

## Lettre ouverte aux élus du comité syndical de Tisseo SMTC

Toulouse, le 9 juillet 2018

Madame,  
Monsieur,

Vous allez être amenés à vous prononcer sur l'option à prendre pour la troisième ligne de métro de la métropole toulousaine suite à l'avis du conseil scientifique sur l'étude de son tracé à laquelle notre collectif a contribué.

Cette décision structurante va engager la collectivité pour les prochaines décennies.

L'avis du conseil scientifique présente une alternative entre la « boucle nord » du tracé passant par La Vache et un tracé plus direct.

Il met clairement en évidence que **la boucle nord, du point de vue du plan des déplacements urbains, ne peut pas se justifier :**

- Elle coûterait **300 millions d'euros** (325 en y ajoutant le rétablissement de la station Fondeyre) de plus à la collectivité, soit l'équivalent d'un investissement comme le futur Parc des Expositions.
- Malgré le pôle d'échange multimodal projeté à La Vache, **elle ne bénéficierait qu'à une fraction marginale des habitants de la métropole**, seuls 1 600 usagers y gagneraient, et moins d'une dizaine de minutes.
- A cet égard, son bilan en termes de temps de transport est négatif ; cette boucle prolongerait de 3 à 4 minutes le trajet de 30 000 usagers, soit une **perte nette quotidienne de 89 000 minutes** pour les usagers du réseau de transport métropolitain (30 000 x 3,5 minutes de pertes contre 1 600 x 10 minutes de gagnées)

Le conseil scientifique conclut ainsi que son maintien ne pourrait se justifier que par un **choix politique d'aménagement du territoire, en vue de l'urbanisation des faubourgs nord de Toulouse autour de Fondeyre**, station qui devrait alors être rétablie, après avoir été supprimée il y a un an par le comité syndical au regard de sa faible fréquentation.

Si ce **choix d'urbanisation** serait probablement louable, il **pose un double problème de concordance :**

- Une **concordance des moyens de transport** : à moins de revenir sur l'engagement de densification raisonnée, la densification de cette zone ne pourra pas atteindre les niveaux qui justifieraient un tel moyen de transport lourd. En témoignent la non desserte actuelle de la zone ainsi que la très faible fréquentation projetée pour la station de métro Fondeyre, alors que, par ailleurs, des quartiers plus denses resteront desservis par des lignes de bus saturées malgré leur forte fréquence.
- Une **concordance des temps** : l'urbanisation de la zone n'est pas réaliste avant l'horizon 2040 (difficultés inhérentes à la mutation de zones industrielles dont deux installations Seveso, emprise du Marché d'Intérêt National et des activités logistiques afférentes alors que la concession du MIN a été attribuée jusqu'en 2039 au groupement Lumin'Toulouse qui doit en assurer son développement, morcellement du foncier dans la partie pavillonnaire, révision du PLUiH), soit plus de 15 ans après la mise en service de la troisième ligne de métro.

Le **choix** serait ainsi à faire **entre un projet de déplacement raisonnable dans un contexte de maîtrise des dépenses ou une ambition urbaine plus onéreuse et risquée.**

**Il existe** heureusement **une troisième voie qui permettrait de combiner ces deux objectifs structurants pour notre métropole** : le choix d'un tracé plus direct et la mise en place d'un mode de transport de surface en site propre intégral (de type Bus à Haut Niveau de Service, tramway, navette autonome) constituant une « ceinture nord » traversant les faubourgs toulousains et la zone de Fondeyre à urbaniser.

Elle relierait, rapidement et de manière assez fine pour un développement urbain harmonieux, cette zone aux lignes de métro B et TAE, ainsi qu'au TER. Elle pourrait notamment profiter de la refonte des voies qu'impliquerait nécessairement un projet ambitieux d'urbanisation de la zone de Fondeyre.

Ce choix permettrait de :

- Renforcer notablement l'efficacité de la troisième ligne de métro
- Offrir un accompagnement du développement des faubourgs nord toulousains, adapté (desserte plus fine pour une densification raisonnable plutôt que concentrée autour d'une station) et coordonné (mise en œuvre dans le même temps que l'urbanisation)
- Garantir la faisabilité financière de l'ensemble des projets de déplacement en dégageant une marge de manœuvre budgétaire de l'ordre de 300 millions d'euros pour la collectivité
- Diminuer les risques associés (un chantier de troisième ligne plus facile, plus de souplesse dans la mise en œuvre de la ceinture nord, exposition réduite aux recours des associations opposées au métro)

Nous faisons donc appel, par la présente, à votre responsabilité pour demander, lors de la réunion du conseil syndical de Tisseo SMTC à venir le 11/07, aux services techniques de Tisséo et de l'AUAT **d'étudier cette troisième voie qui concilie efficacité du système de transport de la métropole, vision de développement urbain et exigence budgétaire.**

En vous remerciant par avance de la bienveillance avec laquelle vous pourrez considérer cette requête, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, en l'expression de nos sentiments les plus respectueux.

Collectif Citoyen Toulouse Métro Politaine