

## Pour une 3ème ligne et un réseau d'agglomération

### Préambule :

Cette proposition part du constat suivant :

La portion Matabiau-Labège représente un investissement de 1 milliard d'euros pour une ligne parallèle à la ligne B actuelle. Il faut rajouter à ce milliard, le coût du projet de liaison Ramonville-Labège.

Le prolongement de la ligne B permet, pour un investissement de 380 millions d'euros (moins en option basse) de desservir Labège en métro. Ce secteur est celui qui est le plus engorgé et le plus dense en activités de la section Matabiau-Labège.

### Comparatif desserte de Labège entre deux options

	<b>Prolongement ligne B</b>	<b>Ligne 3 Tranche Matabiau - Labège</b>
Coût	380 millions	1 milliard
Liaison Labège - Colomiers	1 seul changement (27 stations jusqu'à la gare de Colomiers) mais option RER rapide vers Matabiau puis nouvelle ligne de métro	Directe (20 stations jusqu'à la gare de Colomiers)
Liaison Labège - Matabiau	1 seul changement mais option RER rapide vers Matabiau	Directe
Montaudran Aérospace	Bus en site propre existant vers métro Rangueil et Ramonville. Liaison aéroportée vers Oncopole	Desserte métro ligne 3
L'Ormeau – Côte Pavée	Secteurs peu denses et non destinés à se densifier : liaison par bus	Desserte métro ligne 3
Jean Rieux	Desserte Linéo à prévoir	Desserte métro ligne 3
Labège - François Verdier	Desserte par le PLB	Desserte métro ligne 3
Labège – zones Empalot/Saint-Michel	Directe	1 changement avec le projet de liaison Ramonville-Labège

**Le bénéfice pour un investissement supplémentaire de 700 millions paraît mince au regard de ce tableau.**

A partir de ce constat, avec pragmatisme et sans postures politique, anti-métro ou anti-tramway, il doit être possible de construire un vrai réseau pour une agglomération d'un million d'habitants.

## Un vrai réseau d'agglomération

En prolongeant la ligne B de Ramonville à Labège, la tranche Matabiau – Labège peut être différée à un horizon lointain.

Il sera possible de valider les options prises ou revoir le trajet : Camille Pujol – Route de Castres – Cité de l'Espace - ZAC de la Plaine – Malepère ou autres...

Les 700 millions économisés en différant cette tranche peuvent notamment permettre de réaliser une tranche Matabiau – Colomiers aboutie :

- Prolonger la ligne 3 jusqu'à En Jacca pour capter le flux automobile venant de l'ouest de l'agglomération (La Salvetat, Plaisance du Touch, Fonsorbes, ...)
- Retenir l'option aéroport et avoir ainsi une liaison directe et efficace avec Matabiau – Toulouse Euro Sud-Ouest
- Desservir les centres de Colomiers et Blagnac

Les 700 millions économisés doivent permettre aussi et surtout dans un délai plus court et pour un investissement moindre de réaliser :

- La ceinture sud : Basso-Cambo – Thibaud - Oncopole – Rangueil – Montaudran
- Une ligne RER Castelnau d'Estrétefonds - Saint-Jory – Matabiau – Labège -Villefranche de Lauragais (desserte rapide de Labège à Matabiau)
- Une ligne RER Muret – Thibaud (liaison aéroportée vers Basso-Cambo et Oncopole-Rangueil) – Matabiau
- Renforcer les liaisons trains sur les lignes existantes (vers Saint-Sulpice sur Tarn...)
- Développer les bus à haute performance (lignes en site propre, linéo...)

Avec ces renforts RER, se pose la question de la pertinence du crochet par la Vache (surcoût de 200 millions d'euros) au détriment du quartier Pont-Jumeaux/Amidonniers.

Le réseau ainsi construit dans ce délai serait le suivant :

