

## ANNEXE TECHNIQUE

---

### **Un maillage territorial au plus près des besoins**

Le besoin d'améliorer les conditions de mobilité dans notre grande agglomération n'est plus à démontrer. Son réseau de transport urbain, l'un des plus vastes de France, est devenu au cours du précédent mandat le 3ème réseau national pour sa fréquentation.

Aujourd'hui équipé de tous les types de transport (métro, tramway, bus, et bientôt téléporté) la particularité de notre grand territoire urbain reste cependant celui d'une densité de population inégalement répartie, densité dont le taux est inférieur à la moyenne des grandes métropoles.

Cette morphologie urbaine, spécifique par bien des aspects, engendre naturellement des coûts sociaux et environnementaux alors même que les institutions publiques locales redoublent d'effort pour améliorer les conditions de compétitivité sociale et économique de leur territoire et de ceux qui y vivent. Cette situation a été prise en compte dans les divers documents d'orientation et de planification dont l'un des objectifs majeurs était notamment celui du phasage de l'urbanisation et des moyens de transports à travers notamment des contrats d'axes.

En matière d'infrastructure de desserte comme de coûts d'exploitation associés, il va sans dire que le besoin de maillage territorial au plus près des besoins relève dès lors dans ce contexte urbain d'une volonté politique de priorisation financière accompagnée de choix rationnels dans l'affectation de la dépense publique.

La part modale de l'automobile, dans notre grande agglomération, connaît encore aujourd'hui une place prépondérante et le rééquilibrage de l'espace public en faveur des autres modes aura été, durant la précédente mandature, l'un des objectifs majeurs du Plan de Déplacement Urbain adopté en 2012. Une vision équilibrée est donc bien celle d'un rééquilibrage et donc d'un objectif ambitieux de report modal en faveur du transport collectif et des modes doux.

La conception des élus socialistes n'est pas celle de l'exclusion dogmatique de la voiture mais plutôt celle de l'attractivité renforcée des modes alternatifs quels qu'ils soient afin de renforcer tout simplement la liberté de nos concitoyens d'y avoir recours en tout point du territoire. Encore faut-il qu'ils existent, qu'ils soient de qualité et performants. La capillarité du système de transport, dans le cas particulier de Toulouse, nous semble donc essentielle.

### **PDU : quelle vision pour sa révision ?**

La logique qui prévalut fut donc celle d'un réseau maillé (la toile) plutôt qu'un réseau de rabattement hiérarchisé sur des lignes capacitaires (l'étoile).

Le SCOT et le PDU 2012<sup>1</sup> ont fait le choix de ce réseau maillé en substitution au réseau de rabattement qui proposait, après analyse, des alternatives à la voiture insuffisantes en périphérie au vu des objectifs de part modale et de structuration du territoire. C'est donc le scénario le plus ambitieux pour les modes alternatifs à la voiture et la maîtrise de la circulation routière qui fut retenu.

Un Plan de Déplacement Urbain n'est pas un outil de programmation. C'est un outil de planification fixant des principes d'organisation. Il reflète donc un aménagement du territoire des transports et de la mobilité. Le choix proposé aujourd'hui est celui de la réaffirmation d'une logique de rabattement

---

<sup>1</sup> Il prévoyait près de 120 kms de sites propres nouveaux complétant les 57 km existants. Ce développement était le plus important de France

influencée par le schéma en croix que procure l'existence des deux lignes A et B<sup>2</sup> qui concentraient en 2012 près de 67 % des voyages sur le réseau et, avant 2008, l'essentiel de l'investissement.

La question n'est pas de savoir si le val est plus performant qu'un bus ou tramway. **Notre groupe entend sortir du faux débat opposant par fétichisme déplacé les transports de surface et le métro.** Le val est naturellement plus efficient au voyageur transporté. Plus rapide et plus capacitaire, il suscite naturellement un indéniable attrait de la part de ses usagers. Mais, comme le reconnaît par ailleurs le maître d'ouvrage, l'efficacité d'un système de transport se mesure à la productivité globale de son réseau, de ses connexions, de sa couverture géographique.

Les ratios de coût d'exploitation, par exemple, peuvent être un élément déterminant dans le choix de telle ou telle infrastructure, et notamment du mode val. Ils ne disent rien en revanche, à l'échelle d'un réseau, de la particularité territoriale sur laquelle ils s'appliquent. Le transport collectif est bien une mission essentielle du service public qui est de viser l'équité territoriale en matière d'équipement et de connexion au réseau. C'est pourquoi nous confirmons que l'opportunité de chaque investissement doit savoir relever d'une vision plus globale de son utilité et de son efficacité dans le report modal pour diminuer la congestion.

Sans doute est-il utile de rappeler que la construction d'un kilomètre de métro représente un montant d'investissement équivalent à la totalité du programme des 10 lignes LINEO. Le choix est donc entre la concentration sur un investissement de forte intensité ou la multiplication d'opérations connectées à forte couverture territoriale. Toute proportion gardée, et à l'instar des débats sur la grande vitesse ferroviaire, la conciliation des modes et des objectifs doit être poursuivie.

L'idéal, naturellement, est donc de mener simultanément les deux ambitions. C'est la prétention avancée aujourd'hui par le SMTC. Faire l'un et l'autre.

Si les élus socialistes de la métropole ne sont pas hostiles par principe au mode métro et à l'opportunité d'une ligne nouvelle, ils doutent en revanche de la capacité de la collectivité à mener de front l'urgence du développement du réseau maillé à court terme selon les objectifs de report modal partagés en 2012 tout en obérant les capacités de son financement par un projet d'investissement lourd et à la mise en service plus lointaine.

### **Un projet Mobilités 2020-2030 polarisé sur celui d'une troisième ligne de métro**

Si nous partageons le principe d'une révision du PDU et de son nouvel horizon temporel, le Projet Mobilités 2020-2030 opère une évolution notable par rapport au précédent PDU. Le débat sur la 3<sup>ème</sup> ligne ne peut donc porter exclusivement sur cette opération ou sur l'opportunité de tel ou tel tracé mais sur les conséquences structurelles de son insertion dans le réseau global.

---

<sup>2</sup> Pour mémoire, l'ouverture de la ligne B s'accompagna d'une baisse de l'offre dans les transports de surface. La rationalisation du réseau de bus, inhérente à l'ouverture d'une offre nouvelle métro, s'avéra contestée par nombre d'usagers.

# Le réseau structurant du projet Mobilités à l'horizon 2025

## Les principales actions

2019

### DOUBLEMENT DE LA LIGNE A

Dans un premier temps plus de capacité pour désengorger la ligne (des rames de quatre wagons), à terme la possibilité de transporter jusqu'à 400 000 voyageurs par jour.

Des stations réaménagées, les travaux débutent en 2017.

2020

### TÉLÉPHÉRIQUE URBAIN SUD

Premier maillon de la Ceinture qui reliera les zones économiques de l'ouest et du sud, ce nouveau transport par câble reliera l'Oncopole, le CHU Ranguel et l'Université Paul Sabatier.

Un temps de parcours de 10 minutes, en passant au-dessus de la Garonne et de la colline de Pech David pour transporter 7 000 voyageurs par jour.

2020

### RÉSEAU LINÉO

10 lignes structurantes pour desservir les territoires, de cinq heures du matin à minuit.

Des bus toutes les 8 à 10 minutes, modernes, confortables. Une mise en service de septembre 2016 à 2020, 2 axes par an.

2024

### 3<sup>ème</sup> LIGNE DE MÉTRO

Pour desservir un emploi sur deux et 200 000

habitants de la grande agglomération toulousaine.

Pour relier les zones d'emplois du Nord-Ouest et du Sud-Est entre elles, de Colomiers à Labège, via la future gare TGV de Matabiau et une connexion à l'aéroport.

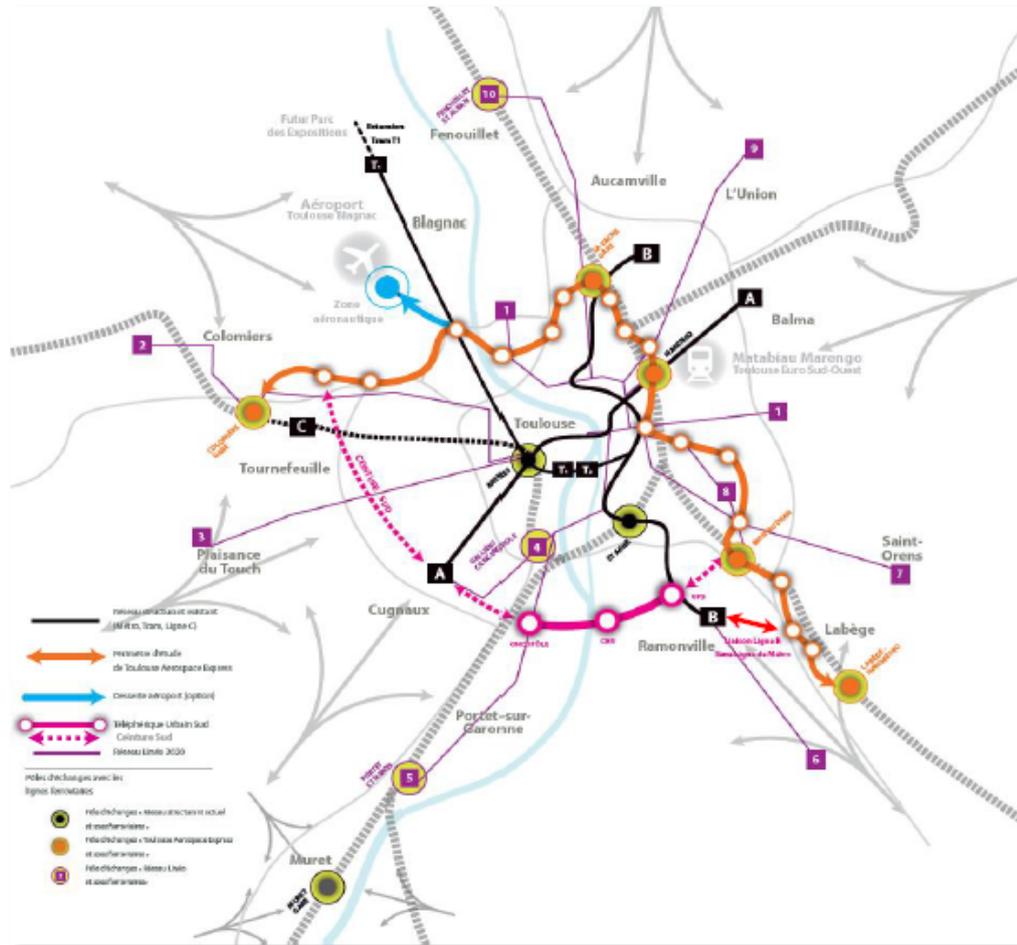
### DES PROJETS MAJEURS QUI PARTICIPENT À LA STRATÉGIE GLOBALE...

Le Boulevard Urbain Nord (BUN), le projet des Ramassiers...

Les "spots" de covoiturage, les parkings relais...

De nouvelles voiries, de nouveaux échangeurs...

Et en continu, le développement et l'adaptation du réseau.



Extrait du dossier de presse « projet Mobilité 2025 – 2030

Nous notons avec satisfaction que des projets figurant dans le PDU 2012 sont maintenus et programmés à horizon 2020 dans le cadre de sa révision. Certains ont été amoindris dans leurs volumes financiers et capacitaires (BHNS), d'autres ont été supprimés (Tramway)

- Le téléphérique urbain (ex Aerotram), dont nous partageons l'idée d'une extension future
- Les lignes LINEO dont la livraison était prévu à raison de deux lignes par an . Ce programme relève davantage de l'amélioration de lignes existantes que d'une offre kilométrique nouvelle et significative de sites propres et dédiés, disparues du projet.
- La mise à 52 M des stations de la Ligne A du métro
- Les pôles d'échange et parcs relais dont le volume d'investissement a cependant été divisé par deux.

Le tableau qui suit indique la répartition des opérations d'investissement.

Le programme d'investissement tel que présenté dans le dossier du maître d'ouvrage :

	montants en valeur 01/2016	
Investissements patrimoniaux (hors métro)	336 M€	
Investissements patrimoniaux et matériel roulant Métro (A et B)	423 M€	
Doublement de la capacité ligne A (hors rames)	180 M€	585 M€ = opérations nouvelles d'ici 2020, soit 15 % du total
Ligne A : acquisition rames VAL et autres opérations	85 M€	
Réseau de surface et opérations diverses	127 M€	
Pôles d'échanges, parcs relais et sites propres bus	30 M€	
Téléphérique Urbain Sud (hypothèse haute)	62 M€	
Linéo horizon 2020	97 M€	
Investissements TC 2025-2030	173 M€	
<b>Programme de base</b>	<b>1 513 M€</b>	
TAE - Section Airbus Colomiers – Airbus DS	1 720 M€	2400 M€ = 3ème ligne et autres opérations d'ici 2030
TAE - Section Colomiers Gare – Airbus Colomiers	141 M€	
TAE - Section Airbus D&S – Labège Cadène gare	267 M€	
<b>Toulouse Aerospace Express</b>	<b>2 128 M€</b>	
Connexion B-TAE (sans rupture de charge)	180 M€	
<b>TOTAL</b>	<b>3 821 M€</b>	
Branche aéroport (hypothèse moyenne)	110 M€	

585 M€<sup>3</sup> du volume financier du PDU correspond donc aux opérations évoquées ci-dessus et engagées d'ici 2020, soit 15 %. Le reste de l'investissement sera consommé entre 2020 et 2030 par la construction de la 3ème ligne<sup>4</sup> à l'exception de 173 M€ consacrés à du transport collectif, soit 4,5 % du total.

Nous nous trouvons donc dans la situation charnière d'un achèvement partiel du PDU en vigueur et de la définition du nouveau PDU à horizon 2030, essentiellement concentré sur une ligne de métro.

### Des hypothèses de fréquentation en question

Le PDU en vigueur fixait une estimation de 163 millions de déplacements en 2020. Cet objectif traduisait celui d'une part modale de 23 % en faveur des transports en commun contre 16 % en 2008.

Or, la projection révisée par l'actuel projet mobilités 2020/2030 évoque plutôt 135 millions de déplacements en 2020 et fait donc reposer l'objectif de fréquentation sur la mise en service de la

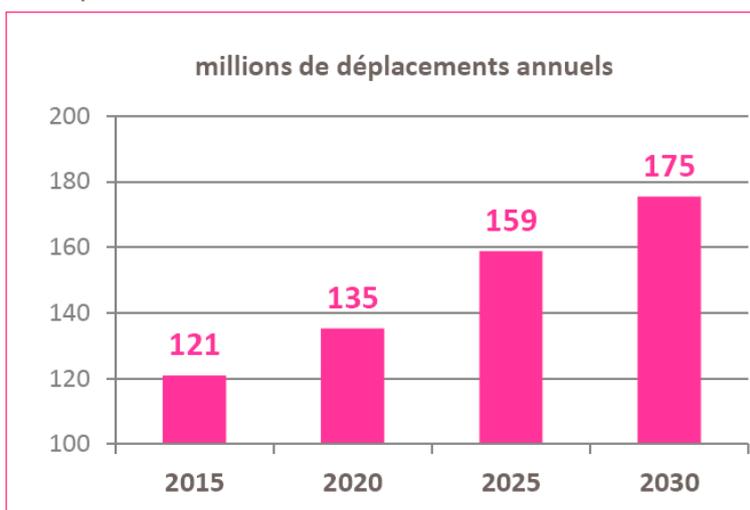
<sup>3</sup> Hors dépenses patrimoniales, entretien et matériel roulant.

<sup>4</sup> La provision pour aléas, à hauteur de 7%, est en deçà de ce qu'exige ce type d'opération. Il serait plus prudent de la chiffrer au minimum à 10%, ce qui est d'ailleurs le cas pour l'opération d'extension à 52 M de stations de la ligne A.

3eme ligne, après 2024<sup>5</sup>. L'ambition est là mais plus lointaine et plus concentrée alors même que la pression démographique va se révéler plus soutenue et plus étalée que prévu.

Les objectifs de part modale du transport collectif seront-ils satisfaits dès lors que leur atteinte repose moins sur l'efficacité et le développement de l'ensemble de l'organisation globale des déplacements que par une confiance trop grande dans le choix mode central. Comme l'indiqua le maître d'ouvrage dans une réponse à la Commission d'Enquête Publique du PDU en juin 2012, « *la demande de transport n'est pas orientée sur un seul corridor de déplacement* »<sup>6</sup>, à fortiori lorsque l'essentiel du tracé est dans Toulouse intra-muros.

 Une croissance de fréquentation attendue de près de 44% en 15 ans



Une croissance moyenne annuelle de + 5 % par an inscrite dans le PDU 2012 en vigueur et conforme aux objectifs assignés de report modal, correspondait, à horizon 2020, à une fréquentation de 163 millions de déplacements (contre 135 dans l'actuel projet mobilité) soit près de 230 millions de voyages. L'objectif fut donc 61 millions de voyages supplémentaires par rapport à 2015<sup>7</sup>.

	2015	Hypothèse 2020	
		PDU 2012	PDU révisé 2020-2030
Déplacements	121	163	135
Voyages	169	230	189

Si la croissance du réseau est essentiellement supportée par le métro et non plus le réseau de surface, la fréquentation estimée de 50 millions de voyages par an sur cette seule ligne à horizon de dix ans risque fort de s'avérer insuffisante dès sa mise en service.

<sup>5</sup> Nous doutons fort, à ce stade, que puisse être garantie une mise en service dès 2024 compte tenu à la fois des procédures et des aléas sur de tels investissements. La question du calendrier a son importance au vu de l'urgence sur les besoins de déplacements.

<sup>6</sup> « Mémoire de réponse à un courrier de la CEP du 2 mai 2012 » SMTc, juin 2012, p.26

<sup>7</sup> 1 déplacement = 1,4 voyages

Si le rythme de croissance de la fréquentation ne saurait diminuer après 2020 (+ 5 % par an) mais que le réseau de surface ralenti son développement pour réserver les capacités de financement au projet de métro qui verrait le jour en 2024, comment assurer la centaine de millions de voyages supplémentaires annuels avant de voir arriver la troisième ligne de métro. Le PDU proposé, dans son équilibre actuel autour de cette opération, n'a donc rien d'un plan d'urgence pour la mobilité mais révèle plutôt une révision d'objectif.

Reprenons l'hypothèse du Maître d'Ouvrage de 200.000 voyageurs/jour qui correspondent, indique-t-il, à 50 millions de voyages/an. Outre que le doute reste présent sur cette modélisation<sup>8</sup>, cela ne signifie pas 200.000 usagers supplémentaires. Cette ligne captera nécessairement des usagers existants ainsi que d'autres en correspondances car une politique de réseau obéit à des logiques de flux.

Combien de déplacements nouveaux ? Le dossier de présentation évoque le sujet. Il reste toutefois peu loquace sur la baisse concomitante de fréquentation du réseau de surface et les effets de report. Il manque en tout état de cause de précision quant aux résultats des études de trafic<sup>9</sup>. Sans doute l'histoire de la mise en service des deux derniers projets métro (2003 pour le prolongement de la ligne A et 2007 pour l'ouverture de la ligne B) est-elle instructive. Le réseau bus évolua peu entre ces deux mises en service et fut même restructuré pour aboutir à une baisse de l'offre lors de la mise en service de la ligne B.

Ces éléments sont cruciaux dans l'évaluation en cours et la distinction qu'il convient d'opérer entre les notions de voyage et de déplacement. Le taux de correspondance a son importance puisque l'hypothèse est aujourd'hui admise qu'un déplacement équivaut à 1,4 voyages (taux de correspondances).

Ce ratio signifie qu'aux 200.000 voyages/jour, soit 50 Millions/an, correspondraient en réalité à 143.000 déplacements supplémentaires / jour soit + 35 Millions de déplacements par an en 2024.

Voilà donc notre double interrogation :

- La croissance de fréquentation du réseau se faisant essentiellement par la 3eme ligne, les objectifs du PDU en la matière pourront-ils être atteints ?
- Les prévisions auraient-elles été ajustées en fonction de l'impossibilité pour la 3ème ligne de métro de répondre à l'évolution urgente et prévisible du besoin de déplacements ?

Les difficultés décrites ici expliquent peut-être la révision à la baisse des objectifs : Réduire de 20 % l'objectif du nombre de déplacements en transport en commun et de report modal pour mieux conjurer l'urgence.

### **Le constat démographique**

Les travaux de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine ainsi que les enquêtes ménages offrent des indications utiles sur la mobilité dans l'agglomération. Ils confirment que l'essentiel de la progression des déplacements se situe naturellement en périphérie avec un fonctionnement en bassin qui se conforte d'année en année.

Les principaux flux sortants des bassins de mobilité relatés par les travaux de l'AUAT se situent au Nord et à l'Ouest de l'agglomération qui connaît quant à elle des polarités plus nombreuses. Ces

---

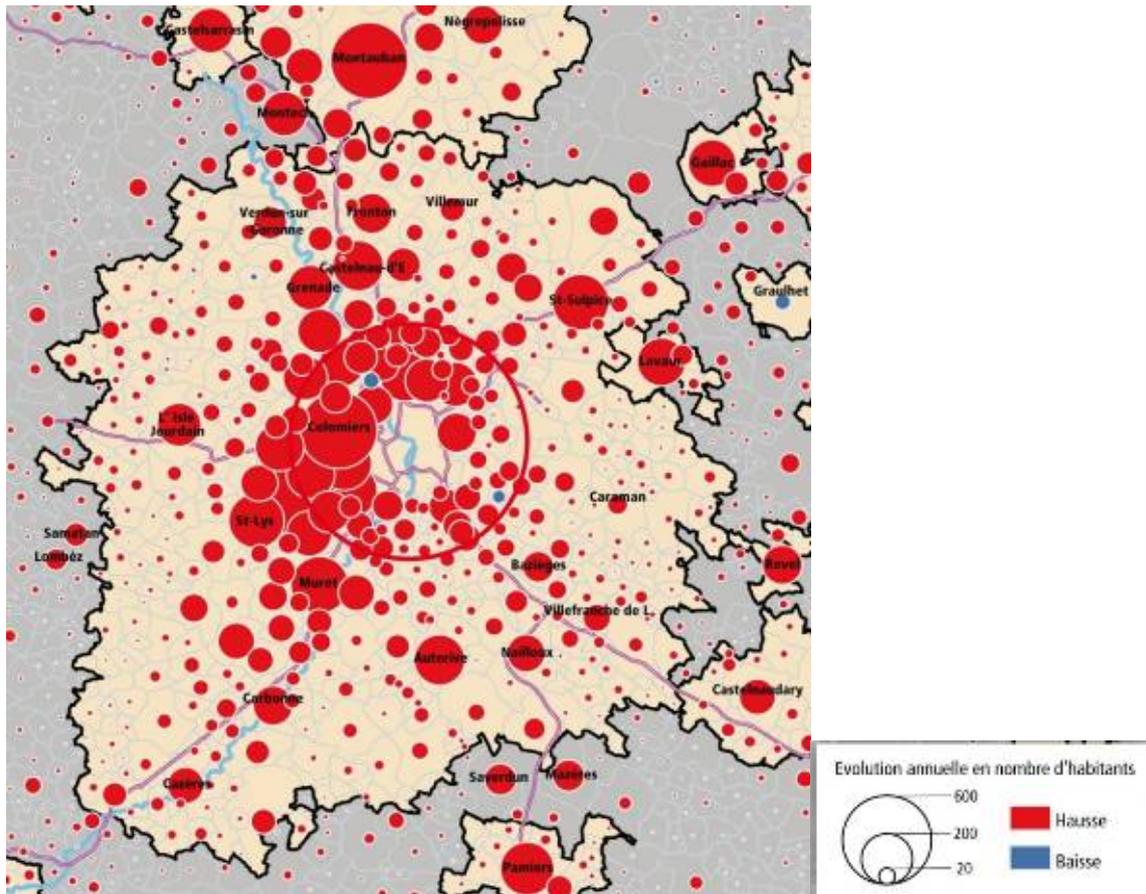
<sup>8</sup> Cette estimation est restée la même depuis le lancement des premières études qui portait toutefois sur un tracé beaucoup plus court (?!).

<sup>9</sup> p.54 du dossier du maître d'ouvrage

éléments ont été confirmés depuis 2004 et la dernière enquête ménage<sup>10</sup> de 2013. Ils sont attestés par ailleurs par les taux d'engorgement des réseaux viaires. Ils sont également reflétés par les contrats d'axes figurant au SCOT (plus de la moitié des contrats) et dessinant le maillage de corridors de déplacements et d'urbanisation.

Nonobstant les évolutions présentes et à venir au Nord de l'agglomération, rappelons utilement que c'est le secteur Ouest qui aura connu ces quinze dernières années la plus grande progression de population tout en ne bénéficiant d'aucune infrastructure de transport vraiment nouvelle et capacitaire.

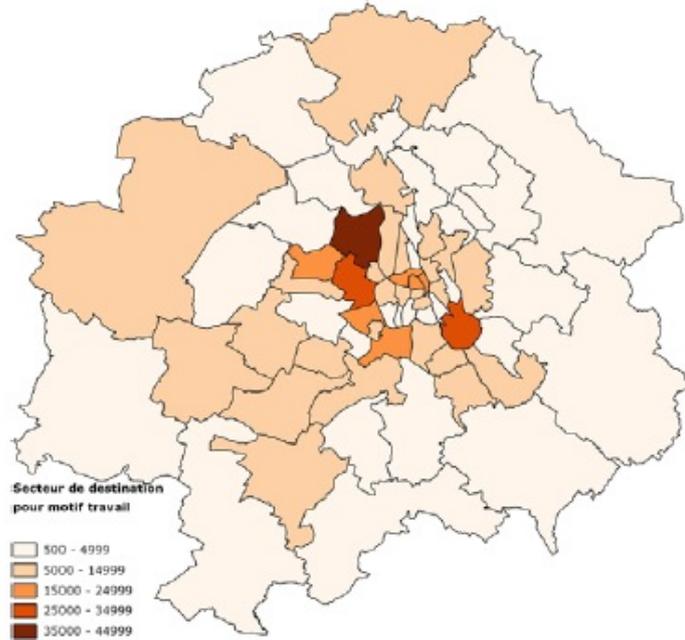
*-Evolution en dix ans du nombre d'habitants-*



La 3eme ligne de métro se définit comme étant celle de l'emploi avec le souci de desservir les pôles générateurs.

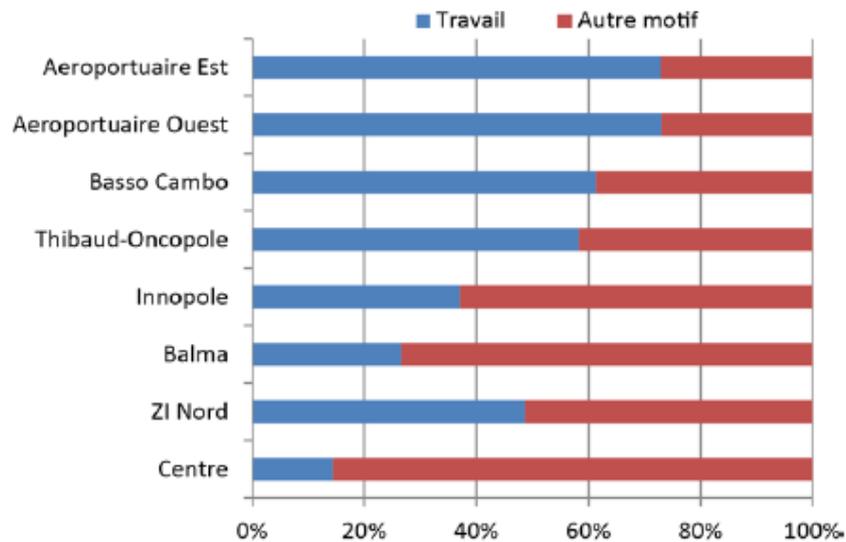
<sup>10</sup> sur un arc Blagnac, Colomiers, Plaisance, Tournefeuille, Faubourgs ouest de Toulouse, Cugnaux, Portet

*Déplacements quotidiens pour motif travail (EMD 2013)*



Nous partageons le souci d'un réseau efficace et étendu à la zone Nord-Ouest, dont Colomiers, fortement pourvoyeuse mais il serait utile que le maître d'ouvrage dresse la cartographie précise des déplacements domicile-travail et des enquêtes Origine / Destination des pôles concernés. Les salariés des pôles majeurs sont-ils concernés par l'ensemble du corridor prévu ? L'exigence d'efficacité des rabattements sur cette ligne structurante est-elle soutenable en termes d'offres nouvelles cumulées ?

Ces éléments apporteraient un éclairage utile sur les besoins de rabattement des bassins de mobilité sur cette 3eme ligne. (cf annexe)



Source AUAT EMD 2013

Dans le même esprit, la pertinence du projet gagnerait en crédibilité s'il était accompagné des restructurations du réseau associées et des développements d'offre bus indispensables.

A ce stade, compte tenu des contraintes posées sur la maîtrise des coûts d'exploitation et des expériences passées de mise en service des lignes A et B, cette perspective est loin d'être acquise.

## Evolution des coûts d'exploitation : une approche comptable inquiétante pour la qualité de l'offre

Concernant les recettes attendues<sup>11</sup>, sur la base de 50 millions de voyages par an, elles sont estimées par le maître d'ouvrage à 20.5 M€ (0.41€ par voyage). En réalité, ce raisonnement souffre malheureusement d'une carence notable. Il n'intègre pas les dizaines de milliers de voyageurs qui chaque jour prendront le métro suite à une correspondance. Un an après la mise en service de la ligne B en 2008, on constata 38 millions de voyages mais seulement 24,3 millions de déplacements supplémentaires<sup>12</sup>. L'effet d'induction conduit donc à relativiser fortement cette recette. En réalité, retenir la notion de déplacement s'avère donc plus sage pour mesurer le produit final. Sans doute doit-il être divisé par deux et conduire à une plus grande circonspection quant aux visions d'équilibre des coûts d'exploitation d'une ligne de métro prise isolément.

Concernant les recettes commerciales, c'est-à-dire la politique tarifaire, le SMTC s'est engagé sur une réforme dont l'objectif, selon les propos tenus lors du débat public du 13 septembre 2016, n'est pas celui d'une progression des recettes. Or, selon les projections dont nous disposons, leur évolution est bien l'une des variables importantes de l'équilibre financier futur. Il serait ainsi programmé un bond de 10 M€ de recettes nouvelles entre 2016 et 2018 sans rapport avec l'évolution de la fréquentation, soit 13 % de progression. L'inquiétude sur les tarifs, notamment le tarif jeune<sup>13</sup>, demandeurs d'emploi et seniors disposant de faibles revenus nous apparaît aujourd'hui justifiée quant aux motivations de leur remise en cause.

Concernant les coûts d'exploitation, après le numérateur des recettes, il convient de s'intéresser au dénominateur, c'est à dire les dépenses. Il est indiqué que les dépenses d'exploitation de la ligne sont « évaluées à ce stade entre 30 et 35 M€, soit le même ordre de grandeur que chacune des deux lignes existantes »<sup>14</sup>. Ainsi, le coût d'exploitation de 28 kms de métro serait le même que celui de la ligne B de 15,7 kms ? Qu'il soit permis de douter de la fiabilité du raisonnement. Il serait utile, à titre comparatif, que le maître d'ouvrage communique la décomposition des coûts des lignes de métro actuelles ainsi que ses intentions en matière de fréquence de rames et d'amplitude horaire futures. C'est un élément important, nous semble-t-il, du débat public.

Si on s'intéresse cette fois au coût d'exploitation global du réseau Tisseo, car il fait partie des variables de faisabilité du projet, il est indiqué la perspective d'une évolution nécessairement contenue au rythme de 2 % / an. Nous considérons inatteignable cette perspective sauf à mépriser les considérations qui suivent.

La première est relative à l'évolution moyenne constatée ces dernières années de l'ordre de + 5 à + 7%. Si nous pouvons admettre la nécessité de contenir ce rythme à un niveau plus raisonnable, il n'en demeure pas moins que ces évolutions moyennes sont pour l'essentiel liées à des coûts incompressibles.

Le rapport d'activité 2014 de l'exploitant est à ce titre éclairant. Sur l'exercice concerné, les dépenses ont augmenté de 5,8%. « Les 2/3 correspondent à des dépenses de personnel.(...) Plus précisément, 43 % de cette progression est liée à de la production d'offre kilométrique (+ de 1 million de kms) et 21 % à de la mise en service de projets structurants (Prolongation Tram aéroport et 3<sup>ème</sup> dépôt) ». Comment peut-il en être autrement demain si ce n'est à la marge, et ce d'autant plus que le projet mobilités prévoit une augmentation de réseau de surface à hauteur de 7.2 millions de Kms annuels ?!

<sup>11</sup> p.74 du dossier du maître d'ouvrage

<sup>12</sup> Les validations métro connurent un bond de 48 Millions de voyages accompagnés d'un recul de 10 millions sur le réseau bus. Ce qui explique le chiffre de 38 millions de voyages.

<sup>13</sup> 70.000 jeunes sont bénéficiaires du tarif à 10 euros pour 28 millions de déplacements. Environ le même nombre pour les demandeurs d'emploi bénéficiaires de la gratuité avec 20 millions de déplacements.

<sup>14</sup> p.74 du dossier du maître d'ouvrage

Le transport est déficitaire par nature, la moindre création kilométrique sur le réseau de surface engendre mécaniquement du déficit d'exploitation. Nous sommes en présence d'un service public. D'où le souci de préserver une gestion directe. Même si l'efficacité est à rechercher et qu'un effort est à fournir dans l'amélioration des ratios comparativement à d'autres réseaux, la démesure de l'objectif assigné interroge.

Nous en venons à la seconde raison d'inquiétude. L'ampleur de la maîtrise des coûts d'exploitation risque fort d'aboutir à une dégradation de l'offre, à une limitation de son développement, à l'accroissement d'une sous-traitance de lignes qui est déjà passée de 14 à 19 % en deux ans, sans parler du risque social inhérent à ce qu'on nomme pudiquement, un « effort de rationalisation ».

Enfin, le risque de surestimation du ratio d'exploitation soulève aussi une autre interrogation. Elle est redoublée du fait de la longueur de la ligne envisagée (28 km) qui serait la plus longue de tous les réseaux et l'équivalent du linéaire actuel des lignes A et B réunies. Cet état de fait renforce le caractère décroissant du rendement de ce type d'investissement (fréquentation / coût d'investissement). Le ratio se dégrade avec l'accroissement de la distance. Plus la distance est longue, plus le coût par voyage est mécaniquement important.

### **La fragilité du plan de financement : des incertitudes plus importantes qu'annoncées**

Le SMTC indique que le plan de financement du projet est assuré à 90 %<sup>15</sup>. 397 M€ seraient encore à mobiliser au titre de participations de l'Etat, de l'Union européenne, d'autres collectivités. Nous considérons en réalité que le plan de financement est bien plus fragile qu'indiqué.

La contribution du Conseil Départemental, de 200 M€, fixe sept conditions non réunies à ce jour dont le renforcement du niveau de desserte du réseau bus actuel, afin d'irriguer tous les territoires, des garanties quant à la mise en œuvre d'une politique tarifaire des transports accessible et sociale ainsi que « *l'intégration au tracé du prolongement de la ligne B du métro, de Ramonville à l'INPT; assurant l'interconnexion entre la nouvelle ligne de métro et la ligne B, et ce sans rupture de charge* »<sup>16</sup>. S'il faut rappeler que le montant fléché sur la TAE s'élève à 167 M€, les conditions formulées par cette collectivité exigent une vision consolidée de l'ensemble du PDU.

Concernant la Région Occitanie, son soutien à l'intermodalité et au PDU, à hauteur de 150 M€, dépend également du traitement de la liaison Ramonville – Labège.

L'appel à une contribution spécifique des communes de Blagnac et Colomiers nous interpelle. Outre l'absence d'assise légale dans la mesure où ces communes, membres de la métropole, lui ont transféré la compétence, la commune de Colomiers a déjà indiqué son opposition à voir ainsi disloqué l'esprit communautaire de la métropole. Si l'on suivait d'ailleurs ces propositions, la participation de la ville de Toulouse devrait dès lors être également appelée à proportion du linéaire traversant son territoire.

La contribution supplémentaire demandée aux intercommunalités membres du SMTC ne fait toujours pas l'objet, à ce stade, d'un accord ou d'une délibération manifestant leur engagement. Le SICIVAL a indiqué l'impossibilité de voir sa contribution passer de 1,5 à 15 M€, évoquant même un chiffre « sorti du chapeau »<sup>17</sup>.

<sup>15</sup> La dépêche du midi du 29/07/2016, <http://www.ladepeche.fr/article/2016/07/29/2392799-projet-mobilites-2030-3e-ligne-metro-trou-397-millions.html>

<sup>16</sup> Délibération du 28/06/2016

<sup>17</sup> La Dépêche du 07/09/2016, <http://www.ladepeche.fr/article/2016/09/07/2413754-metro-a-labege-le-combat-n-est-pas-terme.html>

Quant à la Métropole, l'horizon dressé d'une contribution de 180 M€/an en 2024, soulève également interrogations de la part d'un certain nombre de maires qui verront culminer au même moment une véritable zone de risque sur l'endettement public local et sur les autres projets d'investissement.

Ce tableau<sup>18</sup> qui suit fait apparaître, avec la connexion métro TAE - Ligne B, un besoin de financement externe d'environ 1 Milliard d'€ (hors branche aéroport) pour l'ensemble du PDU.

montants en valeur 01/2016	Ensemble	SMTC (1)	Besoin de financement externe
Investissements patrimoniaux (hors métro)	336 M€	336 M€	
Investissements patrimoniaux et matériel roulant Métro (A et B)	423 M€	423 M€	
<b>Doublement de la capacité ligne A (hors rames)</b>	180 M€	160 M€	20 M€
Ligne A : acquisition rames VAL et autres opérations	85 M€	85 M€	
Réseau de surface et opérations diverses	127 M€	127 M€	
Pôles d'échanges, parcs relais et sites propres bus	30 M€	20 M€	10 M€
Téléphérique Urbain Sud (hypothèse haute)	62 M€	52 M€	10 M€
Linéo horizon 2020	97 M€	62 M€	35 M€
Investissements TC 2025-2030	173 M€	143 M€	30 M€
<b>Toulouse Aerospace Express</b>	<b>2 238 M€</b>	<b>1 395 M€</b>	<b>843 M€</b>
.Dont Section Airbus Colomiers – Airbus DS	1720 M€	1370 M€	350 M€
.dont section Colomiers Gare – Airbus Colomiers	141 M€	10 M€	131 M€
.dont section Airbus D&S – Labège Codène gare	267 M€	15 M€	252 M€
. dont Branche aéroport (hypothèse moyenne)	110 M€		110 M€
<b>Connexion B – TAE</b>	<b>40 M€</b>	<b>40 M€</b>	
<i>solution téléphérique</i>			
<i>solution Métro</i>	220 M€	40 M€	180 M€
<b>ENSEMBLE</b>	<b>3 791 M€</b>		<b>948 M€</b>
<i>Si B - TAE téléphérique</i>			
<i>Si B-TAE Métro</i>	3 971 M€	2 843 M€	1 128 M€

(1) prend en compte la contribution des collectivités membres et son évolution

<sup>18</sup> Conférence des exécutifs Région, Département, Métropole et SMTC du 22/06/2016

Le besoin de financement s'élève à 913 M€ (843M€ - 110M€ (aéroport) + 180M€ de la solution métro) pour la seule opération TAE, soit 746 M€ en prenant en compte la contribution fléchée du Conseil Départemental de 167 M€ (18% du besoin de financement).

En supposant- ce qui ne sera vraisemblablement pas le cas – l'affectation totale de la participation de la Région Occitanie sur cette seule opération à hauteur de 150 M€, le besoin de financement s'élève à près de 600 M€.

Si l'on ajoute les incertitudes sur le pacte financier des collectivités membres du syndicat évoquées plus haut, le plan de financement révèle la fragilité d'une forme de fuite en avant.

### **Les aléas de l'équilibre financier**

Les prérequis de l'équilibre financier du projet sont soumis à plusieurs types de variables recensées de façon très optimiste.

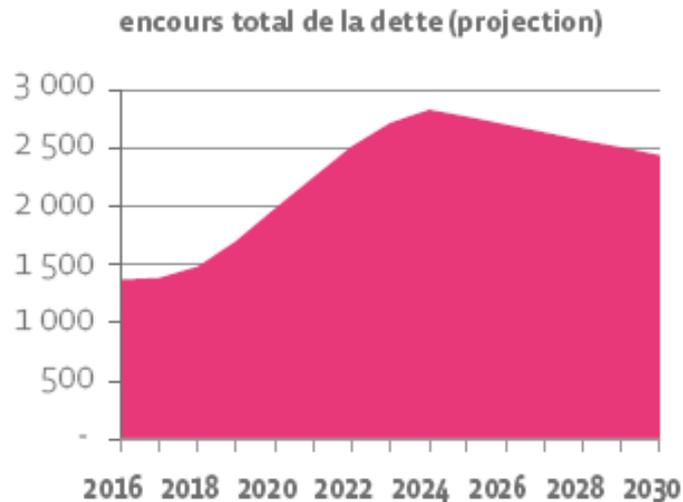
Première variable : le Versement Transport. L'hypothèse retenue est celle d'une évolution moyenne de 2.5 % sur 20 ans qui repose sur des paramètres indépendants de la collectivité. Parfois hiératique, la progression de cette ressource n'est pas, en soi, dynamique. Une simple variation négative de 0.5 pt de cette moyenne priverait en effet de façon cumulative quelques centaines de millions d'euros que la collectivité devrait, au final, compenser.

Seconde variable : les coûts d'exploitation. Le sujet a été évoqué plus haut. Si la progression des coûts s'avérait de + 3 % au lieu de + 2 %, le besoin de financement supplémentaire s'élèverait en 2030 à hauteur de 62 M€.

Troisième variable : la contribution des collectivités. Outre qu'il est prévu qu'elle passe de 102M€ en 2016 à 185M€ entre 2025 et 2030, rien ne garantit à ce stade qu'elle ne devra pas compenser davantage encore le besoin de financement basé sur de mauvaises estimations. Bref, le levier fiscal nous apparaît fort probable dès 2020 sachant que la collectivité a l'obligation d'équilibrer les comptes du syndicat mixte.

### **Stratégie d'endettement, une course soutenable ?**

Concernant la dette, la soutenabilité de l'encours est soumise à d'importantes variables et, compte tenu des montants, à un risque important notamment lors des premières années de la mise en service de la ligne.



Certes basée sur une extinction progressive de l'encours actuel (1.4 Md€) dont nous rappelons qu'il couvre encore le remboursement de la ligne B actuelle, la trajectoire de l'emprunt serait toutefois celle de la reconstitution d'un stock de dette à hauteur du double de ce montant en 2024, soit 2.8 Md€.

Outre que la soutenabilité de la situation financière du SMTC fera peser un risque important pour ses collectivités membres avant même la mise en service, la question de sa capacité à recourir à de nouveaux emprunts pour d'autres investissements durant cette période est inévitablement posée.

Dans la mesure où le contexte financier du territoire réclame une échelle d'analyse consolidée – ce que ne manquent pas de faire les organismes prêteurs – le cumul d'encours du syndicat mixte à celui de ses collectivités membres dont la Métropole laisse augurer un endettement territorial considérable.

Il n'est pas inutile de rappeler que dès 2009, avec un encours de 1,3 Md€, engagement fut pris par la ville de Toulouse et l'intercommunalité de programmer une hausse considérable de leur contribution au syndicat. Elle progressa de 40 M€ à 100 M€/an entre 2008 et 2013 avec un soutien spécifique et récurrent de la ville de Toulouse à hauteur de 15 M€ / an.

Au-delà de cet effort, un engagement dû être pris par la communauté urbaine auprès de la Banque Européenne d'Investissement de se porter caution, de s'engager sur un ratio de solvabilité représentant 18 fois l'épargne brute du SMTC<sup>19</sup> et plafonnant l'encours de dette, à horizon 2020, à hauteur de 1,8 Md€.

Après les efforts de redressement engagés ces dernières années, il s'avère que le SMTC dispose aujourd'hui de la capacité, sans augmenter la contribution de ses membres, de produire un volume d'investissement de près de 1,8 Md€ à l'horizon du nouveau PDU. C'est donc l'opération exclusive de la 3eme ligne de métro, qui conduit aujourd'hui à revisiter les stratégies financières et à en préempter ainsi le périmètre de l'action publique.

L'argument de l'étalement d'un PDU à 3,8 Md€ sur un horizon 2030 ne saurait suffire à rassurer. Il est aussi être de nature à inquiéter car il est bien celui d'un transfert du risque financier et du doublement de l'annuité de dette sur la prochaine mandature 2020 - 2026. Au regard des capacités d'épargne, c'est bien d'un nouveau risque fiscal de pression accrue pour le contribuable et d'une contraction des possibilités d'investissements sur les autres enjeux de politique publique métropolitaine qu'il s'agit d'intégrer.

Joël Carreiras

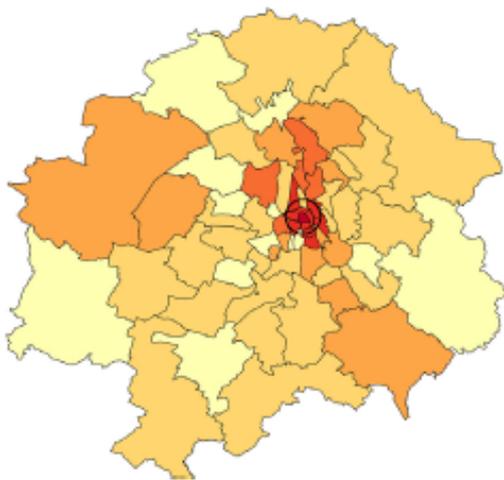
<sup>19</sup> Délibération du 16 décembre 2010 du SMTC

## Annexe

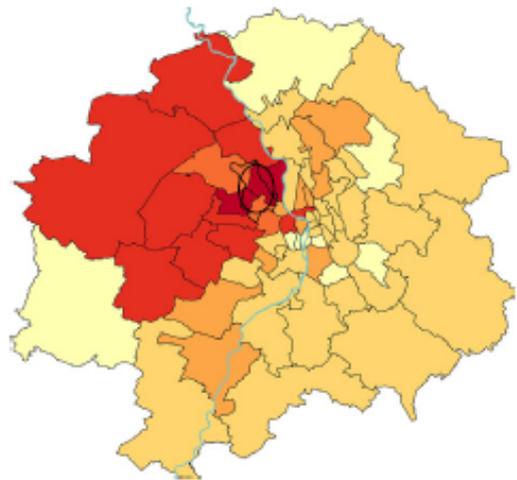
### Où habitent les actifs des différents pôles ?

Le centre-ville et le pôle aéronautique du nord-ouest exercent une véritable attraction métropolitaine avec une aire d'attraction très large. Néanmoins, pour le pôle aéronautique, il faut noter également une forte concentration des déplacements de/vers les communes du nord-ouest, jusque dans le Gers.

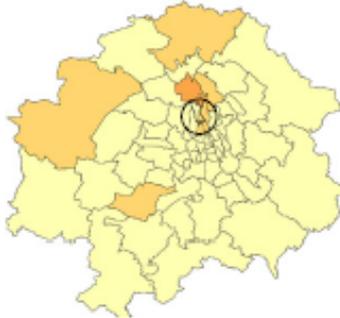
Centre-Ville



Pôle aéronautique



Zone d'Activités Nord

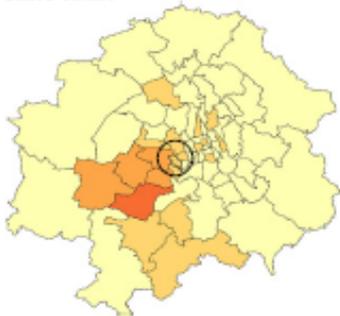


Balma Gramont



*Pour les autres pôles d'emplois, l'aire d'attraction est beaucoup plus restreinte et respecte globalement une logique de bassins de mobilité.*

Basso Cambo



Thibaud Oncopole



Labège Innopole

