



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

La Commission nationale du débat public rend publics ce jeudi 16 février 2017 le bilan et le compte rendu du débat relatif au projet de 3^{ème} ligne de métro à Toulouse.

Entre le 12 septembre et le 17 décembre 2016, 21 200 personnes ont visité le site Internet du débat, la commission a noué 4 000 conversations avec des citoyens lors des débats mobiles ; 3 000 ont participé aux rencontres publiques ; 4 900 ont répondu au questionnaire. Cette participation massive, ainsi que la qualité des questions soulevées et des arguments échangés, ont fait de ce débat un événement démocratique fort à l'échelle de Toulouse et de son agglomération. Les habitants et salariés de l'agglomération disposent désormais des éléments d'information et de la vision d'ensemble nécessaires pour se forger une opinion. Le maître d'ouvrage, ses partenaires et les financeurs potentiels du projet disposent également des éléments d'appréciation pour prendre les décisions éclairées qui leur incombent.

Concernant le positionnement des acteurs locaux par rapport au projet, la commission a noté :

- Le soutien des milieux économiques et patronaux et des collectivités locales situées sur le tracé.
- L'avis favorable en principe mais nuancé des conseils de développement et des syndicats de salariés.
- L'opposition des écologistes et des associations de protection de l'environnement, qui contestent le modèle de centralité métropolitaine induit par le projet de 3^{ème} ligne et pointent le risque que celui-ci, compte-tenu de son coût, rende aléatoires les financements des autres projets de transports et de mobilité.

Elle a noté également que sont apparues lors du débat des propositions alternatives dont elle estime qu'elles devraient être étudiées comparativement à la solution de la 3^{ème} ligne.

Concernant les positions recensées parmi les participants dans le grand public, la commission formule l'observation suivante :

Pour accompagner le développement de l'agglomération toulousaine et répondre à la thrombose routière qui le contrarie, le projet de troisième ligne de métro semble avoir été considéré par les participants comme plutôt opportun dans ses objectifs, cohérent dans les grands principes de son tracé et prioritaire dans sa réalisation.

Cette priorité accordée par les participants à la desserte des zones d'emploi par un transport de capacité permettant un accès plus facile au dernier segment des trajets domicile-travail, s'accompagne cependant d'un certain nombre d'observations critiques parmi lesquelles :

- **L'affirmation de la nécessité d'un rabattement efficace** (notamment par le TER et le système de bus, vers des interconnexions avec la 3^{ème} ligne), rabattement qui à ce jour est loin d'être vécu par les habitants comme garanti.
- **Des solutions plus convaincantes pour les territoires non desservis directement** par le projet de 3^{ème} ligne, en particulier au Sud-Ouest et au Nord-Est de l'agglomération.

- **Des mesures de rattrapage ou d'urgence** pour des situations aujourd'hui critiques comme la zone de l'Oncopole.
- **La consolidation du système de financement** permettant de faire face à des surcoûts toujours possibles pour des grands projets de ce type et notamment la mise en place d'un modèle comparable dans son principe à celui du Grand Paris Express.
- **Une stratégie affichée de réduction de la place de la voiture en ville** et la promotion des modes doux de déplacement permettant à terme une réelle réduction de la thrombose routière, une baisse significative de la pollution de l'air et des émissions de gaz à effet de serre.
- **La maîtrise du projet urbain et métropolitain autour de la 3^{ème} ligne de métro** afin que celui-ci respecte des objectifs de mixité sociale et fonctionnelle et des formes urbaines compatibles avec les spécificités toulousaines.
- **Une véritable prise en compte des aspects environnementaux** et notamment les problèmes de biodiversité, de paysages, de risques naturels et technologiques.

La desserte de l'aéroport est très attendue, sans être pour autant plébiscitée, les participants estimant comme le maître d'ouvrage que le gestionnaire de l'aéroport devrait la cofinancer.

La commission a noté enfin que certains participants ont contesté les emplacements prévus notamment pour les arrêts à Jean Maga, François Verdier et Fondeyre et que d'autres ont interpellé le maître d'ouvrage sur la desserte de Purpan et de la Cité de l'Espace.

Au total, l'approbation critique constatée auprès du grand public ne saurait signifier un blanc seing pour la poursuite sans modification aucune du projet.

Le maître d'ouvrage dispose de 3 mois pour faire part de sa décision quant à la suite donnée à son projet. Dans le cas où il souhaiterait le poursuivre, **la commission émet plusieurs recommandations :**

- Partager et rendre plus lisible le portage politique du projet à l'échelle de l'agglomération.
- Bien articuler le calendrier des nombreuses concertations à venir.
- Prolonger la forte dynamique de concertation.
- Libérer les données et études urbaines stratégiques et étudier les alternatives sous le contrôle d'un conseil scientifique garantissant compétences, pluralité et objectivité.

Contact presse CPDP : Anne BURBAN - anne.burban@debatpublic.fr - 06 28 34 46 31

Contact presse CNDP : Dorothee DAVID & Marion RISCH, AGENCE APOCOPE media@debatpublic.fr

La Commission nationale du débat public (CNDP) est une autorité administrative indépendante dont la mission est d'informer les citoyens et de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets – publics ou privés – d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national, et qui peuvent avoir des répercussions sur l'environnement et présentant de forts enjeux socio-économiques. La commission particulière du débat public chargée de l'animation du débat n'exprime pas d'avis sur le fond du dossier.