

Contribution au débat public Projet TAE de la Fédération de Haute-Garonne du Parti Communiste Français.

Quels projets pour les déplacements dans l'agglomération Toulousaine à l'horizon 2020 et 2025 ? (117 communes concernées)

Jean Luc Moudenc et Jean Michel Lattes (la droite au pouvoir) veulent imposer un débat sur les transports qui se résumerait à la réalisation ou pas de la 3^{ème} ligne de métro.

Alors que le vécu quotidien de la majorité des habitants, et notamment des salariés, est constitué d'embouteillages innombrables, en augmentation rapide ces dernières années, pour accéder aux différentes zones d'emploi, on nous propose une ligne de métro dans 8 à 12 ans et à 90 % à l'intérieur de la ville de Toulouse, les 10 % restants concernant 3 communes et étant des options non définitives.

Ce n'est pas répondre à l'Urgence que vivent les habitants alors que les **projets de l'ancien PDU ont été bloqué, ralenti ou stoppé définitivement ou deux ans, aboutissant à un gâchis** : BUN, téléphérique, doublement de la ligne A, BHNS transformés en Linéo sans site propre et arrêt du Tram.

Les études concernant les plans de déplacement d'entreprise ont démontré dans les années précédentes **que 60 % des salariés des entreprises toulousaines habitent à l'extérieur de la ville centre** (Airbus, CHU etc.)

Ce sont eux qui forment les bataillons de véhicules qui viennent tous les jours s'agglutiner sur les périphériques et leurs accès. Tout le réseau routier d'accès à la ville est saturé une grande partie de la journée. L'accroissement de la population annoncé va encore aggraver cette situation, nous courrons à l'asphyxie.

On nous propose seulement une **ligne de métro dans Toulouse pour 2024-2030 et l'arrêt de tous les projets concernant l'agglomération**. Le PDU de 2012 a valeur légale, il a été voté et approuvé et a force de loi. On peut se demander au nom de quelle démarche démocratique M. Moudenc invente une ligne de métro prévue uniquement dans son programme électoral.

Les choix budgétaires de M. Moudenc sont de consacrer :

- 100 millions d'euros pour desservir 385 000 habitants de la banlieue, avec les dix lignes Linéo, d'ici 2025.
- 2,2 milliards d'euros pour desservir, dans dix ans, 260 000 Toulousains.

Et il associe à cela une hausse des tarifs pour les jeunes non-étudiants, les salariés, les retraités, les chômeurs. La politique des transports, les tarifications sont sacrifiées pour payer **le métro dont le financement n'est pas calé**.

Les communistes sont pour le métro, les élus communistes l'ont soutenu dès le début des premiers projets, et ils ne doutent pas que ce projet rendrait service à bon nombre de Toulousains, par ses performances en termes de capacité et de vitesse. Mais **ce ne peut pas être le métro et en attendant rien les bouchons pour dix ans !**

L'enjeu aujourd'hui en urgence est la circulation périphérique et l'amélioration de la vie des «banlieusards». Et ces projets peuvent être financés, **sur le métro qui arrivera beaucoup plus tard il faut un financement de l'Etat bien plus important**, c'est cela qui devrait être le combat du maire de Toulouse et pas l'augmentation des impôts et des tarifs.

Les bus Linéo sans site propre tout le long, même repeints en gris, s'ils sont pris dans les embouteillages ne seront pas une alternative à la voiture. Il faut aussi rappeler que les 60% des salariés qui n'habitent pas Toulouse participent dans la même proportion au versement transport (que l'Etat pourrait augmenter et étendre pour le conseil régional) qui est la première source de financement de Tisséo. Ils méritent aussi qu'on se préoccupe de leurs besoins.

M. Moudenc et M. Lattes ont choisi à des fins électoralistes un projet toulouso-toulousain et pour le financer sacrifient les services efficaces de la banlieue de Toulouse, s'attaquent à la structure de la régie publique Tisséo en sous-traitant de plus en plus de lignes, en supprimant certaines et en diminuant l'offre sur d'autres :

Lignes sous traitées : 17-30-49-56-55-71-82-109 et 111

Lignes supprimées : 25 et 68

Lignes à réduction d'offre : 1-15-21-37-53-57-63-65-77-88-

Et ce n'est qu'un début ! A quand TISSEO confié à VINCI ?

C'est d'une toute autre politique dont nous avons besoin. Une politique de solidarité sociale et territoriale qui permette à chacun et chacune d'exercer son droit au transport. **Le métro ne doit pas faire disparaître tout le travail sur la mobilité notamment en périphérie** mais il doit être complémentaire et ne pas engloutir les finances collectives.

Le plan de déplacement urbain voté en 2012, élaboré avec la population et voté par pratiquement toutes les communes concernées proposait de s'attaquer à ce

problème spécifique à Toulouse de circulation périphérique, qui est la priorité des priorités du point de vue social, économique et environnemental.

Ce plan, en plus du doublement de la ligne A et la réalisation du téléphérique, retardés deux ans, proposait de multiplier les dessertes en site propre dans la périphérie pour proposer une alternative crédible et efficace à la voiture individuelle :

- BHNS Plaisance Tournefeuille Toulouse
- BUN de Borderouge à Bruguières
- Site propre gare de Portet-Oncopole (+téléphérique)
- Prolongement ligne B à Labège Cadène
- Voie des Ramassiers (Colomiers Tournefeuille)
- Liaison Sud Est : Saint-Orens-Fonsegrives.

Ce plan, entièrement financé, devait permettre d'apporter des solutions immédiates d'ici 2020 à bon nombre d'habitants de l'agglomération.

Les communistes proposent de reprendre ces projets et de coopérer avec le Conseil Régional pour **s'appuyer sur le réseau ferré de l'étoile ferroviaire de Toulouse** :

- doublement de ligne C entre Arènes et Colomiers et prolongement vers l'Isle-Jourdain d'un côté et Saint-Agne de l'autre avec création d'une gare à Niel ; et, en s'appuyant sur cette gare, renforcer les cadencements vers l'Ariège et la vallée de la Garonne,
- cadencement entre Montrabe et Toulouse avec des arrêts supplémentaires,
- cadencement entre Castelnau d'Estretfond et Toulouse avec un arrêt de plus à Lespinasse.
- -pour désengorger Matabiau utiliser les emprises de terrain réservées par la SNCF le long de l'autoroute dans la vallée de l'Hers.
- La problématique de l'intermodalité entre le ferroviaire et Tisséo ne peut pas se résoudre tant que les différentes collectivités se renverront la responsabilité des choix à opérer. Les choix structurants des transports toulousains ont un impact direct sur l'utilité ou non du réseau ferré. Quelques exemples non exhaustifs :
 - L'option posée du métro à la gare de Colomiers ne peut se traiter en tant que telle mais en prenant en compte les investissements à faire sur la ligne C : serait-il nécessaire si cette option voit le jour d'investir pour terminer le doublement de la voie entre Colomiers et Arènes si les usagers locaux ou venant de la ligne d'Auch sont captés à Colomiers par le métro ?

- La desserte au quart d'heure depuis Castelnau d'Estretfonds, avec arrêt à Lespinasse, doit-elle être intégrée au réseau TER ou au contraire devenir une ligne d'agglomération à laquelle pourrait participer financièrement Tisséo ?
- Le réseau départemental qui va passer sous l'autorité de la Région doit lui aussi être retravaillé en complémentarité.

Il est vraiment nécessaire d'avoir une **synergie de réflexion, de travail et d'investissement entre toutes les AOT**, à partir de l'intérêt des usages, des populations et dépasse les clivages institutionnels.

La ligne Tramway doit être continuée au-delà du Palais de justice vers Matabiau en 1^{er} étape.

La question se pose de prolonger les lignes de métro :

- ligne A en allant vers Cugnaux ,
- ligne B vers Labège au sud et au-delà du périphérique au Nord.

Que l'on fasse la 3eme ligne ou que l'on ne la fasse pas, il faut aussi doubler la capacité de la ligne B qui, elle aussi, est proche de la saturation.

Le titre unique **Metro Bus Train** ne doit pas être limité aux abonnés mais étendu à tous les usagers.

Il est urgent de créer un système démocratique qui associe les usagers et les salariés à la conception et à l'amélioration du réseau.

Pour un métro qui n'a été validé dans aucune instance de planification et annoncé pour dans dix ans, toutes les solutions à court ou moyen terme sont abandonnées ; cela s'appelle lâcher la proie pour l'ombre.

Les grands choix stratégiques doivent être partagés par tous et aujourd'hui le débat public n'interpelle les habitants que sur le projet métro. Il oublie ceux qui sont privés des services déjà prévus et validés dans toutes les instances de planification, sans leur demander leur avis. Les toulousains veulent parler globalement du transport à Toulouse sans mettre de côté aucune solution, c'est aussi le choix des communistes.

Parti Communiste Français, fédération de la Haute Garonne