le département et l'état. Il convient de fournir en amont à tous les acteurs, y compris les communes, les enjeux sur le projet mobilité et de mettre en perspective le TAE.

Il est nécessaire d'obtenir l'approbation formelle par l'ensemble des communes et des institutions concernées du plan de développement du TAE. En effet, il n'est pas envisageable que quelques élus du SMTC puissent engager les 4 collectivités et par voie de conséquence leurs communes dans un investissement "toulouso-centré" dont l'impact financier pourrait remettre en question la capacité de réalisation du réseau de rabattement, et tout particulièrement la ceinture sud pour ce qui concerne notre secteur de l'ouest de la métropole.

#### **iv. Pollution de l'air et impact climat: de bien maigres bénéfices**

Le code des transports précise dans son Article L1214-2 qu'un Plan de Déplacements Urbains doit assurer "L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part".

Les enjeux de santé publique liés à la pollution de l'air sont désormais reconnus (maladies respiratoires, cardiovasculaires, cancers). Le changement climatique est un risque majeur pour la planète et toutes les populations. Les engagements internationaux pris lors de la COP21 traduisent une prise de conscience, mais leur réalisation repose aussi sur des progrès à réaliser au niveau local.

L'évaluation réalisée par l'ORAMIP montre que le Projets Mobilité organisé autour du projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro n'est pas décisif ni pour améliorer la qualité de l'air ni pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. L'essentiel des améliorations serait le fait des progrès technologiques, en particulier sur les moteurs.

Avec ce projet, les habitants resteront exposés à des concentrations en particules fines supérieures au seuil de qualité de l'Organisation Mondiale de la Santé et le territoire augmentera ses émissions de gaz à effet de serre. Si les émissions par habitant devaient diminuer, l'apport du Projet Mobilités resterait marginal (-43% d'émission de GES pour chaque habitant en 2030 par rapport à 1990 contre -40% pour le scénario fil de l'eau).

Ces perspectives décevantes résultent du maintien de la voiture comme mode de transport dominant (on passerait de 58% de part modale à 50-55%) et du manque de proposition alternative dans le Projet Mobilités pour les habitants des secteurs actuellement les plus dépendants de la voiture et les plus émetteurs de polluants, à commencer par le secteur ouest.

#### **v. Les laissés pour compte**

Les habitants de l'ouest toulousain peuvent se sentir délaissés par le projet de 3<sup>ème</sup> ligne et relégués comme citoyens de deuxième zone. Le manque de performance du réseau Tisseo tel qu'il sortira de cet investissement laissera de nombreux habitants de la zone à des temps de parcours inconcevables actuellement avec la vie moderne. D'une part, ce manque de performance peut créer un usage très inégal des transports, réservé aux plus démunis, aux personnes aux ressources économiques faibles,

aux adolescents et jeunes adultes sans voiture, aux personnes sans permis, aux personnes à mobilité réduite ou personnes âgées. À l'opposé, les personnes bien insérées professionnellement vont continuer à utiliser, par défaut, leurs véhicules individuels. D'autre part, sans que cela soit facile à mesurer, il y a sûrement des demandeurs d'emploi, habitant nos communes, qui refusent des offres situées à des distances de transport trop importantes par rapport à leur domicile.

### 3. Propositions alternatives

#### A. Un constat bien sévère

- Une densité de population dans le secteur ouest qui est la plus importante de l'agglomération, et qui augmente continûment au fil des années.
- La majorité des déplacements domicile-travail de l'agglomération se font à l'ouest: des bassins d'emploi importants situés en limite externe de l'agglomération de Toulouse (Airbus, Basso Cambo) qui drainent de nombreux déplacements de transit au sein du secteur ouest.
- Une zone complètement embouteillée par les véhicules aux heures de pointe.
- Un transport en commun peu efficace et non incitatif face au véhicule personnel.
- Un Projet Mobilité 2020-2025-2030 centré sur la 3ème ligne de métro et qui ne prend pas la mesure des difficultés de la périphérie de l'agglomération → la majorité du budget des transports en commun sera consacré au métro, ce qui repousse les autres investissements au-delà de 2030.
- Le principe de la démocratie est bafoué par les modes de décisions employés.

Notre collectif ne peut donc pas souscrire au projet "Projet Mobilité 2020-2025-2030" tel qu'il a été élaboré par Tisseo-SMTC, car il ne répond pas à la problématique du transport en commun de l'agglomération, et en particulier du secteur Ouest.

#### B. Cohérence avec le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale)

Nos propositions répondent aux préconisations du SCoT 2016 arrêté en janvier 2016 (SCoT de la Grande agglomération toulousaine - Document d'orientation et d'objectifs ) qui reprend à l'identique celles du SCoT précédent de Déc. 2014.

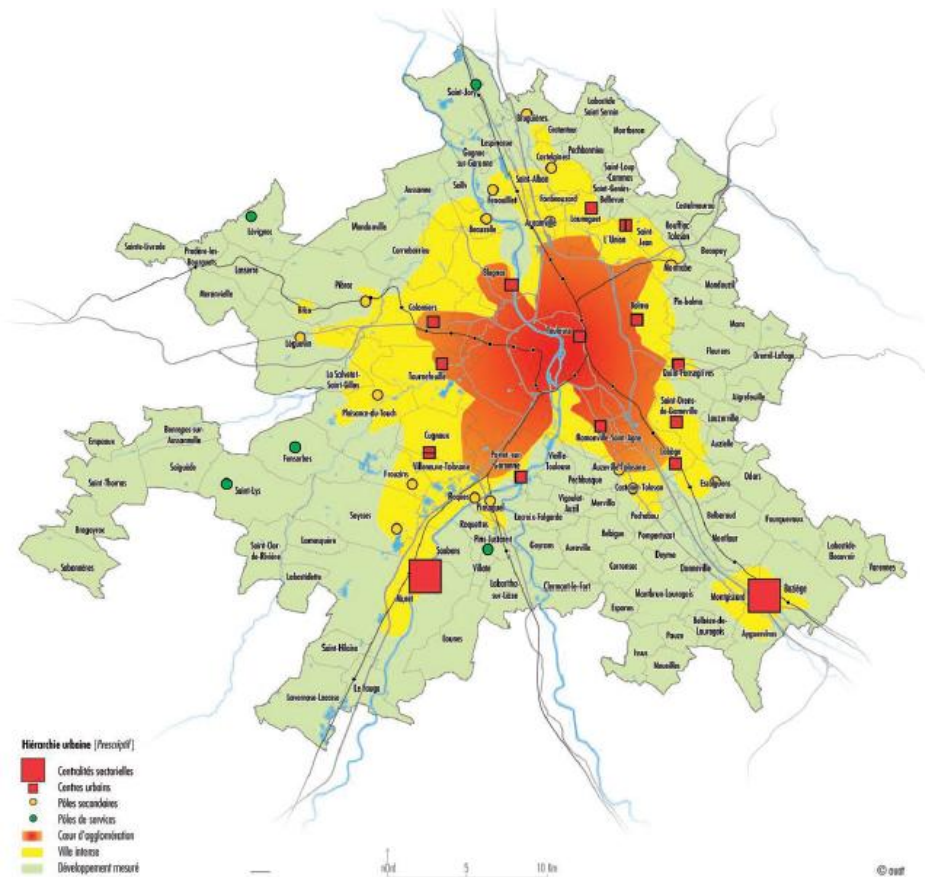
Le secteur ouest qui nous concerne étant situé dans la **ville intense** (en jaune sur la carte ci-dessous), le SCoT préconise:

- "Toute ouverture à l'urbanisation et tout projet de renouvellement urbain d'ampleur doivent être assortis d'une desserte en transports collectifs adaptée : **au minimum une desserte TC cadencée au quart d'heure en moyenne toute la journée dans les territoires de la Ville intense**, et des aménagements facilitant la circulation des transports collectifs et les modes doux sur les nouvelles voiries."

Un retour vers la carte des fréquences de passage des lignes de bus (§C) montre que nous sommes loin des 15 minutes : plutôt 30 minutes (couleur rose).

- " Ainsi, une polarisation du développement concentrée prioritairement au sein des centres urbains et des pôles secondaires situés dans la Ville intense doit permettre d'accueillir 70 à 80% de la croissance démographique ".

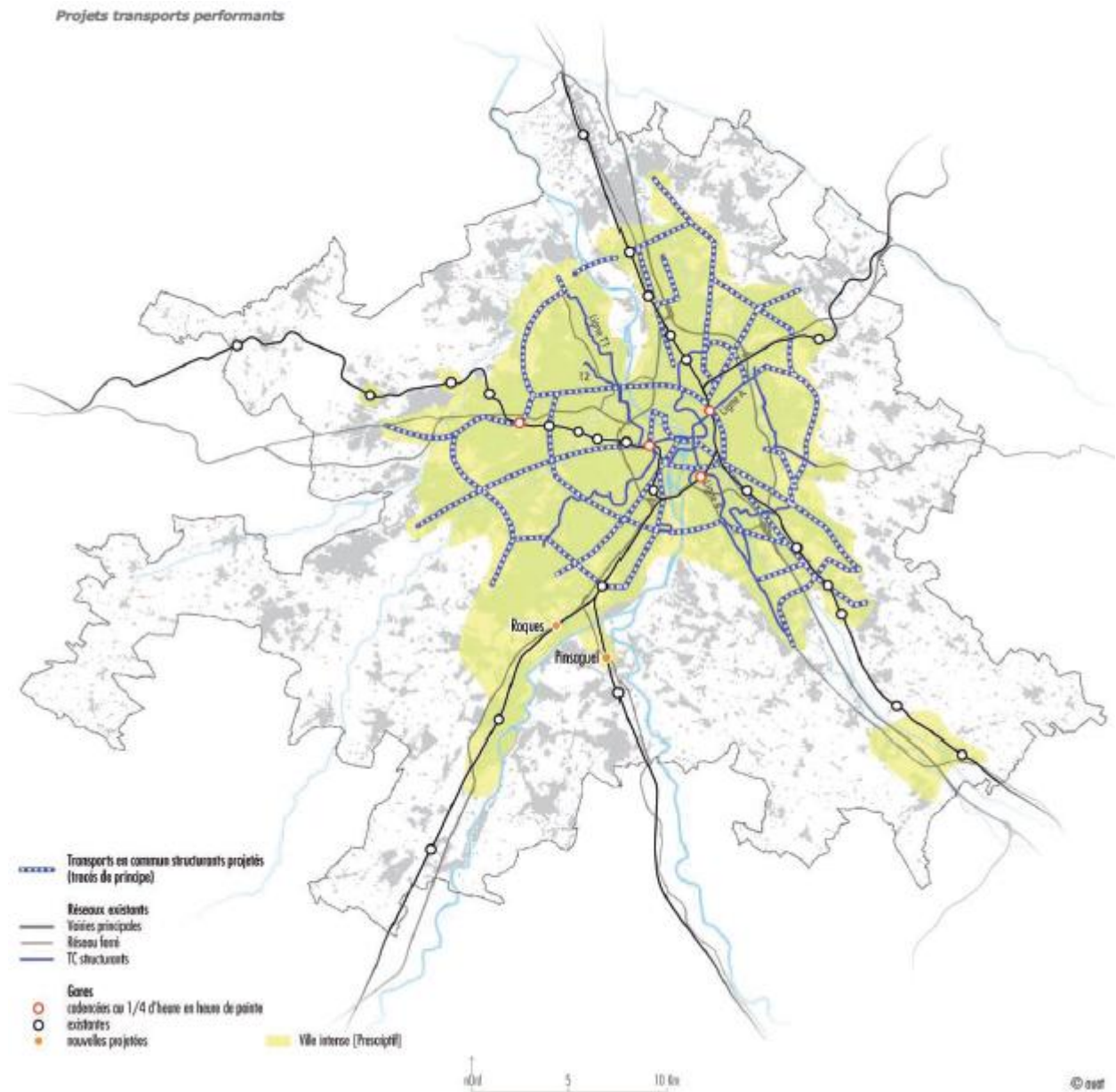
Cela implique que la Ville intense, et donc le secteur ouest soit dotée des aménagements adaptés à cet accueil. En l'occurrence, la densification étant largement en cours, les transports en commun doivent être adaptés à l'afflux de population qui en résulte. Le projet mobilité en l'état actuel, ne pourra pas y répondre.



Extrait du "SCoT de la Grande agglomération toulousaine - Document d'orientation et d'objectifs - Jan 2016" et du "SCoT de la Grande agglomération toulousaine - Déc 2014"



Le SCoT préconise des connexions **radiales** vers Toulouse centre et des connexions **en couronne** de banlieues à banlieues surtout dans la zone Ouest.



Extrait du "SCoT de la Grande agglomération toulousaine - Document d'orientation et d'objectifs - Jan 2016" et du "SCoT de la Grande agglomération toulousaine - Déc 2014"

## C. Études alternatives

Nous proposons d'**améliorer le réseau actuel, dont le potentiel n'a pas été entièrement exploité**:

- Ligne C à prolonger au-delà de Colomiers, jusqu'à Brax-Léguevin, et à cadencer au 1/4 heure pour **toutes** les gares entre ce nouveau terminus et les Arènes.

Mettre en place des pôles multimodaux sur les gares.

Revisiter la tarification pour disposer des avantages de Colomiers: une tarification Tisséo dès Brax par exemple ou une tarification encore plus intéressante.

- Prolonger la ligne A du métro vers l'ouest, afin de:

- désenclaver son terminus actuel Basso Cambo en créant une nouvelle plateforme multimodale et un parc-relais
- desservir plus efficacement l'ouest de la métropole

- Ligne 3 transformée en TCSP, pour assurer un transport efficace ne subissant pas les embouteillages des véhicules personnels.

- Relance du projet de TCSP des Ramassiers, déjà bien avancé (emprises acquises, et passage sous voie ferrée déjà percé).

- Réalisation du projet ligne 67 en voies réservées (Avenue du Marquisat et du Ramelet Moundi)

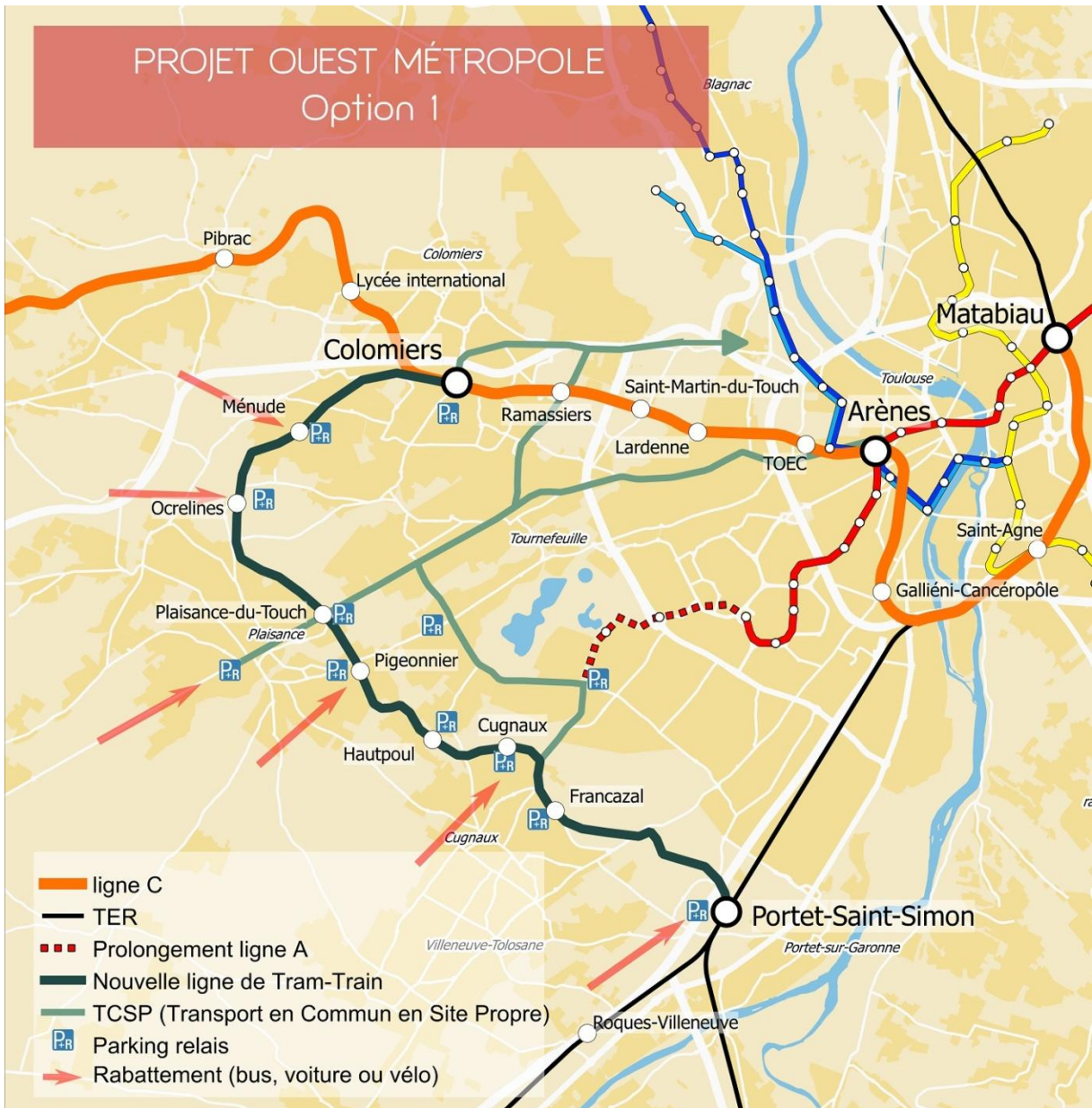
- Création d'une ligne Tram-Train circulaire afin d'assurer les liaisons transversales correspondant à des besoins de trajet domicile-travail. Le tracé, de Portet à Colomiers en passant par Cugnaux et Plaisance emprunte aux extrémités des voies de chemin de fer existantes et suit au milieu un tracé dont les emprises sont toujours réservées par les collectivités. Prévoir des parcs relais aux principales gares de cette ligne.

- Augmenter les fréquences des bus existants afin de les rendre incitatifs

- Offrir de meilleurs services les dimanches

- Mettre en place des services après 21h pour éliminer les déserts actuels.

Nous avons ébauché les options suivantes qui permettent de visualiser notre proposition (les options concernent différentes possibilités de prolongement de la ligne A):



# PROJET OUEST MÉTROPOLE Option 2

