

# DÉBAT PUBLIC

## 3<sup>ème</sup> ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR N°23  
décembre 2016

OCCITANIE

LA RÉGION

Pyrénées  
Méditerranée

CONSEIL ÉCONOMIQUE  
SOCIAL  
ET ENVIRONNEMENTAL  
RÉGIONAL

Le Conseil Economique Social et Environnemental Régional (CESER) d'Occitanie est l'assemblée consultative composée de membres représentant les acteurs économiques, sociaux, environnementaux et culturels de la région, placée auprès du Conseil régional et de sa présidente.

Le CESER est obligatoirement saisi sur toute question budgétaire et de planification. Il peut également s'autosaisir pour tout sujet d'intérêt régional. Au-delà de ses compétences obligatoires et facultatives, le CESER a pour mission d'informer le Conseil régional sur les enjeux et conséquences économiques, sociaux et environnementaux des politiques régionales, de participer aux consultations organisées à l'échelle régionale, ainsi que de contribuer à des évaluations et à un suivi des politiques publiques régionales.

## CAHIER D'ACTEUR DU CESER

### Un projet pertinent mais un PDU à conforter

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. Ce ne saurait cependant être le seul.

#### 1. UNE APPROCHE INTÉGRÉE DE L'AMÉNAGEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DE LA GRANDE AGGLOMÉRATION TOULOUSAIN

Le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro a été conçu en vue, non seulement d'offrir une alternative crédible à la voiture pour 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 cette volonté d'articulation des problématiques de développement économique, d'urbanisme et de transport.

Il relève en particulier l'intérêt de mieux coordonner, 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 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

Le souci avancé d'apporter une réponse capacitaire aux nouveaux besoins de déplacements de la grande agglomération toulousaine règle de fait la question du 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.

Cela étant, le métro présente aussi des qualités de vitesse commerciale, de fréquence, de fiabilité et de régularité ainsi que des possibilités d'insertion (aérienne ou souterraine) en tout milieu urbain, qui constituent autant d'atouts.

Le CESER appelle néanmoins le maître d'ouvrage à être particulièrement attentif aux questions de confort et d'accessibilité tant en ce qui concerne le matériel roulant que 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.

## 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. Il 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 en pleine évolution, est non seulement porteur d'un projet urbain intéressant mais aussi d'un premier maillage des principaux vecteurs de trafic que constituent les lignes de métro. Pour conforter ce maillage, il souligne d'ailleurs l'intérêt d'une connexion sud avec la ligne B prolongée jusqu'à l'INPT.

Dans cette même logique, 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, singulièrement avec le réseau ferroviaire, et souligne l'importance d'une bonne coordination de l'ensemble, notamment en matière de cadencement, en tenant compte des horaires décalés des salariés.

En matière d'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. De fait, le CESER considère qu'il est indispensable que l'éventuelle 3<sup>ème</sup> ligne desserve directement l'aéroport. Il invite donc le maître d'ouvrage à rechercher avec le gestionnaire de l'aéroport les voies et moyens de la réalisation de cette desserte.

Enfin, le CESER souligne que ce projet doit parfaitement respecter la trame verte et bleue définie à l'échelle de la grande agglomération pour préserver la biodiversité.

## 4. UNE OPPORTUNITÉ POUR L'EMPLOI ET L'ÉCONOMIE RÉGIONALE

Compte tenu de l'importance de l'investissement et des travaux qu'il nécessite, le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro est aussi potentiellement porteur d'activités économiques et d'emplois dont les acteurs régionaux doivent pouvoir bénéficier. Le CESER invite donc 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. 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 qui a déjà été réalisé sur d'autres chantiers régionaux, 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.

## 5. LES LIMITES D'UN PROJET-PHARE

Aussi utile et performant soit-il, le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro 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. À l'échelle de la grande agglomération toulousaine, ce projet ne saurait donc être considéré indépendamment de la stratégie de planification des déplacements dont il est la clef.

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 piétons, parcs à vélos...) et l'automobile (parkings relais...).

Le CESER d'Occitanie avance ainsi la nécessité de conforter significativement le maillage territorial du réseau de transport collectif de la grande agglomération toulousaine par l'accélération des actions prévues en ce sens dans le cadre du Projet Mobilités 2020-2025-2030 (développement du réseau de tramway, Ceinture sud, Téléphérique Urbain Sud, Linéo...), l'achèvement de certaines actions programmées dans le cadre de l'actuel PDU (réalisation des lignes programmées en BHNS...) mais aussi l'engagement de nouvelles actions, notamment pour promouvoir l'intermodalité avec le mode ferroviaire.

Parallèlement à cette action première en matière de transport collectif, le CESER soutient l'intérêt d'une action visant à la maîtrise des flux automobiles, notamment par la promotion résolue du covoiturage (aires de covoiturage, centrales de mise en relation...).

## 6. LE DÉFI DU FINANCEMENT

Aujourd'hui, tous les acteurs semblent fort heureusement s'accorder pour considérer que la grande agglomération toulousaine a besoin d'un plan de déplacement ambitieux. Mais, si une certaine ambition est clairement partagée, son niveau est largement affaire de financement.

Pour l'heure, le financement du Projet Mobilités 2020-2025-2030 est réputé « bouclé à 90 % ». Cela représente évidemment une certaine garantie de bonne fin, mais cela signifie également qu'il faut encore financer les 10 % restants, 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. L'évolution de la tarification ne lui semble pas non plus pouvoir être d'un apport déterminant d'autant que les transports collectifs doivent rester accessibles à tous et qu'il est par ailleurs indispensable de maintenir des tarifications sociales.

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 soient transposées à Toulouse... 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.

## EN CONCLUSION

Le CESER Occitanie soutient la pertinence du projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro 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.

cndp

Commission nationale  
du débat public

DÉBAT PUBLIC 3<sup>ème</sup> ligne de métro  
10 place Occitane - 31000 - Toulouse T. 05 67 77 80 21  
m3t@debatpublic.fr metroligne3toulouse.debatpublic.fr