

Compte-rendu

Lundi 24 octobre > 19h – 21h

UNIVERSITE DU CAPITOLE à Toulouse

Amphithéâtre Hebraud

Commission particulière du débat public

> Christophe Leikine – animation de la réunion

> Anne Burban

SMTC Tisséo

> Antoine Gavaland

> Eric Jenlen

La Commission nationale du débat public a rencontré les étudiants de Toulouse Capitole pour sa première rencontre à l'Université.

Une vingtaine d'étudiants, des professeurs et quelques membres du personnel s'étaient retrouvés dans l'amphithéâtre Hébraud pour débattre du projet de 3^{ème} ligne de métro. Après une présentation du dispositif du débat public, le maître d'ouvrage, représenté par Jean-Michel Lattes, président du SMTC-Tisséo et par ailleurs professeur à l'Université Capitole, accompagné de la SMAT, a présenté le projet de 3^{ème} ligne.

Un échange d'une heure a ensuite permis aux personnes présentes de poser un certain nombre de questions au maître d'ouvrage.

A la question récurrente « Pourquoi la desserte de l'aéroport n'est-elle qu'une option ? », Jean-Michel Lattes a rappelé que si tout le monde ou presque s'accordait à reconnaître la nécessité de cette connexion, en revanche le financement de cette liaison faisait toujours débat.

Le président du SMTC estime son coût à 120 millions d'euros, l'aéroport prévoyant de passer d'une fréquentation de 8 millions de voyageurs à 18 millions par an. Jean-Michel Lattes précise que des options existent dont la principale serait de mettre en place une tarification spécifique pour les personnes souhaitant se rendre à l'aéroport.

Un membre du personnel administratif de l'établissement, qui habite à Colomiers, explique que le parking relais y est saturé, et demande s'il est prévu d'agrandir celui-ci afin d'encourager les usagers à y garer leur véhicule avant d'emprunter le réseau de transports.

Le président du SMTC explique à ce propos qu'il souhaite mettre en place des « nœuds » de connexion qui deviennent de véritables plateformes multimodales, avec le réseau de bus « Linéo » et des parkings en amont de la gare de Colomiers pour éviter ainsi un engorgement

de ce parking.

Des précisions sont demandées sur l'emplacement des stations. Le maître d'ouvrage explique que les études sont en cours, et que le débat public, justement, pourrait mettre faire remonter des éléments à prendre en compte pour définir avec précision la localisation future de chaque station.

Un membre du personnel rebondit sur la question des emplacements, et demande si la station « manufacture des tabacs » verra le jour, rappelant que ce fut là une idée avancée avant la présentation de ce tracé.

Cette option qui apparaissait sur une des trajectoires imaginées au début, a finalement été abandonnée au profit du tracé qui a été choisi, davantage vers le Nord, avec le choix d'une connexion stratégique à La Vache.

Sensible au changement de politique tarifaire, dont la presse s'est d'ailleurs faite l'écho depuis la rentrée, un étudiant demande au président du SMTC si le projet de 3^{ème} ligne serait la cause de l'augmentation des tarifs ?

Le président, qui est régulièrement interrogé sur cette question depuis le début du débat, précise les différentes modalités de cette décision.

Les jeunes de -26 ans actifs paieront 15 euros par mois, les étudiants 10 euros et la gratuité perdurera pour les boursiers de niveau 7.

Il n'y aura donc pas d'augmentation sur les tarifs étudiants.

Les retraités paieront en fonction de leur revenu, les seniors percevant plus du « smic » paieront 15 euros par mois, ceux qui se trouvent dans la fourchette « smic et minimum vieillesse » paieront 10 euros et pour ceux dont les revenus sont en dessous du « minimum vieillesse », les transports resteront gratuits.

Un autre étudiant fait une remarque qui s'adresse à la commission, déplorant que les seuls documents sur le site du débat (dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse) soient ceux du SMTC et ne suffisent pas pour pouvoir bien se renseigner et se forger un point de vue sur l'opportunité de ce projet.

Christophe Leikine, secrétaire général de la commission, rappelle d'abord que, si la CNDP tient à s'améliorer sur ce point, elle a justement pour vocation de combler, dans une certaine mesure, le manque d'informations dont pouvait jusqu'ici souffrir les citoyens, face à des maîtres d'ouvrages disposant de toutes les études et de techniciens. Il indique également que la commission a mis à disposition sur son site Internet de très nombreux autres documents issus de différentes sources, et qui sont à la disposition de tous.

Il précise également que l'ensemble des événements organisés durant le débat public font l'objet de comptes rendus publiés sur le site, que des experts ont été auditionnés pour éclairer certains enjeux entourant le projet, dont les vidéos sont également accessibles depuis le site de la commission.

Enfin, la rubrique « exprimez-vous » sur le site, permet de parcourir les contributions et les nombreuses questions posées au maître d'ouvrage, ainsi que les réponses de ce dernier, cet ensemble d'éléments permettant à la fois de nourrir le débat, mais aussi à chacun de se renseigner sur les différents aspects du projet et de se forger une opinion.

Il ajoute que la commission fait son possible, avec les moyens et le temps qui sont les siens, pour explorer l'ensemble des sujets abordés par la population. Et rappelle par exemple qu'à l'occasion d'une rando à vélo organisée par la commission, la CPDP a pu mesurer l'enjeu de la connexion à La Vache, puisque la gare SNCF et la station de métro sont à ce jour distant de plusieurs centaines de mètres. Ce à quoi le maître d'ouvrage réfléchissait en ce moment au positionnement le plus adéquat de son projet de station à cet endroit.

Un étudiant demande d'où proviennent les ressources financières qui permettront de financer la 3^{ème} ligne ?

Jean-Michel Lattes identifie les 3 ressources :

- Les fonds propres du SMTC-Tisséo grâce à la billetterie
- la taxe versée par les entreprises de plus de 10 salariés
- contributions des collectivités territoriales

Dans le cadre du projet « Mobilités », le maître d'ouvrage précise l'objectif de la ceinture sud. Grâce à celle-ci, il entend mieux connecter les lignes de métro entres-elles, et créer des liaisons directes de périphérie à périphérie et de faubourg à faubourg.

Un étudiant s'intéresse quant à lui aux systèmes de sécurité des transports toulousains. Le président du SMTC explique que 800 caméras sont réparties sur les différents sites Tisséo, et que la police du métro peut mettre en place des opérations ponctuelles de fouille.

Un étudiant venu de Pibrac demande si le projet de 3^{ème} ligne aura des impacts environnementaux ?

Le maître d'ouvrage indique que ces impacts sont toujours en phase d'études, afin d'aboutir à une photographie précise du contexte environnemental, et qu'il est optimiste quant à la réduction de l'émission de gaz à effet de serre.

Un étudiant en master 2 transports pose la question de savoir si des personnes pourraient être expropriées dans le cadre de la construction de la 3^{ème} ligne de métro.

Jean-Michel Lattes explique d'abord que la partie souterraine du permettra d'éviter ce cas de figure, ce qui sera le cas pour les 2/3 du tracé. Le maître d'ouvrage ajoute néanmoins que l'expropriation reste la phase ultime d'une négociation qui n'a pas abouti.

La question de l'intermodalité a fait l'objet de multiples échanges entre la salle et le MO et a permis de pouvoir prendre la peine de préciser le rôle de son projet de 3^{ème} ligne dans le modèle multimodal des déplacements des toulousains.

Jean-Michel Lattes précise que la cohérence entre urbanisme et déplacements permettra de réduire les effets de congestion de la rocade.

L'intermodalité revient souvent dans les échanges avec la salle lors des différents rendez-vous du débat public et beaucoup de questions débordent souvent du seul projet de 3^{ème} ligne.