

## **PROLONGEMENT LIGNE B**

RAMONVILLE > LABEGE

*Enquête publique environnementale unique*

Toulouse, lundi 18 mai 2015

**Note remise par Jean-Luc MOUDENC,  
Maire de Toulouse, Président de Toulouse Métropole**

**à Monsieur SAINT-AUBIN, Président de la Commission d'Enquête**

**Veiller, dans le contexte de restriction des budgets publics d'investissements nationaux et locaux, à l'optimisation de la dépense publique en faveur des infrastructures de transport public apportant le maximum d'efficacité**

**Mobiliser au maximum la dépense publique locale au service de l'activité économique et de l'emploi**

Les perspectives les plus récentes de croissance démographique et économique de l'aire urbaine toulousaine et de récentes études de mobilité font apparaître un besoin estimé à 50 000 besoins de déplacements quotidiens supplémentaires, soit 500 000 à l'horizon 2025, soit une décennie, dont environ les deux tiers sur la ville de Toulouse et Toulouse métropole.

Selon le dossier d'enquête publique, le prolongement de la ligne B doit permettre une offre de service supplémentaire estimé compris entre 35 000 et 38 000 déplacements / jour et une desserte d'un bassin de population estimé de l'ordre de 20 000 personnes à l'horizon de sa mise en service et de 15 000 emplois aujourd'hui (et jusqu'à 34 000 espérés à un horizon 2030).

La confrontation de ces deux seuls chiffres (un besoin de 500 000 déplacements et une offre supplémentaire offerte de 35 à 38 000 déplacements) ne peut que nous interpellier eu égard à la mobilisation de plus ou moins 400 millions d'euros d'investissement public.

Inévitablement en qualité de président de Toulouse Métropole, première collectivité financeur de Tisséo-SMTC, la mobilisation d'un tel investissement est à mettre à la fois en adéquation avec l'identification des besoins en terme de mobilité sur la métropole et de la réponse la plus efficace à apporter à la desserte des sites d'activités économiques les plus importants de l'aire urbaine dont fait, certes, partie le pôle de Labège-Montaudran mais n'en étant que le troisième en terme d'importance derrière le pôle aéronautique Blagnac-Colomiers et le grand centre autour de Matabiau et de Toulouse Euro Sud Ouest.

Ainsi :

- l'appréhension du besoin par la collectivité et les études en cours qui soulèvent que le projet « Toulouse Aerospace Express » susceptible de relier *Colomiers > Saint-Martin > Toulouse Euro Sud Ouest > Montaudran > Airbus Defence & Space > Labège* répondra plus massivement aux besoins de déplacements dans l'aire urbaine, interrogent la collectivité Toulouse Métropole sur la priorisation des investissements à réaliser par Tisséo-SMTC dans les années à venir.
- L'augmentation des besoins de déplacement sur la Métropole dans les années à venir notamment dans le sud-est en direction des grands pôles aéronautiques et de l'aéroport

ne sera pas absorbé par cette nouvelle infrastructure à la fois pour des raisons capacitaires et pour des questions d'efficacité (temps de trajet, correspondances). Cette augmentation viendra en conséquence inévitablement de surcroît engorger de façon supplémentaire une infrastructure routière, y compris le périphérique, déjà aujourd'hui complètement paralysée aux heures de pointe, avec un bilan écologique nécessairement en dégradation par rapport à la situation actuelle lié à la pollution produite par la production de gaz d'échappement.

### **La nécessité d'actualiser le calendrier prévisionnel de réalisation du PLB**

Le dossier d'enquête publique mentionne une mise en service du PLB « fin 2020 ». Ce n'est un secret pour personne que de savoir que cette échéance est illusoire.

Nous savons que ce dossier a été déposé par Tisséo SMTC pour répondre à l'exigence des promoteurs du PLB de ne pas retarder la procédure alors même que le calendrier prévisionnel mentionné est connu de tous comme obsolète car figé sur la base des études et des discussions politiques de fin 2011.

De plus en l'état, au moins trois éléments majeurs conditionnent encore l'élaboration d'un calendrier à échéances fermes :

- l'avis qui sera rendu par la Commission d'enquête publique et les suites qu'il conviendra de lui donner ;
- la déclaration d'utilité publique
- l'accord politique indispensable, relatif au plan de financement de l'actualisation des coûts (en l'état base 2011) et de la prise en charge des risques financiers inhérents à une telle infrastructure.

Considérant que ces trois conditions puissent être levées, dans le meilleur des cas, d'ici à la fin de l'année 2015 (le temps d'un accord politique et de sa formalisation juridique auprès de Tisséo-SMTC), la perspective d'une mise en service fin 2022 correspond davantage à un calendrier prévisionnel « serré ».

Pour mémoire : les premières prévisions déterminent à fin 2024 une mise en service de la 3ème ligne « TAE » susceptible de desservir Labège.

Ces éléments de calendrier ne peuvent que renforcer nos interrogations quant à la pertinence d'un tel projet.