

Réunion publique Colomiers 15/11/16

Environ 350 personnes ont assisté à la réunion publique du 15 novembre 2016, ouverte par M^{me} Karine Traval Michelet, maire de Colomiers.

Après avoir longuement remercié tous les élus présents dans la salle, M^{me} la maire met en avant le dynamisme de la métropole de Toulouse ainsi que l'augmentation constante des déplacements de ses administrés que les transports en commun, fonctionnant déjà « à plein régime », ne couvrent que partiellement. M^{me} Traval-Michelet évoque ensuite le cas des pôles d'activités columérins mal desservis en transports en commun, rappelant au passage que Colomiers est la 2^e ville de Haute-Garonne avec près de 40 000 habitants et 27 000 emplois.

La CPDP et le débat public

A l'instar des réunions publiques précédentes, Jacques Archimbaud, président de la Commission particulière du débat public (CPDP) sur le projet de 3^{ème} ligne de métro de Toulouse, présente ensuite les cinq grands principes du débat (indépendance, transparence, débat argumenté, neutralité/impartialité et égalité de traitement)(cf. diaporama annexé). Il rappelle les diverses modalités du débat et expose l'architecture du futur compte-rendu de la commission. Il précise enfin le déroulement de la soirée qui placera la focale sur deux sujets étroitement liés : l'intermodalité métro-train (avec les interventions de l'Autate et de la SNCF) et la gouvernance des transports urbains (avec l'intervention du M. Wolff, universitaire, spécialiste des transports).

Présentation du projet de 3^e ligne de métro

Jean-Michel Lattes, président du SMTC Tisséo, présente les enjeux du maître d'ouvrage (cf. diaporama annexé), un « défi considérable » auquel l'agglomération toulousaine est confrontée :

- une croissance économique et démographique unique en France (plus de 70 000 emplois industriels, plus de 15 000 nouveaux habitants par an) qui « risque de s'étouffer si elle n'est pas accompagnée » ;
- une « statistique faible sur la distance du domicile-travail » alors qu'il faudra accompagner 500 000 déplacements supplémentaires d'ici 10 ans.

Le « projet mobilité 2020/2025/2030 », qui inclut le projet de 3^e ligne de métro, a pour objectif d'éviter « cet étouffement de la croissance » à travers de nombreux chantiers : doublement de la ligne A du métro, prolongation de la ligne T1 vers le parc des expositions, dix lignes « Linéo »... et enfin, le projet de 3^e ligne qui a pour vocation première de relier étroitement activité et domicile.

Vincent Georjon, directeur général adjoint du SMTC Tisséo, entre dans le détail du projet de 3^e ligne : son itinéraire (28 km de Colomiers à Labège) choisi à partir de trois invariants, la desserte du pôle aéronautique à l'Ouest, de Toulouse Euro-Sud-Ouest autour de Matabiau, et enfin de Montaudran, Airbus Defence and Space et Labège Innopole au Sud-Est. A partir de ces invariants, des corridors d'étude ont été testés selon plusieurs critères, dont des critères urbains « qui n'ont peut-être pas assez été dits jusqu'ici ». Pour illustrer ce dernier propos, il évoque le choix de la gare de La Vache dont la vocation est de desservir des quartiers en projet des faubourgs Nord de Toulouse.

Où en est-on dans le débat ?

M. Archimbaud retrace rapidement la dynamique du débat débuté deux mois plus tôt. La 3^e ligne est un projet de transport, mais aussi projet d'aménagement visant à donner une « densité » et peut-être une « qualité de ville » plus importante au cœur de l'agglomération. A partir de ce constat, la discussion a porté sur le tracé de la ligne : jusqu'où ? Mais surtout : quels quartiers doit-elle desservir ? Les quartiers du centre-ville ou le « Toulouse du futur » ? *Quid* de tous les autres ? Ceux qui sont loin de la ligne auront-ils des réponses satisfaisantes à leurs besoins de transports ?

Le lien domicile-travail est largement questionné : les salariés de l'aéronautique emprunteront-ils le métro sachant que rares sont ceux qui habitent à proximité de la ligne ? Cette dernière atteindra-t-elle les 200 000 voyageurs annoncés ? Enfin, des questions portent sur le matériel, les délais, les financements et les impacts environnementaux du projet.

Après une question posée dans la salle sur l'usage du langage des signes dans la réunion publique (et dont la CPDP a donné acte), un premier temps d'échange a permis d'entrer dans le vif du sujet.

Premier temps d'échange

Roger Javelle, habitant de Tournefeuille, déplore que sa ville, « la 3^e ville de Haute-Garonne », soit mal desservie par les transports en commun. Il considère Linéo « non performant » et seulement acceptable comme solution d'attente. Il appelle de ses vœux le prolongement de la 3^e ligne de métro jusqu'à Tournefeuille ou la création d'un train express régional.

Guy Dayde, militant CGT du SMTC Tisséo, présente la position officielle de son syndicat (CGT-Tisséo) : si cette 3^e ligne de métro sert les Toulousains, elle se réalisera au détriment de l'agglomération toulousaine et du département. Le syndicat partage la priorité de la maîtrise d'ouvrage de remédier à l'asphyxie du réseau routier mais ambitionne pour ce faire une autre politique de transport, moins susceptible de favoriser le développement d'un service public à deux vitesses : un haut niveau de services pour Toulouse intra-muros et « ce qui reste, pour les banlieues ». Les bus Linéo, par exemple, sont perçus par le syndicat comme des « lignes de ville améliorées », « recolorisées », mais qui restent « engluées » dans la circulation. La CGT Tisséo regrette également l'abandon de nombreux projets (BHNS Plaisance-Tournefeuille, site propre Portet-Oncopole, PLB et autres sites propres) qui devrait aggraver la situation sus-citée.

Ensuite, après avoir rappelé que le document du maître d'ouvrage indique (p. 8) que 70% de la croissance démographique du territoire concerne la périphérie, le syndicaliste demande au à la maîtrise d'ouvrage de porter à la connaissance du public la proportion des salariés habitant Toulouse et à l'extérieur de Toulouse. Il pose ensuite les questions suivantes : « quelle réponse [apportée] aux habitants des banlieues et du département, avec un projet dont le tracé est à 90% à l'intérieur de Toulouse ? » « Au regard de la circulation difficile aux abords de Toulouse, qu'est-il prévu pour faciliter les déplacements du département et plus particulièrement, les trajets domicile-travail des salariés contraints d'utiliser la voiture ? »

Enfin, après avoir observé la décision du SMTC-Tisséo de sous-traiter des lignes de banlieue pour 2016-17 « pour des questions de rentabilité », la CGT-Tisséo a fait part de sa crainte que, « dans une recherche de financement de la 3^e ligne », le SMTC ne privatise la régie au profit de groupes privés.

M. Pingret, riverain de la gare de Colomiers souhaite connaître l'implantation du parking et de la gare afin de savoir s'il risque l'expropriation. Il signale par ailleurs un encombrement important de cette zone, déjà saturée par le trafic de voitures et l'activité de la gare de bus.

Réponses de la maîtrise d'ouvrage

M. Lattes répond que le projet n'en est pas encore à l'étape où l'on sait exactement où se situeront les gares. Les études devraient durer environ un an.

Concernant l'idée d'un réseau de transports « à deux vitesses », le Président du SMTC répond que l'essentiel du projet est fondé sur l'intermodalité, notamment à travers ses connexions avec les gares.

Concernant les bus sous-traités, M. Lattes rappelle que la rentabilité n'est jamais un objectif dans le domaine du transport public mais qu'il s'agit plutôt d'« optimiser [des] déficits ». M. Georjon ajoute qu'en matière budgétaire, l'intention est de limiter le coût du voyage (qui peut atteindre jusqu'à 15 euros par voyage) afin que l'argent investi profite au plus grand nombre. M. Lattes juge la crainte de la privatisation de la régie « absurde », preuve en est selon lui qu'en janvier 2017 sera signé le nouveau contrat de service public qui aura cours pendant 5 ans. A l'issue de ce délai, ajoute-t-il, « peut-être que je ne serai plus élu ».

M. Georjon ne peut répondre sur le nombre de salariés vivant dans et hors Toulouse mais indique cependant qu'il est estimé qu'un voyageur de la 3^e ligne de métro sur deux ne sera pas habitant de Toulouse. Les habitants de Saint-Joris, Montauban, etc. pourront accéder à la ligne en changeant à la station « La Vache », de même les habitants de l'Isle-Jourdain ou de Pibrac pourront prendre une correspondance en gare de Colomiers.

A propos de la fréquentation du réseau, M. Georjon rappelle que l'estimation est d'1/3 sur le réseau de surface et 2/3 sur le métro. Les Linéo 1 et 2 sont très fréquentés et le Linéo a pour avantage d'être évolutif : les sites propres se développent petit à petit sur le trajet des Linéo, bien que le SMTC n'ait pas pour ambition de faire du site propre intégral, jugé trop contraignant. Pour illustrer ce dernier propos, M. Georjon évoque plusieurs exemples bien connus des habitants de la métropole : le projet

de BHNS de Plaisance qui a connu une vive opposition des riverains, celui reliant Toulouse et l'Union... En outre, il ajoute que le réseau de surface va augmenter, il va passer de 24 millions de km en 2016 à 31 millions en 2025. Il va se développer vers Colomiers mais aussi sur le Muretain (avec une ligne « express »).

Dans la salle, Guillaume Crouau s'interroge sur le coût du projet qu'il pense sous-estimé. Il prend pour exemple le coût du prolongement de la ligne 14 à Paris par la RATP (2,1 milliards d'euros pour un tracé de 14 km). Comment fait donc Toulouse pour que son métro coûte la moitié ? Quel est le coût du matériel roulant ? Combien coûte le linéaire en souterrain et en aérien ? Combien coûte une station ?

M^{me} Begenat, habitante de Pibrac, témoigne de son quotidien dans les transports en commun qu'elle qualifie d'inférieur. Elle souhaite savoir si des négociations sont en cours sur la fréquence des trains en provenance de l'Ouest (Auch) et, dans le cas où il faudrait se rendre en voiture jusqu'au métro, à quel endroit les habitants de l'Ouest pourront-ils garer leur voiture ? M^{me} Begenat doute fortement de la capacité des parkings de La Vache et de Colomiers d'accueillir un grand nombre de voyageurs, les parkings étant déjà pleins actuellement à partir de 7h20. Pourquoi ne pas prolonger jusqu'à En Jacca où il y a davantage d'espace pour se garer ?

Pierre Casellas, habitant de Tournefeuille travaillant à Balma (2h de trajet/jour) demande : *quid* du projet de bus en site propre sur le chemin Ramelet Mundi ?

Réponses de la maîtrise d'ouvrage

Pour Hélène Bochart, de la SMAT, de nombreux paramètres entrent en compte dans le coût d'un projet (diamètre du tunnel, coût du foncier, qualité des sols, conditions de réalisation, etc.). Au regard de ces critères, le projet toulousain serait plutôt à rapprocher de celui de la ligne B à Rennes, dont le coût est similaire.

Concernant le coût du matériel, on l'estime entre 150 et 200 millions d'euros.

Un métro souterrain coûte environ 120 millions/km, en viaduc 70 millions d'euros/km.

Le coût des stations varie en fonction de leur taille et de leur profondeur. Un pôle d'échange est plus coûteux qu'une petite station (de 15 à 30 millions d'euros, voire beaucoup plus). M^{me} Bochart rappelle que la maîtrise d'ouvrage a déjà réalisé deux lignes de métro et qu'elle a à chaque fois respecté le planning et l'enveloppe budgétaire.

A propos de l'insertion du métro en sous-sol, Mme Bochart renvoie le public à la p. 28 du dossier du maître d'ouvrage : 60% sera en tunnel, délimité à l'Ouest par la Garonne et au Sud-Est par la voie ferrée Toulouse-Castelnaudary. Le critère qui a présidé à ce choix est évidemment budgétaire, et le métro sera enterré avant tout dans les zones très urbanisées. Il s'agira ensuite de chercher avec les partenaires (associations, etc.), la meilleure insertion de surface pour les deux zones indiquées.

Enfin, concernant les particules fines, en effet, le freinage des machines émet des particules. Industriels et exploitants se sont emparés du sujet et des améliorations techniques sont à venir. La maîtrise d'ouvrage prendra toutes les innovations possibles dans ce domaine.

M. Lattes répond ensuite sur la ligne du Ramelet Mundi. Le projet est en cours et des discussions ont lieu en ce moment avec le maire de Tournefeuille. Il y a en revanche un problème de phasage avec le Linéo 3, il est en effet impossible de conduire les deux projets en même temps.

A propos du stationnement, il prévu dans le projet dénommé « P+R » de créer 2 000 places de parking supplémentaires autour du réseau. Des places de stationnements sont d'ores et déjà créées avec chaque nouvelle ligne Linéo par exemple.

Enfin, le projet mobilité devrait améliorer la qualité de l'air, même si la diminution de particules prévue à l'échéance du projet est avant tout une conséquence de l'amélioration future des moteurs des véhicules.

Dans la salle, Jean-Michel Vernhes, directeur de l'aéroport Toulouse-Blagnac (ATB), rappelle que l'aéroport accueillera plus de 10 millions de passagers à l'ouverture de la ligne de métro. L'aéroport soutient fortement le projet mais regrette que sa desserte ne soit qu'une option avec une dérivation. Il estime que la jonction avec l'aéroport doit être directe, tout d'abord parce qu'il juge majeure l'intermodalité entre le fer et l'aérien, mais aussi parce que l'aéroport est au centre d'une zone d'emploi très importante.

C'est ensuite au tour de Bernard Keller, maire de Blagnac, de prendre le micro pour faire connaître la position des habitants et des industriels de Blagnac (Central Entity avions commerciaux, Airbus SAS) qui estiment un tel projet – relayer les principaux pôles d'emploi Nord-Ouest jusqu'au Sud-Ouest via Blagnac, la gare et le futur pôle de TESO. – pertinent. Il souligne en revanche le manque de pertinence, « quand on fait un investissement pour un siècle, de ne pas relier, sans rupture de charge, la gare et l'aéroport, les principaux pôles d'emploi qui prennent l'avion et vont à la gare ». Enfin, M. Keller rappelle que les mouvements de circulation internes entre Colomiers, Saint-Martin du Touch et Blagnac sont extrêmement nombreux au quotidien et une rupture de charge entre les différents sites serait dissuasive pour le report modal.

M. Lattes partage l'intérêt d'une jonction de la 3^e ligne de métro avec l'aéroport mais, explique-t-il, il s'agit ici d'une question de financement. La partie de la ligne qui permet d'intégrer l'aéroport intéresse les salariés, les institutions publiques mais aussi les groupes privés. L'objectif commercial du groupe privé gestionnaire de l'aéroport ne peut être réalisé que si la ligne de métro est efficace. L'aéroport a donc besoin de la 3^{ème} ligne de métro pour atteindre son objectif commercial et c'est à ce titre qu'il doit financer le tronçon le concernant.

Jacques Archimbaud annonce la 2nde partie de la soirée qui sera consacrée aux questions de l'intermodalité métro-train et de la gouvernance des autorités organisatrices des transports. Il appelle à la tribune Marie-Pierre Bès et Agnès Défosse de l'association d'usagers des transports de l'agglomération toulousaine et de ses environs (Autate).

Intervention de l'AUTATE

Pour Marie-Pierre Bès, présidente de l'Autate, la 3^e ligne ne s'étend pas suffisamment à la périphérie et « crée des déserts » en termes de couverture en transports en commun. L'Ouest et le Sud-Ouest de la métropole ne sont pas couverts par les transports en commun et l'association d'usagers qu'elle préside craint que cela provoque des « déserts » entre le Nord et l'Ouest.

L'Autate défend un contre-projet fondé sur la modernisation du réseau existant : augmentation des fréquences sur le réseau ferré, doublement de certaines lignes sur quelques kilomètres... mais aussi la prolongation des lignes A et B du métro et du tramway (vers le Sud), le doublement de la ligne C, la création de bus en site propre et d'un tram-train entre La Vache et Portet-Saint-Simon en passant par Colomiers (cf. diaporama) utilisant des emprises existantes.

M^{me} Défosse présente les besoins spécifiques des habitants de l'Ouest métropolitain. La zone connaît une forte augmentation de population et c'est là, avec le Nord de la métropole, que les salariés de l'aéronautique se concentrent (cf. diaporama). Ainsi la question se pose de savoir si la 3^e ligne de métro leur sera utile.

M^{me} Défosse expose ensuite les résultats d'une étude réalisée à partir des données communiquées par Tisséo de Mappy, comparant les temps de transports en transports en commun et en voiture entre diverses villes de l'agglomération (cf. diaporama). A titre d'exemple, aller à Toulouse de Tournefeuille, Plaisance ou Cugnaux est deux fois plus rapide en voiture qu'en transport en commun, ce qui rend le report modal difficile. Le collectif de l'Ouest toulousain de l'Autate souhaite voir changées les priorités d'investissement du SMTC-Tisséo et propose un autre projet s'appuyant sur l'existant :

- prolongation de la ligne C au-delà de Colomiers – vers Pibrac et Brax – avec un cadencement de 15 minutes ;
- prolongation de la ligne A pour faire de Basso Cambo une nouvelle plateforme multimodale ;
- lignes de bus en site propre : les « Linéos » prévus, comme le Toulouse, Tournefeuille, Plaisance devront être en site propre, idem pour la ligne des Ramassiers dont le projet est arrêté ;
- création d'une ligne transversale qui relierait Portet, Cugnaux, Plaisance, Colomiers. Sur ce tracé, une ligne de voie-ferrée existe, ce qui permettrait la création d'un tram-train.

Elle ajoute pour finir la nécessité de créer des parkings-relais.

C'est au tour de M. Chauvignat, directeur du pôle *design* de SNCF-réseau, de venir à la tribune présenter le grand plan de modernisation du réseau SNCF qui donne la priorité aux grands axes

structurants nationaux et aux nœuds ferroviaires. Dans le cas toulousain, le réseau est en forme d'étoile : tous les réseaux structurants convergent vers Toulouse-Matabiau.

Sur cette étoile, deux types de lignes sont à distinguer : la ligne Toulouse-Auch, sur laquelle il n'y a qu'une seule catégorie de trafic (TER) et où il est facile de faire du cadencement, et les autres, plus complexes à gérer, tous les types de trafic y étant mélangés (Intercités, TGV, fret) avec des vitesses différentes, des besoins de desserte différents, etc. Il est donc difficile de faire cohabiter ces différents trains sur ces lignes, un équilibre y est à trouver et des arbitrages à réaliser.

Cependant, si le cadencement et la desserte fine du territoire est délicate à réaliser avec le train, il est possible de faire des efforts pour améliorer l'intermodalité avec la 3^e ligne de métro sur ses 5 pôles d'échanges multimodaux (Matabiau, Colomiers, La Vache, Montaudran et Labège).

SNCF réseau travaillera étroitement avec ses partenaires, notamment avec la mairie de Colomiers et SMTC-Tisséo afin de faire en sorte que Colomiers devienne un véritable pôle d'échange multimodal. Pour la halte de La Vache, la question se pose de créer un terminus partiel, c'est-à-dire que les trains qui viennent de la périphérie ne viennent pas tous à Matabiau, avec une capacité intermodale performante (peu de parcours à pied pour les usagers). Pour Montaudran et Labège, la même question (terminus partiels et pôles d'échanges très performants) pourrait se poser à terme.

Ce travail partenarial entre SNCF et Tisséo débute, les études sont encore émergentes. SNCF réseau sera partie prenante pour étudier dans le détail ces pôles d'échanges multimodaux et optimiser la complémentarité de ces deux réseaux.

M. Archimbaud demande à M. Chauvignat de réagir à la proposition de l'Autate. Celui-ci répond qu'il ne faut pas perdre de vue qu'il y existe plusieurs autorités organisatrices de transports : l'Etat (trafic national), la Région (desserte régionale), la métropole de Toulouse et toutes les mairies périphériques pour les dessertes urbaines. Et si toutes les parties prenantes doivent se mettre autour de la table, il n'en reste pas moins que celui (l'autorité organisatrice de transport) qui paie est celui qui décide.

M. Wolff

La transition est toute faite, déclare M. Archimbaud, pour l'intervention de M. Wolff dont le propos est d'éclairer le public sur les autorités organisatrices de transport.

M. Wolff commence son propos par une comparaison des dessertes entre Arènes et Colomiers, avec la ligne C et le Linéo 2. Cf. diaporama. Le train est beaucoup plus rapide (entre 7 et 14 minutes pour le train contre 30-38 minutes pour le bus) mais divers problèmes rendent ce trajet fragile (le retard d'un train met les autres trains en retard, etc.).

M. Wolff aborde ensuite la question de la desserte Toulouse Arènes-Colomiers au travers du prisme de la gouvernance. Une tarification commune de Brax-Leguevin jusqu'à Toulouse Matabiau, explique-

t-il, serait plus logique que le seul parcours Colomiers-Toulouse, mais pour cela il faudrait une gouvernance commune plus affirmée.

Il rappelle ensuite rapidement les lois fondatrices de la gouvernance dans les transports. Loi Loti (1982, loi SRU (2000), MAPTAM (2014), NOTRe (2015) (cf. diaporama)...

Le poids des régions est renforcé pour les mises en place des transports et « les métropoles sont tributaires de deux AOT : d'un côté les métropoles, de l'autre les régions ». Dans le cas de Toulouse, l'écoute est difficile entre les deux AOT. Il n'y a pas de politique commune, ce qui est d'autant plus dommageable que Toulouse bénéficie d'une étoile ferroviaire sous-exploitée. Entre Toulouse-Matabiau et Castelnaudary, explique le professeur, il y a 85 trains/jour (fret, TGV, Intercités, etc.). Sur une voie double, 85 trains, « c'est rien du tout », même à des vitesses différentes. On peut selon lui largement augmenter l'offre de TER. Cette dernière ne peut être portée seulement par la Région Occitanie (qui n'en n'a pas les moyens et dont ce n'est pas la priorité) mais elle pourrait être construite dans une collaboration entre les deux AOT. Ce qui est vrai pour cette ligne l'est aussi sur d'autres lignes, conclut-il.

Ainsi, pour M. Wolff, un énorme chantier est à mettre en place pour faciliter la mobilité des personnes habitant en-dehors du périphérique. Il est selon lui possible de renforcer l'offre de TER, de les cadencer le train Colomiers-Arènes toutes les 10 et 15 minutes en heures de pointe (cf. diaporama) en doublant les deux kilomètres de voie unique qui posent problème. Surtout, il est nécessaire de mettre en place une structure qui permette à la Région et la Métropole de porter une politique commune pour l'intérêt de tous les habitants de la Métropole toulousaine dans un rayon très large. Cela suppose un partage des coûts, ce qui est certainement la question la plus délicate à traiter entre les différentes AOT.

Questions de la salle

Patrick Maury, utilisateur des transports en commun et militant à EELV, se demande pourquoi cette sous-utilisation du train. Il s'agit, selon lui, moins d'une impossibilité technique que d'un manque de moyens. Pourquoi Tisséo n'exploite-t-il donc pas les trains ? L'intervenant appelle ensuite de ses vœux une autorité de transports unique qui associerait la métropole, le département et la région. Ne peut-on pas utiliser les 2 milliards du projet pour doubler les voies, mieux synchroniser les trains, etc., à l'instar de la région parisienne ?

Roger Javelle, de Tournefeuille reprend le micro pour insister sur le fait que le Linéo à Tournefeuille n'est acceptable que comme solution d'attente. Il rappelle son regret du petit train de Tournefeuille et indique la possibilité d'utiliser les voies ferrées à En Jacca, ce qui offrirait à Tournefeuille une desserte efficace pour un moindre coût.

Pour Georges Laborie, conseiller municipal à Castelginest, les habitants du Nord toulousain sont les grands oubliés de ce débat qui est « avant tout un débat d'aménagement de l'agglomération toulousaine ». Il existe, indique-t-il, de nombreux obstacles entre Toulouse et le Nord : la Garonne,

la voie SNCF, le canal, l'autoroute, etc. Le pont de Gagnac qui permet l'accès à Toulouse est en péril. Ainsi, l'attente est grande d'un transport en commun « digne de ce nom » dans le secteur. Selon lui, la ligne Linéo 10 qui leur est proposée ne répond pas aux attentes des habitants du Nord de Toulouse car elle desservira essentiellement le centre commercial qui vient d'être inauguré.

Aussi, pour le conseiller municipal, si les voies menant à Toulouse sont essentiellement radiales, les banlieusards ont avant tout besoin d'une réalisation circulaire. Pourquoi donc ne pas faire une 2^e rocade de TCSP alors « qu'un projet en site propre pour le Nord toulousain est renvoyé aux calendes grecques » ? Il revendique enfin la mise à 4 voies de la ligne SNCF Castelnau-Matabiau. En effet, aller à La Vache lorsque l'on habite le Nord n'est pas pratique : il faut se lever tôt ou rentrer tard. « Nous sommes les sous-développés de l'agglomération toulousaine et je m'en fais l'avocat », conclut-il.

Un riverain de la gare de Colomiers manifeste sa frustration devant l'arrêt du projet de doublement de voie sur la ligne C. Il s'agissait d'un projet de 150 millions d'euros, un coût bien moindre que le celui de la ligne de métro, et rendait les déplacements confortables pour se rendre à Toulouse. Le problème est pour lui celui du cadencement, et celui-ci dépend de ce doublement. Selon le columérin, il y aura des oppositions à cette troisième ligne de métro tant que les budgets de rénovation et d'évolution des transports en commun seront « canibalisés » par ce projet de métro qui, estime-t-il, n'arrivera pas avant 2024. Concernant le tracé, il demande également pourquoi celui-ci n'est-il pas plus direct, ce qui l'aurait rendu compétitif par rapport à la ligne C. Il demande enfin pourquoi un arrêt à 7 deniers alors que la zone d'emploi est plus au Nord.

A ces questions, M. Georjon répond avoir déjà étudié la question du RER et propose de regarder la page 31 du diaporama où sont comparés des exemples ferroviaires urbains : Nantes-Chateaubriand, trois lignes de l'Ouest lyonnais, etc. (cf. diaporama). Dans tous ces cas, il s'agit de voies dédiées pour une fréquentation de 3 000 à 5 000 voyages par jour. Pour ce faire, les genevois ont dû réaliser 1,7 milliards de travaux. Les S-Bahn en Allemagne, en Suisse et au Danemark sont également comparés dans le tableau qui compare le nombre de lignes, de stations, la fréquentation de chacune des lignes, l'insertion souterraine, etc. Dans ces S-Bahn, dont la fréquentation est supérieure à 50 000 voyages par jour, tous sont souterrains et les voies sont dédiées. Aussi, la surface cumulée des espaces ferroviaires sont 20 fois supérieurs à Toulouse.

M. Georjon propose une explication historique de la situation : Toulouse, contrairement à de nombreuses métropoles européennes, ne s'est pas développée à la révolution industrielle et n'a pas d'important héritage ferroviaire. Il déclare pour finir qu'il n'y a pas d'opposition entre le ferroviaire et le métro mais une complémentarité. Il appuie le propos de M. Chauvignat de la SNCF concernant l'idée de « terminus partiel de gare amont », un travail commun qui explique d'ailleurs l'engagement financier de la région dans le projet de 3^e ligne.

M. Archimbaud s'adresse à M. Chauvignat de la SNCF, lui demandant quelles sont les marges d'amélioration possibles du ferroviaire.

M. Chauvignat répond pour commencer à la question de la réaffectation du budget du doublement de la ligne Arènes-Colomiers sur la 3^e ligne de métro. Penser cela est, selon lui, une erreur : la ligne budgétaire du doublement de la ligne Arènes-Colomiers existe encore. Il s'agit de doubler 2 km et de cadencer au ¼ d'heure ce qui est aujourd'hui cadencé à la demi-heure. Il s'agit d'un projet d'investissement de 50 millions d'euros. Il ajoute que des études – de trafic et des études socio-économiques – ont été réalisées sur ce projet et ne sont pas convaincantes.

M. Chauvignat invite plutôt l'auditoire à regarder de l'autre côté de Colomiers et propose de construire un schéma directeur sur l'axe Toulouse-Auch qui ferait de Colomiers un terminus partiel. Cela permettrait de travailler sur la desserte, au-delà de Colomiers, de « l'extrême périurbain ».

Un adhérent de l'Autate intervient de la salle pour insister sur le fait que les emprises et les voies ferrées existent déjà. Il évoque la 3^e voie vers le Nord qui n'est plus utilisée depuis un an. Selon lui, on pourrait utiliser ces voies et faire un vrai cadencement, vers le Comminges, le Gers, l'Ariège, etc. Selon lui, il est possible de cadencer les trains au quart d'heure malgré les contraintes. Il renvoie l'auditoire au schéma présenté par l'Autate dans son cahier d'acteur qui, insiste-t-il, prend en considération les contraintes de la SNCF. Il s'agit d'utiliser 120 trains sur la branche Nord. 120 trains ont besoin de 2 voies, or il y en a 4, c'est donc pour lui largement suffisant. On n'est, selon lui, pas encore à saturation. « Avant de surenchérir dans l'investissement, optimisons l'existant ».

Pour dé-saturer Matabiau il propose également :

- d'optimiser le train de fret qui encombre Matabiau, en utilisant notamment les voies le long de la rocade Est ;
- de créer un passage au Nord de Fenouillet qui rejoint le parc des expositions, permet de nouveaux axes « tram-train » et crée cette fameuse liaison Nord que tout le monde demande, ce qui permettrait également, avec 2 km supplémentaires, du fret pour Airbus et l'aéroport.

Ainsi le participant regrette l'absence de discussion entre le SMTC et la région malgré l'existence des emprises. Selon lui, avec 560 millions, « on devrait être largement au cadencement toutes les 10 minutes ». Un train pouvant contenir 300 personnes, s'il est cadencé toutes les 10 minutes, la capacité devient énorme, ajoute-t-il. A ses yeux, Tisséo et la région doivent donc discuter pour rabattre le train sur les transports en commun, l'étoile ferroviaire étant la seule solution pour ceux qui ne sont pas dans la 1^{ère} couronne. Il rappelle pour finir l'existence de 4-5 couronnes périurbaines à Toulouse, représentant 500 000 personnes, voire plus. « Il faut proposer quelque chose à ces personnes. »

Un habitant « entre Colomiers et Toulouse » se déclare très favorable à l'arrivée de la 3^e ligne à Colomiers et estime qu'elle n'est pas contradictoire avec l'amélioration de la desserte ferroviaire existante. Selon lui, si l'on regarde les chiffres exposés par M. Wolff (cf. diaporama), on voit que le train est préféré par les utilisateurs sur ce parcours direct. Doubler les voies sur deux kilomètres ne règle donc pas seulement le problème de Toulouse-Colomiers mais aussi bien d'autres problèmes en aval dans la partie toulousaine, par exemple Gallieni. Il est dommage, selon lui, de balayer trop rapidement l'utilisation des lignes SNCF : il y a un patrimoine important d'emprises au sol d'anciennes lignes, pourquoi ne pas récupérer des emprises pour un usage exclusif par Tisséo ?

Jean-Pierre Hégo buru, vice-président du Codev Toulouse-métropole, parle au nom des trois Codev (Toulouse métropole, Sicoval, Muretain) pour qui la discussion sur la répartition des pouvoirs entre AOT n'est pas encore aboutie. Le débat public a permis l'émergence de propositions intéressantes alternatives à la 3^e ligne. Il n'y a pas d'impossibilité technique absolue à l'amélioration du système ferroviaire et la question est bien celle de la gouvernance. Plusieurs étapes restent à franchir : la prochaine étape serait que le SMTC et la SNCF soient AOT conjointes et l'étape ultime serait que le SMTC soit seule AOT organisatrice des transports urbains, y compris les trains.

Réponse de la maîtrise d'ouvrage

M. Lattes rappelle que les présidents des exécutifs (intercommunalités, région, département, etc.) se réunissent déjà chaque trimestre au SMTC. L'étape suivante ne dépend pas de lui, « je ne peux pas fédérer les collectivités de manière institutionnelle », regrette-t-il. Même si cet objectif est souhaitable, il ne sera pas facile à réaliser.

Concernant le Nord toulousain (pont, voirie et transports en commun), M. Lattes indique que la ligne Linéo 10 ne desservira pas seulement la zone commerciale sus-citée, mais passera par exemple par Saint-Alban.

Concernant difficulté d'accès à la station de La Vache, cette station est le meilleur point d'appui pour le territoire Nord si l'on veut faire de l'intermodalité. Quant au pont de Blagnac (« si un jour on arrive à faire ce 2^e pont »), il permettra de créer une variante qui rejoindra d'un côté l'autoroute de Paris et l'autoroute de Tarbes de l'autre.

Concernant le boulevard urbain nord, le franchissement de la rocade sera bientôt inauguré et la suite est à venir.

Jacques Archimbaud pose ensuite la question de la « réalisation circulaire » qui figure sur la carte au Nord-Ouest de la ville et qui ne correspond à aucun projet précis.

M. Georjon répond que, dans le « projet mobilité », figure en effet le principe d'une ceinture Ouest mais que les modes ne sont pas définis et les études encore à faire. Il propose de regarder l'emprise ferroviaire existante.

Un étudiant qui habite à proximité de l'Université Paul Sabatier évoque le problème du réseau ferré en direction du muretain. Les cadences toutes les demi-heures, jusqu'à 3h pendant les heures creuses, sont insuffisantes. Au problème des horaires s'ajoute celui du tarif : aucune « correspondance » n'existe avec la carte Pastel, pour prendre un train à Saint Agne et Matabiau, il faut soit avoir déjà acheté son billet et l'avoir mis sur la carte pastel, soit avoir un abonnement Tisséo. Ainsi le train est deux fois plus rapide que le réseau Tisseo mais est compliqué d'accès. Pour l'étudiant, si l'étoile

ferroviaire présente un réel potentiel, une unification des tarifs est nécessaire entre les différents moyens de transports (y compris les bus départementaux).

M. Georjon répond que l'on peut déjà utiliser les transports urbains avec le tarif départemental. Un abonnement commun existe déjà depuis décembre 2015, à 70 euros. Il s'agit bien d'une tarification unique et non zonale.

Louis Navarro, habitant de Colomiers, évoque la panne des ascenseurs dans le réseau de métro. Il a récemment raté le dernier Linéo à cause d'une panne d'ascenseur.

M. Lattes déplore également cet état de fait qui existe également avec les escaliers roulants. L'opérateur qui a mis en place ces outils a fait faillite et a disparu. Le matériel est obsolète, a été mal posé et les pièces de rechange n'existent plus. Un contentieux est en cours et la seule solution à ce problème est un « plan Marshall » de ce type d'outils. C'est justement, annonce-t-il, ce que va faire prochainement le SMTC Tisséo en investissant 50 millions d'euros dans les années qui viennent.

M. Georjon évoque le projet du SMTC de doubler les ascenseurs sur les quais ainsi qu'une piste de réflexion actuellement en cours pour éviter la correspondance « ascenseur-ascenseur » pour sortir d'une station.

Dans la salle, Guillaume Prijard dit avoir assisté à beaucoup de réunions sur le sujet et regrette que ce soir encore, sur la question du « domicile-travail » des salariés du pôle aéronautique, la réponse de M. Jorgeon soit encore « on ne sait pas où habitent les habitants ». D'après une carte de l'AUAT, ces derniers résideraient plutôt à l'Ouest de l'agglomération. « Admettons, dit-il, que 50% des 70 000 salariés de l'aéronautique prennent le métro : est-ce qu'il faut un tuyau à 250 000 par jour ? ».

Concernant la performance du rabattement avec le Linéo, M. Prijard fait part de ses doutes et prend l'exemple d'une expérience récente avec le Linéo 2 dans lequel il a passé, le jeudi précédent à proximité de Purpan, $\frac{3}{4}$ d'heure pour faire 500 mètres.

Concernant le rabattement du ferré à La Vache, il rappelle que le secteur de La Vache est saturé et qu'un tel objectif implique d'améliorer le réseau ferré.

Aussi, M. Prijard demande à M. Chauvignat, qui a dit à demi-mot que l'estimation du nombre de voyageurs Colomiers-Arènes est insatisfaisante, si la mise à trois voies jusqu'aux arènes est gelée ou non.

Il émet également des doutes quant aux discours sur la complémentarité train-métro. Selon lui, le métro semble se faire au détriment du « ferré ». Il se pose également la question sur le Sud toulousain, plus particulièrement sur la voie double Montaudran-Labège. La 3 ligne faisant le même tracé, n'a-t-on pas intérêt à faire du cadencement en attendant le métro ?

Il évoque enfin le mémoire de Maxime Lafage qui a chiffré les aménagements de toute l'étoile ferroviaire (l'aménagement de voies, création de haltes, etc.) à 3,2 milliards d'euros, avec 1,2 milliards à la charge du SMTC. Le SMTC a-t-il fait cette estimation dans un horizon à 2035 ?

Christine Monnot, habitante de Tournefeuille, travaille à Colomiers et dans le centre de Toulouse. Elle regrette que le vélo ne soit pas abordé dans une réunion sur le transport. Elle a vu le film « Demain » et rêve que Toulouse, de par sa topographie favorable au vélo, compte beaucoup de cyclistes. Elle regrette à son tour la difficulté d'articuler les différents modes de transport : vélo, train, métro, etc. M^{me} Monnot rêverait de se rendre à son lieu de travail (Saint-Michel) en transport en commun mais prend sa voiture car ce trajet dépasse une heure en transport en commun. Elle attend depuis presque 15 ans la ligne de bus 67 et regrette que sa création ne soit pas encore prioritaire. Elle est en outre étonnée de voir autant d'argent dépensé pour le métro. « Peut-on penser plus global et raisonner plus près du citoyen ? »

Un monsieur demande si c'est confirmé que le terminus ira à Colomiers gare ou c'est encore à l'étude ? La réponse de M. Lattes est « oui », sans ambiguïté.

Stéphane Chapuis, de la CGT Tisseo se plaint de ne pas entendre de réponse à sa question qui était de savoir : « quelle réponse apportez-vous rapidement aux habitants de périphérie pour qu'ils effectuent les trajets domicile travail ? Hors des bouchons des périphériques déjà largement saturés ? »

Une usagère prend à son tour la parole : « à Zurich la superficie serait de 88 km² et Toulouse 118 km². Les trains de Zurich transportent 400 000 voyageurs/jour, pourquoi le réseau de Zurich serait 20 fois plus étendu ? »

Elle rappelle que les agglomérations de Zurich et Toulouse sont identiques en termes de population et demande une réponse écrite à sa question.

M. Archimbaud passe ensuite la parole à M. Wolff qui, pour conclure, reprend son propos initial : le manque de coordinations entre AOT est pour lui le point le plus important à traiter. Il reprend l'exemple du Pass à 70 euros qu'il estime être une bonne mesure, mais qui reste insatisfaisant car les services en termes de trains sont insuffisants. Pour que les 70 euros soient acceptables, il faudrait pouvoir prendre un train toutes les 15 minutes sur toutes les lignes de l'étoile ferroviaire.

Aussi, ajoute-t-il, toutes les autorités travaillent les unes à côté des autres. Dans la période 2008 – 2014 : toutes les AOT étaient de la même couleur politique et ça ne fonctionnait pas mieux. Par le passé, les relations entre municipalités de MM. Moudenc, Baudis, avec une AOT d'une autre couleur n'étaient pas systématiquement mauvaises. Il s'agit à ses yeux moins de politique que d'une question de légitimité des AOT.

Pour finir, M. Wolff appelle à ce que, pour l'avenir de la métropole de Toulouse, les projets de transports englobent tous les territoires. Il rappelle qu'on ne fait pas du déplacement pour le plaisir mais en fonction d'intérêts : développement de l'urbanisation, la localisation des entreprises, etc., qu'il y a des problèmes de transports et que, pour les résoudre, tout le monde doit faire un pas, c'est-à-dire déléguer une partie de ses responsabilités à un syndicat qui porte un projet fédérateur en terme de mobilité.

L'Autate : demande à la CPDP d'organiser un *focus group* d'usagers avant la fin du débat public.

M. Chauvignat conclut pour sa part que la SNCF n'est pas contre ajouter du train, mais qu'il faut un transporteur et qu'il ne faut pas faire rouler des trains vides. Il réitère ensuite ses précédents propos : pour faire rouler davantage de trains, le réseau ferré doit avoir une empreinte foncière plus importante que ce qu'elle n'a aujourd'hui. La SNCF n'est pas inactive, un contrat Etat-Région est en cours : 300 millions d'euros (allongement de quais, matériel de plus grosse capacité, etc.). Cependant, la question des voies dédiées reste posée et il est compliqué de réouvrir des lignes supprimées. Aujourd'hui la loi Bussereau ne permet pas d'ouvrir des lignes avec des passages à niveau, il faut passer au-dessus ou au-dessous des voitures, ce qui est très onéreux. Le tram-train est pour lui un autre sujet, « mais tout s'étudie ».

Concernant le doublement de voies au Nord de Toulouse, celui-ci fait partie de l'engagement du projet GPSO : deux voies lentes de desserte fine pour les territoires au Nord de Toulouse, deux voies rapides pour le TGV et Intercités. Le projet n'est pas disjoint de GPSO.

M. Lattes, pour conclure, défend le projet Linéo qui, malgré ses défauts (dont il est question de traiter), connaît déjà un certain succès. Le Linéo 2 fait connaître une croissance de 20% en un mois, le Linéo 1 qui était prévu pour 16 000 personnes transporte maintenant 22 000 personnes.

Concernant le cas de Tournefeuille, le président du SMTC rappelle que le budget global pour les 10 lignes de Linéo est de 100 millions d'euros. La moitié de cette enveloppe sera consacrée au Linéo 3 vers Tournefeuille car il y aura beaucoup d'infrastructures à mettre en place. « Vous dites que vous êtes oubliés, je constate que la moitié du budget Linéo de 10 lignes, c'est pour le Linéo de Tournefeuille. »

A la CGT, sur la question du domicile travail, M. Lattes répond que la 3^e ligne de métro s'inscrit dans un projet global. Il rappelle que le projet mobilité est la plus importante feuille de route mise en place, le plus gros budget de France hors métro : 900 millions d'euros avant la mise en place de la 3^e ligne. Par ailleurs, si la conférence des exécutifs fonctionne, c'est bien que le projet intéresse les autres élus. La région est intéressée parce que l'intermodalité va permettre d'aller dans les territoires et de trouver les personnes éloignées. Le département, quant à lui, veut être partenaire parce que ça va plus loin dans le territoire. Ainsi il se dit surpris de voir que la feuille de route la plus ambitieuse jamais présentée amène la CGT à être critique.

M. Georjon répond pour finir sur la question du domicile-travail. Il indique que ses services travaillent avec les PDE de certaines entreprises, utilisent la géolocalisation pour savoir où se trouvent les salariés et que c'est ainsi que 40 000 salariés sont géolocalisés et qu'ils savent que 22 000 d'entre eux habitent dans le corridor d'études. Parmi les salariés habitant hors de ce corridor, la moitié environ habite à proximité d'une gare et est donc concernée par le projet. Les habitants de Pibrac, Isle-Jourdain, Castelnau, Saint-Joris, Villefranche de Lauragais... auront une solution TER + métro. La 3^e ligne va permettre de développer le TER avec le concept de gare amont.

Pour conclure la réunion, M. Archimbaud évoque de manière rapide et synthétique le sens général de l'exercice démocratique auquel l'ensemble des participants à la réunion vient de se prêter. « Nous sommes au cœur d'un processus démocratique dans lequel il s'agit de définir des priorités », explique-t-il. Au cœur de ce processus, s'articulent de nombreux éléments : les besoin du cœur de l'agglomération et de la périphérie, les différents usages (famille, loisirs, tourisme, domicile-travail, etc.), l'urgent et le moins urgent, ce qui est sûr et ce qui reste à travailler... Le débat public, rappelle-t-il, ne vise pas à décider mais à donner aux décideurs l'ensemble de ces éléments afin qu'ils prennent la meilleure décision. Selon lui, au vu de la complexité des éléments, la réponse ne peut résider en un seul outil, une seule politique ou priorité.

Pour finir, le Président de la commission émet le souhait que l'ensemble de ces éléments auront à la fois été utiles au public, pour construire son opinion, et à la maîtrise d'ouvrage, pour mieux prendre en compte besoins et craintes de leurs concitoyens qui sont aussi « experts à leur façon ».