

## Université Jean Jaurès

25 novembre 2016

Environ 50 personnes étaient présentes au débat de l'Université Jean Jaurès. Parmi eux, les étudiants de la promotion de « Master 2 Transports et Mobilités », accompagnés de leur professeur Jean-Pierre Wolff. Des étudiants venaient également d'autres horizons : licence de géographie, master « Habitat », etc. Etait également présente : Marie-Pierre Bès, présidente de l'association d'usagers Autate et également professeur dans cette Université.

Après une courte présentation du débat par la Commission, un groupe d'étudiants du Master 2 « Transports et Mobilités » présente un film réalisé par leurs soins pour l'occasion, ainsi que les conclusions de leurs travaux sur les transports toulousains (cf. documents annexés). Ces deux travaux avaient pour objet de situer le projet de 3<sup>e</sup> ligne dans l'histoire des transports en commun toulousains qu'ils décomposent en trois périodes :

1. les aménagements dédiés à la voiture,
2. les projets en sites propres (notamment les deux lignes de métro)
3. et enfin la tentative d'agir « en prévention » du développement urbain à travers le maillage et l'intermodalité entre les différents moyens de transports.

La maîtrise d'ouvrage présente ensuite son projet de plan de déplacement : l'agglomération toulousaine est le territoire qui crée le plus d'emploi après la région parisienne, elle se caractérise par un très fort étalement urbain, un important réseau de transports (le plus important de province après Lyon, en termes de fréquentation) mais qui pêche sur la question des déplacements domicile-travail. Est évoquée la saturation des principales infrastructures des transports et l'attente de 500 000 déplacements supplémentaires (tous modes) d'ici dix ans.

Pour la maîtrise d'ouvrage, ces questions renvoient à celle du modèle urbain et surtout à la nécessité de « générer une organisation urbaine porteuse de déplacement de proximité, à pied ou à vélo ». Le but de ce projet serait en effet de réduire, parmi les 500 000 déplacements supplémentaires attendus, la part des transports mécanisés au profit des modes doux ou actifs.

Est ensuite présenté le projet 3<sup>e</sup> ligne de métro proprement dit : une meilleure desserte des territoires économiques, du Nord-Ouest et du Sud-Est et un passage par TESO et Matabiau, une desserte de faubourgs denses et mal desservis, un maillage avec le reste du réseau structurant. Sont également présentés : les temps de parcours, l'insertion en site propre, tunnel et viaduc, etc.

Parmi les objectifs cités : capter le plus possible d'actifs et les emmener à leur emploi avec une correspondance maximum (Linéo et ferroviaire). Selon la MO, la moitié de la fréquentation attendue sur la 3<sup>e</sup> ligne de métro est une population provenant d'en-dehors de Toulouse (soit en origine, soit en destination, soit les deux).

Le projet urbain qui accompagne le projet de 3<sup>e</sup> ligne est nouvellement évoqué : il s'agit d'orienter la ville de demain et de desservir des quartiers qui ont vocation à se transformer (au Nord de l'agglomération, autour de Colomiers, grands projets publics connus comme Montaudran, TESO, Labège Innopole). « Il y a un enjeu à travers ce projet de 3<sup>e</sup> ligne de métro, de construire des nouveaux quartiers, de lui donner une dimension métropolitaine dans ses fonctions d'aménagement, avec un corridor d'étude qui aujourd'hui revêt un potentiel gigantesque en terme d'aménagement et de renouvellement urbain ».

La commission donne ensuite la parole à la salle.

De nombreuses questions ont porté sur une alternative à la 3<sup>e</sup> ligne, notamment par le biais de l'utilisation des infrastructures ferroviaires existantes, ainsi que sur la desserte des habitants éloignés du centre de la métropole.

« Pourquoi le SMTC-Tisséo n'utilise pas davantage infrastructures ferroviaires comme elle le fait sur la ligne C ? » demande une étudiante.

Marie-Pierre Bès, a présenté l'contre-projet de son association qui consiste essentiellement dans l'optimisation de l'existant. Selon elle, l'argent doit être mis sur les 1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup> couronnes, à travers notamment un investissement sur la ligne C. Il s'agit, selon elle, d'un enjeu important d'égalité sociale.

Un étudiant revient également sur la problématique des habitants qui viennent de loin et sur l'idée de reprendre les voies ferrées existantes. Est-ce qu'un projet de tram-train a été abordé dans les réflexions sur le projet ?

Un autre étudiant revient en fin de réunion sur le projet de l'Autate. « Quelle suite vous apportez à leur production ? » La MO a-t-elle coproduit son projet avec les associations locales ? « Quelle suite vous donnez à ces réflexions ? »

M. Wolff déclare également qu'il juge « scandaleux » le faible nombre de train entre Labège et Matabiau, et demande d' « injecter » du RER local.

Une étudiante en aménagement du territoire est particulièrement critique. Elle remarque que l'objectif est de diminuer l'usage de la voiture, or les gens qui prennent leur voiture habitent en-dehors de cette ligne de métro. « Cela ne va pas décongestionner », dit-elle. « Que font ces gens-là ? » « Comment améliorer l'offre de transports pour ces 1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup> couronne ? ». « Si Tisséo investit sur cette ligne de métro, elle ne pourra plus investir pendant 30 ans [...] pour moi c'est signer l'arrêt de mort de tout grand projet de maillage ».

La MO répond longuement à ces différentes questions : difficulté du réemploi des infrastructures (« ça prend de la place à des trains nationaux ou régionaux », « ça ne permet pas de desservir finement les zones d'emploi »), présentation de sa proposition de créer des « gares amont » – avant Matabiau – qui se connecteraient au métro pour une desserte des zones d'emplois beaucoup plus fine que le peut le réseau ferroviaire. La MO répond également sur l'attente des travaux sur la ligne C (franchissement de la rocade), sur la question globale du coût entre train et métro : il n'y a pas que le financement du

projet mais aussi le coût d'exploitation, le métro automatique étant plus économique que le tram-train de ce point de vue.

Enfin, la MO intervient longuement sur le projet urbain (« Au-delà d'un projet de transport, c'est un projet sociologique ») et s'adresse spécifiquement aux étudiants dans la salle : « pour les jeunes générations, pour vous, ce qu'on veut mettre en place avec le projet de 3<sup>e</sup> ligne, c'est tout le projet de territoire. C'est inverser cette tendance [d'habiter loin du centre et d'utiliser la voiture] car « la collectivité ne pourra pas toujours payer des lignes de bus qui partent toujours plus loin ».

Elle insiste sur sa responsabilité en termes d'offre d'urbanisme et d'habitat : « Nous sommes aussi responsables de vous donner plus tard envie d'habiter en ville ». « L'enjeu pour nous c'est de répondre aux besoins des gens qui ont fait ce choix dans les années 1990, mais c'est surtout d'anticiper pour vous, pour demain, vous donner envie d'aller dans un endroit qui vous donne les moyens de vous rendre facilement au travail, accéder à vos loisirs et que vous puissiez habiter dans de bonnes conditions. Pour nous il y a vraiment un enjeu de territoire et un enjeu sociologique pour ce projet ».

Concernant les territoires de 2<sup>e</sup> couronne, le choix de la MO de ne pas « aller partout » est clairement assumé pour des raisons de développement durable. Lui est opposé le projet urbain cité plus haut. « Aujourd'hui on a été dans un développement très étalé de la ville parce qu'on a donné des possibilités de déplacements [routiers] dans ces territoires-là. Est-ce qu'il faut vraiment amener du transport jusqu'à ces endroits, au risque de continuer de voir ces territoires s'étaler, ou est-ce qu'au contraire il faut arrêter de dire « j'ai de l'urbanisation donc j'emmène les transports ». Est-ce qu'il ne faut pas inverser la tendance ? C'est le choix, clairement, de ce projet-là de dire "il y a une rupture", "j'assume que je ne vais pas desservir la 2<sup>e</sup> couronne partout [...] au risque de voir ces territoires continuer de croître, au dépens d'un territoire central qui a une capacité de renouvellement urbain et de croissance démographique qui est encore gigantesque. C'est un vrai choix d'aménagement du territoire." »

Concernant la première couronne, la MO propose une réponse qu'elle qualifie de pragmatique : la politique des Linéos. C'est vraiment un renforcement d'offre, en bus, vers des territoires qui, pourtant, « ne sont pas gigantesques en terme de densité »

D'autres questions ont permis d'entrer davantage dans le détail du projet. Plusieurs questions sur les pôles d'échanges multimodaux, par exemple, ont donné lieu à des échanges très riches.

Une étudiante, prenant l'exemple de la saturation de Balma-Grammont, demande « où mettre ces pôles d'échange ? » « Il y a des gens qui habitent loin, pour les convaincre de laisser la voiture, comment vous organisez ces pôles multimodaux ? »

M. Wolff montre son scepticisme concernant ce type d'équipement. Selon une enquête, 85 % des utilisateurs n'habitent pas très loin d'une station de bus. « Faut-il continuer les parkings relais ? » Ne

faut-il pas plutôt impliquer les populations dans la chaîne des transports collectifs, augmenter le vélo, la marche à pied... et pour cela diminuer la superficie de ces parkings ?

La MO répond que les études ne font que commencer, qu'on ne sait pas encore combien de parkings construire et où les placer mais déclare d'ores et déjà que peu de stations se prêteront à ce type d'équipement. Ces derniers sont par ailleurs jugés par la MO « peu durables » : en concurrence avec les lignes de bus, consommateurs de foncier, créateurs de coupures urbaines, propices à l'étalement urbain puisqu'ils permettent d'arriver vite au métro. Tous ces éléments, dit la MO, seront pris en compte pour la programmation de pôles multimodaux de la 3<sup>e</sup> ligne.

En réponse à une étudiante qui donne l'exemple réussi de Bordeaux, la MO rappelle que les parkings bordelais sont construits en silo, coûtent donc plus chers. Elle rappelle ensuite que des pays ont fait le choix de ne pas faire de parking relais (Scandinavie, Espagne, Pays-Bas...), montrant une fois de plus sa défaveur à l'égard de cet équipement. Cependant, elle indique qu'elle devra en créer car le projet « risque des réserves lors des enquêtes publiques car les gens les demandent ». « Ce n'est pas simple d'opérer ce changement radical. »

D'autres questions encore portent sur la desserte de l'aéroport (« *Quid* de l'option aéroport alors qu'il y a déjà un tram ? C'est « aberrant », le positionnement de stations « Pourquoi Jean Maga plutôt qu'Ancely ou Purpan ? ») et sur la construction de pistes cyclables.

Concernant la desserte de l'aéroport, la MO rappelle le « besoin » de lien direct entre Matabiau et l'aéroport, besoin d'image pour la clientèle d'affaires, la clientèle de l'aéroport. Il s'agit bien là, pour la MO, d'une « question d'image, d'ambition nationale et internationale ». « Airbus est une entreprise internationale », rappelle-t-elle. Se pose évidemment la question du financement de ce tronçon. Concernant le tramway, la MO propose de réfléchir à donner une nouvelle utilité au tramway à travers une prolongation vers le Nord.

Concernant la station Jean Maga, la MO se dit consciente que cet endroit n'est pas habité mais le choix s'explique pour deux raisons :

1. si la jonction avec l'aéroport n'est pas faite, il sera important de renforcer l'offre du tramway qui va à l'aéroport, ce qui rend nécessaire de créer des infrastructures à Jean Maga.
2. si la branche du métro vers l'aéroport est construite, c'est à Jean Maga qu'elle sera la plus courte et donc la moins coûteuse.

Enfin, concernant le vélo, le projet mobilités prévoit d'allouer 15 millions d'euros par an pour le vélo. Dans le cadre du projet de la 3<sup>e</sup> ligne, un travail va être fait pour prévoir l'accès en vélo aux stations.