

DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR SICOVAL / COMMUNE DE LABÈGE

1. UN ACCORD DE PRINCIPE SUR LE PROJET MOBILITÉS ET SUR LA TAE, MAIS UN FINANCEMENT À CONSOLIDER ET DES PRIORITÉS À CONFIRMER.

Le projet de 3^{ème} ligne (TAE) et sa planification opérationnelle ont été le point de départ de la révision du Plan de Déplacements Urbains, dit « Projet Mobilités 2020-2025-2030 ».

Le projet Mobilités, tel que voté le 19 octobre 2016, intègre des infrastructures métro attendues par les cosignataires pour la desserte des parcs d'activités Nord du Sicoval. Elles prolongent le réseau structurant métropolitain et confortent le sud est toulousain comme une porte d'entrée de l'agglomération.

Ces équipements ont fait l'objet d'intenses discussions entre exécutifs après l'abandon, par la majorité du SMTC, du projet initial de prolongement de la ligne B (PLB) défendu historiquement par le Sicoval et la commune de Labège.

a. La desserte de Labège-Innopole, parc d'activités d'intérêt régional, par TAE.

Dès les premières réflexions sur TAE, les cosignataires se sont montrés ouverts et intéressés par ce projet ambitieux. Et ce, bien qu'ils aient longtemps considéré le projet de PLB comme abouti, vu son état d'avancement (études, démarches administratives, financement, avis favorable de la commission d'enquête publique, échéance proche et maîtrise de sa réalisation (2020).

Le projet de PLB abandonné, les cosignataires souhaitent malgré tout que TAE soit réalisée sur l'itinéraire du tracé du PLB de l'INPT jusqu'au terminus de Labège la Cadène en confirmant le principe d'une infrastructure franchissable par les divers usagers d'Innopole. Pourquoi? En 2014, le Sicoval a élaboré un projet urbain en cohérence avec le PLB. Les principes d'aménagement et d'accueil des entreprises sont déjà mis en œuvre et concernent des implantations



La procédure de « débat public » sur Toulouse Aerospace Express (TAE) est une étape importante du débat toujours riche sur les mobilités. Au-delà de la question de l'opportunité de la 3^{ème} ligne de métro, nos concitoyens regrettent le retard de notre agglomération dans la mise en œuvre de solutions capacitaires, innovantes et de mobilité active permettant d'améliorer leur qualité de vie. Le Sicoval et la commune de Labège partagent ce sentiment et se félicitent de l'organisation de ce débat ainsi que de la forte mobilisation qu'il suscite.

Par cette contribution, les cosignataires réaffirment leur implication dans la politique des transports, aux côtés de leurs partenaires du SMTC (Toulouse Métropole, Muret Agglomération, SITPRT) mais aussi des Conseils Départemental et Régional.

actuelles et futures. L'ensemble du schéma d'implantation répond à une desserte optimale en transports en commun pour les salariés actuels et à venir.

Le SMTC propose une **solution variante: l'insertion en surface, parallèle à la voie ferrée. Cette solution ne répond ni aux attentes des cosignataires ni aux objectifs d'augmentation de la part modale TC dans les mobilités**: la nouvelle distribution des stations ne permet pas de desservir l'ensemble de Labège-Innopole et bouleverse l'organisation prévue en séquences programmatiques reliées par TAE et La Diagonale (axe modes actifs), qui constitue la nouvelle identité du secteur (cf. illustrations et descriptif synthétique en annexe).

Par ailleurs, il serait préjudiciable de ne pas conserver d'emprise pour permettre le passage à 4 voies de la ligne ferroviaire Sud Est (Montaudran/Villefranche-de-Lauragais). N'oublions pas que ce projet a été « fléché » comme nécessaire dans le cadre de la future liaison ferroviaire grande vitesse Toulouse-Narbonne. La fusion des Régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon pourrait le réactiver.

Les cosignataires souhaitent que TAE s'adapte et prenne en considération les études déjà réalisées, notamment en ce qui concerne la création de la halte de Labège-La Cadène par le Conseil régional et SNCF Réseau.

b. Interconnexion entre la ligne B et TAE, du terminus de la ligne B (Ramonville-Saint-Agne) à la future station INPT.

Cette interconnexion a pour objectif de desservir, par une infrastructure de transport lourde sans rupture de charge, le Parc technologique du canal (implanté sur Toulouse et Ramonville) et Labège-Innopole, via le franchissement du Palays, fonctionnalité historique liée à l'attractivité du corridor de la ligne B (cf. enquêtes ménages). Cette interconnexion permettrait de proposer un maillage pertinent aux usagers du sud de l'agglomération toulousaine.

Des études sont prévues par le SMTC fin 2016, pour déterminer les caractéristiques de cet ouvrage et l'offre de transport associée.

L'État, les Conseils Régional et Départemental, déjà impliqués sur le PLB, ont reconduit leurs efforts de soutien financier pour réaliser cette interconnexion. Pour rappel, l'État s'est engagé à apporter 35 M€, les travaux devant démarrer avant la fin 2017. Si cette interconnexion n'est pas confirmée rapidement, ce financement sera perdu.

Ne pourrait-on pas également valider les autorisations et les démarches administratives menées dans le cadre du PLB?

Nonobstant l'arrivée de TAE, les cosignataires souhaitent que la ligne B (pour laquelle 15 M€ ont déjà été engagés dans le cadre des études détaillées) soit prolongée jusqu'à la future station INPT, lieu d'interconnexion.

Aujourd'hui, l'offre de déplacement sur le Sicoval est entièrement financée par des ressources issues de son territoire (Source SMTC). Les dépenses d'exploitation du réseau sont compensées par le « versement transport » des entreprises de la Communauté d'Agglomération (12,30 M€ en 2014), les recettes commerciales (1,80 M€) et la contribution du Sicoval (1,06 M€ en 2014).

Pour réaffirmer son volontarisme en matière de développement des transports collectifs, le Sicoval souhaite changer de paradigme en matière de financement en revoyant le mode de participation imaginé pour financer le PLB. Ce financement pourrait consister en une augmentation de la contribution du Sicoval en montant et dans la durée, conditionnée à la réalisation effective des infrastructures prioritaires par le Sicoval.

Notre Communauté d'Agglomération souhaite cependant que les contributions supplémentaires demandées soient adaptées à la capacité contributive des collectivités.

L'absence de financement du SMTC sur les dessertes aux extrémités de TAE (Labège, Colomiers), ainsi qu'à l'interconnexion entre la ligne B et l'INPT serait une novation rompant l'égalité de traitement des territoires membres d'un même syndicat. Les fondements même du syndicat mixte ne seraient plus respectés: seules les collectivités qui pourront financer leurs projets seront desservies efficacement. Cette remise en cause de la mutualisation du financement pose la question centrale de la pérennité du syndicat et du ressort territorial. Si cette nouvelle doctrine devait être confirmée, le Sicoval souhaite pouvoir décider de l'affectation des ressources qu'il aura mobilisé selon le principe: « qui paye, décide ».

Dans l'attente du bouclage du plan de financement et de la confirmation des priorités du Projet Mobilités, les représentants du Sicoval auprès du SMTC-Tisséo se sont abstenus sur l'arrêt du projet Mobilités lors du Comité Syndical du 19 octobre 2016.

Ci-dessous: comparaison des coûts (source SMTC) des projets TAE et PLB (Ramonville-Inpt) pour le territoire du Sicoval et répartition des financements des principaux partenaires.

En noir: participations acquises,

En rouge: participations à confirmer.

			Fourchette basse	Fourchette haute
PLB	180 - 220 M€	SMTC	0	0
		CR	25	25
		CD	65	65
		État	35	35
		Sicoval	55	95
		Total	180	200
TAE	267 M€	SMTC	0	
		CR	25	
		CD	67	
		État	35	
		Sicoval	167	
		Total	267	
PLB + TAE	447 - 487 M€	Total	447	487
		Sicoval	222	262

Pour rappel, le coût du prolongement de la ligne B s'élevait à 373,90 M€ (valeur 2011) – Source Dossier d'enquête publique.

2. L'URGENCE DE PROPOSER DES SOLUTIONS DE DÉPLACEMENT POUR LES HABITANTS ET LES SALARIÉS DE NOTRE AGGLOMÉRATION.

Les réunions organisées dans le cadre du débat sur la 3^{ème} ligne l'ont bien montré: la perspective de réalisation de TAE reste lointaine et hypothétique pour les participants. Les débats ont souvent été occultés par des sujets plus proches de leurs préoccupations actuelles: le développement des pistes cyclables et des services associés, la tarification... Le débat public dépasse son objet initial, il s'agit d'un véritable débat sur les mobilités à l'échelle de l'agglomération.

Au-delà des nécessaires solutions capacitaires de transports en commun, longues à mettre en œuvre, les cosignataires proposent que des solutions immédiates d'Eco-mobilité (location de vélos, covoiturage et autopartage

dans les zones d'activités, aires de covoiturage...) soient intégrées dans la feuille de route du SMTC et rapidement mises en œuvre.

À ce stade du projet Mobilités, ces actions pourraient être facilement développées et trouver un écho favorable auprès des habitants. Les initiatives telles que le Pass Eco-mobilité (abonnement intégrant toutes les solutions de déplacement) sont louables, mais restent trop confidentielles. Les études de TAE donnent l'opportunité de définir un ensemble d'offres alternatives, en lien avec un projet capacitaire, encore faudrait-il qu'une Autorité Organisatrice de la Mobilité puisse traiter de l'ensemble de ces thématiques.

Par ailleurs, le Sicoval et le SMTC sont partenaires de la Maison de la Mobilité de Labège qui informe, depuis 10 ans, sur les modes alternatifs à la voiture solo: transports collectifs, covoiturage, vélo... Les cosignataires souhaitent que le SMTC étudie la mutation de cet équipement public en Maison du Vélo. En effet, avec une desserte de Labège-Innopolis par TAE repoussée à 2024, les problématiques de mobilité déjà dénoncées par les entreprises et les salariés sur le secteur, ne vont pas diminuer. Cette Maison du Vélo pourrait être dupliquée sur d'autres stations de TAE, créant une véritable offre de vélos en location gérée par le SMTC. Cette action ne sera possible que si les Autorités Organisatrices des Transports Urbains se transforment en Autorités Organisatrices de la Mobilité.

3. UNE NÉCESSAIRE COORDINATION APPROFONDIE DES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ

Le débat public sur TAE illustre concrètement la nécessité de développer le travail des 3 autorités organisatrices de la mobilité de la grande agglomération (SMTC, Conseil Régional, Conseil Départemental) avec les collectivités concernées. La mutualisation des offres, les points d'interconnexion, les financements croisés, la tarification... sont autant de sujets à traiter ensemble pour la réussite de TAE et du Projet Mobilités. L'ensemble des réseaux doivent être optimisés pour maîtriser les dépenses d'exploitation et d'investissement des autorités organisatrices. À cet égard, le SMTC s'est engagé à étudier la mise en place d'une ligne de bus express entre le Sud du Sicoval et le réseau structurant.

Enfin, pour répondre à l'urgence et retrouver la confiance du grand public, les projets qui sont techniquement prêts doivent être engagés rapidement: l'interconnexion de la ligne B de Ramonville à l'INPT doit être lancée au plus tôt, quel que soit le calendrier de réalisation de la TAE.

Laurent CHERUBIN

Le Maire de Labège,
Vice-Président du Sicoval
en charge du Commerce, de l'Artisanat
et de la Communication

Jacques OBERTI

Le Président du Sicoval

