



ASSEMBLEE PLENIERE DU CESER
24 NOVEMBRE 2016

**CONTRIBUTION AU DEBAT PUBLIC SUR LA 3EME LIGNE DE METRO DE
LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAINNE
Rapporteur : Denis-René VALVERDE**

188 VOIX POUR - 0 ABSTENTION - 5 CONTRE

**VOTE MASSIF DU CESER OCCITANIE EN FAVEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS,
NOTAMMENT LA 3EME LIGNE DE METRO DE LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAINNE**

Le CESER, réuni en assemblée plénière, a adopté sa contribution au débat public sur le projet de troisième ligne de métro dénommée Toulouse Aerospace Express (TAE) porté par le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération toulousaine, SMTC-Tisséo. Cette contribution vise notamment à exprimer un point de vue régional, soucieux de la qualité du réseau de transport collectif de l'agglomération, mais aussi de la facilité d'accès à ce réseau à partir de l'extérieur.

Il s'agit en effet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques d'un projet de métro de 28 kilomètres, soit autant que les deux lignes de métro actuelles, qui, de Colomiers Gare et des usines d'Airbus au nord-ouest reliera, par les faubourgs nord et est de Toulouse, le quartier Matabiau-Marengo, Montaudran et le site d'Airbus Defence & Space, Labège Innopole et Labège Gare au sud-est. Avec 21 stations et un trajet à 60% souterrain, le coût de ce projet est évalué à 2,13 milliards d'euros. Il pourrait même être de 2,24 milliards d'euros si l'option de desserte directe de l'aéroport de Toulouse-Blagnac était retenue.

Élément central de la stratégie portée par le Projet Mobilités 2020-2025-2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la grande agglomération toulousaine, le TAE est soumis, sans alternative, au débat public alors que le PDU censé le cadrer et sur lequel il appuie d'ailleurs largement son argumentaire, reste en phase de définition.

Dans un contexte où il est donc très difficile de distinguer clairement ce qui relève du débat public sur la 3^{ème} ligne de métro de ce qui a trait à la révision du PDU, le CESER s'est tout d'abord attaché à une analyse critique du projet TAE lui-même à partir de ses ambitions, de son choix modal, de son itinéraire et de ses conditions de réalisation pour ensuite resituer ce projet au regard de la problématique des transports de l'agglomération et du financement des politiques dans ce domaine.

Le CESER considère ainsi le projet de 3^{ème} ligne de métro comme un élément majeur de réponse à la nécessité d'adaptation permanente du système de transport collectif d'une agglomération en plein développement. De fait, le CESER soutient la pertinence de ce projet dont il espère toutefois qu'au-delà de sa connexion avec la ligne B au sud-est de l'agglomération, il finira par intégrer la desserte directe de l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Il relève d'ailleurs que la conjonction des volontés intercommunales, départementale et régionale pour réaliser ce projet dans son ensemble (de Labège-gare à Colomiers-gare) est une opportunité à saisir sans attendre.

Mais quelles que soient ses qualités, notamment en matière d'interconnexion, ce projet de 3^{ème} ligne de métro ne saurait répondre à tous les problèmes de déplacements de la grande agglomération toulousaine. Certains déplacements, surtout les plus éloignés du cœur de l'agglomération, n'en bénéficieront que de manière indirecte et peut-être peu sensible. Il est donc indispensable que sa réalisation soit accompagnée, voire pour partie précédée, d'une action plus globale de maîtrise des déplacements ainsi que de développement et de maillage du réseau intermodal de transport en commun dans le cadre du PDU. En toute hypothèse, la question du financement des investissements nécessaires est posée.

A cet égard, le CESER considère qu'en l'état, l'emprunt est la formule qui offre les meilleures perspectives d'autant que les possibilités de financement actuellement offertes sont particulièrement intéressantes, la durée d'emprunt constituant la variable d'ajustement. Pour de tels investissements inscrits dans le très long terme, un emprunt à 40 ou 50 ans paraît effectivement tout à fait envisageable.

Mais peut-être est-il possible, moyennant une autorisation législative, que des solutions du type de celles utilisées pour le financement du Grand Paris Express soient transposées à Toulouse, permettant, à partir de ressources nouvelles, d'investir durablement pour les infrastructures, le matériel, les aménagements des stations et des gares... Le CESER propose d'en explorer l'éventualité.