

Avis sur le projet de 3^{ème} ligne de métro de la grande agglomération toulousaine

Dans une période où le redressement des finances publiques de notre pays réclame des collectivités territoriales un effort important, le projet de 3^{ème} ligne de métro engagé par l'actuelle majorité métropolitaine appelle une attention toute particulière et la construction d'une vision partagée sur l'ensemble du territoire.

Le groupe socialiste de Toulouse Métropole et le groupe socialiste et radical de la Ville de Toulouse, composés de maires et d'élus représentatifs de ce territoire, se félicitent des moyens engagés par la Commission Nationale du Débat Public pour permettre un large débat. Ils entendent donc y contribuer.

Un tel investissement mérite en effet un examen très précis quant à son opportunité et à ses conditions de réalisation au regard de son utilité publique. Il nécessite naturellement d'être envisagé dans le cadre plus global de l'amélioration des déplacements et de l'évolution nécessaire du réseau de transports à travers un PDU révisé et intitulé « Projet Mobilité 2020 – 2030 ».

Les élus socialistes de la Métropole ne sont pas hostiles au principe d'une nouvelle ligne de Métro. Ils doutent en revanche, après l'étude d'opportunité, de la capacité de la collectivité à mener de front l'urgence et le long terme en matière de transports publics. Ils s'interrogent sur la priorité absolue accordée à ce projet.

Le développement conséquent d'un réseau maillé à court terme selon les objectifs ambitieux de report modal et de connexions est une urgence incontournable. C'est le développement équilibré de nos communes qui est en jeu, il en va de la bonne articulation entre PDU et PLUiH. Dès lors, le besoin de préserver, dès aujourd'hui, des capacités financières en perspective d'un projet d'investissement lourd et à la mise en service plus lointaine nous semble à ce stade contradictoire.

Il est enfin tout aussi indispensable à moyen terme que la logique de la cohérence urbanisme / déplacements, sur laquelle repose le développement des centralités, se trouve inscrite au PLUiH.

Le dossier présenté par le maître d'ouvrage SMTC ainsi que les perspectives présentées par Toulouse Métropole soulèvent inquiétudes et incertitudes sur la soutenabilité d'un projet au regard des engagements financiers nécessaires.

- L'hypothèse d'une progression annuelle moyenne de ressources de versement transport à hauteur de 2.5 % / an est en effet, sur une longue période, très aléatoire. La seule variation négative de 0.5 pt de cette hypothèse engendrerait mécaniquement une compensation de recettes de plus de 130 millions d'euros par la collectivité en 2030.
- Il en va de même, dans une moindre proportion, des recettes commerciales, pour lesquelles un point de moins se traduirait par un manque à gagner de 90 millions d'euros en 2030.
- La perspective d'une progression des contributions volontaires des collectivités territoriales, passant de 105 à 185 M€ à partir de 2025, soulève par ailleurs des inquiétudes quant à la soutenabilité d'une telle évolution sans une nouvelle augmentation conséquente de la pression fiscale.
- Par ailleurs, dans une approche consolidée des budgets locaux, le niveau d'encours de dette prévu sur le territoire à horizon 2025-2030 qui passerait de 2 milliards d'euros aujourd'hui à plus de 4 milliards en 2024, risque d'obérer fortement tous les autres domaines d'investissement et impacter les capacités futures de recours supplémentaire à l'emprunt pour les financer.

• Concernant le volet dépenses, l'hypothèse d'une maîtrise des coûts d'exploitation du réseau contenu à + 2 % / an est tout simplement irréaliste compte tenu de sa morphologie et de notre tissu métropolitain. Cet objectif conduirait inmanquablement à ne pouvoir développer en connexion à cette ligne de métro l'offre de surface nécessaire à son efficacité. Nous considérons qu'une telle maîtrise des coûts, par son ampleur, ne pourra être conduite sans détérioration extrêmement forte de l'offre existante et de son maillage territorial périurbain. Par ailleurs, un point supplémentaire conduirait à près de 300 millions d'euros de surcout en 2030. De même un demi point moyen supplémentaire sur les intérêts couterait 90 millions d'euros en 2030.

Ainsi la soutenabilité financière du PDU proposé (et dont la TAE représente 62 % du volume financier) repose sur des projections de recettes et de maîtrise de dépenses très optimistes au regard du produit espéré du versement transport, des recettes commerciales, des contributions volontaires des membres du Syndicat, des coûts d'exploitation et de l'encours de dette.

L'équilibre du PDU illustre une forte concentration de l'investissement sur le mode métro. Or, le niveau de fréquentation espéré du métro ne peut suffire à garantir la qualité et l'efficacité d'un réseau de transport comptabilisant près de 90 lignes et un territoire de 110 communes. Cette concentration risque ainsi de restreindre fortement la réponse aux autres besoins éloignés du corridor.

Nous notons à ce titre que les objectifs de fréquentation et de report modal sont en deçà de ce qui fut projeté dans le précédent PDU. Leur atteinte semble bien reportée au-delà de 2024 et reposer essentiellement sur la mise en service de cette nouvelle ligne, dont le calendrier nous semble fortement sujet à caution.

Si le projet laisse interrogateur sur l'adéquation de la réponse au regard d'une autre soutenabilité, celle de la démographie et de la progression des déplacements à l'échelle du grand périmètre des transports urbains, il délivre peu d'indication spatiale sur la réalité des déplacements vécus domicile / travail. L'argument des deux tiers des emplois couverts par la troisième ligne doit être validé. En effet, les trajets habitat/lieu de travail méritent d'être particulièrement étudiés, en particulier pour les zones économiques de l'aéronautique et du spatial. A ce titre, la traversée de zones d'emploi ne garantit pas, à ce stade, l'efficacité des flux en connexions à cette ligne pour les desservir. Connaître les restructurations du réseau associées à la mise en service de la TAE nous semble indispensable à la crédibilité du projet.

Le projet mobilité présenté poursuit un certain nombre d'opérations engagées ou initiées sous la précédente mandature. Le téléphérique urbain, la mise à 52 m de 4 stations de la ligne A ainsi que la projection de 10 lignes Linéo optimisant des lignes existantes nous paraissent indispensables. Toutefois, nous regrettons que le projet de créer 4000 places de Parking Relais à l'extérieur de la ville centre ait été divisé par deux alors qu'il serait judicieux de favoriser davantage le report modal très en amont.

Par ce document, les élus socialistes entendent donc soulever de légitimes interrogations et contribuer ainsi au débat public tout en demeurant ouverts aux diverses contributions, riches par leur diversité et leur contenu, émises dans ce cadre. Ils ne se sont jamais inscrits dans les schémas simplistes d'opposition des modes de transport entre eux. La politique des transports, qui aurait besoin de continuité dans l'effort, voit aujourd'hui un nouveau tournant aux conséquences importantes pour l'avenir.

Ils proposent de diversifier les solutions pour améliorer les conditions de déplacement, explorer tous les chemins conduisant à un meilleur partage de l'espace public - condition fondamentale de la ville du XXIème siècle - dans le respect des exigences environnementales et sociales, en évitant tout dogmatisme.

En outre, ce projet ne permet pas d'être au rendez-vous des nouvelles technologies et des nouveaux usages qui se développeront très certainement dans les 25 prochaines années. Il obère les capacités d'innovation et d'expérimentation pour des moyens de transports futurs.

La mobilité, condition de compétitivité et d'attractivité de notre territoire, est aussi une condition du vivre ensemble. Celui-ci passe par le respect de tous les territoires métropolitains et la recherche de solutions de maillage qui nourrissent par leur esprit communautaire le projet collectif et l'intérêt général.

**GROUPE SOCIALISTE
TOULOUSE METROPOLE**
Mail : groupe.socialiste@toulouse-metropole.fr
Tél : 05 67 73 86 10
1 Allée Jacques Chaban Delmas
31500 Toulouse

GROUPE SOCIALISTE TOULOUSE
Mail : groupe.socialiste@mairie-toulouse.fr
Tél : 05 67 73 83 31
27 rue des Lois
31000 Toulouse