

3^e ligne de métro : concilier au mieux perspective à plus long terme et besoins immédiats en desserte locale

Nous nous félicitons de la tenue de ce débat public, d'autant que le besoin d'améliorer aujourd'hui la mobilité sur notre agglomération n'est plus à démontrer. Ce débat dédié à la 3^e ligne de métro démontre, s'il en était besoin, la nécessité d'améliorer tous les modes de déplacements, y compris les voiries structurantes, même si l'objectif reste le report modal vers des transports en commun ou les modes actifs.

Il ne s'agit donc pas uniquement de la question de la 3^e ligne de métro mais, bien plus largement, dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains (PDU), de la capacité que nous avons collectivement de développer de façon urgente un réseau maillé, efficace dans son fonctionnement, qui favorisera les solutions alternatives à la voiture personnelle. Dans cette perspective à long terme que représente la ligne Toulouse Aerospace Express (TAE), il s'agit de bien mesurer que la constitution d'une telle ligne capacitaire représente des investissements lourds de nature à mobiliser près des deux tiers de nos capacités collectives.

L'ouest toulousain, dont Tournefeuille, est caractérisé par une densité faible (une quinzaine d'habitants à l'hectare) et une attractivité économique très forte. Ces territoires supportent de très importants trajets entre domicile et travail.

La ligne de métro dite TAE dessert les pôles d'emploi. Elle n'offre pas les solutions attendues aux besoins urgents que représentent ces trajets domicile-travail. Dans le cas de Tournefeuille, pour répondre à une forte diversité d'usage, nous ne disposons aujourd'hui que de 5 lignes urbaines, dont Linéo 3 prévu pour septembre 2018.

Pour développer nos villes avec la qualité de vie attendue, il est indispensable que la cohérence entre l'urbanisme et les transports, qui apparaît clairement dans les objectifs du PADD et du futur PLUiH, trouve une concrétisation. Le développement des centralités nécessite en effet des perspectives réelles en matière de transports en commun à cette échelle.

Si la ligne TAE ne passe pas sur la commune son terminus est prévu à seulement 3 km du quartier de Pahin. Avec une restructuration du réseau comprenant des rabattements efficaces, elle est de nature à offrir d'intéressantes opportunités pour les habitants du nord-ouest de la commune... d'ici une dizaine d'années.

Cela dit, elle ne doit pas obérer le financement de besoins dès aujourd'hui devenus cruciaux comme la desserte ouest et nord de Tournefeuille ou les voies de bus en site propre pour les lignes 67 et 48 empruntant un réseau routier des plus saturés aux heures de pointe.

Par ailleurs, le projet de mobilité 2020 – 2030 fait apparaître un axe appelé ceinture sud. Dans ce secteur, il y a nécessité à ce que la voie du canal Saint-Martory puisse être aménagée.

Le contexte difficile que nous connaissons dans la gestion de nos communes nous amène à nous montrer vigilants quant à nos capacités collectives à faire face à l'ensemble des besoins identifiés dans le cadre du PDU. Nous nous devons de nous interroger sur les modalités de financement et les efforts qui seront consentis à la fois en investissement et en fonctionnement.

Ligne capacitaire et dessertes locales sont bien complémentaires. Nous devons bien veiller à ce que l'une ne se trouve pas financée au détriment des autres. Auquel cas nous ne répondrions pas à aux réels besoins recensés, ce qui constitue bien l'enjeu du projet de mobilité 2020 – 2030.

Par la suite les prolongations de la ligne TAE à l'ouest et de la ligne A au sud devront être prioritairement étudiées.