

**M. Jacques Archimbaud**  
**Président de la CPDP**

A l'attention de

**M. Christian Leyrit**  
**Président de la CNDP**

Toulouse, le 12 octobre 2016

L'opportunité de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro et son équilibre économique reposent en premier lieu sur ses hypothèses de fréquentation. Celle-ci est estimée entre 175 000 et 190 000 voyageurs lors d'un jour type de semaine, et au-delà de 200 000 lors des journées chargées.

De l'importance de cette fréquentation dépendent en particulier les effets escomptés sur l'environnement, à travers le possible report modal. Le projet prévoit ainsi d'éviter 20 millions de déplacements par an en véhicule automobile, et se présente comme permettant la désaturation de la plupart des autres lignes du réseau structurant.

Ces estimations de fréquentation reposent sur des études de trafic réalisées par le Maître d'ouvrage et succinctement décrites en annexe de son dossier de présentation du projet (DMO). Les prévisions de trafic sont établies à l'aide d'un modèle multimodal de déplacements dans l'aire urbaine de Toulouse (modèle SGDD). Sa description est également fournie en annexe du DMO. C'est un outil partagé depuis 1996 par l'ensemble des acteurs qui le cofinancent (Etat, région, département, collectivités, Aot, etc.)

Si sa pertinence a pu être remise en cause par certains intervenants au débat public, il sert de référence pour l'ensemble des projets et est reconnu par l'ensemble des décideurs publics, sachant qu'un modèle n'est jamais qu'une représentation simplifiée de la réalité.

Cependant sa complexité ne le rend guère accessible au grand public et, pour assurer la clarté et la transparence du débat public, il apparaît utile de bénéficier de l'éclairage d'un expert indépendant sur sa conception et ses limites (en particulier, les modalités de calcul du report modal comme ceux liés aux impacts des interconnexions avec le réseau ferré devraient être appréciés).

Les mêmes intervenants au débat public, par ailleurs opposés au tracé proposé, contestent les évaluations de trafic, les reports modaux et par la même l'évaluation socio-économique du projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro.

Ils soulignent que ces études étant réalisées au sein de la maîtrise d'ouvrage et non par un bureau d'études extérieur, sont susceptibles d'être orientées pour conforter un projet préconçu.

Les études de trafic comme les évaluations socio-économiques sont fréquemment conduites (avec l'aide d'un bureau d'études ou non) par ou sous l'autorité du maître d'ouvrage. Cependant, sans remettre en cause a priori la qualité de ces études ou l'objectivité du maître d'ouvrage, une expertise extérieure sur la fiabilité des chiffres avancés par le maître d'ouvrage permettrait de lever toute ambiguïté et d'assurer une meilleure transparence du débat.

Pour établir ses projections, le modèle SGDD (comme les autres modèles d'évaluation de trafic) utilisés en d'autres lieux) intègre à la fois :

- l'évolution des réseaux routiers et de transport en commun structurants à l'horizon du projet ;
- les hypothèses de croissance de la population ;
- ainsi que la répartition des emplois sur le territoire.

Dans le cadre du projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro, les hypothèses de croissance démographique sont calculées à partir des capacités d'accueil formulées dans le SCOT de 2012 (252 000 habitants supplémentaires), la croissance des emplois en découlant par application du ratio population / emplois actuels sur la période considérée.

Ces prévisions méritent d'être confrontées à l'évolution démographique constatée ces dernières années par l'Insee, afin d'en apprécier la crédibilité, d'analyser les effets d'un possible accroissement démographique plus faible, ou plus important que celui retenu pour constituer les hypothèses de référence et évaluer le trafic attendu.

Si, dans le cadre du scénario dit « de référence », la population et les emplois sont répartis sur le territoire en fonction des projets actuels et des capacités d'accueil du SCOT, il n'en est pas de même dans le cadre du scénario « projet », où la répartition sur le territoire est affichée comme traduisant le volet urbain du projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro, et vise donc à renforcer l'accueil sur son aire d'influence.

Cette priorisation d'affectation territoriale traduit une volonté politique légitime d'aménagement du territoire et de développement urbain maîtrisé (voire une densification raisonnée) mais n'est pas précisée et localisée dans le DMO et ne semble n'avoir fait l'objet d'aucune communication.

Outre la nécessité de faire connaître ces hypothèses de répartition territoriale, il convient aussi de s'assurer de leur crédibilité, au regard des projets en cours (ZAC existantes ou en projet par exemple), des capacités réelles d'accueil sur ces portions de territoire, et de la possibilité d'assumer un volontarisme marqué en matière d'urbanisation.

Ces hypothèses, à défaut de transparence suffisante, risquent d'être interprétées comme la volonté de justifier a posteriori un tracé préétabli plutôt qu'une analyse objective de l'environnement du projet.

Les études de trafic conduites par Tisséo, basées sur ces hypothèses de répartition de population nouvelle, doivent avoir permis d'établir le « serpent de charge » de la ligne nouvelle, c'est à dire la fréquentation attendue par tronçons homogènes et celle des différentes stations (entrées et sorties).

Afin de lever toute ambiguïté, il serait donc souhaitable de diffuser ces chiffres de fréquentation attendue, et pertinent de mesurer leur sensibilité à des hypothèses de répartition de l'accroissement de population différentes (scénario de référence avec la 3<sup>ème</sup> ligne de métro, scénario intermédiaire entre référence et projet par exemple), cette mesure pouvant être conduite par le maître d'ouvrage, mais sous l'œil d'un expert indépendant afin d'en garantir l'objectivité.

En conclusion, la commission particulière demande à la CNDP, conformément à la loi, que puisse être mobilisée une expertise indépendante du maître d'ouvrage, portant d'une part sur les caractéristiques du modèle de trafic utilisé, d'autre part sur les hypothèses d'augmentation et de répartition de la population, et enfin sur la sensibilité des trafics attendus à une variation de ces hypothèses.

**Jacques Archimbaud**

*Président de la CPDP*

*3<sup>ème</sup> ligne de métro*