



**Assemblée Plénière du CESER Occitanie / Pyrénées-Méditerranée  
24 novembre 2016**

**CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC  
SUR LA 3<sup>ÈME</sup> LIGNE DE METRO  
DE LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAINE**

Avis adopté

Rapporteur : **Monsieur Denis-René VALVERDE**

**Conseil Economique, Social et Environnemental Régional  
Occitanie / Pyrénées-Méditerranée**



## **SOMMAIRE**

EXTRAIT DU DISCOURS DE MONSIEUR JEAN-LOUIS CHAUZY,  
PRESIDENT DU CESER OCCITANIE

**AVIS**  
**CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC**  
**SUR LA 3<sup>EME</sup> LIGNE DE METRO**  
**DE LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAIN**



**EXTRAIT DU DISCOURS DE MONSIEUR JEAN-LOUIS CHAUZY,  
PRÉSIDENT DU CESER  
OCCITANIE / PYRENEES-MEDITERRANEE**

Madame la Représentante de la Présidente de Région, Marie-Thérèse MERCIER  
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,  
Mesdames, Messieurs,

Nous nous retrouvons aujourd'hui à la Faculté d'Economie de Montpellier pour la 4<sup>ème</sup> séance officielle de notre assemblée, et la dernière de l'année. Elle sera consacrée au débat du projet d'Orientations Budgétaires 2017 de la Région Occitanie et au projet de contribution au débat public sur la 3<sup>ème</sup> ligne de métro de la grande agglomération toulousaine.

(...)

**Le projet de contribution au débat public sur la 3<sup>ème</sup> ligne de métro de la grande agglomération toulousaine**

C'est dans cet esprit de construction d'une grande région, d'un aménagement équilibré du territoire que le CESER a décidé lors de la réunion de Bureau du 3 octobre 2016 de contribuer au débat public sur le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro de l'agglomération toulousaine dénommée Toulouse Aerospace Express, que nous débattons cet après-midi.

Le rapporteur du projet d'avis est Denis-René VALVERDE. Je remercie le Président Jean-François AGRAIN et les conseillers de la Commission « Aménagement du territoire », ainsi que le chargé de mission pour l'élaboration de ce travail.

Cette contribution vise notamment à exprimer un point de vue régional, soucieux de la qualité du réseau de transport collectif de l'agglomération, mais aussi de la facilité d'accès à ce réseau à partir de l'extérieur.

Ce projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro est porté par le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération toulousaine, SMTC-Tisséo. Il s'agit en effet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques d'un projet de métro de 28 kilomètres, soit autant que les deux lignes de métro actuelles, qui, de Colomiers Gare et des usines d'Airbus au nord-ouest reliera, par les faubourgs nord et est de Toulouse, le quartier Matabiau-Marengo, Montaudran et le site d'Airbus Defence & Space, Labège Innopole et Labège Gare au sud-est. Avec 21 stations et un trajet à 60% souterrain, le coût de ce projet est évalué à 2,13 milliards d'euros. Il pourrait même être de 2,24 milliards d'euros si l'option de desserte directe de l'aéroport de Toulouse-Blagnac était retenue.

Elément central de la stratégie portée par le Projet Mobilités 2020-2025-2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la grande agglomération toulousaine, le TAE est soumis, sans alternative, au débat public alors que le PDU censé le cadrer et sur lequel il appuie d'ailleurs largement son argumentaire, reste en phase de définition.

Le CESER considère le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro comme un élément majeur de réponse à la nécessité d'adaptation permanente du système de transport collectif d'une agglomération en plein développement. De fait, le CESER soutient la pertinence de ce projet dont il espère toutefois qu'au-delà de sa connexion avec la ligne B au sud-est de l'agglomération, il finira par intégrer la desserte directe de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Il relève d'ailleurs que la conjonction des volontés intercommunales, départementale et régionale pour réaliser ce projet dans son ensemble (de Labège-gare à Colomiers-gare) est une opportunité à saisir sans attendre.

Mais quelles que soient ses qualités, notamment en matière d'interconnexion, ce projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro ne saurait répondre à tous les problèmes de déplacements de la grande agglomération toulousaine. Certains déplacements, surtout les plus éloignés du cœur de l'agglomération n'en bénéficieront que de manière indirecte et peut-être peu sensible. Il est donc indispensable que sa réalisation soit accompagnée, voire pour partie précédée, d'une action plus globale de maîtrise des déplacements ainsi que de développement et de maillage du réseau intermodal de transport en commun dans le cadre du PDU.

Enfin l'innovation technologique doit être prévue dans le métro du 21<sup>ème</sup> siècle dans tous ses aspects : information, interconnexion, éclairage, matériaux...dans une ville interconnectée.

Proposer un modèle de financement à l'image de celui du Grand Paris Express avec des ressources financières dédiées et durables. C'est un enjeu du projet de contrat qui se négocie entre les métropoles et le Gouvernement. Il faut pour y parvenir une modification législative à la loi de juin 2010.

C'est une bonne contribution du CESER proposée par la commission Aménagement du Territoire dans l'urgence intégrant une approche globale des enjeux de la mobilité et de l'intermodalité dans la grande agglomération toulousaine, pour ce qu'il faut réaliser par anticipation et les complémentarités à la 3<sup>ème</sup> ligne du métro de Labège à l'Aéroport. Nous devons aussi demander un effort de cohérence à la SNCF, aux collectivités concernées par le contournement ferroviaire des villes de Nîmes et de Montpellier qui représentent une population de plus de 800 000 habitants, les voies seront achevées...mais pas la gare, c'est une erreur, ailleurs on veut la gare mais pas la voie. Il faut achever la gare de Manduel et de la Mogère ! et avoir enfin une vision prospective des enjeux démographiques de l'aménagement urbain et de la création de richesse !

**CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC  
SUR LA 3<sup>EME</sup> LIGNE DE METRO  
DE LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAIN**

Avis adopté

Suffrage exprimés : 193

**Pour : 188**

**Contre 5**

Rapporteur : **Monsieur Denis-René VALVERDE**

**Conseil Economique, Social et Environnemental Régional  
Occitanie / Pyrénées-Méditerranée**





Cette Contribution a été élaborée par la Commission « Aménagement du Territoire » du CESER, présidée par Jean-François AGRAIN. Elle adresse ses remerciements aux personnes qui ont bien voulu alimenter sa réflexion :

**Monsieur Jean-Michel EVIN,**  
Directeur Général des Services de SMTC TISSEO  
**et Monsieur Vincent GEORJON,**  
Directeur Général Adjoint,  
Responsable du service « Toulouse Aerospace Express » de SMTC TISSEO



## TABLE DES MATIERES

<b>Introduction .....</b>	<b>1</b>
<b>1) Une approche intégrée de l'aménagement et du développement de la grande agglomération toulousaine .....</b>	<b>3</b>
<b>2) Le pari de la performance de transport .....</b>	<b>4</b>
<b>3) Les vertus du maillage .....</b>	<b>5</b>
<b>4) Une opportunité pour l'emploi et l'économie régionale .....</b>	<b>7</b>
<b>5) Les limites d'un projet-phare.....</b>	<b>8</b>
<b>6) Le défi du financement.....</b>	<b>10</b>
<b>Conclusion .....</b>	<b>13</b>
<b>EXPLICATIONS DE VOTE .....</b>	<b>15</b>
<b>ANNEXES .....</b>	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
<b>GLOSSAIRE .....</b>	<b>27</b>



## INTRODUCTION

Depuis 1995, la loi<sup>1</sup> prévoit que tous les projets d'aménagement ou d'équipement qui, par leur nature, leurs caractéristiques techniques ou leur coût prévisionnel, tel qu'il peut être évalué lors de la phase d'élaboration, répondent à des critères ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d'Etat<sup>2</sup> doivent donner lieu à une saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). C'est ainsi que cette dernière a été saisie par le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération toulousaine, SMTC-Tisséo, du projet de troisième ligne de métro dénommée Toulouse Aerospace Express (TAE) et qu'au regard « des enjeux sociaux et économiques, de l'impact du projet en matière d'aménagement du territoire et d'environnement, et considérant que ce projet contribue à la réalisation de grands objectifs nationaux en matière de transition énergétique et d'aménagement global du territoire métropolitain », elle a décidé qu'il convenait d'organiser un débat public, sous l'égide d'une commission particulière, du 12 septembre au 17 décembre 2016.

Il s'agit en effet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques d'un projet de métro de 28 kilomètres, soit autant que les deux lignes de métro actuelles, qui, de Colomiers Gare et des usines d'Airbus au nord-ouest reliera, par les faubourgs nord et est de Toulouse, le quartier Matabiau-Marengo, Montaudran et le site d'Airbus Défense & Space, Labège Innopole et Labège Gare au sud-est. Avec 21 stations et un trajet à 60% souterrain, le coût de ce projet est évalué à 2,13 milliards d'euros. Il pourrait même être de 2,24 milliards d'euros si l'option de desserte directe de l'aéroport de Toulouse-Blagnac était retenue.

Compte tenu de l'importance de ce projet pour l'offre de transports, et le développement économique de la métropole toulousaine mais aussi pour la région Occitanie toute entière eu égard à l'accès aux équipements et services métropolitains (gare, aéroport, hôpitaux, universités, équipements culturels et sportifs...), le Bureau du CESER a décidé lors de sa réunion du 3 octobre dernier de contribuer au débat public, notamment pour exprimer un point de vue régional, soucieux de la qualité du réseau de transports collectifs de l'agglomération mais aussi de la facilité d'accès à ce réseau à partir de l'extérieur.

---

<sup>1</sup> Loi n° 95-101 du 2 février 1995, relative à la protection de l'environnement, dite loi Barnier

<sup>2</sup> La CNDP est par exemple saisie de droit des projets d'infrastructure de transport dont le coût prévisionnel d'investissement est supérieur à 300 millions d'euros ou la longueur supérieur à 40 km.

Elément central de la stratégie portée par le Projet Mobilités 2020-2025-2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la grande agglomération toulousaine, le TAE est soumis, sans alternative, au débat public alors que le PDU censé le cadrer et sur lequel il appuie d'ailleurs largement son argumentaire, reste en phase de définition<sup>1</sup>. La logique aurait sans doute voulu que la révision du PDU fut achevée avant que le principal projet en découlant puisse être débattu et finalisé en toute connaissance de cause. Ce n'est pas le cas.

Dans un contexte où il est donc très difficile de distinguer clairement ce qui relève du débat public sur la 3<sup>ème</sup> ligne de métro de ce qui a trait à la révision du PDU, le CESER s'est tout d'abord attaché à une analyse critique du projet TAE lui-même à partir de ses ambitions (1- Une approche intégrée de l'aménagement et du développement de la grande agglomération toulousaine), de son choix modal (2 - Le pari de la performance de transport), de son itinéraire (3 – Les vertus du maillage) et de ses conditions de réalisation (4 – Une opportunité pour l'emploi et l'économie régionale), pour ensuite resituer ce projet au regard de la problématique des transports de l'agglomération (5 – Les limites d'un projet-phare) et du financement des politiques dans ce domaine (6 – Le défi du financement).

---

<sup>1</sup> Arrêté le 19 octobre 2016 le projet de PDU peut encore être modifié à l'issue de son examen par les personnes publiques associées, dont le CESER Occitanie (prévu fin 2016/début 2017), voire ultérieurement pour prendre en compte les résultats de l'enquête publique annoncée pour l'été 2017.

## **1) UNE APPROCHE INTEGREE DE L'AMENAGEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DE LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAINE**

Le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro soumis au débat public a été conçu en fonction d'une triple ambition :

- desservir et relier les principales zones économiques de la grande agglomération toulousaine ;
- répondre de manière efficace et capacitaire à l'accroissement des besoins de déplacement et privilégier la desserte de secteurs à fort potentiel de renouvellement urbain ;
- contribuer à un maillage du réseau de transport en commun améliorant la desserte urbaine sur un territoire élargi.

Il s'agit donc pour lui, non seulement d'offrir une alternative crédible à la voiture pour capter une large part des nouveaux déplacements, en particulier des déplacements domicile-travail, attendus à l'échelle de la grande agglomération, mais aussi de contribuer à un projet de territoire, celui du renouvellement urbain de tout ou partie des quartiers desservis et enfin de conforter le maillage du réseau de transport collectif à grande échelle.

Le CESER apprécie la volonté d'articulation des problématiques de développement économique, d'urbanisme et de transport dont témoigne cette conjugaison d'objectifs.

A cet égard, il relève en particulier l'intérêt de mieux articuler, dans le temps et dans l'espace, projets de transports et projets d'urbanisme pour qu'enfin les transports publics n'en soient plus réduits à courir après l'urbanisation. Cette troisième ligne qui s'inscrit dans le long terme doit en effet permettre d'anticiper l'aménagement futur de l'agglomération et de structurer en son cœur les grandes urbanisations à venir, sans avoir comme corollaire l'éloignement de la ville des ménages à revenus modestes du fait d'un renchérissement du foncier. Cette ambition doit être préparée singulièrement en renforçant la maîtrise publique du foncier et en harmonisant les PLU concernés. Il reste cependant à préciser le projet de territoire.

D'un point de vue plus régional, le CESER tient aussi à souligner l'importance majeure du maillage du réseau de transport en commun et d'interconnexions efficaces avec les liaisons à longue distance, régionales, nationales voire internationales.

## **2) LE PARI DE LA PERFORMANCE DE TRANSPORT**

Au regard du cahier des charges rappelé précédemment, le choix du métro comme mode de transport paraît inéluctable. Le souci avancé d'apporter une réponse capacitaire aux nouveaux besoins de déplacements de la grande agglomération toulousaine annihile de fait tout débat sur le mode de transport. Pour une fréquentation de 200 000 voyageurs par jour sur une seule liaison, le métro n'a en effet pas d'alternative en milieu urbain.

La logique capacitaire qui lie indéfectiblement le projet TAE et le métro ne saurait cependant occulter les qualités propres de l'un et de l'autre. En ce qui concerne le métro, le CESER tient notamment à relever les caractères qui en fondent la capacité et en déterminent l'attractivité :

- une vitesse commerciale (jusqu'à 40 km/h) permettant des temps de parcours compétitifs,
- une fréquence de passage de rames élevée afin de limiter les temps d'attente et de correspondance des voyageurs,
- la fiabilité et la régularité d'un transport en site propre,
- la possibilité d'insertion (aérienne ou souterraine) en tout milieu urbain, y compris le plus dense.

De fait, le succès des lignes A et B du métro ne se dément pas et témoigne de la pertinence de ce système de transport en zone urbaine dense. Le CESER appelle néanmoins le maître d'ouvrage à être particulièrement attentif aux questions de confort et d'accessibilité non seulement en ce qui concerne le matériel roulant mais également les stations. En matière d'accessibilité, il est indispensable que les équipements déterminants comme par exemple les ascenseurs soient systématiquement doublés afin d'assurer la continuité du service en cas de panne ou d'entretien. Ces équipements doivent par ailleurs être de grande capacité pour répondre à l'augmentation des personnes à mobilité réduite et permettre l'accès des vélos, comme cela se fait dans certains métros et dans les TER.

Le métro est enfin un mode de transport dont l'offre évolutive ménage grandement l'avenir. Il reste toutefois à en assumer le coût sans annihiler toute autre possibilité d'investissement.



### **3) LES VERTUS DU MAILLAGE**

Le projet de troisième ligne de métro s'inscrit dans une ambition globale de développement du réseau structurant à l'échelle de la grande agglomération toulousaine, voire au-delà, l'objectif étant non seulement de mailler le réseau urbain (lignes A et B du métro, lignes de tram T1 et T2, lignes Linéo, ceinture sud...) et de le connecter au réseau ferroviaire mais aussi d'offrir des possibilités de rabattement en aménageant des parcs-relais implantés aux extrémités de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro ainsi que des pôles d'échanges multimodaux afin d'optimiser les conditions de correspondance et de limiter les contraintes liées aux changements de modes de transport.

Le projet TAE prend ainsi le parti d'un tracé tangentant le centre ville et assurant des relations de périphérie à périphérie entre les faubourgs nord et est de Toulouse ainsi que celui de la multiplication des interconnexions avec les réseaux existants (métro, tram, Linéo, ferroviaire, VélôToulouse... ). Le CESER Occitanie approuve ces choix.

Il considère en effet qu'un tracé qui ne ramène pas tous les trafics dans l'hyper-centre de Toulouse et dessert des quartiers certes moins denses mais en pleine évolution est non seulement porteur d'un projet urbain particulièrement intéressant mais aussi d'un premier maillage, même très imparfait, des principaux vecteurs de trafic que constituent les lignes de métro. Pour conforter ce maillage, il souligne d'ailleurs l'intérêt de réaliser la liaison ligne B-TAE par le prolongement sud de la ligne B jusqu'à l'INPT et se félicite des dernières décisions en ce sens du SMTC-Tisséo.

Dans cette même logique de maillage, le CESER se réjouit que le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro envisage de valoriser un maximum d'occasions de connexion entre les différents réseaux de transport en commun, et singulièrement avec le réseau ferroviaire.

Le CESER souligne l'importance de coordonner le maillage de l'ensemble des moyens de transport, concernant notamment le cadencement, et qui tienne compte des horaires décalés des salariés. En effet, le tracé concerne le déplacement de 400.000 personnes dont 48% des emplois de la métropole. (Source document projet TAE SMTC-Tisséo 12 juillet 2016)

S'agissant du développement de l'intermodalité, le CESER qui soutient de longue date l'intérêt d'une liaison directe entre la gare Matabiau et l'aéroport de Toulouse-Blagnac, s'étonne par contre que le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro ne prévoit pour l'heure la desserte directe de l'aéroport que de manière optionnelle.

L'aéroport de Toulouse-Blagnac est certes desservi par le tram T2 depuis avril 2015, mais ce dernier, qui s'inscrit avant tout dans une logique de desserte urbaine et de zones d'activité, n'offre pas le service souhaitable, notamment pour les personnes extérieures à l'agglomération toulousaine.

De fait, le CESER soutient de longue date la nécessité d'une liaison directe par transport collectif entre la gare Matabiau et l'aéroport. Si la 3<sup>ème</sup> ligne de métro est décidée, le CESER considère donc qu'il est indispensable qu'elle desserve directement l'aéroport.

Dans cette hypothèse, le CESER invite donc le maître d'ouvrage à rechercher avec le gestionnaire de l'aéroport toute solution utile pour réunir le financement nécessaire à la réalisation de cette desserte.

Si la 3<sup>ème</sup> ligne de métro se réalise et quel que soit alors son tracé, le CESER tient à relever l'importance qui doit être accordée à une bonne accessibilité des stations ou pôles d'échanges aux PMR et aux vélos ainsi qu'à des cheminements et des équipements adaptés, efficaces, fiables et sûrs jusque dans les rames pour les personnes à mobilité réduite et pour la qualité de vie de tous.

Enfin, le CESER souligne que ce projet, et au-delà le maillage des infrastructures de transport en commun qu'il appelle de ses vœux, doit parfaitement respecter la trame verte et bleue définie à l'échelle de la grande agglomération pour préserver la biodiversité.

#### **4) UNE OPPORTUNITE POUR L'EMPLOI ET L'ECONOMIE REGIONALE**

Hors Ile de France, la 3<sup>ème</sup> ligne de métro constituerait le plus gros investissement en matière de transports collectifs à l'échelle nationale et l'un des plus importants en Europe. C'est dire qu'au-delà de son importance pour les déplacements à l'échelle de la grande agglomération toulousaine, ce projet serait aussi un générateur important d'activité économique et d'emploi dont les acteurs régionaux doivent pouvoir tirer profit.

Dans ce sens, le CESER qui n'ignore pas les règles de fonctionnement des marchés, invite le maître d'ouvrage à valoriser pleinement les possibilités existantes pour faciliter l'accès à la commande publique des entreprises locales, et notamment les plus petites. Au-delà des outils développés dans le cadre de la charte des marchés publics<sup>1</sup> dont il est signataire, SMTC-Tisséo pourrait d'ailleurs, pour éviter le dumping social, développer des clauses de mieux-disant social et/ou des clauses environnementales.

Le CESER souhaite que ce chantier soit également performant dans le domaine social singulièrement en ce qui concerne l'information, voire l'aide aux riverains d'une part et la gestion des ressources humaines liées au chantier d'autre part.

Dans ce dernier champ, le CESER propose ainsi qu'à l'instar de ce qu'a déjà réalisé l'Association Régionale des Chantiers Importants (ARCI) sur d'autres chantiers en Midi-Pyrénées, une démarche d'accompagnement des ressources humaines nécessaires, sous forme d'études prévisionnelles, d'aide à l'emploi, à la formation et à l'insertion ou encore d'aide au reclassement après chantier, soit mise en œuvre lors de la réalisation de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro.

A cet égard, le CESER prend acte avec satisfaction du fait que le SMTC-Tisséo intègre dans chaque marché public de travaux, une clause d'insertion sociale favorisant le retour vers l'emploi des personnes rencontrant des difficultés particulières d'insertion comme les demandeurs et demandeuses d'emploi de longue durée, les bénéficiaires de minima sociaux, les jeunes de moins de 26 ans sans qualification ou sans expérience.

S'agissant de la réalisation des travaux utiles, le CESER attire l'attention du maître d'ouvrage sur les précautions à prendre quant à l'évacuation et à la réutilisation des terres et gravats d'extraction et l'invite en premier lieu à veiller à la traçabilité de ces matériaux.

---

<sup>1</sup> Avances sur les marchés, délais de paiement raccourcis, simplification des démarches, Information, Allotissement...

## **5) LES LIMITES D'UN PROJET-PHARE**

Aussi utile et performant soit-il, le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro ne saurait répondre à lui seul à l'ensemble des besoins de déplacements de la grande agglomération. Personne d'ailleurs ne saurait le lui demander. Ce projet a évidemment certaines limites et, s'il se réalise, nombreux seront, dans la grande agglomération, les déplacements pour lesquels il n'aura qu'un intérêt très indirect, voire marginal.

A l'échelle de la grande agglomération toulousaine, ce projet ne saurait de fait être considéré indépendamment de la stratégie de planification des déplacements dont il est la clef. Sans lui cette stratégie ne tient certes pas, mais lui-même n'a pas de véritable pertinence indépendamment du « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » et en particulier de ses volets relatifs aux transports en commun et au développement de l'intermodalité.

La pleine valorisation de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro dépendra en effet très fortement de la qualité et du bon fonctionnement du réseau de transport collectif auquel elle prendra part et de la judicieuse interconnexion de ce dernier avec les modes de déplacements doux (aménagement piétonniers, parcs à vélos ...) et l'automobile (parkings relais...).

A cet égard, le CESER d'Occitanie souhaite que ce projet n'hypothèque pas l'avenir de tous les autres projets et avance la nécessité de conforter significativement le maillage territorial du réseau de transport collectif de la grande agglomération toulousaine et, pour ce faire :

- d'accélérer la réalisation des actions prévues en ce sens dans le cadre du Projet Mobilités 2020-2025-2030 (doublement de la capacité de la ligne A du métro, développement du réseau de tramway, réalisation de la ceinture sud, en particulier du Téléphérique Urbain Sud, développement du réseau LINEO, création et développement de pôles d'échanges intermodaux...);
- de compléter le Projet Mobilités 2020-2025-2030 par l'achèvement de certaines actions programmées dans le cadre de l'actuel PDU mais qui resteraient à réaliser en 2020, par exemple la réalisation des lignes programmées en BHNS ;
- d'engager de nouvelles actions notamment pour augmenter les capacités et accélérer les circulations du réseau de tramway (augmentation du cadencement, révision du plan de circulation...), mais aussi pour promouvoir l'intermodalité avec le mode ferroviaire et valoriser le TER comme outil de desserte urbaine (restructuration de la plate-forme ferroviaire de Toulouse, réalisation d'un contournement ferroviaire, aménagements de pôles d'échanges, valorisation des gares et points d'arrêt...).

Parallèlement à cette action première en matière de transport collectif, le CESER, comme il l'a déjà exprimé dans sa récente contribution aux Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité, soutient également l'intérêt d'une action visant à la maîtrise des flux automobile, notamment par la promotion résolue du covoiturage (aires de covoiturage, centrales de mise en relation... ).

De tous ces points de vue, l'analyse du projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro renvoie inmanquablement à celle du Projet Mobilités 2020-2025-2030, non sans quelque ambiguïté compte tenu de la concomitance des débats dont l'un et l'autre font l'objet.

Plus fondamentalement, la pertinence d'une telle stratégie de planification des déplacements passe non seulement par une coopération accrue entre les différentes AOT intervenant sur ce territoire, mais surtout par la plus parfaite coordination avec la politique d'urbanisme, ce qui suppose en amont la définition d'un véritable projet de territoire pour la grande agglomération. L'actuelle révision du SCOT en est sans doute l'occasion.

## **6) LE DEFI DU FINANCEMENT**

Aujourd'hui, tous les acteurs du développement de la grande agglomération toulousaine semblent fort heureusement s'accorder pour considérer que la grande agglomération toulousaine a besoin d'un plan de déplacement ambitieux. Il est vrai qu'avec 15000 habitants et 7000 emplois de plus par an et l'extension continue de l'urbanisation, la grande agglomération toulousaine qui connaît déjà de graves difficultés de déplacements, risque à terme l'engorgement.

Cela étant, si une certaine ambition est clairement partagée, son niveau est largement affaire de financement. La question spécifique du financement du projet de métro réputé le plus important en France après celui du Grand Paris n'est évidemment pas non plus sans enjeu.

En l'état, le dossier du maître d'ouvrage ne précise pas le plan de financement particulier de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro et ne fournit des informations en matière de financement qu'en ce qui concerne le Projet Mobilités 2020-2025-2030 dans son ensemble. Là encore, il est donc bien difficile de distinguer la problématique de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro de celle du PDU. Cette distinction n'aurait d'ailleurs pas grand sens. La difficulté à la réaliser illustre bien cependant une des limites du Débat Public en cours.

Quoi qu'il en soit, le maître d'ouvrage, SMTC-Tisséo avance que le financement du Projet Mobilités 2020-2025-2030 arrêté le 19 octobre est bouclé à 90%. Cela représente évidemment une certaine garantie de bonne fin si on considère que ce projet n'en est encore qu'au stade du débat. Mais a contrario, cela signifie qu'il faut encore financer les 10% restants, soit de l'ordre de 380 millions d'euros hors branche aéroport du TAE, ce qui n'est certainement pas une mince affaire compte tenu des efforts déjà prévus sur ce projet. Ne faut-il pas d'ailleurs envisager de mobiliser un financement encore plus élevé en raison d'un projet plus ambitieux ?

Pour cette recherche de financements, le CESER n'approuverait pas l'éventuel montage d'un Partenariat Public Privé (PPP), dont la formule n'est sans doute pas adaptée à ce type d'investissement. La tarification lui semble par contre pouvoir apporter un élément de réponse mais celui-ci restera en toute hypothèse relativement limité d'autant que les transports collectifs doivent rester accessibles à tous et qu'il est par ailleurs indispensable de maintenir des tarifications sociales. En matière de tarification, le CESER souhaite d'ailleurs que le titre de transport unique soit désormais offert à tous les usagers pratiquant l'intermodalité et non seulement aux abonnés.

Pour revenir au financement, le CESER considère qu'en l'état, l'emprunt est la formule qui offre les meilleures perspectives d'autant que les possibilités de financement actuellement offertes sont particulièrement intéressantes, la durée d'emprunt constituant la variable d'ajustement. Pour de tels investissements inscrits dans le très long terme, un emprunt à 40 ou 50 ans paraît effectivement tout à fait envisageable.

Mais peut-être est-il possible, moyennant une autorisation législative, que des solutions du type de celles utilisées pour le financement du Grand Paris Express<sup>1</sup> soient transposées à Toulouse, permettant, à partir de ressources nouvelles, d'investir durablement pour les infrastructures, le matériel, les aménagements des stations et des gares... Le CESER propose d'en explorer l'éventualité.

Dans tous les cas, le CESER considère que le maintien de Tisséo en régie publique est un élément de garantie pour le financement et pour les salariés de la régie.

---

<sup>1</sup> loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et en particulier ses TITRES I, II et III





## **CONCLUSION**

Pour une agglomération en plein développement, comme celle de Toulouse, l'adaptation de son système de transport, notamment de son offre de transports collectifs, est une nécessité permanente. Le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro de la grande agglomération est un élément majeur de réponse à cette nécessité. Le CESER Occitanie soutient la pertinence de ce projet dont il espère toutefois qu'au-delà de sa connexion avec la ligne B à l'INPT, il finira par intégrer la desserte directe de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Il relève d'ailleurs que la conjonction des volontés intercommunales, départementale et régionale pour réaliser ce projet dans son ensemble (de Labège-gare à Colomiers-gare) est une opportunité à saisir sans attendre.

Mais quelles que soient ses qualités, notamment en matière d'interconnexion, ce projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro ne saurait répondre à tous les problèmes de déplacements de la grande agglomération toulousaine. Certains déplacements, surtout les plus éloignés du cœur de l'agglomération n'en bénéficieront que de manière indirecte et peut-être peu sensible. Il est donc indispensable que sa réalisation soit accompagnée, voire pour partie précédée, d'une action plus globale de maîtrise des déplacements ainsi que de développement et de maillage du réseau intermodale de transport en commun dans le cadre du PDU qui, en retour lui bénéficiera.



## **EXPLICATIONS DE VOTE**

An empty rectangular box with a thin black border, positioned below the title. It is currently blank, suggesting it is a placeholder for text or a signature.



## EXPLICATIONS DE VOTE

### 1<sup>ème</sup> COLLEGE

M. Henry SALLANABE pour la Confédération Paysanne

### 2<sup>ème</sup> COLLEGE

M. Xavier PETRACHI pour le Groupe C.G.T.

M. Christian TERRANCLE pour les Groupes SOLIDAIRES et FSU

Mme Eliane TEYSSIE pour le Groupe F.O.

---

Suffrages exprimés : 193

**Pour : 188**

**Contre : 5**

Avis adopté



## Intervention de Monsieur Xavier PETRACHI

---

### au nom du groupe CGT

Monsieur le Président du CESER,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers, Chers collègues,  
Mesdames, Messieurs,

En préambule, la CGT tient à souligner le succès du débat public sur la 3<sup>ème</sup> ligne de métro. Les échanges sur le transport se sont vite transformés en débat sur les aménagements à venir de la région toulousaine. La CGT souhaite que l'ensemble des suggestions puissent être étudiées par la SMTC-Tisséo afin de répondre aux interrogations des usagers.

Pour la CGT, apporter une réponse aux besoins de transport en développant les transports en commun et l'intermodalité est une bonne chose. A ce titre, il est indispensable de ne pas regarder ce projet sous le seul angle de la ligne de métro mais bien sur l'impact global en termes de transport pour Toulouse et sa région. A ce titre l'interconnexion avec le réseau ferroviaire est indispensable.

Le projet y répond, tout comme desservir les pôles économiques majeurs de la métropole toulousaine par transport collectif répond à une attente des salariés des secteurs concernés. Mais la CGT s'interroge sur les salariés et habitants éloignés du tracé de cette nouvelle ligne, et qui pourraient devenir les parents pauvres des accès aux transports collectifs.

En effet, répondre aux besoins immédiats des salariés sur l'ensemble de la région en termes de transport, d'éducation, de culture, d'industrie et de services publics de qualité et de proximité est une priorité.

L'attractivité de nos territoires et de nos métiers doit être valorisée partout en Occitanie. La CGT ne pourra concevoir que l'effort financier important prévu pour la 3<sup>ème</sup> ligne de métro puisse hypothéquer l'avenir d'autres projets structurants nécessaires, notamment les réponses à apporter à la problématique des « pénétrantes » dans Toulouse qui reste un sujet majeur pour la métropole Toulousaine. Y répondre donnera encore plus de sens au bien-fondé de cette ligne et de son tracé.

Afin de favoriser la fréquentation de cette nouvelle ligne, des aménagements de parkings et d'accès par les pôles d'échanges multi-modaux doivent accompagner la création de cette ligne de métro.

Dans le même sens, les horaires de la 3<sup>ème</sup> ligne doivent se caler avec les horaires décalés pratiqués dans les entreprises et être adaptés aux usages de la vie toulousaine.

La CGT partage la réflexion du CESER concernant la tarification unique qui soit offerte aux usagers pratiquant l'intermodalité.

Par ailleurs, la CGT revendique la mise en œuvre d'une tarification incitative pour les salariés, notamment en utilisant les possibilités données par les PDE (Plan de Déplacement Entreprise) : l'exemple de l'accord passé au sein d'Airbus sur le site de St Eloi prenant en compte 100% du coût de l'abonnement par l'employeur est à suivre.

La CGT partage l'avis du CESER concernant les enjeux du financement. L'avis précise que le CESER n'approuverait pas un éventuel Partenariat Public-Privé (PPP) qui a montré ses limites dans des projets précédents.

Par ailleurs, la CGT considère que le maintien de Tisséo en régie publique est une garantie pour le financement du projet, tout en répondant à des craintes de privatisation exprimées par les salariés de la régie.

**La CGT votera cet avis.**



## Intervention de Monsieur Christian TERRANCLE

---

### au nom des groupes SOLIDAIRES ET FSU

Monsieur le Président du CESER,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers, Chers collègues,  
Mesdames, Messieurs,

Nous souhaitons d'abord remercier Stéphanie Gogneau et Jean Guy Mazzia pour l'attention qu'ils portent à nos conditions matérielles tout autant qu'à l'avancée de nos travaux. La subtilité de l'écriture permet de trouver nombre de points, à quelques exceptions notables près, que nous pourrions partager dans les quelques pages de ce projet d'avis. Mais il lui manque une conclusion en rapport avec une bonne partie des développements. Parce que nous sommes au CESER et qu'au nom d'un consensus qui le définit, on ne tire pas la conclusion qui s'imposerait à savoir indiquer qu'en l'état, et pour rester dans une tonalité « Ceserienne », « cette 3<sup>ème</sup> ligne du métro n'est pas pertinente ».

Le projet d'avis le dit en introduction : « ... La logique aurait sans doute voulu que la révision du PDU fût achevée avant que le principal projet en découlant puisse être débattu et finalisé en toute connaissance de cause. Ce n'est pas le cas. ». Le CESER n'en tire pas la conclusion qui s'impose, à savoir que le débat démocratique et citoyen s'en trouve tronqué et que ce devrait être, pour nous qui représentons la société civile, une ligne rouge indépassable.

Ce même projet le dit aussi : « ... En l'état le dossier du maître d'ouvrage ne précise pas le plan de financement particulier de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro... ». Une bonne part des représentants de la société civile ici présents n'ont de cesse de fustiger les déficits publics, le poids des contributions et le supposé coût des services publics. Le CESER, s'il exprime son désaccord sur les Partenariats Publics Privés, ne tire pas la conclusion qui s'impose sur le financement, à savoir que l'argent public ne devrait être engagé sur ce projet qu'à la condition d'en connaître toutes les modalités et que son utilité publique en soit démontrée.

Si on lie ces deux questions fondamentales, comme le titrent nos camarades de la CGT 31 dans leur contribution au débat public, on doit se poser cette question : « 3<sup>ème</sup> ligne du métro, vampirisation du PDU ? ». Nous partageons leur analyse et leurs conclusions sur le sujet : « ... tous les investissements sont justifiés à condition qu'ils répondent aux besoins de l'intérêt général et que les financements suivent et ne se fassent pas concurrence... ». Le CESER, soucieux de cet intérêt général et qui a manifestement perçu ces dangers, n'en tire pas la conclusion qui s'impose, à savoir que les choses devraient se faire dans le bon ordre et dans l'intérêt des populations et des finances publiques.

En revanche, le projet de contribution exprime sur un point important des positions parfaitement contestables et nous avons en commission tenté de l'expliquer. Partager la nécessité des connexions, particulièrement avec le réseau ferré, n'est pas contestable en soi. Mais dire que cette ligne est une connexion « de périphérie à périphérie » n'est pas juste parce que c'est avant tout une 3<sup>ème</sup> ligne de métro dans la ville. Reprendre, en les approuvant les affirmations du porteur de projet sur « l'approche intégrée de l'aménagement et du développement de la grande agglomération toulousaine » est une erreur de jugement et une méconnaissance de la réalité urbaine et périurbaine.

Cette 3<sup>ème</sup> ligne règle bien peu des difficultés de déplacement actuelles et tourne résolument le dos aux réalités de demain. Au demeurant le texte en fixe, en toute contradiction, les limites quelques pages plus tard. Mais le CESER n'en tire pas la conclusion qui s'impose à savoir que l'utilité publique de ce projet n'est pas avérée de ce point de vue.

Au chapitre social et environnemental les effets de cette 3<sup>ème</sup> ligne ne sont pas mesurés :

- la captation territoriale et financière de ce projet ignore l'ensemble de l'agglomération et les projets alternatifs comme ceux de l'Autate (association des usagers des transports)
- stoppe toute idée de développement de Tram et/ou trajets en sites propres qui, malgré les critiques que l'on peut leur attribuer, sont des solutions alternatives crédibles
- risque de déstructurer le réseau de surface, entre autres par la sous-traitance de nombreuses lignes pour essayer de faire des économies non avérées,
- pourrait provoquer l'arrêt du développement des lignes de bus, notamment Linéo, et avoir des effets majeurs sur les emplois dans les transports en commun.

In fine notre constat c'est que la politique de l'aménagement du territoire est, de fait, imposée par des « concentrateurs économiques » qui cherchent à tout prix à réduire leurs coûts, quel qu'en soit celui qu'auront à payer les citoyennes et les citoyens notamment les plus fragiles d'entre eux. Et on demande ensuite aux mêmes de financer, au prix de leur fatigue, de leur temps de travail et autour du travail, de leur vie familiale et de leurs impôts locaux, les conséquences de ces choix strictement économiques.

Alors Non, cette ligne de métro n'est pas celle de la grande agglomération Toulousaine, des connexions de la région Occitanie, des populations rejetées toujours plus loin de la « ville centre », des salarié-es embouteillé-es dans leurs voitures ou les transports collectifs. C'est une troisième ligne pour Toulouse et une partie de son élite économique et sociale, notamment celle d'Airbus Industries. Son nom dit tout :

« Toulouse Aerospace Express » une ligne dont le paradoxe ou le mépris comme on voudra, de cette industrie et de ceux qui la vénèrent, est poussé jusqu'à ne pas permettre aux usagers de rejoindre les avions qu'elle produit et qu'elle vend.

Autant de raisons pour Solidaires et la FSU de voter contre ce projet d'avis du CESER qui fait une part de constats justes mais n'ose pas en tirer la conclusion qui s'imposerait.

## Intervention de Madame Eliane TEYSSIE

---

### au nom du groupe F.O.

Monsieur le Président du CESER,  
Mesdames et Messieurs les Présidents de Commissions,  
Monsieur le rapporteur,  
Mesdames et Messieurs,

Comment s'opposer à un projet tel que la 3<sup>ème</sup> ligne de métro sur l'agglomération toulousaine ?

Certes, sa construction va sans doute modifier la ville et ses alentours. Mais à coup sûr, la circulation dans l'agglomération va continuer à s'amplifier dans les années à venir, mettant en péril, à moins de traiter rapidement le problème, les conditions de vie dans l'agglomération.

Cette troisième ligne va pouvoir répondre en partie à cette problématique, notamment parce que seul le métro possède la capacité de transporter 200 000 voyageurs à 40km/h avec une fréquence de rames élevée.

En outre, sa construction va être une réelle opportunité de créations d'emploi.

Toutefois, dans ce projet d'avis, le CESER souligne les limites du projet. En effet, cette troisième ligne ne pourra pas répondre seule à tous les besoins de déplacements dans l'agglomération toulousaine. La mise en place de liaisons supplémentaires sera nécessaire dans l'avenir.

Le CESER soulève aussi plusieurs questions et fait des propositions que FORCE OUVRIERE partage :

- Tout d'abord, la question du tracé. SMTC-Tisséo ne saurait faire l'économie de la desserte de l'aéroport de Toulouse-Blagnac par cette ligne si elle veut réellement assurer une bonne interconnexion entre les différents modes de transport.
- Celle des parkings relais : il faudra les prévoir suffisamment importants pour anticiper l'afflux de véhicules de demain.
- Celle de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite : il faudra s'attacher à l'améliorer par rapport à l'existant.
- Mais aussi la question de son financement. Le CESER propose un amortissement plus long, et encourage la recherche d'autres financements.

Cependant, pour inciter le plus grand nombre à emprunter les transports en commun, le prix du billet d'accès devrait être le plus faible possible.

Pour FORCE OUVRIERE, il ne devrait pas être inclus dans le calcul de l'amortissement du coût de la construction des lignes, la rentabilité de telles infrastructures, à l'instar du métro parisien, se faisant sur le très long terme par le nombre des utilisateurs mais aussi au regard des impacts bénéfiques sur l'environnement.

FORCE OUVRIERE partage les propositions et les analyses du CESER de ce projet d'avis.

Le groupe FORCE OUVRIERE votera donc ce projet d'avis.

## **Intervention de Monsieur Henri SALLANABE**

---

### **au nom de la CONFEDERATION PAYSANNE**

Monsieur le Président du CESER,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers, Chers collègues,  
Mesdames, Messieurs,

Qu'une métropole comme Toulouse veuille s'équiper d'un moyen de transport collectif nous semble être une bonne solution qui répond aux besoins des usagers, au développement de la ville et propose une alternative à la voiture.

Le choix du métro paraît aussi être la bonne solution tant par sa capacité de transport que par sa vitesse et sa faible empreinte écologique.

Si son tracé ne résoudra pas l'ensemble du problème toulousain, il reliera néanmoins les principales zones économiques de la grande agglomération toulousaine.

La desserte de l'aéroport qui n'est pas prévue dans le projet initial nous semble très importante dans la perspective de la liaison directe entre la gare Matabiau et l'aéroport Toulouse Blagnac sachant que le Tram T2 s'arrête au Palais de Justice.

Ce projet de métro sera aussi avec ses 2,15 milliards d'euro d'investissement une bouffée d'oxygène pour de nombreux corps de métier du bâtiment ce qui donnera à la métropole une attractivité supplémentaire qui une fois de plus va concentrer en un même lieu une grande partie des activités et donc des emplois de la région.

Il ne faut pas opposer le développement de la métropole avec celui des autres départements mais force est de constater que le mouvement qui n'est pas propre à la région puisqu'il est mondial, est à la concentration dans les métropoles et son corollaire qui est la désertification des campagnes et des petites villes .

On nous annonce avec, une vision linéaire presque inexorable, pour soutenir ce projet, que la population de Toulouse augmente de 15000 habitants tous les ans ; C'est tous les 15 ans l'équivalent de la population de mon département des Hautes Pyrénées qui s'installe dans la Métropole .

La dernière usine ferroviaire de Bagnères de Bigorre CAF qui emploie 85 salariés, qui a réalisé le tram de Lyon et de Saint-Etienne demande pour se développer (créer à terme 300 emplois) la réouverture de la ligne Tarbes-Bagnères de Bigorre pour réaliser les essais et transporter les trams, son coût est estimé à 50 millions d'euros.

Seule une volonté politique forte pourra mener à bien un tel projet qui serait un signe fort de la volonté de rééquilibrer notre territoire indispensable pour répondre à la désespérance qui commence à poindre dans nos campagnes et qu'on pourrait retrouver dans les résultats des prochaines échéances électorales.

Bien sûr le projet de Bagnères de Bigorre n'est qu'un exemple mais chaque fois que l'on investit un euro dans les métropoles on devrait se poser la question : que fait-on pour le reste du territoire qui ne peut pas se contenter d'attendre que les richesses de la ville viennent irradier nos campagnes.

La confédération paysanne qui plaide pour une agriculture de proximité avec des paysans nombreux bien répartis sur le territoire sait que son avenir est intimement lié à un développement harmonieux du territoire sinon l'agriculture industrielle et son corollaire, la disparition des paysans et les problèmes environnementaux, restera seule pour nourrir de grandes mégapoles.

Bien sûr l'époque est à la concentration mais à l'instar de l'homme révolté d'Albert Camus nous pouvons dire non et chercher des pistes alternatives.

C'est peut-être dans le développement de nos départements ruraux que les solutions sont à chercher et non dans la fuite en avant vers des cités tentaculaires où on a du mal à se loger, à circuler, à respirer, et où la gentrification repousse les populations les moins aisées vers les périphéries de plus en plus éloignées.

C'est avec vigilance et soucieux de l'équilibre des territoires que nous accueillons ce projet.

**La Confédération Paysanne votera cet avis.**

# **GLOSSAIRE**





## **GLOSSAIRE**

**AOT** – Autorité Organisatrice des Transports

**ARCI** – Association Régionale des Chantiers Importants

**BHNS** – Bus à Haut Niveau de Service

**CNDP** – Commission Nationale du Débat Public

**GPE** – Grand Paris Express

**INPT** – Institut National Polytechnique de Toulouse

**PDU** – Plan de Déplacement Urbain

**PLU** – Plan Local d'Urbanisme

**PMR** – Personne à Mobilité Réduite

**PPP** – Partenariat Public Privé

**SCOT** – Schéma de Cohérence Territoriale

**SMTC** – Syndicat Mixte de Transport en Commun de l'agglomération toulousaine

**TAE** – Toulouse Aerospace Express

**TER** – Transport Express Régional