

Toulouse, le 16 juillet 2019

**ENQUÊTE PUBLIQUE :**  
**PROJET TOULOUSE AEROSPACE**  
**EXPRESS-CONNEXION À LA**  
**LIGNE B (TAE-CLB)**



## **Introduction**

Dans cette contribution commune, il ne s'agit nullement de décrire l'intérêt du projet de 3ème ligne de métro (Toulouse Aerospace Express - TAE), ni l'opportunité de prévoir une infrastructure de ce type pour les décennies à venir. Mais s'il peut s'avérer utile, ce projet doit être grandement amélioré afin de répondre à l'urgence de désengorgement de l'agglomération. Pour ceci, il doit jouer la complémentarité avec le réseau ferroviaire et avec un maillage de transport en commun en surface (bus rapides, tramway, train, métro...) efficace, capable de desservir la périphérie de manière qualitative.

Les projets de 3ème ligne de métro et de connexion de la ligne B (CLB) ne peuvent être déconnectés des enjeux urbains, écologiques et sociaux contenus dans le Plan Mobilités et dans la révision des documents d'urbanisme.

Pour répondre aux problématiques de mobilité, de qualité de l'air et de congestion automobile, les bonnes réponses doivent être apportées dans un temps aujourd'hui très limité. Or le dossier soumis à enquête publique prévoit un investissement de près de 3 milliards d'euros qui va absorber une grande part des investissements en matière de transports pour les prochaines décennies.

Avec le projet de 3ème ligne de métro, la part modale des véhicules particuliers ne baisserait que de 4% à horizon 2030. En outre, le Plan Mobilités proposé ne permet pas d'endiguer la progression des déplacements automobiles (+ 17 %), ni les émissions de gaz à effet de serre (+ 9 %). Les objectifs du Plan Climat et de réduction de la pollution de l'air ne sont donc pas atteints.

Nous proposons donc que la collectivité étudiée, en parallèle, une option multimodale globale et priorise les investissements indispensables pour une réponse rapide aux enjeux urgents de mobilité.

### **Préambule méthodologique :**

Le dossier soumis à enquête publique évalue les bénéfices du projet de création de la troisième de métro et de la connexion ligne B (Ramonville-Labège) en comparant les impacts à horizon 2030 de deux scénarios :

- Un scénario Projet : Réalisation de l'intégralité du Plan Mobilités = investissement de 3,9 Milliards d'Euros.
- Un scénario de référence : Réalisation du Plan Mobilités à l'exclusion de la ligne TAE et du CLB = investissement de 1,6 Milliards d'Euros.

La comparaison de ces deux scénarios qui n'ont rien de semblable en termes d'investissement permet, en toute logique, d'afficher de meilleurs résultats pour le scénario projet sur le plan de la diminution de la pollution et d'amélioration de la mobilité. Pour évaluer réellement les bénéfices de ce projet il faudrait pouvoir les mettre en regard de projets alternatifs conciliant réseau de surface, investissement ferroviaires, amélioration du métro et développement d'un réseau de modes actifs.

## **1. Le Plan Mobilités, un maillage des transports indispensable sur l'ensemble du territoire**

La vie quotidienne de la majorité des habitants, et notamment des salariés, est perturbée par des embouteillages innombrables pour accéder aux différentes zones d'emploi. La situation est chaque année plus critique. Pendant ce temps, Tisséo propose une ligne de métro qui ne sera en service que dans 8 à 12 ans et qui se situe à 90 % dans Toulouse intramuros, les 10 % restants desservant seulement trois communes (Colomiers, Blagnac et Labège). Aucun autre projet d'envergure n'est avancé pour désengorger l'agglomération.

Les choix sont de consacrer : - 100 millions d'euros pour desservir 385 000 habitants de la banlieue, avec dix lignes de bus Linéo d'ici 2025, - 3 milliards d'euros pour desservir, dans dix ans, 100 000 habitants de Toulouse, Colomiers, Blagnac et Labège. Rappelons que le périmètre transport SMTC-Tisséo comprend pas moins de 117 communes, soit environ 800 000 habitants !

La vie quotidienne de la majorité des habitants, et notamment des salariés, est perturbée par des embouteillages innombrables pour accéder aux différentes zones d'emploi. La situation est chaque année plus critique. Pendant ce temps, Tisséo propose une ligne de métro qui ne sera en service que dans 8 à 12 ans et qui se situe à 90 % dans Toulouse intramuros, les 10 % restants desservant seulement trois communes (Colomiers, Blagnac et Labège). Aucun autre projet d'envergure n'est avancé pour désengorger l'agglomération.

Les choix sont de consacrer : - 100 millions d'euros pour desservir 385 000 habitants de la banlieue, avec dix lignes de bus Linéo d'ici 2025, - 3 milliards d'euros pour desservir, dans dix ans, 100 000 habitants de Toulouse, Colomiers, Blagnac et Labège. Rappelons que le périmètre transport SMTC-Tisséo comprend pas moins de 117 communes, soit environ 800 000 habitants ! A ce stade, le Plan Mobilités ne répond pas à l'urgence ni aux besoins de de la population.

Des études concernant les plans de déplacements d'entreprises, financées par Tisséo entre 2008 et 2014, ont démontré que 60 % des 200 000 salariés des entreprises toulousaines habitent à l'extérieur de la ville-centre. Rappelons que ces salariés participent au Versement Transport, qui est la première source de financement de Tisséo. Ils méritent aussi que l'on se préoccupe de leurs besoins et ce d'autant plus qu'ils forment une grande part des bataillons de véhicules qui s'agglutinent chaque jour sur les périphériques et leurs accès. Le réseau routier d'accès à la ville est désormais saturé une grande partie de la journée. L'accroissement annoncé de la population va encore aggraver cette situation. Nous courons à l'asphyxie.

Ce n'est pas le mode de transport - le métro - qui est en cause. Il transporte un bon nombre de Toulousains, par ses performances en termes de capacité et de vitesse. Mais la solution ne peut pas passer uniquement par le métro. Ce projet ne règlera pas le problème des embouteillages sur le périphérique.

Le projet TAE altère, voire supprime d'autres réalisations, pourtant indispensables pour de nombreux territoires, notamment pour les axes Plaisance/Tournefeuille, Oncopole/Portet/Muret, Colomiers/Tournefeuille, Saint-Orens /Fonsegrives... Par ailleurs, ce projet prévoit de supprimer la liaison directe en tramway entre le Palais de Justice et l'aéroport (ligne T2). Il faudra descendre à la station Jean Maga pour emprunter une navette TAE. Cette rupture de charge rendra le service moins attractif. Enfin, la ligne B connectée avec la 3ème ligne est un service au rabais par rapport au prolongement de la ligne B jusqu'à Labège Cadène initialement prévu, qui aurait pu être terminé en quatre ans. En effet, cette

connexion ne comportera qu'une seule voie entre le Parc technologique du Canal et l'INPT, et seulement une rame sur quatre l'empruntera.

Aujourd'hui, l'enquête publique interpelle les habitants uniquement sur le projet de 3ème ligne de métro, à l'exclusion des autres projets, notamment celui intégrant le réseau ferroviaire. Or il semble indispensable que l'ensemble des grands choix stratégiques soit partagé par tous.

## **2 - Une prise en compte insuffisante des questions écologiques et de santé publique**

Toulouse est dans le top 15 des villes les plus polluées de France.

Le dérèglement climatique nous oblige à agir immédiatement dans toutes nos politiques publiques. La mobilité en particulier fait partie des grands enjeux autour desquels la puissance publique se doit d'être exemplaire pour réduire les émissions de particules fines. Il est impératif de réduire l'utilisation de la voiture afin d'améliorer la qualité de l'air. Or, que constatons-nous ? Des embouteillages qui croissent chaque année et une pollution de l'air de plus en plus fréquente qui met en danger des populations, en particulier les plus fragiles.

Sur le plan de l'environnement, le métro a souvent été présenté comme un moyen de transport peu polluant. Certes. Mais la construction d'une telle infrastructure a inévitablement des conséquences sur l'aménagement urbain et ses usages.

### **2.1 La question environnementale minimisée :**

Le dossier, tel qu'il nous est présenté, annonce des ambitions et des objectifs pour concilier l'urgence climatique et le développement des mobilités sur l'ensemble de notre métropole. Cependant, aucune démonstration ne vient prouver que les moyens mis en œuvre soient probants.

Notre propos n'est pas d'opposer le métro à d'autres modes de transports mais bien de lever l'ambiguïté qu'il y aurait à croire que le métro peut répondre à lui seul à ce défi majeur qu'est la pollution, et avec lui la santé de nos concitoyens.

#### **● La troisième ligne de métro ne constitue pas une véritable alternative à l'usage de la voiture**

Dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, il est indiqué que les deux opérations Toulouse Aerospace Express et Connexion Ligne B vont créer une offre de transport efficace avec des taux de fréquentation qui permettront de diminuer l'utilisation de la voiture.

Cette argumentation est contestable. Cette stratégie assumée de la part des responsables politiques favorise en fait la présence « naturelle » de la voiture en ville.

Depuis des décennies, l'aire urbaine s'étend, même si les derniers SCOT tentent de contenir l'étalement urbain. Le paradoxe est que ce sont les habitants des périphéries qui ont le plus fort besoin de leur véhicule alors que l'offre de transports en commun est concentrée sur la ville de Toulouse.

Le dossier affirme par ailleurs que 2/3 des bassins d'emplois seront couverts par la troisième ligne de métro. La démonstration ne résiste pas à l'analyse. Les deux principaux pôles d'emploi se situent à l'ouest de l'agglomération pour l'aéronautique et dans le grand sud-est pour le spatial. Mais si un mode de transport n'est pas accessible à proximité de son domicile, l'utilisateur préférera utiliser sa voiture sur la totalité de son trajet pour aller au travail. Il y a donc là encore une inadéquation entre l'offre et le besoin réel des habitants.

#### **● Des parkings-relais à l'origine de la congestion de la circulation**

Les parkings relais présents à chaque extrémité des lignes de métro et parfois dans des stations proches évitent certes l'entrée des véhicules polluants au cœur de la ville. Mais ils

entraînent indéniablement une congestion du trafic dans les zones concernées, et donc une pollution importante et la minéralisation de surfaces étendues, qui constituent des accumulateurs de chaleur. Il est donc urgent de prévoir des transports en commun en amont des lignes de métro, accompagnés d'une politique de parking relais très dissuasive ou de rabattements au-delà du PDU.

## 2.2 Des conséquences non négligeables sur la biodiversité et l'écosystème urbain :

- **L'abattage de milliers d'arbres généré par la construction de la 3ème ligne nous interpelle. En effet, ce sont presque 3 000 arbres qui risquent d'être abattus dans ce projet**, même si des mesures de compensation sont annoncées avec 5 500 arbres replantés. Il faudra du temps pour retrouver l'efficacité de plantations parfois centenaires pour les zones d'ombrage, les îlots de fraîcheur ou la qualité de l'air. Par ailleurs, les plantations d'arbres ne peuvent pas se substituer à elles seules à d'autres stratégies qui viseraient à améliorer la qualité de l'air.

Le dossier démontre que, dès le stade des études préalables, des sites à fort enjeu subiraient un impact important du fait des travaux. Ainsi les Allées François Verdier pourraient être fortement impactées par la construction d'une station au sud du monument aux Morts. 50 platanes devraient être abattus. Si le dossier fait mention d'études détaillées à venir pour préserver le site, au stade de l'enquête publique, ce danger reste réel. Le projet prévoit également un impact paysager important pour les sites de la Place de l'Ormeau, de Côte-Pavée et de Jean Maga.

- **Un risque pour la biodiversité**

**Inévitablement, la construction des tunnels du métro va engendrer des perturbations sur la biodiversité en sous-sol.** L'utilisation des moteurs thermiques et des produits toxiques va générer des déplacements d'espèces de leur milieu naturel. La biodiversité est déjà fortement fragilisée en milieu urbain. La construction de la troisième ligne de métro viendra accentuer ce phénomène. Aucune solution n'est proposée pour y remédier.

- **La qualité de l'air en sous-sol en question**

**Selon l'étude d'impact, la qualité de l'air dans le métro n'est pas satisfaisante.** Une étude de 2015 réalisée par l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, l'environnement et du travail (Anses) montre que l'air dégagé dans les stations et à l'intérieur même des rames est beaucoup plus chargé en particules fines qu'à l'extérieur. Ces particules fines liées au freinage, au frottement des rames et au benzène provenant de la surface participent directement à l'aggravation de la qualité de l'air. Les usagers, les agents chargés de la maintenance et les contrôleurs sont donc directement exposés à cet air pollué. Les systèmes de ventilation sont également générateurs de pollution.

- **Les déplacements cyclables ne sont pas pris en compte de manière cohérente**

La réalisation de la ligne TAE impacte lourdement les budgets d'investissement de Tisséo pour des décennies. Elle obère les aménagements cyclables qui permettraient pourtant de réduire significativement la part modale des véhicules particuliers. Nous considérons que la réalisation d'un réseau cyclable de qualité est une urgence absolue pour la Métropole toulousaine.

Par ailleurs, le projet TAE n'examine pas avec attention la demande formulée par des associations d'usagers pour permettre l'accessibilité des cyclistes dans le métro, à minima aux heures creuses. Des stations importantes telles que INPT, ENOVA et Parc technologique du Canal ne prévoient pas de stationnements sécurisés pour les cyclistes.

De même, les parties aériennes des lignes TAE et CLB n'envisagent pas d'aménagements pour préserver ou améliorer la qualité cyclable dans ces secteurs. Elles pourraient même constituer des ruptures urbaines importantes dommageables aux cyclistes.

Face aux enjeux de santé publique dus au dérèglement climatique, il est urgent et important d'innover en matière de mobilité. A condition toutefois de pouvoir financer ces innovations, ce qui risque de ne pas être le cas.

### **3 - Une cohérence nécessaire entre 3ème ligne de métro et projet urbain**

Le projet de 3ème ligne de métro entraîne une progression du développement urbain sur la ville de Toulouse. Le risque est une densification urbaine intenable et une amplification du phénomène de « métropolisation » par une concentration de la richesse en cœur d'agglomération.

#### **• Vers une explosion démographique :**

Le développement démographique de l'agglomération est planifié dans le SCOT, qui prévoit une progression minimale de la population toulousaine de 90 000 habitants entre 2013 et 2030. L'objectif est que Toulouse absorbe au minimum 30 % de la progression démographique des 113 communes du SCOT.

Or la progression de la population toulousaine constatée est nettement supérieure aux objectifs annoncés. La ville de Toulouse accueille ainsi 6000 habitants par an, soit 40,8% de la population supplémentaire.

Les études concernant le développement démographique et économique induit par les projets de TAE et CLB démontrent, logiquement, que la ville de Toulouse gagnerait une attractivité supplémentaire en concentrant l'essentiel de l'investissement en matière de transports en commun sur son territoire.

L'évaluation socio-économique prévoit une croissance démographique toulousaine de 97 500 habitants (de 2013 à 2030) avec le projet TAE et souligne la nécessité de réviser tous les documents d'urbanisme pour accueillir cette nouvelle population.

Ce chiffre est vraisemblablement sous-estimé car le rythme de progression constaté à Toulouse est déjà à ce niveau.

#### **• Un développement urbain au détriment des autres polarités**

L'attractivité induite par les 28 km de la ligne TAE se produira au détriment des autres pôles de développement urbain identifiés dans le SCOT. Le plan Mobilités mériterait sans doute d'être étudié de nouveau afin de voir quelles alternatives peuvent être déployées pour permettre un rééquilibrage des densités entre les différents pôles.

De la même façon, la concentration des investissements sur un territoire restreint occasionnera un renforcement du développement économique sur les fonciers desservis par la 3ème ligne. Les travaux de l'AUT démontrent que la répartition des emplois créés sur les 113 communes du SCOT serait modifiée par le projet. Ainsi, 24 000 emplois prévus sur le territoire seraient relocalisés le long du corridor de la TAE et du CLB.

Les équilibres entre le cœur de l'agglomération et les périphéries se retrouveront ainsi perturbés. Le développement urbain de certaines communes, pourtant sollicitées pour le financement des politiques de mobilité, risque d'être freiné.

#### **• Un risque de « gentrification » le long du corridor**

L'attractivité des terrains à construire sera fortement liée à leur proximité avec la 3ème ligne de métro. Un renchérissement du prix du foncier est à prévoir, en particulier dans le périmètre de 600 mètres autour des 21 stations desservies.

Cette hausse des prix du foncier pourrait être aggravée par la mise en place d'une fiscalité supplémentaire évoquée par le Conseil Scientifique dans les hypothèses de difficultés de financement.

Il est indispensable que la collectivité mette en place des outils d'aménagement public afin de capter les plus-values foncières et d'assurer la mixité sociale des nouvelles opérations immobilières le long du corridor du métro. Sans mécanisme de péréquation financière, les bailleurs sociaux seront dans l'impossibilité de produire du locatif social dans ces zones. Les familles seront contraintes de chercher des zones plus accessibles pour se loger, c'est à dire dans les périphéries moins bien desservies.

#### **4 - Le projet de métro est-il soutenable financièrement ?**

Dans leur rapport annuel public de 2019, les magistrats financiers de la chambre régionale des comptes utilisent le terme de "*pari sur l'avenir dont le financement reste à stabiliser*" pour définir ce projet de troisième ligne de métro reliant Labège à Colomiers comprenant un tracé de 27 kilomètres et 21 stations dont le coût prévisionnel est passé de 1,7 milliard d'euros (estimation de Jean-Luc Moudenc) pendant la campagne municipale de 2014 à 2,67 milliards d'euros en 2019.

Soit un différentiel d'un milliard d'euros alors que sa construction n'a pas encore débuté. Ce budget représente plus des deux-tiers de l'enveloppe budgétaire du plan de déplacement urbain (environ 4 milliards d'euros) jusqu'en 2030.

La chambre régionale des comptes, après avoir épluché les comptes de Tisséo estime "*qu'il existe un fort aléas sur le coût final de la troisième ligne de métro*" et que son financement est entouré d'incertitudes, notamment vis-à-vis de l'évolution des charges d'exploitation de Tisséo et d'une hypothèse optimiste de la croissance économique de l'agglomération.

En s'appuyant sur les chiffres de l'INSEE, le projet estime une hausse du salaire brut moyen de 2,25% par an à partir de 2019 associée à une hausse de 10 000 actifs par an à partir de 2025 ce qui permettrait une progression du versement transport des entreprises, ce dernier a rapporté 245 millions d'euros en 2016 et l'actuelle majorité estime qu'il rapportera près du double en 2030.

Dans sa prospective financière établie en juin 2017, Tisséo compte financer la troisième ligne de métro à 75% par l'emprunt et compte lever une nouvelle dette de 3.35 milliards d'euros sur la période 2017-2030. Mais si les taux sont bas aujourd'hui, quelle sera la répartition des emprunts à taux fixes et ceux à taux variables. Pour rappel, 45% des emprunts pour financer la ligne B étaient des emprunts à taux variables. L'étude de soutenabilité établit un taux d'emprunt à 3.5%, peut-on être certain de la stabilité de ce taux pour des emprunts pouvant s'étaler sur une durée de 50 ans ? L'hypothèse d'évolution des taux de 0,10%/an semble très optimiste.

Au-delà de l'emprunt, on notera que ce sont les subventions des partenaires et des collectivités locales pour 473 millions d'euros qui sont attendues pour le financement du projet TAE et 110,5 pour le projet CLB. Si les subventions des collectivités locales semblent confirmées elles sont conditionnées, différenciées et fléchées sur chacun des projets. A noter que les subventions de l'Etat et de l'Europe ne sont à ce jour pas acquises il manquerait 266,5 millions pour boucler le financement alors que des marchés de maîtrise d'oeuvre ont déjà été attribués pour un montant de plus de 80 millions d'Euros et un marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour près de 15 millions.

Par ailleurs, ce projet est conditionné à une progression significative des recettes commerciales qui implique le maintien de la hausse des tarifs et suppressions de gratuités votée en 2016.

Le projet de financement prévoit une diminution importante des charges d'exploitation sur l'ensemble du réseau Tisséo. Cette diminution impliquera une dégradation du service de desserte sur les lignes moins « rentables » qui sont souvent celles de la périphérie. Cette diminution implique également une augmentation importante de la sous-traitance, voire un risque de privatisation du réseau à l'horizon 2021.

Nous constatons qu'au fil de l'évolution des scénarios de financement la part demandée aux collectivités membres de Tisséo n'a cessé de diminuer. La part de Toulouse Métropole devait initialement augmenter progressivement pour arriver à 180 Millions d'Euros en 2030 (+ 80 %). Le scénario présenté plafonne cette progression pour n'atteindre au final que moins de 120 Millions. Une progression de 1,35 %/an qui correspond exactement aux obligations du pacte financier signé avec l'Etat pour encadrer l'évolution des dépenses de fonctionnement de la Métropole. Nous pouvons nous inquiéter de voir ainsi des études de soutenabilité financière gonfler artificiellement des recettes, notamment le versement transport, dans un objectif politique : masquer une obligation d'augmentation de la fiscalité dès 2021.

En effet, toute variable sur les éléments de l'étude financière (recettes voyageurs, versement transport, taux d'emprunt, subventionnement) devra être compensée par les collectivités membres. Celles-ci n'auront d'autre possibilité qu'augmenter la fiscalité et revoir leurs ambitions budgétaires sur les autres compétences.

Les signataires de cette contribution tiennent à dénoncer l'insincérité de ce plan de soutenabilité.

## **5 - Une évolution indispensable de la gouvernance**

Au regard des enjeux sociaux et environnementaux, les retards pris dans le développement des transports collectifs ne peuvent être réglés par une seule autorité organisatrice. Tous les modes de transports doivent être mis en œuvre et toutes les collectivités ayant des compétences dans les déplacements autour de l'agglomération toulousaine doivent travailler ensemble. Il existe pour cela de multiples possibilités, déjà expérimentées ailleurs.

La 3ème ligne de métro doit être intégrée dans un système de connexion avec les bus, les trams, les trains et les modes doux. Pour l'efficacité du système, il est donc nécessaire de bâtir une gouvernance globale des modes de transport, faisant travailler ensemble toutes les Autorités organisatrices. Il est évident également que les sources de financement doivent évoluer, notamment le Versement Transport qui doit être élargi aux Régions.

Cette gouvernance collective des autorités organisatrices doit être complétée et enrichie par l'apport des usagers, qui doivent pouvoir intervenir dans les choix, à tous les niveaux.



## 6 - Une réappropriation par la puissance publique de la gestion des espaces publics impactés

### ● Pas de restructuration des espaces publics le long du tracé

Les transports en surface type tram ou BHNS conduisent généralement à repenser la voirie et les espaces publics tout au long de leurs tracés. Ce n'est pas le cas de la 3ème ligne de métro.

De ce point de vue, la notion « *d'aménagement des quartiers traversés* », mentionnée de nombreuses fois dans le livret de consultation, nous semble un abus de langage un peu trompeur, car il s'agit en réalité des aménagements des abords des stations. Ainsi lit-on : « *Pour que l'arrivée de TAE et de la CLB soit le catalyseur d'une meilleure « qualité de ville » dans les quartiers traversés, la concertation va se poursuivre pour enrichir et adapter les interventions prévues sur le territoire. Ainsi, le programme des aménagements d'espaces publics aux abords des stations sera élaboré en 2019 avant de lancer les phases ultérieures de conception présentées aux habitants.* »

L'aménagement des abords des stations est certes nécessaire et incontestable, mais il ne doit pas masquer un enjeu important en matière de mobilité sur notre métropole : il ne s'agit pas seulement d'augmenter les capacités de trajets, mais aussi de rééquilibrer les parts respectives des différents modes de transport, et, en surface, de diminuer la place de la voiture au profit des modes doux. Il s'agit bien là de « faire de la place à tout le monde » (sans d'ailleurs mettre les modes doux en concurrence) et de réduire le nombre de déplacements en voiture au regard des enjeux environnementaux et climatiques.

Par ailleurs, la notion de « *pactes urbains* », tout à fait intéressante par ailleurs, n'énonce pas un remodelage en profondeur des voies de circulation en surface au-delà des aménagements des abords des stations. Il y a là un enjeu auquel le métro ne répond pas.

### ● Les questions de stationnement

L'aménagement d'un réseau de transports en commun basé sur quelques grands axes à forte capacité s'appuie sur un principe de « rabattement » qui pose inévitablement des problèmes de stationnement importants.

De plus, l'objectif affiché : « *certaines stations ont vocation à capter les automobilistes le plus en amont possible des points de congestion routière* » ne sera que très partiellement atteint, tant les zones de congestion routière se situent aujourd'hui bien en amont des entrées de ville.

L'offre de rabattement en transport en commun de la périphérie vers les extrémités des lignes A et B est largement sous-dimensionnée. C'est vrai pour la périphérie éloignée mais aussi pour la première couronne. L'usage de la voiture reste donc largement privilégié pour rejoindre ces stations terminus, des stations marquées par des étendues de parking, qui « stérilisent » les fonctions urbaines alentours.

Les parkings-relais prévus aux stations terminus Colomiers et Cadène (1000 places), aux Sept-Deniers (300 places) et à La Vache (500 places) posent non pas un problème de capacité mais plutôt d'aménagement. Une perspective vertueuse serait non pas d'envisager leur extension mais la possibilité de réduire le nombre de places au fur et à mesure de l'amélioration de leur accès en transports en commun ou en modes « actifs ».

### Un besoin sous-estimé le long de la ligne ?

Il est noté que « *Pour les autres stations, le stationnement à proximité de la station sera limité aux stricts besoins de la vie locale (commerces, habitants, ...) et au stationnement de courte durée pour la dépose/reprise des usagers du métro.* »

Bien que nous ne pensions pas qu'il faille proposer une offre de stationnement à chaque station, nous constatons que de nombreux quartiers accueillant déjà une station de métro ont à faire face à un stationnement parfois envahissant.

### **Une vision nécessairement plus globale des questions de stationnement dans la ville**

Le stationnement lié à l'utilisation du métro dépasse largement l'offre gérée ou proposée par les parkings-relais gérés par Tisseo. Il impacte les autres possibilités de stationnement. Nous notons que le parking urbain de Marengo, dont la gestion a été confiée à un opérateur privé, est identifié comme participant à l'offre de stationnement associée à la station. Nous notons enfin qu'aucune mutualisation de parking et qu'aucune politique tarifaire ne sont abordées à ce stade.

Ces constats nous conduisent à penser que les questions des stationnements ne peuvent être abordées que d'une manière beaucoup plus globale qu'elles ne le sont actuellement.