

Focus groupe culture  
Lundi 21 novembre > 19h – 21h  
METRONUM à Toulouse

Commission particulière du débat public  
> Christophe Leikine – animation de la soirée  
> Anne Burban

SMTC Tisséo  
> Jérémie Laffont  
> Eric Jenlen

Le focus groupe culture a été organisé au Métronum, une salle de concerts de musiques actuelles connue à Toulouse, et située à proximité immédiate du métro Borderouge. La commission ambitionnait ainsi de s'ouvrir davantage à d'autres quartiers, à d'autres populations, et à de nouveaux secteurs d'activités, celui de la culture générant lui aussi de nombreux déplacements.

Cette réunion a finalement connu une faible affluence (une dizaine de personnes seulement), ce qui poussera la commission à évaluer certaines des modalités de concertation mises en œuvre.

Parmi les personnes présentes, plusieurs travaillent dans le milieu culturel : le responsable du Métronum, un membre de l'équipe du réseau musiques actuelles «avant-mardi », un animateur de l'Espace Job à Toulouse. On compte aussi une habitante venue se renseigner, un étudiant en communication, M. Francis Grass, adjoint au Maire de Toulouse, en charge des questions culturelles...

Après la diffusion du film présentant le débat public sur le projet de 3<sup>ème</sup> ligne de métro, Christophe Leikine, secrétaire général de la commission, rappelle le rôle et les missions du débat public.

Les représentants du maître d'ouvrage enchaînent avec la présentation du projet de 3<sup>ème</sup> ligne pendant une quinzaine de minutes.

L'échange avec la salle peut alors commencer et durera une petite heure. Une première question du membre du réseau des musiques actuelles porte sur la ligne B. Il souhaite savoir si le SMTC comptait augmenter le nombre de wagons pour optimiser la capacité des quais, dont certains mesurent plus de 50 mètres.

C'est Francis Grass qui va répondre à cette question en expliquant que cela est prévu et qu'une partie du budget de 3 milliards d'euros y est dédiée dans le projet « mobilités 2020-2025-2030 ». Il explique également que cette ligne n'a pas encore atteint les fréquences maximales aux heures de pointe.

Une interrogation vient ensuite concernant la toute première question du questionnaire établi par la commission : « Si celle-ci leur permet d'effectuer le même trajet, pensez-vous que les personnes qui se rendent en voiture à leur travail ou sur leur lieu d'études préféreront emprunter la 3<sup>ème</sup> ligne ? »

Sachant que cette ligne a pour objectif de desservir les grands bassins d'emploi, elle a le sentiment que seul les CSP+ sont concernés et privilégiés dans ce projet.

La réponse se fera à 2 voix, celle du technicien du SMTC et à nouveau celle de Francis Grass. Jérémy Laffont rappelle qu'Airbus est le premier site industriel français et qu'il emploie entre 20 000 et 40 000 personnes, qui ne correspondent pas toutes aux CSP+.

Francis Grass ajoute que le plus gros bassin d'emploi est le centre-ville et que celui-ci est déjà particulièrement bien desservi et que, par conséquent, il est impératif de pouvoir offrir un service de qualité pour les zones d'activités économiques que représentent Labège et Colomiers.

Il précise aussi que le même modèle de transport déjà existant sur les lignes A et B sera appliqué à la 3<sup>ème</sup> ligne et que c'est une garantie de son efficacité.

Enfin, le maître d'ouvrage rappelle que l'objectif de la 3<sup>ème</sup> ligne est également de favoriser des connexions avec de plus larges zones, en pensant notamment à augmenter la taille des parkings relais ainsi que le cadencement des bus.

Une participante confirme que les parkings déjà existants sont totalement saturés et qu'il est nécessaire de trouver une solution pour permettre un rabattement efficace vers la 3<sup>ème</sup> ligne.

L'élu local explique également que l'aire d'influence de la ligne en projet dépasse largement le corridor de son tracé, et qu'il entend toucher une agglomération toulousaine à la fois dense mais mal desservie.

Il précise que cette ligne entend également sortir de la logique « radiale » pour permettre plus d'avantage maillage sur l'ensemble du territoire.

Une question est posée sur l'emplacement précis des stations. Les seules stations confirmées à cette heure sont Colomiers Gare, Matabiau, François Verdier, Montaudran et Labège Innopole.

Le débat se poursuit avec une nouvelle question d'emplacement : comment créer la connexion avec la station LA VACHE car la gare SNCF est loin du métro B ?

« C'est en cours de réflexion » répond le maître d'ouvrage. Il ajoute qu'elle se situera certainement à mi-chemin entre les deux, et que des études urbaines sont lancées pour situer précisément le point d'ancrage de la station de façon à optimiser la connexion entre la ligne B et la gare SNCF.

Idem, une autre question similaire est posée ensuite : « où va se situer le terminus de la ligne à la gare de Colomiers ? »

Le maître d'ouvrage n'a pas d'éléments de réponse mais explique que tout sera fait pour que la station soit le plus proche possible de la gare.

Un membre de la Commission rebondit sur la question et demande « Est-ce qu'il existe une distance critique à ne pas dépasser pour ne pas dissuader les usagers par une connexion impliquant une trop longue marche à pied entre les deux modes de transport ? »

Le maître d'ouvrage ne peut apporter de précision sur ce point.

Une participante s'inquiète de la manière de régler les problèmes de stationnement à La Vache, dont le parking est saturé.

L'objectif n'est pas que les usagers habitant dans le nord de l'agglomération prennent leur voiture pour se rendre à La Vache, explique le maître d'ouvrage, mais que le train et les bus Linéo, qui permettent une plus grande amplitude horaire, desservent les quartiers et les villes plus éloignés, et amènent les résidents jusqu'à la future station de métro.

Le débat se recentre ensuite sur le lien transports/culture. Est-ce que l'accessibilité d'un lieu culturel grâce au métro permet d'augmenter sa fréquentation ?

La responsable du Métronum pense que pour les spectacles « coup de cœur », les gens se déplaceront toujours, quitte à utiliser leur véhicule, mais qu'il est évident que la proximité avec un moyen de transport permet au public d'avoir moins d'appréhension pour se déplacer vers les lieux culturels.

Des exemples de lieux encore mal desservis sont cités : Le Phare, à Tournefeuille, s'est attaqué au problème de transport en indiquant un espace de covoiturage sur place et en mettant en place un système de navette.

Le maître d'ouvrage dit que le Bikini va pouvoir profiter du prolongement de la ligne B car une station intermédiaire « parc technologique du canal » va permettre aux spectateurs de pouvoir se rendre plus facilement sur le lieu de concert.

Nous arrivons en fin de débat, les discussions, comme souvent, ont débordé du projet de la 3<sup>ème</sup> ligne vers le projet mobilités et la question de l'intermodalité.

Les lignes de bus Linéo qui doivent être mises en place, le BUN (boulevard urbain nord) qui doit être lancé le 12 décembre, l'idée que le SMTC devrait travailler plus étroitement avec la SNCF pour permettre une meilleure efficacité du réseau structurant.

L'animateur de l'espace Job se pose la question du choix de la station François-verdier alors

que rien n'est prévu (comme toujours précise-t-il) pour les quartiers Soupetard, Guilhermy et Roseraie, non desservis.

Le maître d'ouvrage reconnaît qu'il fut le premier étonné à constater que François-Verdier était la station qui chargeait le plus de monde d'après le modèle utilisé pour décider du tracé.

Le débat se termine à nouveau sur des remarques concernant la saturation des parkings.

La question du stationnement est revenu de façon récurrente à chaque rencontre organisée durant le débat.

Malgré l'affluence peu nombreuse, l'échange fut riche et le nombre de questions très important.