

endp

Commission nationale
du débat public

Vous donner la parole
et la faire entendre.

DÉBAT PUBLIC

3^{ème} LIGNE
DE MÉTRO
TOULOUSE

12 SEPT.-
17 DÉC. 2016

M

3^{ème}
ligne

COLOMIERS

JEAN MAGA

LA VACHE

MARENGO

AIRBUS DEFENCE
& SPACE

LABÈGE

COMPTE RENDU

ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT
DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE
DU DÉBAT PUBLIC

16 FÉVRIER 2017

Ce document est établi par le Président et les membres de la Commission particulière du débat public



Jacques Archimbaud (Président)



Anne-Marie Charvet



Nathalie Durand



François Gillard



Jérôme Laurent



Jean-Claude Ruyschaert



Barbara Serrano

Vous pouvez retrouver l'intégralité des archives du débat
sur le site internet de la Commission nationale du débat public.

<https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr>

www.debatpublic.fr

www.debatpublic.fr/projet-nouvelle-ligne-metro-toulouse-aerospace-express

Directeur de publication : Jacques Archimbaud

Rédaction : Jacques Archimbaud, Anne-Marie Charvet, François Gillard, Jérôme Laurent,
Jean-Claude Ruyschaert, Barbara Serrano.

Conception : Delphine Foyard - Ogham • Impression : imprimerie Delort iso 14001 - iso 26000
Photographies : Copyright © Schneider/Saada, © Xavier de Fenoyl, © Mairie de Colomiers/Yann Gachet,
© What time is it, © Les Yeux Carrés

DÉBAT PUBLIC 3^{ème} LIGNE DE MÉTRO

Fiche d'identité du projet

EXTRAITS DE LA SYNTHÈSE DU DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE



Maître d'ouvrage

Le SMTC-Tisséo (Syndicat Mixte des Transports en Commun) est l'autorité organisatrice des transports urbains de la grande agglomération toulousaine.

Il est composé de quatre intercommunalités :

- Toulouse Métropole,
- la communauté d'agglomération du SICOVAL,
- le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine (SITPRT),
- la communauté d'agglomération Muretain Agglo.

Il définit la politique de développement et d'investissement des transports.

PRÉSENTATION DU PROJET

MODES ET TEMPS DE TRANSPORT



	Aujourd'hui		Demain
	Voiture	Transport en commun	Réseau 2025/2030 avec la 3 ^{ème} ligne de métro
Airbus Colomiers > Gare Matabiau	35 min	40 min	20 min
Labège Innopôle > Gare Matabiau	25 min	40 min	20 min

LE PROJET VISE LA DESSERTE...



... de pôles économiques

Zone aéronautique nord-ouest, Toulouse Euro SudOuest, Montaudran, Airbus Defence and Space, Labège Innopole



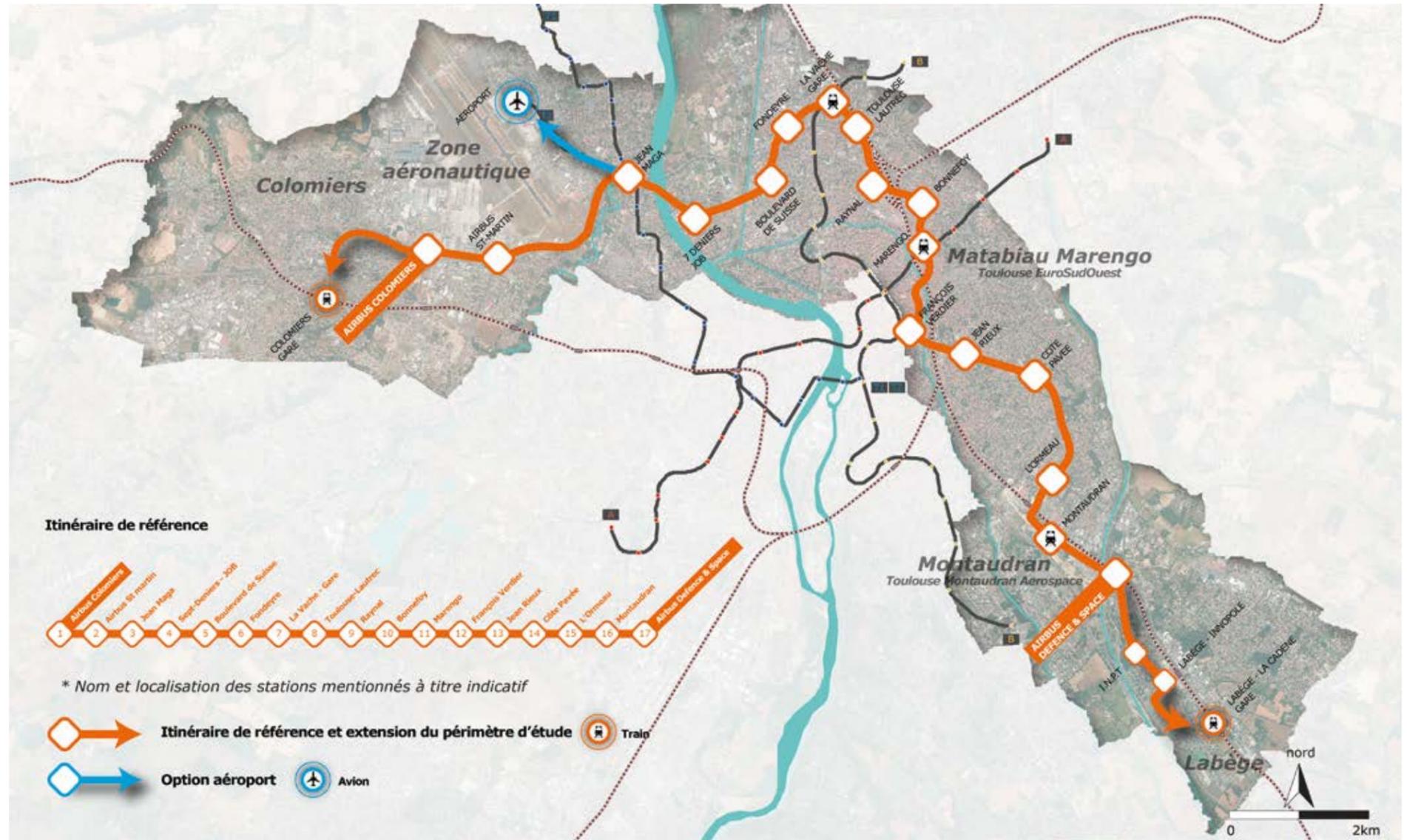
... de quartiers existants

Sept Deniers, La Vache, Faubourgs Nord, Bonnefoy, Faubourgs Est et Colomiers



... de grands secteurs urbains en devenir

Fondreyre, Toulouse Euro SudOuest, Montaudran, Labège Innométro



Coût prévisionnel

2,12
milliards d'euros



28 km

d'infrastructures, de Colomiers à Labège



± 20

stations prévues



200 000

voyageurs quotidiens prévus



5 correspondances avec le réseau SNCF dont le TGV à la Gare Matabiau

CARACTÉRISTIQUES



DATE DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE

DÉBAT PUBLIC 3^{ème} LIGNE DE MÉTRO

Quelques chiffres clés



+ de 3 000 participants
aux 80 rencontres
publiques

- 1 atelier préparatoire
- 4 grandes réunions publiques
- 12 focus groupes
- 16 débats mobiles
- 6 rencontres en entreprise
- 4 rencontres à l'université
- 5 ateliers cartographiques
- 5 conférences débats
- 26 auditions publiques d'experts
- Restitution de l'expertise complémentaire
- 1 dialogue 3D



4 000 conversations
avec des citoyens lors des débats mobiles

4 890 questionnaires
renseignés

21 226 visiteurs uniques
sur le site Internet, 314 questions posées,
837 avis et commentaires



836 abonnés
au compte Twitter et
475 à la page Facebook

83 points de vue
43 cahiers d'acteurs,
40 contributions

** en nombre d'exemplaires imprimés*

+ 250 articles
radio, télé et web

3 000 dossiers
du maître d'ouvrage

5 000 synthèses
du dossier du maître d'ouvrage

20 000 dépliants

2 000 journaux
du débat

LES MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT



De gauche à droite : Jean-Claude Ruyschaert, Barbara Serrano, Jacques Archimbaud (Président), Anne-Marie Charvet, Jérôme Laurent, Nathalie Durand, François Gillard

Quelques repères

Saisine de la CNDP
par le SMTC-Tissé, maître d'ouvrage

22 avril



Jacques ARCHIMBAUD,
est désigné Président
de la commission
particulière du débat
public

1^{er} juin



Validation du
[dossier](#)
[du maître](#)
[d'ouvrage](#)
par la CNDP

31 août



12 septembre au 17 décembre

Débat public

Publication
du compte-rendu

Mi-février



Si le maître
d'ouvrage poursuit
le projet:
[enquête publique](#)
prévue en

2018

Délai de 3 mois

Décision
du maître
d'ouvrage

SOMMAIRE

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET	4	7. Un atelier cartographique pour identifier les enjeux du tracé	30
QUELQUES CHIFFRES CLÉS	6	8. Les auditions publiques	31
CARTE DES RENCONTRES	8	9. Étude complémentaire à dire d'experts	32
		10. Les outils numériques	32
		a) Le site Internet : actif et réactif	32
		b) Les réseaux sociaux	33
		c) Newsletters	34
01 DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC	13	D. DES MÉTHODES ET DES RÈGLES DU JEU PLUTÔT CONSENSUELLES	35
A. CONTEXTE GÉNÉRAL	14	02 CARTOGRAPHIE DES POSITIONNEMENTS	37
1. Un débat dans lequel les interférences partisanes ou électorales ont été moins nombreuses que redouté	14	A. ORGANISATIONS ET INSTANCES CONSTITUÉES	38
2. Des élus fortement prescripteurs sur les territoires desservis par le projet de 3 ^{ème} ligne	14	Commentaires de la commission	40
3. Un maître d'ouvrage très impliqué	15	B. RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE GRAND PUBLIC	42
4. Une mobilisation importante des associations et des syndicats de salariés	16	C. DIALOGUE 3D	46
5. Une participation plus effacée de l'État et de la Région	16	Commentaires de la commission sur les résultats du questionnaire et du Dialogue 3D	49
6. Un calendrier des concertations difficile à comprendre	16	03 CARTOGRAPHIE DES ARGUMENTS	51
B. ORGANISATION DU DÉBAT	18	A. UN DIAGNOSTIC PLUS OU MOINS BIEN PARTAGÉ	52
1. Un temps de préparation réduit mais bien utilisé	18	1. Un développement important de l'agglomération toulousaine	52
a) Installation de la commission	18	2. 500 000 déplacements supplémentaires?	52
b) L'atelier pour élaborer les modalités du débat	18	3. La très faible utilisation des transports collectifs pour aller au travail	52
c) Rédaction du Dossier du maître d'ouvrage (DMO)	19	4. Effets sanitaires et environnementaux de la congestion automobile	53
d) Le choix des prestataires	20	5. Le traitement des points noirs du réseau routier	54
e) Élaboration des supports de communication	20	6. L'étalement des populations et des activités	55
2. Une communication massive dans des lieux passants	21	7. Priorité au cœur d'agglomération : la centralité toulousaine en question?	55
3. Les supports écrits pour faire le point en temps réel	21	B. LA 3^{ÈME} LIGNE ET LE SYSTÈME DE TRANSPORT	56
4. Une très bonne couverture par la presse locale	22	1. Les arguments recensés en faveur du projet du projet	56
5. De bonnes conditions matérielles de travail pour la commission	22	a) Le caractère capacitaire du métro aux heures de pointe	56
6. Budget du débat	23	b) La desserte des lieux de travail aux derniers kilomètres	57
7. Des partenariats universitaires pour un débat innovant	23	c) Les potentiels de rabattement	59
C. DES OUTILS CLASSIQUES ET NOVATEURS	24		
1. Des réunions publiques bien fréquentées et assez participatives	24		
2. Le débat mobile, un moment irremplaçable de contact avec le grand public	25		
3. Les rencontres avec les salariés dans les entreprises	26		
4. Rencontres avec les étudiants	27		
5. Rencontres avec les lycéens	27		
6. Des focus groupes permettant de connaître la position des principaux acteurs	28		

2. Les arguments recensés en défaveur du projet	60	2. Impacts socio-économiques	96
a) Une ligne pour une seule catégorie de déplacements?	60	a) Desserte directe des entreprises	96
b) Des moyens de rabattement jugés hypothétiques	61	b) L'emploi en phase chantier	96
c) Un cadencement incertain pour le TER	61	c) Création d'emplois sur le plus long terme	97
d) Les bus Linéo mis en doute	61	d) L'accès à l'emploi des personnes exclues	97
e) Les modes actifs sous-estimés	62	e) L'action sur la répartition géographique des activités	98
f) Les parkings relais saturés	62	f) La Création d'emplois dans l'Économie Sociale et Solidaire (ESS)	98
3. Des interpellations fréquentes	64	g) Création des emplois pour les artisans et commerçants	98
a) Quelle politique de réduction de la voiture en ville?	64	h) La commande publique	99
b) La réduction des mobilités et les innovations	64		
4. Les alternatives à la nouvelle ligne de métro	65	04 RECOMMANDATIONS	101
a) L'hypothèse d'un tram train	66	1. PARTAGER LE PORTAGE POLITIQUE DU PROJET, LE RENDRE PLUS LISIBLE	103
b) La poursuite du maillage tramway/bus	66		
c) L'étoile ferroviaire assortie d'un maillage fort	68	2. BIEN ARTICULER LES CONCERTATIONS À VENIR	103
5. Discussion sur les caractéristiques du projet	71		
a) Infrastructure	71	3. PROLONGER LA DYNAMIQUE DE PARTICIPATION	104
b) Évaluation de l'investissement	72		
c) Modèle économique en exploitation	74	4. LIBÉRER DES DONNÉES IMPORTANTES ET ÉTUDIER LES ALTERNATIVES À TRAVERS LA MISE EN PLACE D'UN CONSEIL SCIENTIFIQUE	105
d) Clef de financement	76		
e) Une solution de financement inspirée du Grand Paris ?	76		
f) Capacité d'endettement	76		
g) Mode de gestion et gouvernance sur le long terme	77		
h) Tarification et billetterie	78		
C. LE TRACÉ DE LA 3^{ÈME} LIGNE ET LE PROJET DE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN	79	ANNEXES	107
1. Le renforcement des connexions régionales, nationales, internationales	79	A. LES ACTEURS RENCONTRÉS POUR PRÉPARER LE DÉBAT	108
2. Un arc nord-ouest / sud-est au détriment des autres territoires?	80	B. NOTES / LEXIQUE	110
3. Toulouse face à elle-même	83	C. MÉDIAS	114
a) Les options alternatives de tracé dans Toulouse	83	D. BUDGET	116
b) Autres segments et stations en discussion	85	E. LISTE DES AUDITIONS PUBLIQUES D'EXPERTS	117
c) Projet urbain et projet de transport	86	F. SYNTHÈSE DE L'EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE	118
d) Densification et forme urbaine	87		
e) Difficultés et conditions de succès du projet urbain	88		
f) Modalités de pilotage	89		
D. LE DÉBAT SUR LES IMPACTS	91		
1. Environnement	91		
a) Qualité de l'air et effet de serre	92		
b) Risques technologiques	93		
c) Sites et sols pollués	93		
d) Inondations	93		
e) Biodiversité	93		
f) Paysages	94		
g) Matériaux et remblais	94		
h) Autres risques et nuisances	95		



01

DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC

- 14 A. Contexte général
- 18 B. Organisation du débat
- 24 C. Des outils classiques et novateurs
- 35 D. Des méthodes et des règles du jeu plutôt consensuelles

A. CONTEXTE GÉNÉRAL

1. Un débat dans lequel les interférences partisanes ou électorales ont été moins nombreuses que redouté

Conférence de

presse, 25/07/16:

Jean-Luc
Moudenc et
Jean-Michel
Lattes
présentent
le plan de
financement



La question des mobilités et des transports a été depuis longtemps l'objet de joutes politiques à Toulouse et dans son agglomération. Elle a été un enjeu fort des élections municipales de 2014 où l'idée d'une 3^{ème} ligne de métro est apparue en tête du programme du candidat Jean-Luc Moudenc.

Le prolongement de la ligne B vers Labège fut également un sujet de mobilisation puis de controverse très impor-

tant entre les formations politiques. Après avoir fait l'objet d'études techniques, de concertations, d'une enquête publique, après avoir enregistré le soutien financier du Département, de la Région, de l'État et du SICOVAL, le projet a finalement été remis en cause suite à l'élection de M. Moudenc à la mairie de Toulouse.

Le débat public sur le projet de 3^{ème} ligne de métro a permis d'atténuer ce contexte initialement conflictuel.

Plusieurs facteurs y ont sans doute contribué: le caractère assez lointain des prochaines échéances électorales locales, et surtout l'accord conclu et présenté à la presse le 25 juillet 2016 autour du plan de financement du projet. En incluant le Conseil régional, le Conseil départemental et le SICOVAL, ce plan permet en effet un certain dépassement du clivage traditionnel droite-gauche et scelle un arc d'alliance de Colomiers à Labège, incluant Toulouse Métropole.



2. Des élus fortement prescripteurs sur les territoires desservis par le projet de 3^{ème} ligne

#monSicoval
L'infolettre du Sud-Est toulousain
Octobre 2016

Le mot du Président Jacques Oberti

« L'avenir de notre cadre de vie, de nos entreprises et de nos emplois est l'un des enjeux du débat public sur la 3e ligne de métro. Vous avez toujours répondu présents à nos campagnes en faveur du métro à Labège. Le 19 octobre, soyons aussi nombreux pour faire entendre notre voix lors de la réunion publique à Diagona. »

La commission enregistre positivement l'appui des élus à l'organisation du débat lorsqu'elle les a sollicités. Cet appui s'est révélé particulièrement fort sur les territoires situés le long du tracé du projet.

La réunion publique de Labège, le 19 octobre, a été organisée avec le concours du SICOVAL et de la municipalité, qui avaient largement relayé l'information sur les sites Internet et dans les journaux municipaux de l'intercommunalité, dans les équipements et les espaces publics.

La ville de Colomiers s'est elle aussi fortement impliquée pour la réunion du 15 novembre, avec le prêt d'une salle municipale et la mobilisation de plusieurs agents, une place accordée sur le site Internet et dans le journal de la ville. Avant cela, et comme à Labège, la Ville avait également mis à disposition sa médiathèque pour l'organisation d'un atelier de cartographie.

◀ Capture d'écran du site Internet du SICOVAL (octobre 2016)



▲ Journal municipal « À Toulouse » octobre/novembre 2016

La ville de Toulouse et l'agglomération Toulouse Métropole ont elles aussi apporté un appui décisif pour la bonne information des publics: relais des diverses informations sur les sites Internet, dans les équipements publics, auprès des villes de l'intercommunalité, soutien à la location de la salle utilisée pour la réunion publique d'ouverture.

Approchées par la commission pour le cas où elles souhaiteraient organiser elles-mêmes des réunions publiques sur leurs territoires, des collectivités plus éloignées du trajet n'ont pas donné suite à cette possibilité.

Georges Méric, Président du Conseil départemental, a reçu la commission à deux reprises et l'assemblée de Haute-Garonne a contribué au débat par une motion en date du 18 octobre 2016.

3. Un maître d'ouvrage très impliqué

Le SMTC-Tisséo s'est montré très impliqué dans le débat public. Pour ce faire, en plus de ses services, il a mobilisé tout au long de la phase préparatoire et de la phase officielle du débat les membres de « l'équipe intégrée » qu'il a constituée pour conduire son projet. Cette équipe est composée d'une quinzaine de collaborateurs, issus du syndicat et de ses partenaires suivants:



Rassemble 37 communes et près de 760000 habitants: études territoriales, compétence mobilités, et coordination entre le projet de 3^{ème} ligne de métro et les autres grands projets.



Agence d'Urbanisme et d'Aménagement de Toulouse aire métropolitaine représentant 453 communes et 1,2 million d'habitants: planification territoriale, programmation urbaine, convergence des politiques publiques sectorielles, contractualisation.



Communauté d'agglomération du Sud-Est toulousain regroupant 36 communes et près de 119000 habitants: même rôle que Toulouse Métropole.



Société de conseil en management des projets.



Société de la Mobilité de l'Agglomération Toulousaine: études et suivi des travaux, expertise juridique et financière.



Cabinet de conseil en stratégie de communication et de concertation.

Cette équipe aux diverses compétences a été rassemblée sur une plateforme commune dans les locaux du SMTC-Tisséo à Toulouse. Mobilisée tour à tour en fonction des sujets abordés, l'équipe a permis au [maître d'ouvrage](#) d'être présent à la plupart des 80 événements publics organisés au cours du débat, et d'assurer ainsi une large information du public.

Les élus à la tête du SMTC-Tisséo n'ont cependant été présents qu'à l'occasion des réunions publiques. Le fait qu'ils n'aient pas été au contact du public au jour le jour a sans doute contribué à restreindre la marge de manœuvre des ingénieurs et techniciens dans leurs réponses.

4. Une mobilisation importante des associations et des syndicats de salariés

Compte-tenu de l'importance de la question des liaisons domicile-travail dans le projet présenté par le maître d'ouvrage, la commission a de suite été attentive aux messages des salariés et de leurs syndicats. Ceux-ci, au premier rang desquels la CGT et la CFDT, se sont ainsi investis dès la phase préparatoire du débat et tout au long de celui-ci. Il en va de même de plusieurs associations.

Parmi elles, la commission relève en particulier l'implication en temps et en compétences du Collectif citoyen en faveur d'une troisième ligne de métro métropolitaine³ et de l'Autate² dans l'élaboration de solutions alternatives ou complémentaires au projet du maître d'ouvrage. Elles ont ainsi largement nourri le débat. Elles ont également

régulièrement commenté les réponses faites par le maître d'ouvrage sur le site, et relayé leur point de vue auprès des autres participants. S'exprimant en tant que représentants de ces groupes ou comme simples membres, des personnes engagées ont ainsi joué un rôle de prescripteurs du débat, dont la commission estime qu'il a contribué à sa notoriété au niveau local et à la richesse de son contenu. Les responsables de ces associations et de ces syndicats ont enfin régulièrement relayé les informations liées au débat. Ils ont invité leurs membres, et plus largement la population, à prendre part à des rencontres publiques, à poser des questions et émettre des avis sur le site Internet du débat.

5. Une participation plus effacée de l'État et de la Région

A contrario, la commission regrette la présence minimaliste de l'État, dont les services ont peu contribué à éclairer les enjeux. Elle note néanmoins l'apport de la DREAL et la DDT, intervenues à titre d'experts sur quelques aspects environnementaux et de transport. Un éclairage emploi et « aménagement des territoires » aurait sans doute donné davantage de force à ces questions fondamentales.

Cette position de réserve, compréhensible en début d'exercice quand la conflictualité politique était forte sur le dossier, a été d'autant moins comprise du grand public pendant le débat, que l'État a été constamment présenté comme un des co-financeurs possibles et importants du projet, et comme un des prescripteurs du cofinancement européen.

De même, le Conseil régional s'est montré relativement discret au cours du débat, puisque son cahier d'acteur n'est intervenu que le 16 décembre. Quoiqu'une rencontre de la commission ait eu lieu avec la Présidente du Conseil régional le 24 novembre, aucun membre de son exécutif n'a participé aux réunions publiques. Sa contribution aurait pourtant été particulièrement appréciée quand il était question de l'[étoile ferroviaire](#) toulousaine, sujet sur lequel SNCF est apparue bien seule à la réunion de Colomiers, qui abordait ce point.

C'est finalement à travers ses communiqués de presse que la commission a pu enregistrer le soutien conditionné de cette collectivité au projet de 3^{ème} ligne.

6. Un calendrier des concertations difficile à comprendre

Le débat public sur le projet de 3^{ème} ligne s'est inscrit dans un ensemble plus large de projets et procédures impliquant des concertations pour la population :

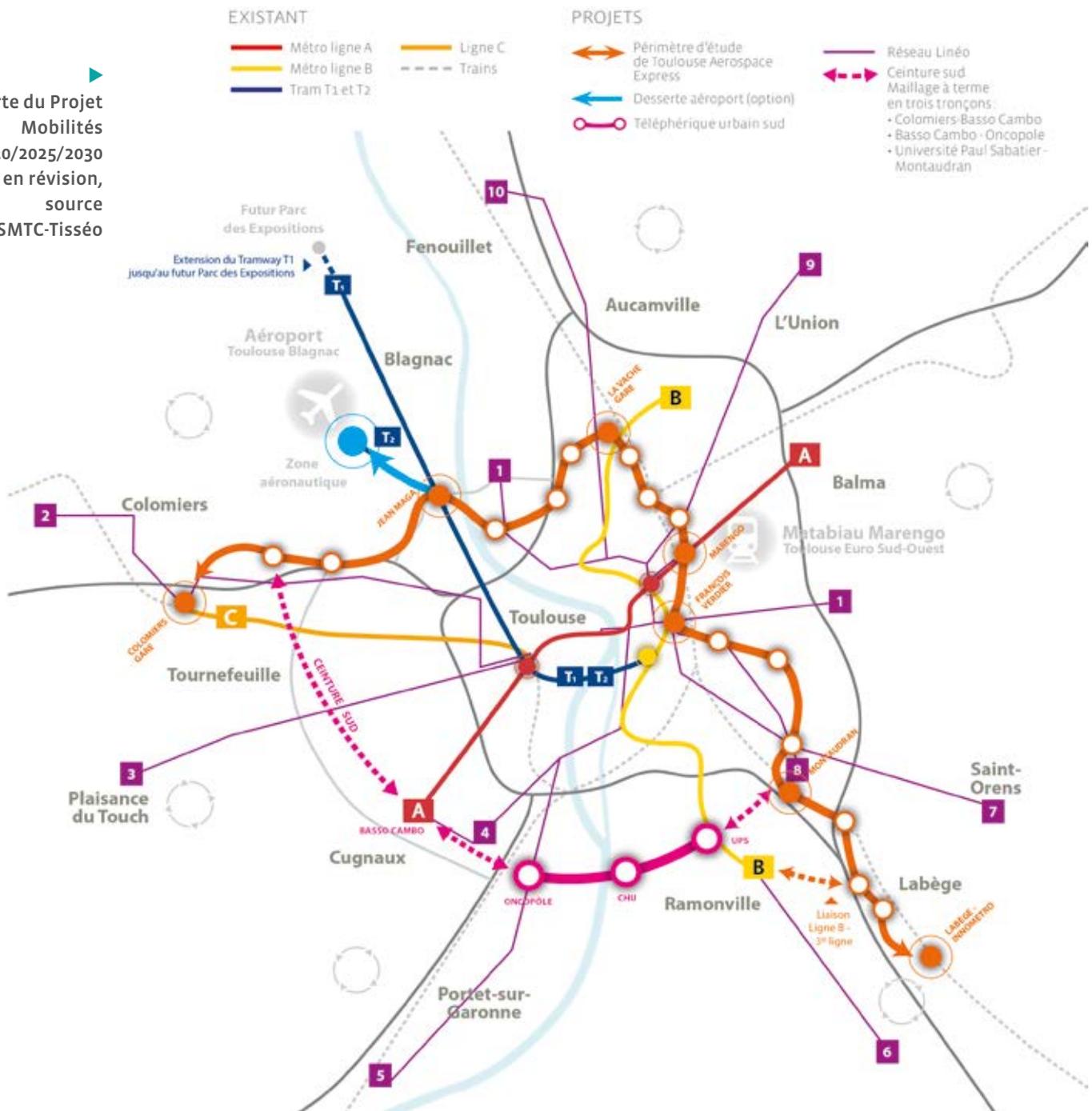
- Infrastructures de transport à l'échelle nationale (grand projet ferroviaire du Sud-Ouest) et grands projets d'aménagement : Toulouse Euro Sud-Ouest, Canal du Midi, Labège Innométo.
- Documents d'urbanisme : [SCoT](#), PLUi-H.
- Mobilités : « [Projet mobilités 2020-2025-2030](#) », valant révision du Plan de Déplacements Urbains ([PDU](#)), enquête publique sur le doublement de la ligne A, États Généraux du Rail en Midi-Pyrénées, bus « arc-en-ciel » du département.

À l'occasion d'un conseil syndical du 4 février 2015, le SMTC-Tisséo a délibéré de manière concomitante sur la révision du PDU et sur le lancement des études sur le projet de 3^{ème} ligne.

Puis, le 19 octobre 2016, le SMTC-Tisséo a arrêté le projet de PDU, dont la 3^{ème} ligne est un élément majeur, en ce que cette dernière concentre près de 60 % du budget du nouveau PDU.

De nombreux participants au débat ont regretté ce timing. Selon eux, arrêter le PDU, qui définit les orientations de l'agglomération en matière de mobilités, avant même que

►
Carte du Projet
Mobilités
2020/2025/2030
en révision,
source
SMTC-Tisséo



les conclusions du débat public sur le projet de 3^{ème} ligne de métro ne soient connues, risquait d'aboutir à en négliger d'avance les enseignements et les recommandations.

Prenant note de ces interpellations, même si l'arrêt d'un PDU n'est pas synonyme d'adoption, puisqu'il ouvre une nouvelle phase de concertation, la commission a attiré l'attention du maître d'ouvrage sur la nécessité d'accorder quelques semaines supplémentaires aux [personnes publiques associées](#) (PPA), pour qu'elles puissent prendre connaissance du présent compte-rendu.

Le maître d'ouvrage a en conséquence repoussé au 28 novembre 2016 son adresse aux personnes publiques asso-

ciées, de sorte que ces dernières aient jusqu'au 28 février 2017 pour rendre leur avis.

La commission a par ailleurs estimé que trois initiatives du SMTC-Tisséo étaient mal ajustées avec le calendrier du débat public.

- Une communication sur la hausse des tarifs jeunes et seniors juste avant la réunion d'ouverture.
- L'envoi au mois d'octobre aux salariés des entreprises d'un questionnaire portant sur les mobilités.
- Le lancement le 12 décembre de la dernière vague de concertation dans le cadre de la révision du PDU à trois jours seulement de la réunion de clôture du débat public.

B. ORGANISATION DU DÉBAT

1. Un temps de préparation réduit mais bien utilisé

a) Installation de la commission

Saisie le 22 avril 2016 par le SMTC-Tisséo, maître d'ouvrage, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a décidé le 4 mai l'organisation d'un débat public sur le projet de 3^{ème} ligne de métro. Lors de sa séance du 1^{er} juin, la CNDP a désigné Jacques Archimbaud comme président de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) chargée de l'animation de ce débat. Six autres membres ont été nommés, constituant une commission aux compétences complémentaires. Un secrétariat général, composé de trois personnes, est installé le 10 juin : Christophe Leikine, secrétaire général ; Anne Burban, secrétaire générale adjointe en charge de la communication et des médias ; Gaëtan Cabié, assistant, chargé des questions organisationnelles et administratives.

L'équipe a été complétée par une webmestre, Sofia Aliamet, chargée du site Internet et des réseaux sociaux. La commission a enfin essayé de recruter plusieurs jeunes en service civique mais n'y est pas parvenue, n'ayant pas reçu de candidatures suffisamment motivées.

Le temps de préparation du débat avant son ouverture le 12 septembre a donc été particulièrement court, et contraint de surcroît par la période estivale.

b) L'atelier pour élaborer les modalités du débat

Pour appréhender les enjeux du projet de 3^{ème} ligne de métro, et appuyer la rédaction du dossier du maître d'ouvrage, la commission est allée, dès son installation en juin, à la rencontre des acteurs locaux : services déconcentrés de l'État, collectivités territoriales, chambres consulaires, universités, entreprises, syndicats, associations, acteurs culturels et sportifs, comités de quartiers (voir annexe A).

Le 12 juillet, dépassant ses prévisions, 120 personnes représentant 90 organismes ont répondu à l'invitation de la commission et participé à un atelier préparatoire au débat. En plénière puis par groupes thématiques, cet atelier a permis d'identifier ensemble les grandes questions de ce débat :

« Ce nouveau métro permettrait-il de réduire les encombrements routiers ? Offrirait-il de bonnes connexions avec

► Atelier préparatoire – 12/07/16



le réseau de transports déjà existants? Serait-il bénéfique pour l'emploi? Quels seraient ses impacts sur l'environnement? Sur le patrimoine? Sur la valeur de l'immobilier ou sur le commerce? Ce projet renforcerait-il l'égalité entre les quartiers et les villes de l'agglomération? Son tracé, tel qu'il est envisagé aujourd'hui, est-il le plus adapté? Quelles seraient ses alternatives? Et est-il prioritaire au regard des contraintes financières?»

À partir de là, la commission a élaboré un dispositif le plus complet possible pour prendre en compte la pluralité des avis et des arguments, associant rendez-vous traditionnels (réunions publiques) et outils innovants (ateliers cartographiques, « Dialogue 3D »...).

c) Rédaction du Dossier du maître d'ouvrage (DMO)

Courant juillet, la CPDP a mené avec le maître d'ouvrage six réunions dédiées à l'élaboration de son dossier de présentation du projet. Elle lui a suggéré notamment de le rendre plus didactique. Un séminaire spécifiquement dédié a eu lieu à Paris fin juillet, réunissant CPDP et maître d'ouvrage. In fine, lors de sa session plénière du 31 août, la CNDP a considéré que le dossier était suffisamment complet et sincère pour qu'il soit soumis au débat public.

Sur le fond, le dossier ouvrait la possibilité d'examiner une grande pluralité d'enjeux à travers plusieurs entrées possibles. Projet de transport, (l'accent était mis cependant plutôt sur cet aspect) projet d'aménagement métropolitain (relations entre les territoires), projet urbain toulousain.

De ce fait le débat s'est d'abord porté sur la dimension transports à travers notamment les impacts sur la congestion routière, les relations domicile travail, la pluralité des usages, les inégalités éventuelles de desserte. L'apparition d'une contestation du tracé dans la ville de Toulouse intramuros a contribué ensuite à un élargissement de la focale à des enjeux plus globaux, élargissement approuvé par l'équipe intégrée du maître d'ouvrage.

Mis sur le devant de la scène lors du focus groupe aménagement et à l'occasion de l'étude complémentaire à dire d'experts, le sujet du projet urbain dont le projet de 3^{ème} ligne est l'un des instruments ou l'un des supports est devenu ensuite particulièrement prégnant. Il conditionne en effet pour une bonne part le succès et la fréquentation de la 3^{ème} ligne.

Dans un troisième temps, à travers l'émergence de deux autres contre-projets mettant en cause l'opportunité même de la 3^{ème} ligne métro ou la 3^{ème} ligne comme priorité, le débat s'est stabilisé sur la question de la relation entre le projet métropolitain et le modèle de transport (rabattement/maillage), avec comme question importante la priorité accordée ou non à la desserte des lieux de travail.

Certains participants ont pu être gênés par ces évolutions du débat, pourtant théoriquement prévues par le dossier initial: l'aspect projet urbain y était en effet nettement moins documenté et de surcroît concentré dans les annexes. Côté élus, on peut imaginer également la difficulté: alors que leurs positions n'étaient pas complètement

► Des participants au débat se plongent dans le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse



stabilisées sur ces sujets, il pouvait paraître délicat de mettre sur la table des sujets devant faire l'objet d'arbitrages et de consultations ultérieures.

En tout état de cause, la commission estime que certaines données concernant l'Enquête ménages déplacements, les montées-descentes prévues aux stations, les flux domicile-travail, libérées en cours de débat ou communiquées à sa demande lors de l'expertise complémentaire, auraient pu l'être plus tôt.

Sur la forme : si ce dossier, élaboré en lien étroit avec la CPDP, a été apprécié par les publics rencontrés durant le débat, en particulier sa synthèse, il a été jugé promotionnel et insuffisamment objectif par certains. Ils ont déploré que les annexes au dossier du maître d'ouvrage aient été insuffisamment accessibles et non imprimées, comme l'avait demandé la CPDP. Par ailleurs, des extraits de délibération font état du résultat d'études non versées au dossier, quelques chiffres cités dans les tableaux justifiant l'itinéraire préférentiel n'ont pas été sourcés et certaines petites cartes ont été critiquées comme peu lisibles.

Comme souvent dans l'exercice de débat public, les données techniques mises à la disposition du public ont fait l'objet d'interpellations. Sur les impacts environnementaux et socio-économiques, des participants se sont plaints du caractère insuffisant d'études présentées par le maître d'ouvrage comme étant appelées à intervenir en aval du débat, après la décision en opportunité. Un zoom sur le corridor d'études correspondant au tracé préférentiel, même basé sur la seule documentation existante, aurait par exemple permis de disposer d'informations environnementales plus précises.

S'il est exact que de telles études sont plutôt attendues une fois tranchés les grands choix issus du débat, il n'en reste pas moins que l'utilisation d'outils de simulation tels que présentés lors de l'audition de la société Forcity auraient heureusement contribué à enrichir les échanges sur ces questions.

d) Le choix des prestataires

Afin de compléter son dispositif organisationnel, la commission a eu recours aux marchés du maître d'ouvrage pour diverses prestations : agence de communication et graphisme (Ogham), prestataire pour les captations vidéo des réunions et des auditions publiques (Abaques), sociétés de sécurité (RPS) et d'accueil (Acdicom). Elle a également eu recours à deux appels d'offres du maître d'ouvrage pour désigner ses intervenants pour les débats mobiles (What Time Is It?) et pour les ateliers cartographiques (Eclectic Experience).

e) Élaboration des supports de communication

La commission a établi ses supports de communication pour sensibiliser le plus large public : un site Internet et une présence active sur les réseaux sociaux, appuyée par des campagnes de promotion ciblées ; des relations nourries avec la presse ; un court film pédagogique en « [motion design](#) » pour présenter l'objectif du débat et le rôle de la commission ; des encarts dans les journaux et des spots radio ; un dépliant de présentation ; des flyers et une campagne d'affichage systématique de grande ampleur dans le réseau de transports Tisséo, les équipements municipaux et intercommunaux des collectivités, ainsi que dans l'espace public ; des newsletters et un Journal du Débat.

Film en motion design présenté lors des rencontres publiques



2. Une communication massive dans des lieux passants

► Agence Tisséo, station de métro Arènes



La commission s'est appuyée sur les supports du réseau de transports Tisséo pour assurer la publicité du débat : affiches dans les bus (vousures et dos des conducteurs), vitrines de certains guichets Tisséo, quais des métros,

tramways et distributeurs automatiques de tickets. Des bâches et des panneaux publicitaires ont également été utilisés dans l'espace public pour annoncer les réunions du débat.

3. Les supports écrits pour faire le point en temps réel

► Journal du Débat n°2, paru le 15/11/16



En complément, plusieurs supports écrits ont été mis en place comme autant de rendez-vous pour faire le point sur l'évolution du débat et informer ainsi les citoyens en temps réel :

- 7 newsletters ont été envoyées en moyenne à 7580 destinataires pour revenir sur les événements et les faits marquants et rappeler les rendez-vous à venir ;
- 15 édits rédigés par le président de la commission ont été mis en ligne sur la page d'accueil du site du débat ;
- 2 « journaux du débat » ont été distribués lors des événements publics : le premier à la réunion d'ouverture le 13 septembre (principes et modalités du débat, présentation de la commission, calendrier, etc.), le second à mi-parcours le 15 novembre, à l'occasion de la réunion de Colomiers (arguments entendus, participation du public, rendez-vous, etc.).

4. Une très bonne couverture par la presse locale



▲ Jérôme Laurent,
France Bleu,
16/12/16

La commission a systématiquement rencontré et informé en temps réel les journalistes des diverses publications locales. Des communiqués de presse ont été régulièrement adressés à un listing de plus de 230 journalistes de la presse locale. Une conférence de presse fut également organisée le 13 septembre avant la réunion d'ouverture. La commission a relevé plus de 250 articles et références au débat public dans la presse écrite, les journaux télévisés et à la radio (voir annexe médias p. 114), de la part d'une vingtaine d'organes différents.



▲ Revue de presse

5. De bonnes conditions matérielles de travail pour la commission

Après avoir accueilli quelques semaines la commission à son siège toulousain, le maître d'ouvrage a mis à disposition des locaux place Occitane. Bien situés, en plein cœur de Toulouse et à 3 minutes à pied de la station de métro Jean Jaurès, ces locaux offraient un espace de réunion d'une capacité de 25 places où ont été filmées les auditions d'experts, une salle commune permettant à une dizaine de personnes de se réunir, deux bureaux disposant chacun de deux espaces de travail et du matériel informatique nécessaire, un espace photocopieuse et une remise pour stocker la documentation.

La commission a également bénéficié du prêt d'un véhicule utilitaire d'octobre 2016 à janvier 2017, dédié au transport des documents dans le cadre des rencontres publiques, ainsi que d'abonnements au réseau de transport pour les membres du secrétariat général.

Les membres de la commission ont été logés dans des hôtels toulousains proches de la gare Matabiau auprès desquels des tarifs préférentiels ont été obtenus.

▶ Boutique
du débat,
place Occitane



6. Budget du débat



Conformément aux prévisions, le budget global du débat est estimé à ce jour à 517 444 euros, dont 38 % pour la communication, 35 % pour la rémunération et l'organisation pratique du secrétariat général et 27 % pour l'organisation des événements publics

du débat (voir en annexe p. 116). Le budget définitif sera mis en ligne sur le site Internet le moment venu.

Conformément à la loi, les frais du débat ont été financés par le maître d'ouvrage, et les frais concernant les membres de la commission ont été réglés par la CNDP.

7. Des partenariats universitaires pour un débat innovant



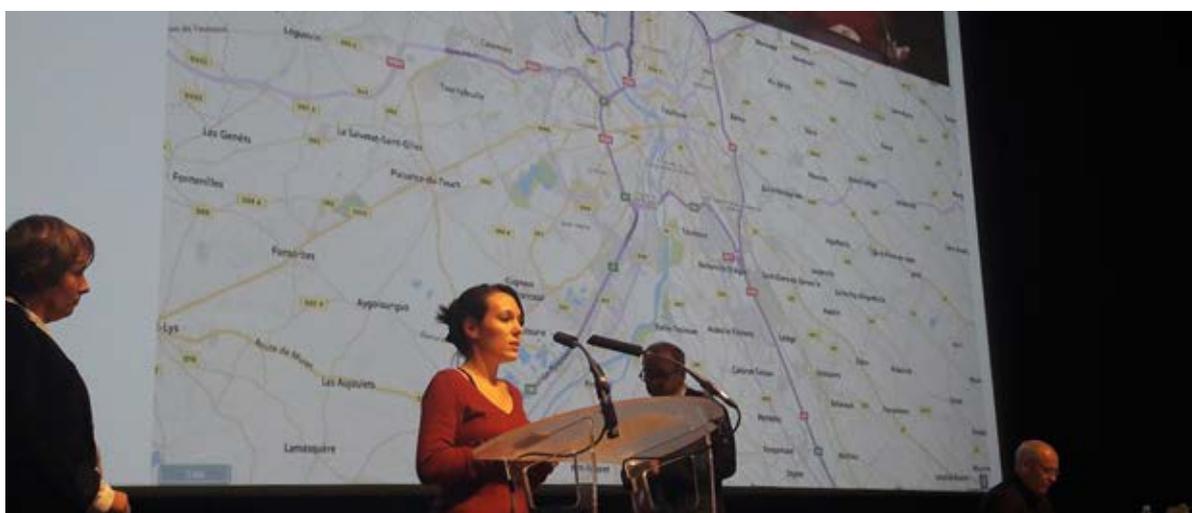
Pour ce débat public, la commission a noué deux partenariats.

Le premier, officialisé par la signature d'une convention, a concerné une promotion de 4^{ème} année de Sciences Po Toulouse. Trois groupes de travail ont ainsi travaillé sur les sujets suivants :

- administration et traitement du questionnaire du débat, en lien avec le prestataire Eclectic Experience ;
- participation à l'événement Dialogue 3D du 10 décembre ;
- observation et évaluation du déroulement débat.

Le second avec une promotion d'IdGEO, l'Institut de Développement de la Géomatique par la formation et le conseil, qui a grandement contribué au dynamisme des ateliers de cartographie organisés durant le débat, et à la constitution d'une cartothèque.

▲ Réunion à la boutique du débat, octobre 2016 : étudiants de Sciences Po, secrétariat général de la commission et prestataire du débat mobile



◀ Aux côtés de Nathalie Durand, une étudiante d'idGeo rapporte les travaux de l'atelier cartographique lors de la réunion de clôture, 15/12/16

C. DES OUTILS CLASSIQUES ET NOVATEURS

1. Des réunions publiques bien fréquentées et assez participatives

►
Première
réunion
publique



Quatre réunions publiques ont été programmées par la CPDP: les réunions d'ouverture et de clôture dans le centre-ville de Toulouse, la seconde et la troisième aux deux extrémités de la ligne de métro en projet, à Labège puis à Colomiers.

En visant ainsi plusieurs secteurs géographiques directement concernés par le projet, la commission entendait permettre que des questions et des thématiques à la fois globales, mais également plus locales, puissent être soulevées.

▼
Réunion
publique
d'ouverture
à Toulouse –
13 septembre

Ce fut le cas à Labège avec la question particulière de l'opportunité de desservir ce secteur de l'agglomération, suite à l'abandon récent du prolongement de la ligne B du métro et la controverse qui s'en est suivie.

Ce fut le cas également à Colomiers, avec la question du nécessaire rabattement cadencé du réseau ferré vers la ligne en projet.

Sur le plan de l'organisation, les trois premières ont connu le même déroulement: diffusion du cours film d'introduction, accueil par le Maire de la ville, présentation par la CPDP de l'objectif et des modalités de ce débat public ainsi que de l'état des lieux du débat depuis son ouverture, puis présentation par le SMTC-Tisséo de son projet, et enfin échange avec la salle, CPDP et maître d'ouvrage étant installés en tribune, à deux tables distinctes. Jean-Michel Lattes, président du SMTC-Tisséo et 1^{er} adjoint au maire de Toulouse, était présent à chacune de ces réunions publiques.



Jean-Luc Moudenc



Christian Leyrit



Pascal Mailhos

Pour la première réunion publique, le 13 septembre aux Espaces Vanel de Toulouse, plusieurs intervenants ont introduit le débat :

Jean-Luc Moudenc, Maire de Toulouse, Christian Leyrit, président de la CNDP, Pascal Mailhos, Préfet de région.

Pour la deuxième réunion publique, le 19 octobre au centre de congrès Diagora de Labège, sont intervenus : Laurent Chérubin (Maire de Labège), Cécile Valverde (présidente du Codev du SICOVAL), Xavier Raffin (Collectif « argumentaire citoyen pour une 3^{ème} ligne de métro optimisée »), Sacha Briand (adjoint au Maire de Toulouse et vice-président de Toulouse Métropole), Jacques Oberti (président du SICOVAL) et Joseph Carles (adjoint au Maire de Blagnac et président de la commission finances de Toulouse Métropole).

Pour la troisième réunion publique, salle Gascogne le 15 novembre à Colomiers, sont intervenus : Karine Traval-Michelet, Maire de Colomiers (accueil), Marie-Pierre Bès et Agnès Defosse (association Autate), Jean-Christophe Chauvignat (directeur du pôle design de SNCF Réseau), et Jean-Pierre Wolff (chercheur et professeur d'université).

Le déroulé de la réunion de clôture, le 15 décembre au centre de congrès Pierre Baudis à Toulouse, fut différent : la commission a présenté ses premières observations au terme du débat, les résultats du questionnaire et le positionnement des acteurs locaux qui se sont prononcés, notamment au travers des cahiers d'acteurs.

Au total, 1 700 personnes ont participé à ces réunions dont la fréquentation a été assez régulière de la première à la dernière. La première et la dernière, retransmises en direct sur le site Internet, ont été suivies respectivement par 140 et 60 personnes. La vidéo de la réunion d'ouverture a également été vue 597 fois en différé sur Internet.

En moyenne, une trentaine de questions ont été posées par le public à chaque réunion, plus quelques-unes par écrit, ou par Internet pour la première.

Les élus locaux sont intervenus sans pour autant occuper tout l'espace.

Si de nombreux citoyens sans appartenance partisane ont ainsi pu s'exprimer, l'essentiel des interventions a néanmoins été le fait de représentants d'associations constituées.

Réunion publique de Labège, 19/10/16 ▼



2. Le débat mobile, un moment irremplaçable de contact avec le grand public

Le « débat mobile » est un dispositif ambulant qui vise à se rapprocher du plus grand public, celui qui ne se rend pas forcément dans les réunions le soir, et qui est peut-être moins habitué à prendre la parole devant une assistance.

Pour cela, la commission s'est appuyée sur un prestataire (What time is it?) qui a mis à disposition une banque d'accueil qui peut se déployer partout dans l'espace public, au cœur des flux.

Pour le choix des lieux d'implantation, la commission a retenu plusieurs critères : des flux importants et garantissant une certaine mixité des publics, des endroits variés, des horaires différents.

Elle n'a pas entrepris de se rendre sur les lieux de rabattement, comme les parkings relais, où elle craignait d'être confrontée à un public davantage pressé par le temps, avec un flux intense sur une très courte durée.

En s'installant ainsi sur les places, dans les gares, à la sortie des stations de métro de Toulouse, au supermarché, à l'entrée du stade de rugby, dans le hall de l'aéroport, à l'hôpital Purpan ou aux marchés, la commission a pu à la fois atteindre un public plus large et recueillir des enseignements utiles pour la compréhension des enjeux et des arguments dans leur diversité.

Ainsi, les 16 débats mobiles organisés, et particulièrement à Saint-Orens, à Tournefeuille, à Blagnac, à Colomiers, ou dans des quartiers plus excentrés de Toulouse (Faourette) ont permis de mieux comprendre les attentes des habitants en matière de mobilités, les relations entre les quartiers et les villes du territoire, les liaisons et les déséquilibres, les craintes et les espoirs. Elle aurait néanmoins souhaité organiser davantage de sessions de débat mobile, mais le temps du débat, limité, ne l'a pas permis.



▲
Débats
mobiles

4 000 conversations avec les citoyens

Au total, la commission a pu nouer environ 4 000 conversations avec des citoyens et recueillir 357 contributions écrites. 484 personnes ont également renseigné le questionnaire lors des débats mobiles, soit en version papier, soit sur tablette.

Il convient cependant de réfléchir aux voies et moyens d'améliorer encore ce dispositif: comment dépasser le strict recueil d'opinion, comment instaurer un véritable débat contradictoire dans l'espace public, comment offrir aux participants la possibilité de prendre connaissance des arguments déjà avancés antérieurement?

3. Les rencontres avec les salariés dans les entreprises

La commission a organisé des réunions au sein de six entreprises. Cinq étaient situées sur le tracé (ou doivent bientôt déménager sur le tracé): Airbus Operations, Airbus Group SAS et Airbus Defence & Space, Orange, Thalès Services). Un établissement public était situé en dehors du tracé: l'Oncopole (où étaient invités les salariés des laboratoires voisins Pierre Fabre).

Le but de ces réunions était double:

- Comprendre si elles pouvaient être intéressées par le projet concernant leurs propres déplacements, et le cas échéant à quelles conditions.
- Débattre du projet avec les salariés et recueillir leurs opinions.

Thèmes abordés: question du domicile-travail et de la congestion routière à proximité des deux plus grandes zones d'emploi, connexion entre moyens de transports, parkings relais...

En tout, 275 salariés ont participé à ces rencontres. La commission exprime le regret de n'avoir pu organiser davantage de réunions au sein d'entreprises situées plus loin du tracé.



Rencontre avec les salariés d'Orange, 29/11/16 ▲

4. Rencontres avec les étudiants

Toulouse étant la 2^{ème} ville universitaire de France, il était incontournable pour la commission d'aller à la rencontre des étudiants.



170 personnes –étudiants et personnels des différents établissements– ont été rencontrées entre l'Université Toulouse Capitole, l'Institut d'Etudes Politiques, l'Université Jean Jaurès, l'INPT et l'Institut Catholique.

L'approche était double :

- recueillir la parole des étudiants, en tant que citoyens et usagers des transports en commun (c'était particulièrement le cas du débat à l'INPT, situé sur le tracé du projet);
- sensibiliser les futurs managers (du public et du privé) au débat public.

Dans la pratique, les auditeurs ont été plutôt les étudiants mobilisés par leurs enseignants dans le cadre d'un travail préparatoire ou d'accompagnement du débat

◀ Université Jean-Jaurès, 25/11/2016 : les étudiants présentent leur étude sur l'histoire des transports toulousains

5. Rencontres avec les lycéens

À l'initiative de professeurs du lycée Saint-Sernin de Toulouse, le secrétaire général de la commission a rencontré successivement deux classes de 25 élèves de 1^{ère} dans le cadre de leur cours de géographie, l'aménagement du territoire figurant au programme de l'année. Plus informelles, sans la présence du maître d'ouvrage, ces rencontres se sont révélées très utiles pour la commission. Les lycéens sont à la fois de jeunes citoyens et les usagers des transports d'aujourd'hui et de demain.

Ces rencontres furent d'abord l'occasion de présenter quelques enjeux inhérents à l'élaboration des grands projets d'infrastructures, ainsi que l'utilité et les modalités du débat public.

À chaque fois, un échange de deux heures particulièrement riche a pu s'instaurer avec les élèves, sur le rôle de la CNDP, sur les moyens de participer au débat public, sur la participation citoyenne et sur les mutations démocratiques plus généralement, mais aussi sur un certain nombre d'aspects relatifs aux projets de transports et à leurs impacts urbains.



▲ Rencontre-débat au lycée Saint-Sernin, 14/10/2016

6. Des focus groupes permettant de connaître la position des principaux acteurs

La commission a co-organisé une série de focus groupes pour répondre à deux objectifs : comprendre le positionnement des acteurs clés du territoire, tout en incitant ces derniers à devenir eux-mêmes prescripteurs du débat.

Douze rencontres d'une durée de deux heures en moyenne, réunissant chaque fois une famille d'acteurs, une communauté d'intérêts ou d'usages, ont ainsi eu lieu, pour la plupart dans les locaux des organisations et groupements impliqués.

Focus Environnement - Maison de l'Environnement Midi-Pyrénées - 04 octobre

Une rencontre co-organisée avec France Nature Environnement Midi-Pyrénées a réuni des responsables d'associations de protection de l'environnement.

Thèmes discutés : les chiffres annoncés par le SMTC Tisseo dans le dossier du maître d'ouvrage, sur la diminution de l'usage de la voiture personnelle sur la zone du PDU et sur les gains en qualité de l'air escomptés grâce au projet de 3^{ème} ligne. L'implantation de stations à proximité immédiate des sites industriels classés [SEVESO](#) (zone de Fondeyre) et le devenir des déblais liés aux chantiers.

Focus Entreprises - Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse - 05 octobre.

Une rencontre co-organisée avec la CCI de Toulouse a réuni des entreprises de l'agglomération toulousaine.

Thèmes discutés : la desserte des pôles d'activités économiques de l'[aire urbaine](#) et la facilitation des trajets domicile-travail, la desserte directe et sans [rupture de charge](#) de l'aéroport.

Focus Évènementiel sportif - Stade Toulousain Ernest Walon - 11 octobre

Une rencontre co-organisée avec le Stade Toulousain et le TFC, en associant leurs supporters.

La commission a jugé utile de considérer les flux générés notamment par les loisirs, parmi lesquels ceux liés à la tenue de rencontres sportives professionnelles.

Thèmes discutés : desserte en transports en commun de leur stade et des quartiers alentour, difficultés d'accès pour les spectateurs, la station 7 Deniers.

Focus Mouvement sportif (amateur) - Maison des Associations - 13 octobre

Une rencontre co-organisée avec la Direction départementale de la cohésion sociale a réuni des acteurs sportifs.

Thèmes discutés : possibilités du transport du matériel sportif dans les rames de métro, durée d'ouverture des portes pour accueillir un groupe, sécurité des déplacements dans les transports en commun.

Focus Aménagement et habitat - Espace municipal Duranti - 25 octobre

Ce focus group a notamment réuni bailleurs sociaux et promoteurs immobiliers, architectes, paysagistes et urbanistes.

Thèmes discutés : objectifs du projet d'aménagement, accueil dans le périmètre du tracé, population nouvelle attendue à l'horizon du projet, qualité des paysages, des espaces et des services publics, mixité sociale, politique foncière.

Focus à la CCI – 05/10/16



► Focus
Organisations
syndicales –
08/11/16



Focus Économie Sociale et Solidaire - Caisse Primaire d'Assurance Maladie de Haute-Garonne - 28 octobre

Une rencontre co-organisée avec la Chambre Régionale de l'Économie Sociale et Solidaire (CRESS) Midi-Pyrénées a réuni les acteurs du secteur.

Thèmes discutés : potentiel de création d'emplois induits par le projet de 3^{ème} ligne de métro, de la phase chantier à l'exploitation, organisation des services dans les quartiers desservis, accès aux marchés publics, qualité de vie dans les quartiers concernés.

Focus Organisations syndicales - Comité d'Établissement Régional SNCF Midi-Pyrénées - 8 novembre

Une rencontre co-organisée avec les syndicats.

Thèmes discutés : choix du matériel et fréquence, inquiétude sur un assèchement des ressources financières et une augmentation de la pression fiscale, [intermodalité](#) et les correspondances métro/SNCF, gouvernance par plusieurs AOM (Métropole et Région), saturation des parkings relais.

Focus Handicap - Locaux APF - 9 novembre

Une rencontre co-organisée avec l'Association des Paralysés de France a réuni les acteurs du handicap et des personnes en situation de handicap.

Thèmes discutés : possibilité d'accéder à chaque infrastructure et à évoluer de manière continue, aménagement de voiries et adaptabilité des matériels aux différents handicaps, accès aux quais et aux billetteries, accès aux autres transports en commun.

Focus Vélo - Maison de l'environnement - co-organisé avec les associations Vélorution, 2pieds2roues et la Maison du vélo - 14 novembre

Une rencontre co-organisée avec les associations Vélorution, 2 pieds 2 roues et la Maison du vélo a réuni les cyclistes.

Thèmes discutés : place du vélo dans le PDU et dans le projet de 3^{ème} ligne, voirie et usages cyclistes, trafic automobile, [coupures urbaines](#) et franchissement des voies, aménagement des stations, intermodalités, embarquement des vélos dans les rames, alternatives au projet de 3^{ème} ligne.

Focus Culture - Salle de concert Le Métro num - 21 novembre

Une rencontre co-organisée avec la mairie de Toulouse et le Métro num.

Thèmes discutés : desserte des équipements culturels.

Focus Artisans et commerçants - Chambre des Métiers de Toulouse - 5 décembre

Une rencontre co-organisée avec la Chambre de Métiers et de l'Artisanat de la Haute-Garonne a réuni artisans et commerçants.

Thèmes discutés : attractivité de la ville et déploiement des infrastructures de transports, implantation des commerces sur le réseau structurant de la ville en devenir, anticipation et concertation des populations et des commerçants, opportunités d'activités pour les entreprises du BTP, inquiétudes quant à l'augmentation de la taxe transport pour contribuer au financement du projet, impacts et nuisances potentielles du chantier, modification des dynamiques commerciales des quartiers.

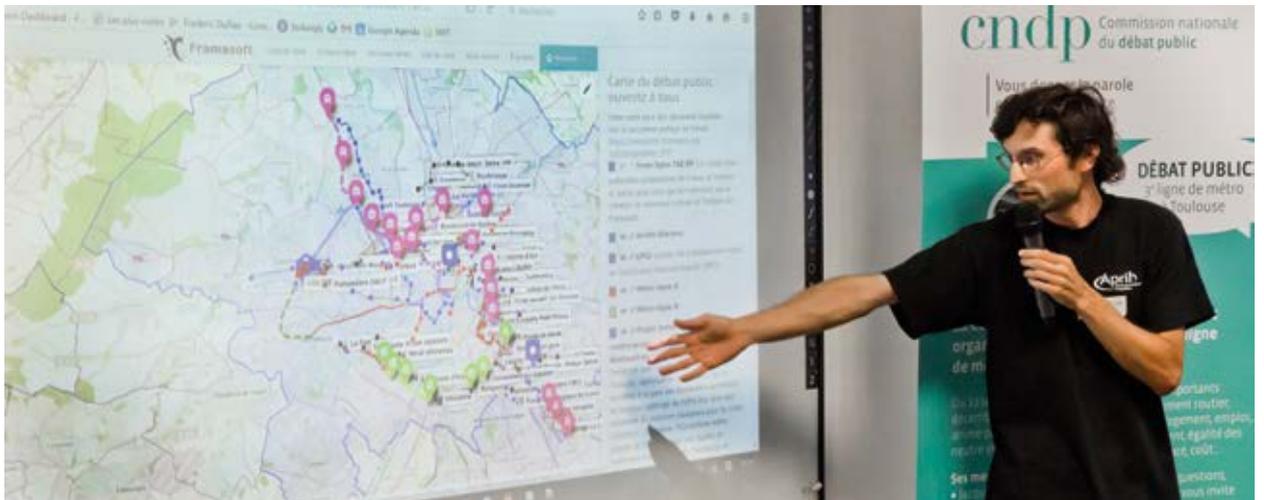
Focus usagers du train - Boutique du débat

Une rencontre co-organisée avec l'Autate a réuni les usagers du train.

Thèmes discutés : projets alternatifs à la 3^{ème} ligne ou conditions de sa réussite, rabattements, terminaux partiels des trains régionaux, Conseil régional et SNCF, volet aménagement du projet de 3^{ème} ligne de métro.

7. Un atelier cartographique pour identifier les enjeux du tracé

►
Un habitant
participe à
l'atelier de
cartographie



Une centaine de personnes différentes ont participé à ces ateliers.

Ce travail avait d'abord pour but de représenter sur des cartes des données utiles à l'analyse du projet.

Un Hackathon, le 15 septembre à la Cantine de Toulouse, a permis de lister les questions du débat auxquelles des cartes pourraient apporter des éléments de réponse, de répertorier les données accessibles ou qu'il serait souhaitable d'obtenir, et enfin de repérer les outils disponibles pour les représenter.

Atelier de
cartographie
à la Cantine –
15 septembre
▼

Par groupes de travail, les participants ont avancé sur plusieurs thématiques liées au débat et sur les outils à utiliser pour celui-ci.



Tout au long du débat, les stagiaires d'IdGeo avec d'autres participants, ont produit 47 cartes, classées en trois thématiques: transport/mobilité (31); urbanisme/socio-économie (6); environnement, paysage et patrimoine (10). Toutes ont été rendues accessibles via la cartothèque du débat³.

La plupart d'entre elles sont « statiques » et peuvent donc être imprimées, les autres sont dynamiques et interactives: elles sont consultables et manipulables en ligne.

Plusieurs acteurs ont été sollicités pour libérer davantage de données: SMTTC-Tisséo, AUAT, SMAT, Préfecture de région, INSEE, Toulouse Métropole, SICOVAL, Conseil départemental. Les participants ont manifesté le souhait d'accéder notamment aux données de trafic ou du SCoT.

Les ateliers locaux

La seconde orientation du travail cartographique a consisté à produire une carte des enjeux et avis liés au projet. Trois ateliers locaux, réunissant chacun entre 15 et 20 participants, ont ainsi permis d'aborder des sujets plus sectorisés:

- à Labège le 12/10 (prolongement ligne B, Malepère, Labège Cadène);
- aux Minimes le 27/10 (traversée de la Garonne, boulevard urbain Nord, réseau ferroviaire, risques industriels);
- à Colomiers le 10/11 (connexion aéroport, desserte d'En Jacca, impacts environnementaux).

Ils ont mobilisé les comités de quartier, via l'Union des Comités de Quartier (UCQ), pour identifier les questions locales et mobiliser les habitants.

Ces trois ateliers locaux ont permis de constituer une carte globale représentant 70 avis, questions et enjeux⁴.

8. Les auditions publiques

La commission a organisé une série d'auditions publiques, en invitant des experts de Toulouse ou venus d'autres régions de France, à venir éclairer un certain nombre d'enjeux liés au projet de 3^{ème} ligne de métro.

Filmées au local de la commission à Toulouse, menées par les membres de la CPDP eux-mêmes, et rapidement mises en ligne sur le site Internet, ces vingt-six auditions ont eu plusieurs vertus pour la commission durant ce débat :

- Mieux appréhender les réalités de l'agglomération toulousaine à divers points de vue;
- Mieux aborder des sujets parfois très techniques, en faisant appel à des personnalités hautement qualifiées, présentant une expertise ou une expérience indiscutable;
- S'intéresser à des expériences et des projets semblables ou voisins avec le projet de 3^{ème} ligne de métro;
- Nourrir ses propres réflexions et les rencontres publiques suivantes de ces précieux éclairages;
- Permettre au maître d'ouvrage et au public d'accéder à ces ressources via le site Internet.

Ainsi, la commission a d'abord souhaité être éclairée sur l'histoire des transports à Toulouse et son agglomération (Robert Marconis, Jean-Pierre Wolff), et sur la manière dont un tel projet avait pu émerger (Julien Weisbein).

À partir de là, plusieurs experts se sont exprimés sur les questions de gouvernance (Sophie Mougard, Marie-Chris-

tiane Jaillet, André Crocherie) et de modèle économique (Marc Ivaldi, Jean-Claude Prager, Jean-Louis Perrin) à considérer pour la réussite d'un projet de ce type ou des enjeux pour l'État (Marie-Pierre Nerard et Jocelyn Vié).

La commission a ensuite étudié les difficultés rencontrées par les salariés dans leurs déplacements domicile-travail et la manière dont un groupe comme Airbus travaillait à leur amélioration (Cécile Ha Minh Tu, Brice Navereau).

La commission a alors approfondi les questions urbaines et sociales liées à la réalisation d'un tel projet (Catherine Barbé, Dominique Alba, Guillaume Baumgartner) ainsi que les impacts et les aléas du possible chantier (Mathieu Leroy).

L'impact environnemental a lui aussi été forcément questionné, compte tenu de la nature même du projet de 3^{ème} ligne de métro, à travers différents aspects : biodiversité et nature en ville (Michaël Douette); risques liés aux sites pollués, accueillant des activités Seveso (Pascal Dagrassas) ou sujet à de possibles inondations (Pierre-Olivier Dubois); qualité de l'air (Dominique Tilak); les impacts de la congestion (Jean-Paul Lhullier).

La question du choix du mode de transport (Pierre Riboud) et du matériel, à travers ses caractéristiques a également pu être abordée (Frédéric Lescure).

Enfin, la commission a pu élargir son champ de vision en échangeant sur l'avenir de Toulouse et sur ses projets d'aménagement (Joan Busquets, Alain Garès).



▲ Audition de Sophie Mougard (ancienne directrice générale du STIF), par Anne-Marie Charvet et Jean-Claude Ruyschaert



▲ Joan Busquets (2^e à gauche), urbaniste en chef du projet [TESO](#), auditionné par Jacques Archimbaud, Barbara Serrano et Jérôme Laurent

9. Étude complémentaire à dire d'experts

À la demande de la CPDP, une étude complémentaire à dire d'experts, conduite par Jean Frébault, Clément Morin, Marc Perez et Matthieu de Lapparent, a été diligentée pour répondre à des interrogations sur les chiffres de fré-

quentation et sur la fiabilité du modèle de trafic utilisé par le maître d'ouvrage (voir ses conclusions en annexe). La présentation de ses conclusions a fait l'objet d'une séance publique de compte rendu.

10. Les outils numériques

a) Le site Internet : actif et réactif

Le site de la CPDP a été ouvert dès le mois d'août 2016. Outil essentiel du débat, le site a été à la fois un lieu d'information (calendrier des rencontres, détails du projet du maître d'ouvrage, études complémentaires) et de participation citoyenne (forum de discussion, questions-réponses, points de vue, questionnaire du débat : ouverts du 12 septembre au 17 décembre).

Les expressions en ligne proviennent majoritairement du grand public : 94 % des avis, 91 % des questions, et 90 % des commentaires (le reste ayant été publié par des acteurs : associations, collectifs, acteurs économiques...).

84 % des expressions ont été publiées par des hommes et 16 % par des femmes, alors que les visites sur le site sont plus égalitaires (54 % d'hommes/46 % de femmes)

20 % des utilisateurs se sont exprimés sous pseudonyme, en déclarant au préalable leur identité à la CPDP via la création d'un compte sur le site, conformément à la charte de modération de la CNDP.

Concernant le système de questions-réponses, le maître d'ouvrage s'est appliqué à répondre aux 300 questions qui lui ont été adressées, dans un délai moyen de 12 jours (en deçà des 15 jours maximum indiqués par la CNDP). La CPDP a répondu aux 14 questions qui lui ont été adressées dans un délai moyen de 8 jours.

Des thématiques ont été fixées par la commission au lancement du débat, pour structurer les espaces de dialogue, un même message pouvant être associé à différents thèmes.

Nombre de messages publiés par thématique	THÈMES	AVIS	QUESTIONS	COMMENTAIRES	TOTAL
		Le tracé de la 3 ^{ème} ligne	115	116	236
	Encombrements routiers et mobilités	139	105	206	450
	Alternatives	52	46	115	213
	Aménagement et urbanisme	46	87	77	210
	Égalité des territoires et des quartiers	48	36	116	200
	Le coût du projet	38	53	52	143
	Le débat public	21	32	45	98
	L'impact environnemental	11	13	21	45
	Autres	15	36	13	21
	Métropole et Région Occitanie	6	6	2	14

SUJETS LES PLUS DISCUTÉS

Le tracé du projet (467 messages) et les questions de mobilités (450) : le projet permettra-t-il de répondre à ses objectifs en décongestionnant l'agglomération ? Comment seront desservies les périphéries ? Pourquoi desservir les zones à densifier plutôt que les zones denses ?

Le projet d'aménagement du territoire

Un projet de mobilités ou d'urbanisme ? Quelle densification pour la ville ? Comment organiser le maillage du territoire ?

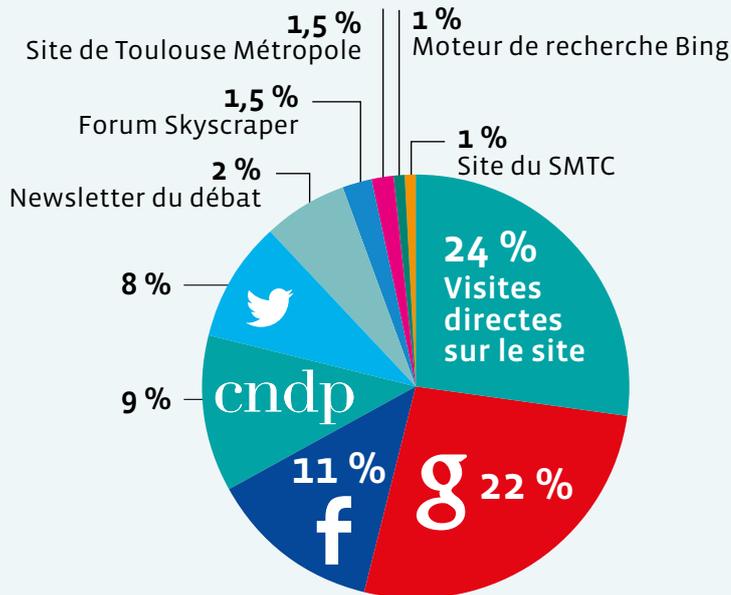
Les propositions complémentaires

Des alternatives partielles ou totales proposées : modifications du tracé, projet de RER urbain, tramway, ligne circulaire...

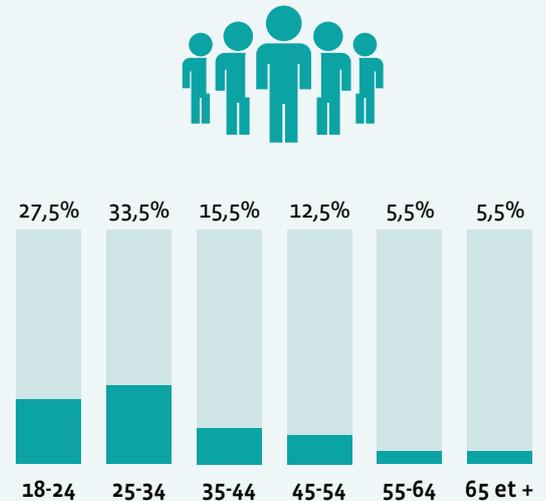
AUTRES SUJETS ÉVOQUÉS

Le coût du projet et son financement, le matériel, les impacts du projet.

SOURCES DES VISITES



ÂGE DES VISITEURS DU SITE



(source des données : Google Analytics)

b) Les réseaux sociaux

🐦 Le compte Twitter

Le compte Twitter a été très actif, pour relayer l'actualité, les rendez-vous, les mises à jour sur le site, les articles de presse se faisant l'écho du débat.

Les 4 grandes réunions publiques ont fait l'objet de « live-tweets » qui ont mobilisé de nombreux internautes.

Le compte Twitter a aussi fidélisé une communauté d'abonnés actifs, invités à s'exprimer autour du mot-clé #MetroLigne3. Deux campagnes publicitaires ont été menées : la première pour augmenter l'audience du compte du débat et la deuxième pour promouvoir le questionnaire en ligne.

Tout au long du débat, Twitter a été une plateforme d'échanges entre le maître d'ouvrage (essentiellement via le compte de Jean-Michel Lattes, président du SMTC-Tissé) et les internautes (citoyens, associations, partis politiques), certains de ces échanges se révélant parfois relativement véhéments, en particulier au sujet de l'expertise complémentaire décidée par la commission.

Les journalistes ont également relayé à de nombreuses reprises les articles autour du débat (Côté Toulouse, France Bleu Toulouse, La Tribune Toulouse).

La communauté d'abonnés a été présente et s'est exprimée régulièrement.

	Tweets	Followers	Listed	Mentions
@M_Lafage Maxime Lafage	6,767	1,255	122	101 mentions 63 retweets 101 favorites
@jmlattes J.M.LATTES Jean-Michel	8,690	2,606	130	101 mentions 7 retweets 33 favorites
@MartinJeanPau14 Martin Jean-Paul	583	79	7	88 mentions 4 retweets 14 favorites
@MPagran Mathéo Petit	1,397	130	38	79 mentions 29 retweets 35 favorites
@CollectifTAE Tisse Métropole Poitouaine	600	114	4	59 mentions 32 retweets 47 favorites
@AutateToulouse AUTATE	1,016	263	28	57 mentions 25 retweets 35 favorites
@infestedgrunt Benoît SALLES	96,879	1,629	287	33 mentions 37 retweets 33 favorites
@EELYToulouse EELY Toulouse	9,506	1,754	138	20 mentions 18 retweets 8 favorites
@Collectif_Tuck Collectif Tuck	94	12	0	14 mentions 5 retweets 13 favorites
@Ruff_Irie Ruffine, theReferee	665	93	11	14 mentions 5 retweets 7 favorites

▲ Utilisateurs Twitter les plus actifs autour du débat

(source : Twittonomy)

Le compte Facebook

La page Facebook du débat a connu une activité modérée avec 475 mentions « j'aime » en fin de débat. Comme sur Twitter, la commission relayait l'actualité du débat, les mises à jour du site et les articles de presse. Des campagnes publicitaires ont aussi été menées pour augmenter l'audience de la page, et inviter le public à répondre au questionnaire.

c) Newsletters



7 newsletters ont été envoyées au cours du débat, et 2 le seront en fin de débat (pour annoncer la parution du compte rendu et la décision du maître d'ouvrage). Ces newsletters envoyées à 8 473 personnes en fin de débat ont généré près de 1938 visites sur le site.

Le dossier du maître d'ouvrage, le calendrier du débat, le questionnaire, les ateliers de cartographie et le forum de discussion, ont été les liens les plus consultés via ces newsletters.

CHIFFRES CLÉS DU DÉBAT EN LIGNE

SITE INTERNET

21 226
visiteurs uniques



4 min 47
durée moyenne
d'une visite sur le site



60 %
de visiteurs
entre 18 et 34 ans



45 %
de visiteurs toulousains
(Paris 18 %, Bordeaux 3 %)



54 %
d'hommes



46 %
de femmes

RÉSEAUX SOCIAUX



Twitter



834
abonnés

973

tweets de la commission

510

retweets par des internautes

1 100

mentions du compte
@MetroL3_debat

4

live-tweets



Facebook



481
abonnés

206

publications

49 374

vues des publications

(source des données : Twitter, Facebook et Twitonomy)

►
Début de
l'expertise
complémentaire,
23/11/16.
De g. à d. :
Marc Perez,
Jean-Claude
Ruyschaert
(CPDP),
Clément Morin,
Jean Frébault



D. DES MÉTHODES ET DES RÈGLES DU JEU PLUTÔT CONSENSUELLES

La méthode et les modalités adoptées pour le débat public ont été globalement appréciées des participants. L'impartialité de la commission et sa neutralité n'ont pas été mises en cause.

Toutes les personnes ayant demandé la parole, souhaité rédiger un cahier d'acteur, organiser un focus groupe ou être entendues par la commission ont obtenu des réponses positives.

La commission a en revanche pris bonne note d'un certain nombre de remarques, à des moments précis du déroulement du débat :

La disposition conventionnelle des salles de réunions, avec un public face à une tribune où prennent place la CPDP et le maître d'ouvrage, a été critiquée à juste titre.

Plusieurs personnes ont déploré l'absence de traduction en langue des signes lors des rencontres publiques. Un traducteur en langue des signes était présent au focus groupe organisé avec l'Association des Paralysés de France.

L'expertise complémentaire a été contestée par des représentants du Collectif citoyen pour une ligne de métro optimisée, qui a questionné l'indépendance des experts et

leurs conclusions. La commission a répondu que la grande diversité du groupe d'experts et leur compétence reconnue était à ses yeux un gage de leur indépendance.

D'autres participants ont déploré que cette expertise et les questionnaires distribués pendant le débat n'aient pas également porté, au-delà du projet du maître d'ouvrage, sur les projets alternatifs, afin d'établir une comparaison. Sur ce sujet traditionnellement controversé, la commission a rappelé que cette possibilité n'était pas de sa compétence légale ou réglementaire. En revanche et sur le fond, la commission estime nécessaire que ces alternatives fassent l'objet d'une évaluation ultérieure.

À plusieurs reprises, des internautes ont manifesté leur mécontentement quant aux réponses fournies par le maître d'ouvrage aux questions postées sur le site de la commission, et notamment sur le fait que les réponses se soient peu démarquées du dossier initial du maître d'ouvrage.

La commission prend note de ces appréciations : elle estime qu'à partir du moment où c'est essentiellement l'équipe d'ingénieurs et de techniciens de la maîtrise d'ouvrage qui avaient en charge les réponses sur le site, il était inévitable que les réponses s'en tiennent aux points ayant été validés à l'occasion des réunions d'élus...



02

CARTOGRAPHIE DES POSITIONNEMENTS

- 38 A. Organisations et instances constituées
- 42 B. Résultats du questionnaire grand public
- 46 C. Le Dialogue 3D

A. ORGANISATIONS ET INSTANCES CONSTITUÉES



FAVORABLES AU PROJET

Collectivités

	« Un métro durable pour la deuxième ville de la métropole »
	« Desservir l'aéroport sans rupture de charge »
	« Connexion du nord toulousain au reste de l'agglomération »
	« Financement 150 M€ pour l'intermodalité TAE et le projet PLB »
	« Irriguer l'agglomération toulousaine de Colomiers gare et Labège la Cadène »
	« Un financement à consolider »

Entreprises

	« Doit passer par l'aéroport de Toulouse-Blagnac sans recourir à une branche additionnelle »
	« Desserte efficace de la zone d'emploi du sud-est »
	« Desserte de l'aéroport en direct »
	« Enjeu de développement économique et de compétitivité »
	« Passage par la zone d'activité de Blagnac »
	« Attractivités économiques et touristiques de la métropole »
	« Une liaison directe entre la gare de Toulouse-Matabiau et l'aéroport de Toulouse-Blagnac »

Organisations professionnelles

	« Connexion du nord toulousain au reste de l'agglomération »
	« Enjeu de développement économique et de compétitivité »
	« Développement de la métropole toulousaine »

	« Liaison entre la zone aéroportuaire de Toulouse Blagnac et le centre-ville »
	« Une chance pour révéler la Métropole à ses paysages »
	« Opportunité de marchés publics pour les acteurs de l'ESS »

Associations

	« Réponds à la croissance démographique et économique »
	« Accessibilité des stations et dimensionnement des parkings relais »
	« Devra être un modèle d'accessibilité apportant confort d'usage en autonomie et sécurité facilitant la mobilité à travers la métropole. »
	« Nous sommes favorables au projet »
	« Ce projet est indispensable »
	« 2024 plus que huit ans à attendre!!! »

Établissements publics

	« répondre aux horaires particuliers des personnels du premier employeur public de la région... »
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------

Club sportif

	« Le Stade toulousain dit oui à la 3 ^{ème} ligne »
--	-------------------------------------------------------------



FAVORABLES AU PROJET AVEC DES CONDITIONS FORTES

Collectivités

	« Avec un P+R La Cadène suffisamment grand, des bus de rabattement, des adaptations de voirie »
	« concilier au mieux perspective à plus long terme et besoins immédiats en desserte locale »

Assemblées et conseils

	« Une intermodalité indispensable, facteur de réussite du projet de 3 ^{ème} ligne de métro »
	« Tisser une toile des mobilités robuste et durable »

Associations

	« Une station à la cité de l'espace »
	« Enjeu de développement économique et de compétitivité »
	« Tracé TAE « bâtard » : Ni radial ni circulaire, plus adapté à une ligne de tramway »
	« Assez du stop and go politique! »
	« Pour une station à Camille Pujol »
	« Nous pensons que les avantages d'une jonction Tram-Métro au niveau de la station Purpan méritent d'être considérés attentivement. »

1. Contribution collective des 5 maires des communes de Castelginest, St Jory, Bruguières, Gagnac et St Alban.
2. Collectif inter associatif Handicap 31

Collectif

	« Ne correspond pas à la réalité urbaine du Toulouse d'aujourd'hui et de demain »
--	-----------------------------------------------------------------------------------

Syndicats

	« les salarié.e.s qui n'habitent pas le centre-ville de Toulouse sont les grands oubliés de ce projet. »
	« Il faut d'abord résoudre les problèmes de transports d'aujourd'hui »
	« Assèchement des finances pour d'autres développements du PDU »

Partis politiques

	« La liaison métro de la zone (TMA, Airbus DS, Labège) est une priorité »
	« Discutons de tous les moyens de transport. »



DÉFAVORABLES AU PROJET

Associations

	« Faire mieux et moins cher, en renforçant les réseaux existants en surface (bus et tram) et les TER. »
	« Faire le PDU 2012 avec son réseau en toile d'araignée, avec ses radiales et ses lignes concentriques multimodales »
	« TAE n'apparaît pas comme un moyen efficace pour réduire l'usage de la voiture. »
	« ne répond pas à la diminution de la voiture »
	« Pas la priorité car ne réponds pas à la thrombose de la circulation »
	« Risque financement, la TAE absorbera 60 % des investissements et multipliera la dette du SMTC par 2 »
	« la construction de la troisième ligne de métro ne correspond pas à l'offre qu'attendent les blagnacais en matière de transport en commun. »
	« Nous déplorons que chaque échéance politique soit le retour du « projet idéal » jamais réalisé »

Collectifs

	« Nous demandons que ce projet ne soit pas engagé avant une remise à niveau sur notre secteur. »
	« Un vrai réseau express métropolitain cadencé traversant l'agglomération »
	« Nous redoutons que la 3 ^{ème} ligne de métro remette en question l'amélioration des moyens de transport collectifs dans le quartier »

Syndicats

	« Projet pour les besoins toulousains au détriment du reste de l'agglomération »
	« C'est une 3 ^{ème} ligne pour Toulouse et son élite économique et sociale »

Partis politiques

	« Nous nous opposons ainsi au projet actuel, car il abandonne l'ambition d'un maillage du réseau, et consomme le budget global pour des dizaines d'années. »
	« Risque d'une Capacité d'investissement du SMTC engloutie dans TAE et accroissement de la Pression fiscale pour financer d'autres projets »

Association d'élus

	« Ce projet va absorber l'ensemble des ressources et obérer les autres projets de mobilités »
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------

Commentaires de la commission

Le positionnement des acteurs sur le projet de 3^{ème} ligne obéit à une logique assez classiquement observée à l'occasion des débats publics sur les grands projets d'équipement.

Les milieux économiques patronaux (entreprises et chambres consulaires) sont particulièrement favorables au projet.

TROIS RAISONS SONT MISES EN AVANT

- Un gain de temps attendu pour leurs salariés ou leurs clients avec une diminution des bouchons à l'entrée des grands sites industriels de l'agglomération.
- Une plus grande efficacité dans les déplacements depuis les portes d'entrée dans la ville et dans les relations inter-sites ou avec les sous-traitants.
- Un élément important d'image et d'attractivité : la fluidité des mobilités est à leurs yeux une composante importante de la qualité de vie en ville et un atout pour attirer une main d'œuvre hautement qualifiée dans la concurrence entre métropoles.

Il était donc logique que ces milieux aient insisté sur la desserte de l'aéroport et qu'ils aient même tenté, par une intense pratique de lobbying, d'améliorer la desserte de leurs propres sites dans le projet.

Même si la campagne de l'aéroport de Toulouse en faveur de l'arrivée du métro n'a pas été de nature à fausser le débat, la commission considère qu'elle a pu produire une certaine confusion aux yeux du grand public.

On peut regretter également que les entreprises, à l'exception notable d'Airbus, n'aient guère été au-delà de la reprise des arguments du maître d'ouvrage et n'aient pas cherché à justifier l'opportunité de la ligne, par une participation plus active et par la mise en évidence des trajets domicile-travail de leurs propres salariés.

La profession agricole ne s'est pas manifestée, sans doute en raison de l'impact limité du projet sur l'agriculture.

Plusieurs groupements professionnels (Économie sociale, Urbanistes et paysagistes) ne se sont pas prononcés sur le fond mais ont considéré que le projet était une opportunité pour faire avancer certaines de leurs préoccupations.

La Chambre de Métiers a mis en évidence des facteurs de réussite de la ligne touchant à la place du commerce et de l'artisanat.

43 cahiers
d'acteurs ont
été édités
durant le débat



Les trois collectivités locales desservies se sont également fortement mobilisées en faveur du projet. Les collectivités de Colomiers et du SICOVAL ont largement profité du débat pour mettre en discussion les clefs de répartition du financement direct du projet. La commune de Blagnac a également fait part de son soutien de principe, en proposant toutefois un tracé qui lui serait bien plus profitable.

Plus on s'est éloigné de la ligne et plus le soutien des collectivités et des acteurs locaux s'est assorti de conditions fortes, notamment quant au rabattement vers la ligne (Tournefeuille, Saint-Orens).

Le Conseil départemental et le Conseil régional ont apporté un soutien au projet, annonçant qui plus est une participation financière conséquente, cependant conditionné par

- la desserte de Colomiers et Labège, ainsi que le fait qu'on ne segmente ou ne phase pas la réalisation de l'ouvrage
- le maintien de la gestion publique du système de transport

SNCF a soutenu la position de la Région.

Le Stade Toulousain, considérant que son stade serait mieux desservi les jours de match a fait connaître son soutien au projet.

Plusieurs collectifs citoyens, de résidents ou d'habitants, se sont déclarés favorables au principe du métro mais hostiles à son tracé dans Toulouse et ont proposé un tracé alternatif.

L'État n'a pas officiellement fait connaître de position.

Les trois conseils de développement, ont longuement débattu du projet et suivi attentivement le débat. Traversés naturellement par les différences de points de vue entre leurs propres composantes, ils ont fait une proposition de compromis combinant réalisation de la 3^{ème} ligne et plan de rattrapage ou d'urgence, tendant à un rééquilibrage des usages et à une desserte perçue comme plus équilibrée du territoire métropolitain.

Les syndicats de salariés ont réservé un accueil gradué et nuancé mais dans l'ensemble assez dubitatif au projet de 3^{ème} ligne. Leurs observations ont en général porté sur les risques que le projet rende plus difficile le traitement des urgences, que le service public se dégrade et que la desserte des lieux de travail se fasse au détriment de la desserte des lieux d'habitation.

Mais c'est autour des **associations ou groupements à forte tonalité écologiste ou environnementale** que s'est polarisée la coalition des oppositions au projet de 3^{ème} ligne.

Globalement, **les écologistes** contestent le modèle de centralité métropolitaine toulousain, la primauté donnée à la production et au travail (et singulièrement à l'aéronautique). Ils opposent à ce modèle une pluralité de pôles territoriaux équilibrant travail, habitat et services.

Ils considèrent que le projet de 3^{ème} métro est une façon détournée de ne pas s'attaquer à l'hégémonie de la voiture en ville.

Ils relaient ou sont relayés par :

Les **associations de promotion des modes doux de transport** qui estiment que les efforts en la matière sont nettement insuffisants.

Les **associations de protection de l'environnement** qui considèrent que les nuisances prévisibles du projet sont à ce stade sous-estimées.

Quelques associations d'habitants de la périphérie qui estiment que des secteurs entiers risquent d'être « désertifiés » par la priorité accordée à la 3^{ème} ligne.

La crainte que le projet n'assèche durablement les finances publiques et celles de TISSEO est globalement partagée par ces opposants.

Les partis politiques de la majorité municipale toulousaine n'ont pas fait connaître explicitement une position dont tout donne à penser qu'elle est largement favorable au projet.

Le Parti Socialiste a paru quant à lui divisé entre les élus des territoires de périphérie desservis par la ligne, favorables au projet, et les élus toulousains dont la contribution a été nettement plus critique, en particulier sur les impacts budgétaires du projet.

Les organisations d'usagers se sont déclarées hostiles au projet de 3^{ème} ligne de métro.

B. RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE GRAND PUBLIC

La commission a élaboré un questionnaire visant à objectiver davantage l'avis des participants au débat que ne le permettrait un simple descriptif des arguments recensés. L'objectif n'était pas de réaliser un sondage représentatif de la population mais d'enregistrer un grand nombre d'avis, dans leur diversité (âge, niveau de diplôme, lieu de résidence, usage des transports).

Le questionnaire était constitué d'un nombre limité de questions (5 dans son format court, 12 dans son format long, en dehors des questions liées au profil de l'enquêté et à ses usages des transports), dont la quasi-totalité étaient fermées, afin d'en faciliter l'analyse quantitative.

LA COMMISSION A RECUEILLI

4 890 questionnaires

Une nette majorité ont été remplis en ligne (82 %), tandis qu'ils étaient systématiquement distribués au format papier à l'occasion de tous les événements publics du débat, et qu'une version courte était incluse sous la forme d'une carte T (179 réponses) dans le dépliant de présentation du projet.

Ceux qui ont été recueillis au format papier proviennent majoritairement de débats mobiles (10 %) et des réunions publiques (3 %).

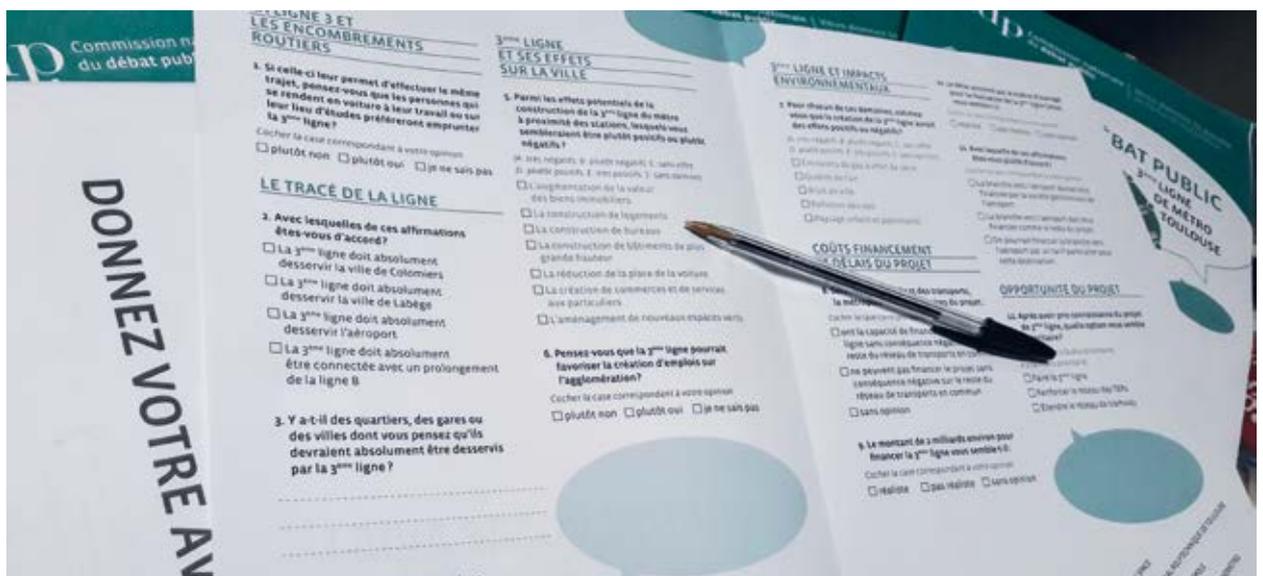
Le questionnaire a fait l'objet de campagnes incitatives sur le site Internet du débat et sur les réseaux sociaux (Facebook, Twitter).

Le traitement du questionnaire et la mise en forme des résultats a été réalisée par un prestataire extérieur (Eclectic Experience) avec l'appui des étudiants de l'IEP de Toulouse. Ces derniers ont notamment analysé les caractéristiques sociodémographiques des répondants, en les comparant à celles de la population toulousaine et du département de la Haute-Garonne.

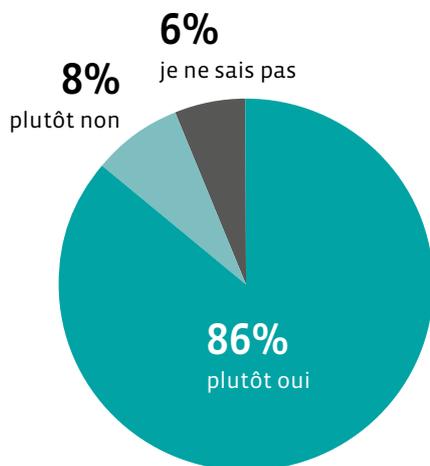
Il a été ainsi constaté une sur-représentation d'hommes (59 % au lieu de 49 %), des 18-25 ans (24 % au lieu de 9 %) et de diplômés à Bac +5 et au-delà (49 % au lieu de 17 % à Toulouse).

Des tests de redressement statistique des résultats (suivant les questions de genre, d'âge, de niveau d'étude, de répartition géographique des résultats) ont été menés. Ils n'ont pas changé significativement les résultats obtenus. Les résultats du questionnaire ne peuvent pas être considérés comme représentatifs des habitants de la métropole. Croisés avec des observations recueillies à partir des autres supports du débat, ils permettent néanmoins à la commission d'en tirer des enseignements concernant les opinions de la partie la plus impliquée des participants au débat.

Le questionnaire du débat

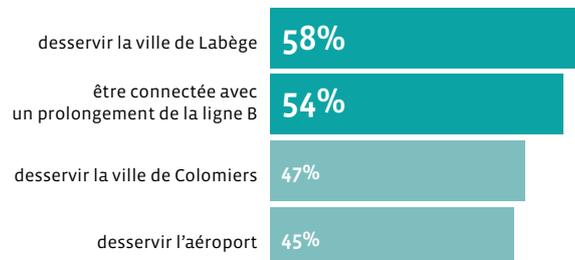


1. Si celle-ci leur permet d'effectuer le même trajet, pensez-vous que les personnes qui se rendent en voiture à leur travail ou sur leur lieu d'études préféreraient emprunter la 3^{ème} ligne ?



➔ À trajet équivalent, le mode métro paraît potentiellement efficace à une majorité de répondants.

2. Avec lesquelles de ces affirmations êtes-vous d'accord ? La 3^{ème} ligne doit absolument...



➔ Le niveau d'approbation de la desserte des extrémités de la ligne va très au-delà des répondants résidant ou travaillant dans ces communes.

3. Y a-t-il des quartiers, des gares ou des villes dont vous pensez qu'ils devraient absolument être desservis par la 3^{ème} ligne ?



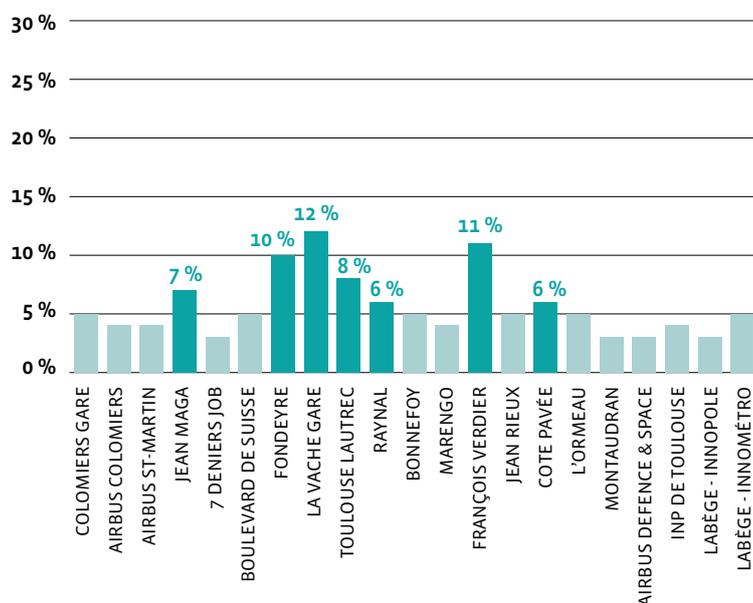
PARTICIPANTS **LIEUX CITÉS**

150 à 200 Tournefeuille (193)

100 à 150 Ponts-Jumeaux (121),
Saint-Orens-de-Gameville (114),
Purpan (113),
Amidonniers (103)

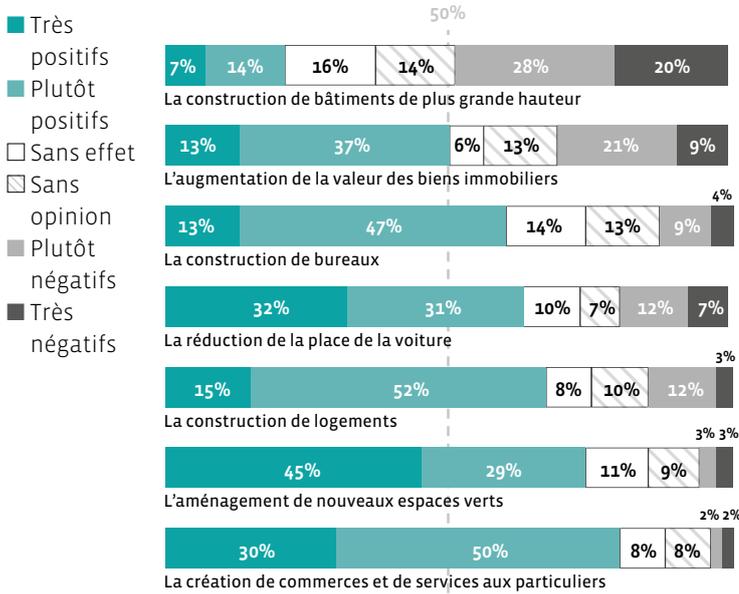
50 à 100 Pont des Demoiselles (63),
Portet-sur-Garonne (56),
L'Union (54), Cité de l'espace (53),
Croix-Daurade (50)

4. Parmi la vingtaine de stations actuellement prévues, quelles sont celles dont vous contestez l'existence ?



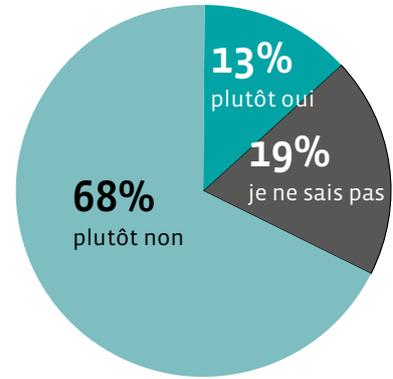
➔ Aucune des stations prévues par le tracé n'est massivement rejetée. Néanmoins, certaines contestations portent principalement sur La Vache Gare, François Verdier, Fondeyre, Toulouse-Lautrec, Jean Maga, Raynal et Côte pavée.

5. Parmi les effets potentiels de la construction de la 3^{ème} ligne du métro à proximité des stations, lesquels vous sembleraient être plutôt positifs ou plutôt négatifs?



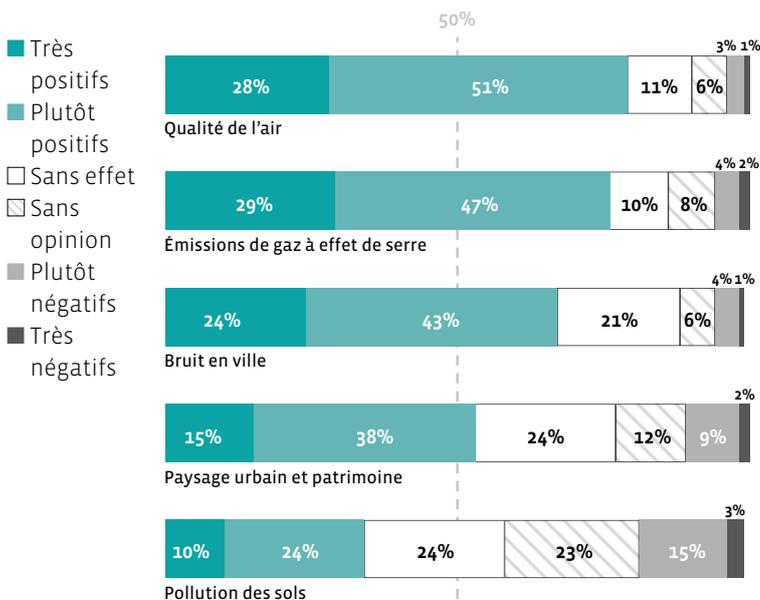
➔ Les effets potentiels cités sont principalement considérés comme positifs à l'exception très notable de la construction de bâtiments de plus grande hauteur. Une partie significative cependant minoritaire s'inquiète de l'augmentation de la valeur des biens immobiliers.

6. Pensez-vous que la 3^{ème} ligne pourrait favoriser la création d'emplois sur l'agglomération?



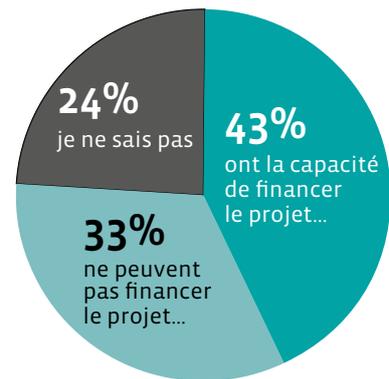
➔ La réponse est très nettement négative.

7. Pour chacun de ces domaines, estimez-vous que la création de la 3^{ème} ligne aurait des effets positifs ou négatifs?



➔ Les effets environnementaux sont considérés comme positifs dans tous les domaines cités.

8. Selon vous, le syndicat des transports, la métropole et les partenaires du projet...



... sans conséquence négative sur le reste du réseau de transports en commun

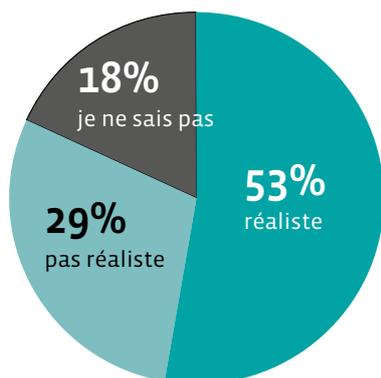
➔ Le financement suscite manifestement un certain doute parmi les participants.

9. Le montant de 2 milliards environ pour financer la 3^{ème} ligne vous semble-t-il...



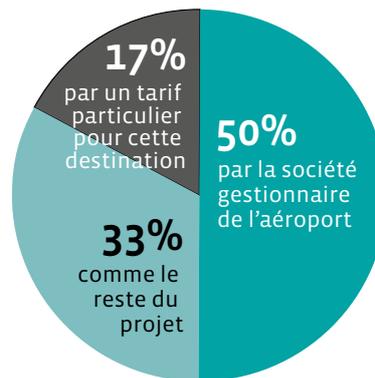
➔ Les participants se déclarent nombreux à être dans l'incapacité de se prononcer sur les montants annoncés.

10. Le délai annoncé par le maître d'ouvrage pour la réalisation de la 3^{ème} ligne (2024) vous semble-t-il...



➔ Les répondants expriment plutôt leur confiance dans les délais annoncés par le maître d'ouvrage.

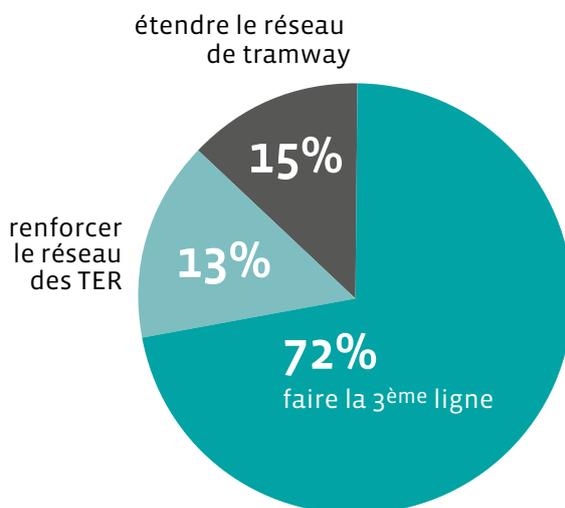
11. Avec laquelle de ces affirmations êtes-vous plutôt d'accord? La branche vers l'aéroport devrait être financée...



➔ Un plus grand nombre de participants souhaite que la société gestionnaire contribue au financement.

12. Après avoir pris connaissance du projet de 3^{ème} ligne, quelle option vous semble prioritaire?

(classer de la plus prioritaire à la moins prioritaire)



➔ Une très grande majorité des répondants ont placé la 3^{ème} ligne comme option prioritaire

►
Dialogue 3D,
université
Toulouse
Capitole,
10/12/16



C. DIALOGUE 3D

Les avis aux différentes échelles

Inspiré du Débat citoyen planétaire sur le climat et l'énergie⁵, qui s'était tenu en 2015 dans le cadre de la COP21, le Dialogue 3D a été organisé le 10 décembre à l'université Capitole de Toulouse.

Inédit dans un débat public en France, cet événement répondait à plusieurs objectifs pour la commission :

Considérant le caractère pluridimensionnel du projet de 3^{ème} ligne de métro, à la fois projet de ville et projet métropolitain aux connexions régionales, il s'agissait de mettre en discussion un certain nombre de questions apparues au cours du débat public, et de mesurer la sensibilité des habitants à ces questions selon leur origine géographique.

La commission entendait donc mesurer le degré d'adhésion aux constats et aux ambitions du maître d'ouvrage, selon l'origine géographique des participants.

L'exercice a rassemblé 81 personnes, réparties en trois groupes d'appartenance géographique :

- Zone 1** 29 personnes habitant dans le corridor de la 3^{ème} ligne de métro.
- Zone 2** 25 personnes habitant dans l'aire d'intervention du SMT-C Tisséo, en dehors du corridor de la 3^{ème} ligne.
- Zone 3** 27 personnes habitant dans le reste de l'ancienne région Midi-Pyrénées et dans le département de l'Aude.

Pour recruter ces personnes, la commission s'est appuyée sur l'antenne toulousaine de l'Institut BVA.

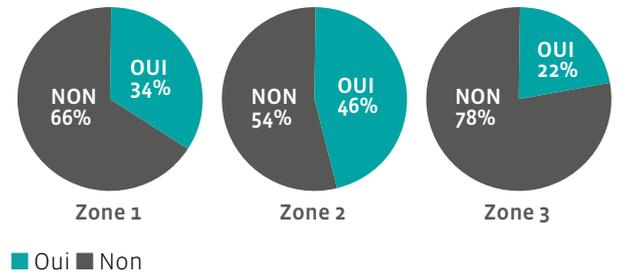
Après une présentation de l'objectif de la journée par la CPDP et du projet par le maître d'ouvrage, les participants ont débattu ensemble au sein de chacun des groupes géographiques. Puis ils ont répondu au questionnaire sur des tablettes électroniques.

EN VOICI LES RÉSULTATS :

Question préliminaire

Avant aujourd'hui, étiez-vous bien renseigné(e) sur le projet de 3^{ème} ligne de métro ?

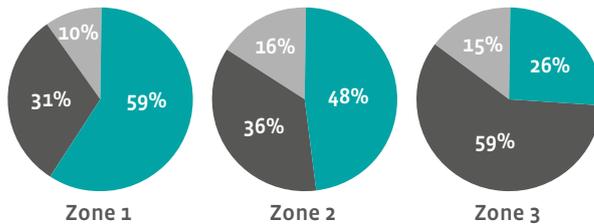
➔ Les participants se déclarent globalement insuffisamment renseignés avant le débat.



Les problèmes à résoudre : bouchons, étalement urbain

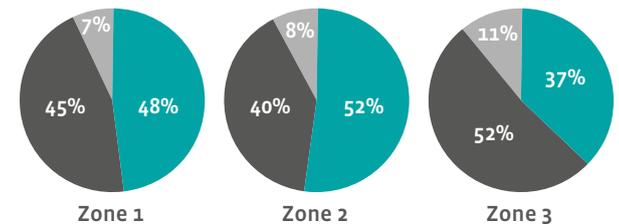
1. Que pensez-vous de l'affirmation suivante ?
« Il faut agir contre l'étalement urbain autour de Toulouse notamment parce que celui-ci favorise les bouchons à l'entrée de l'agglomération. »

■ D'accord
■ Pas d'accord
■ Sans opinion



➔ Plus on habite loin du cœur d'agglomération, moins on pense que l'étalement urbain est à l'origine des bouchons.

2. Que pensez-vous de l'affirmation suivante ?
« Il coûterait trop cher de desservir en transports en commun les habitants de la grande agglomération toulousaine quel que soit le territoire où ils résident. »

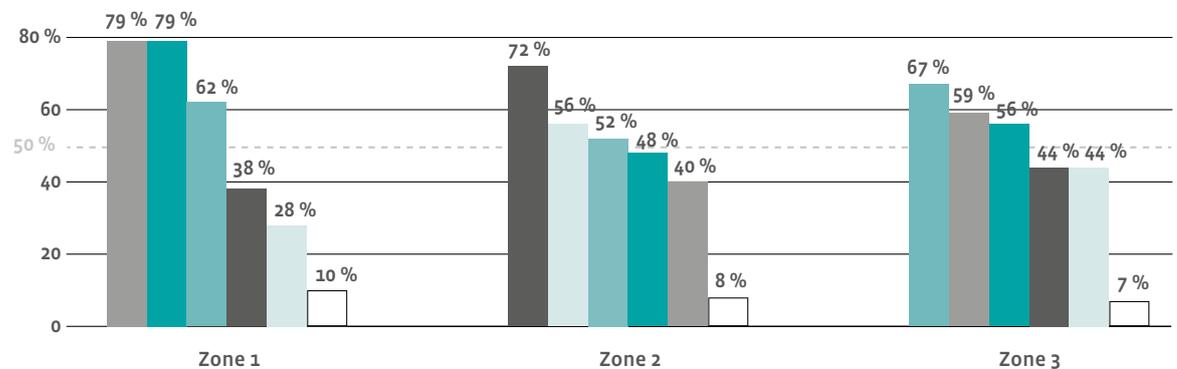


➔ L'affirmation est surtout contestée dans la zone la plus éloignée.

Les solutions en général

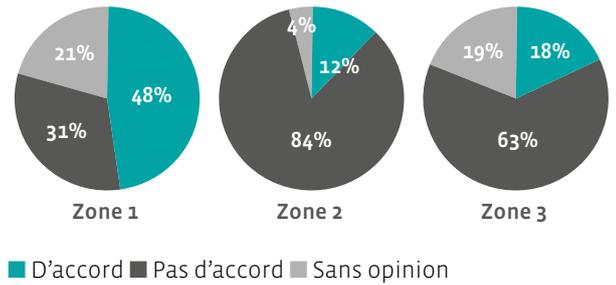
3. Parmi les solutions ci-dessous pour réduire à l'avenir les bouchons à l'entrée de Toulouse, quelles sont les trois qui vous paraissent prioritaires ?

➔ Le secteur où la 3^{ème} ligne de métro apparaît la plus prioritaire est la zone 1.



- Créer une 3^{ème} ligne de métro bien connectée au train et desservant les pôles d'emploi de l'agglomération.
- Créer de nouvelles lignes de tramway et/ou prolonger le réseau existant.
- Améliorer la desserte de Toulouse par des TER plus fréquents aux heures de pointe et plus confortables.
- Améliorer la desserte de Toulouse par un réseau de bus en site propre.
- Renforcer le contournement autoroutier de Toulouse.
- Instaurer un péage aux entrées de Toulouse pour limiter l'usage de la voiture individuelle et financer les transports en commun.

4. Que pensez-vous de l'affirmation suivante ?
 « La densité de la population dans la métropole est une des plus faibles de France : il est donc possible et souhaitable de faire venir des habitants supplémentaires dans Toulouse là où on peut construire des logements. »

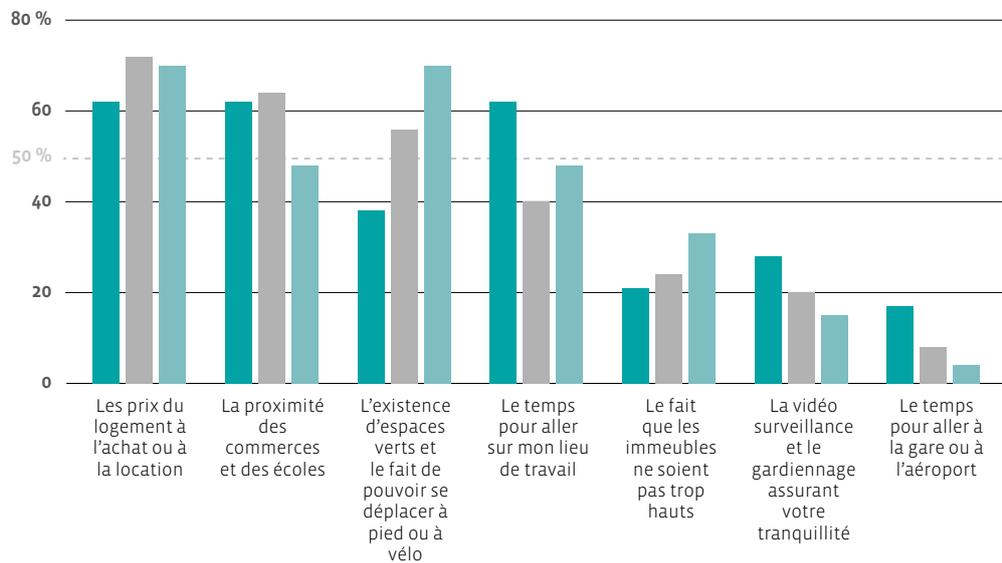


➔ Les habitants des zones 2 et 3 sont largement en désaccord avec l'affirmation.

5. Si on vous proposait de venir à habiter Toulouse dans de nouveaux logements situés à proximité de la 3^{ème} ligne de métro, quels seraient les trois principaux critères de votre choix ?

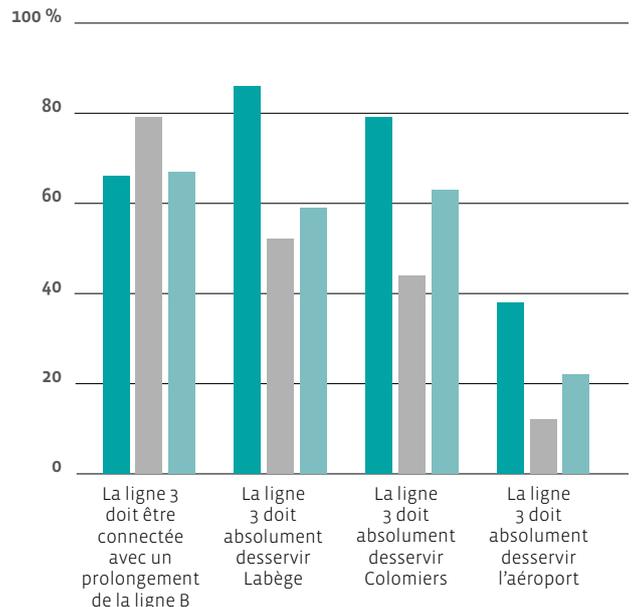
➔ Les critères du prix du logement à l'achat ou à la location, et de la proximité des commerces et des écoles, figurent parmi les principaux pour toutes les zones. Le critère de l'existence d'espaces verts et de la possibilité de se déplacer à pied ou à vélo est plus important pour les zones 2 et 3.

■ Zone 1
 ■ Zone 2
 ■ Zone 3



La 3^{ème} ligne de métro comme solution

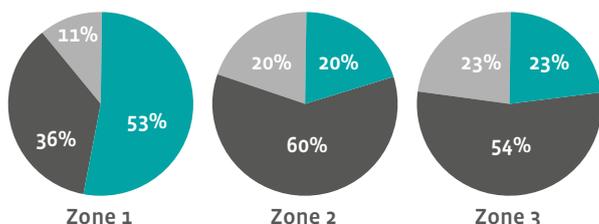
6. Avec lesquelles de ces affirmations êtes-vous d'accord ? (réponses simultanées possibles)



➔ Les 3 réponses, Labège, Prolongement de la ligne B et Colomiers, sont les plus souvent citées.

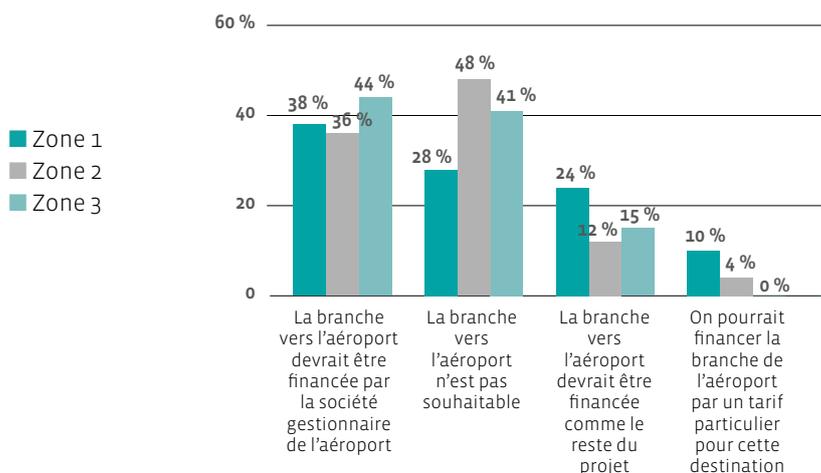
7. Selon vous, le syndicat des transports, la métropole et les partenaires du projet

- Ont la capacité de financer le projet de 3^{ème} ligne sans conséquence négative sur le reste du réseau de transports en commun
- Ne peuvent pas financer le projet sans conséquence négative sur le reste du réseau de transports en commun
- Sans opinion



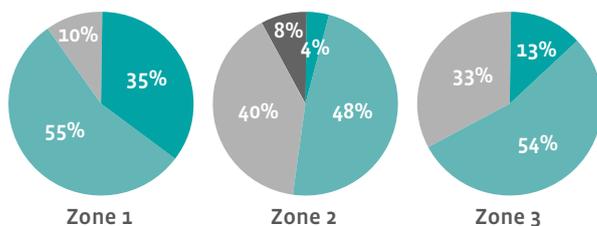
➔ Les populations éloignées manifestent une grande inquiétude à ce sujet.

8. Avec laquelle de ces affirmations êtes-vous plutôt d'accord ?



9. Au terme de cet échange, quelle est votre position sur le projet de 3^{ème} ligne de métro ?

- Très favorable
- Plutôt favorable
- Plutôt défavorable
- Très défavorable



➔ Les participants de la périphérie proche sont beaucoup moins favorables au projet que ceux des zones 1 et 3.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION SUR LES RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE ET DU DIALOGUE 3D

Une nette majorité de répondants au questionnaire considère que la 3^{ème} ligne est une option prioritaire, assez loin devant l'option TER et l'option tramway. Les participants habitant ou travaillant dans le corridor, ou situés à proximité d'un moyen de rabattement existant, sont particulièrement favorables au mode métro.

Le Dialogue 3D nuance qualitativement un peu ce résultat: si l'option 3^{ème} ligne reste globalement majoritaire, le renforcement du TER est pour tous une option qui la talonne. Les participants de la zone 2 (aire du SMTc en dehors du corridor) affichent quant à eux une préférence pour le renforcement du système de bus. Ils sont également les plus inquiets sur les conséquences négatives éventuelles du projet sur les investissements qui concernent le plus directement la desserte des périphéries.

Les répondants manifestent un attachement fort à la desserte des extrémités de la ligne (Colomiers, Labège), autrement dit des principales zones d'emploi de l'agglomération.

La commission prend comme hypothèse qu'on peut expliquer ces réponses favorables à la 3^{ème} ligne, par le fait que le critère de la desserte au lieu de travail est considéré à l'heure actuelle par les participants comme la priorité, compte tenu de la localisation et des effets de la thrombose routière.

Le tracé dans Toulouse n'a pas été contesté par une majorité de répondants. Quelques stations apparaissent cependant davantage discutées: Jean Maga, Fondeyre, François Verdier, La Vache.

A contrario Purpan, Ponts Jumeaux et la Cité de l'espace sont des quartiers souvent cités comme devant être desservis.

La branche vers l'aéroport est très attendue, sans être plébiscitée: compte tenu de son coût et des arbitrages à effectuer pour d'autres investissements dans le cadre du PDU, les participants suivent le maître d'ouvrage sur le fait que le gestionnaire de l'aéroport doive la cofinancer.

Les répondants n'ont pas manifesté de doute quant au respect des délais annoncés par le SMTc pour le chantier. Ils ont affiché une grande difficulté à se prononcer sur les coûts annoncés et un scepticisme certain quant aux effets sur l'emploi.

La plupart des répondants considèrent que les effets environnementaux ou en termes de qualité de vie seront positifs, à l'exception notable des immeubles de grande hauteur qui font discussion.

Lors du Dialogue 3D, les Toulousains ont paru plus réceptifs à l'idée de la ville dense que leurs homologues des périphéries proches ou lointaines, qui paraissent attachés au modèle de « l'habitat proche de la campagne ».

Pour tous, le coût de l'immobilier, la proximité des services et des commerces, la qualité de l'environnement sont les critères essentiels pour envisager un éventuel déménagement à proximité de la 3^{ème} ligne.

Ces observations recourent les constats qui font l'objet du chapitre suivant.



03

CARTOGRAPHIE DES ARGUMENTS

- 52 A. Un diagnostic plus ou moins partagé
- 56 B. La 3^{ème} ligne et le système de transport
- 79 C. La troisième ligne son tracé et le projet métropolitain de territoire
- 91 D. Le débat sur les impacts

A. UN DIAGNOSTIC PLUS OU MOINS BIEN PARTAGÉ

Dans son dossier comme au cours de l'ensemble du débat public, le SMTC-Tisséo a présenté le projet de 3^{ème} ligne comme résultant d'un diagnostic fondé sur la mise en évidence de trois tendances majeures : la poursuite d'un fort développement démographique et économique de l'agglomération toulousaine, un étalement urbain particulièrement développé corrélatif à une faible densité de la ville de Toulouse, une sous-utilisation très dommageable des transports en commun pour les déplacements domicile-travail.

Le cumul de ces trois tendances était présenté par lui comme ayant des effets importants sur la thrombose routière, notamment aux abords des grands pôles d'emplois, sur les temps de déplacements et pouvant in fine contrarier fortement l'attractivité territoriale de la métropole toulousaine.

“

Aujourd'hui se déplacer dans l'espace de la métropole toulousaine est devenu presque un enfer, deux fois par jour, du lundi au vendredi et parfois même sur d'autres journées isolées. D'ailleurs la métropole de Toulouse est entrée dans le cercle très restreint des villes où les bouchons quotidiens sont annoncés dans les informations pratiques de certains médias nationaux comme France Inter notamment.

”

— Avis 211 // site du débat

1. Un développement important de l'agglomération toulousaine

Cette perspective a été d'autant moins contestée qu'une série de communications officielles de statistiques sont venues en 2016 confirmer les chiffres d'une croissance annuelle récente très significative et conforter l'[aire urbaine](#) comme première destination des migrations hexagonales en provenance notamment de la région parisienne. L'évolution prise en compte par le maître d'ouvrage est chiffrée à 15 000 habitants supplémentaires par an sur l'aire métropolitaine, chiffre légèrement inférieur à celui constaté ces dernières années, inférieur également aux prévisions de

Insee et cohérent avec les perspectives de progression transcrites dans le SCoT.

Quelques voix se sont élevées pour mettre en doute l'idée d'un [développement linéaire](#) indéfini, et par conséquent des prévisions reposant sur de simples extrapolations de courbes, d'autres pour interpellier un modèle qui repose-rait principalement sur l'aéronautique, le nom même de la ligne ayant été interrogé à cet égard.

2. 500 000 déplacements supplémentaires?

Malgré le recul constaté de la part modale des déplacements effectués en voiture (au demeurant inégalement répartie) la nécessité de faire face à des déplacements quotidiens supplémentaires à hauteur de 500 000 déplace-

ments à l'horizon dix ans, n'a pas semblé non plus remise en cause. L'expertise complémentaire réalisée à la demande de la CPDP a paru confirmer le caractère plausible de cette hypothèse.

3. La très faible utilisation des transports collectifs pour aller au travail

Les déplacements liés au travail, tous modes confondus (1 million chaque jour) représentent 27 % de l'ensemble des déplacements réalisés par les habitants de la Grande Agglomération Toulousaine.

L'économie toulousaine est extrêmement polarisée autour de zones d'emplois majeures : 70 000 emplois dans le centre-ville, plus de 60 000 dans le secteur aéroportuaire, 25 000 à Basso Cambo.

Le centre-ville les secteurs de proche périphérie à l'Ouest, le pôle aéronautique du nord-ouest au Nord-ouest et au Sud-Est sont ceux qui attirent le plus de déplacements pour motif travail avec une aire d'attraction très large. Le pôle aéronautique concentre des déplacements depuis/vers les communes du Nord-Ouest, jusque dans le Gers. Pour les autres pôles d'emplois, l'aire d'attraction est beaucoup plus restreinte et respecte davantage une logique de bassins de mobilité.

Le temps moyen d'un déplacement domicile-travail est de 24 min. Il a augmenté de 3 min depuis 2004 pour une distance moyenne, qui atteint plus de 10 km en 2013 (+7% depuis 2004).

L'écart de distance parcourue pour aller travailler entre territoires de résidence s'est accru. Les habitants de Toulouse travaillent moins loin qu'en 2004 (de l'ordre de 6 km) alors que ceux du périurbain éloigné travaillent de plus en plus loin de leur domicile (plus de 16 km).

Le fait de pouvoir se garer facilement ou non sur son lieu de travail oriente de façon structurante le choix modal des actifs concernés. 83 % des actifs déclarent ne pas avoir de problème de stationnement sur leur lieu d'emploi.

24 % font une boucle domicile-travail-domicile sans déplacements intermédiaires entre domicile et travail, ni déplacements le midi.

40% ont des déplacements complémentaires entre le domicile et le travail et/ou au retour, notamment des activités d'achats ou d'accompagnement. La part des femmes

est particulièrement importante dans cette catégorie.

L'utilisation de la voiture particulière assure 70 % des déplacements liés au travail et reste très majoritaire. La voiture ne concerne qu'un tiers des déplacements pour motif travail dans le centre-ville alors qu'elle oscille de 70 % à 80 % des déplacements dans les autres pôles.

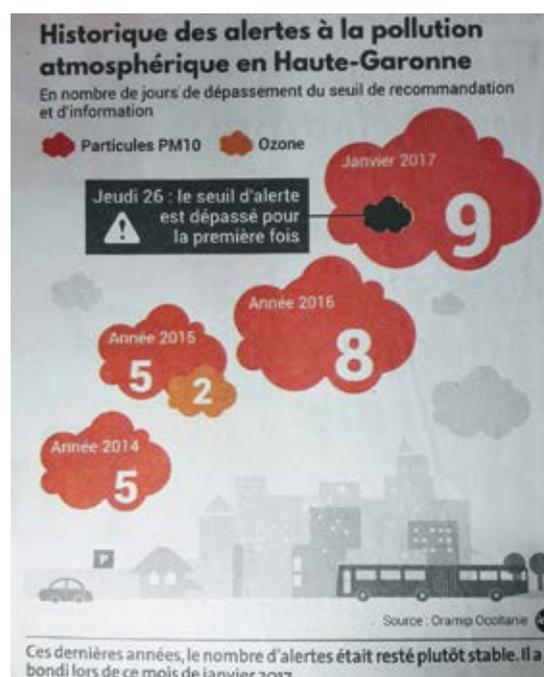
Alors qu'on imaginait il y a quelques années un étalement des heures de pointe, cette période est restée stable : 47 % des déplacements liés au travail se font en heures de pointe. Ces données qui aboutissent au constat d'un faible recours aux transports en commun pour les déplacements domicile-travail (8 %), et par conséquent d'une sur-utilisation de la voiture individuelle, a semblé également faire consensus, notamment en ce qui concerne les personnes dont le domicile est le plus éloigné du cœur d'agglomération.

La proportion importante des déplacements « de banlieue à banlieue » a été pointée comme un des facteurs d'engorgement des voies autoroutières aux abords de Toulouse. La concentration des véhicules aux heures de pointe à proximité de plusieurs grandes zones d'emplois aujourd'hui mal desservies, c'est-à-dire sur les segments proches des lieux de travail pour des milliers de salariés, a été confirmée par de nombreux témoignages à l'occasion du débat mobile. Cette spécificité toulousaine mériterait toutefois d'être corroborée par une cartographie plus pointue des segments encombrés, certains participants s'étant plaints de la faiblesse des données routières qui leur étaient communiquées à ce propos.

4. Effets sanitaires et environnementaux de la congestion automobile

Ils ont été soulignés par la quasi-totalité des participants, un épisode de smog particulièrement spectaculaire ayant illustré cette question pendant la durée du débat. Les seuils d'information ont été atteints pendant plusieurs jours...

Illustrations
La Dépêche,
27/01/17



LE COÛT DE LA CONGESTION

Lors de son audition, Marc IVALDI (Directeur d'études à l'EHESS) a mentionné que les effets d'agglomération liés à la ville étaient fondamentaux pour l'activité économique car la densité d'emploi augmente la productivité. Les systèmes de transport sont une source importante d'effets d'agglomération, donc de productivité, qui engendre elle-même des effets d'agglomération. Tout ce qui peut contribuer à rapprocher les entreprises de l'habitat favorise la croissance.

Ces effets ont un inconvénient: ils peuvent créer des congestions qui constituent d'ailleurs paradoxalement la mesure de l'activité et donc de l'attractivité d'une ville.

Le travail universitaire qu'il encadre sur le coût de la congestion actuelle à Toulouse (parution prochaine), basé sur le modèle de déplacements utilisé dans l'agglomération, a permis d'estimer le temps supplémentaire passé dans le transport à cause de la congestion. Le coût moyen d'un trajet congestionné (60% de la vitesse de référence) est estimé uniquement en allongement de temps passé; on ne prend pas en considération dans ce calcul d'autres éléments comme la surconsommation d'essence.

L'allongement moyen du déplacement est estimé à 25% de son temps; le coût moyen pour un trajet congestionné représente donc 4,95 €, contre 3,89 € pour un trajet qui ne l'est pas. Ce coût moyen de la congestion (1,07 €) est à rapprocher du prix moyen des transports en commun

(0,60 €). Même si le coût de la congestion est plus fort que le coût moyen du transport en commun, le Toulousain est-il prêt à payer plus pour les transports en commun ou à moins se déplacer en voiture?

La congestion toulousaine coûte donc chaque jour chaque jour 675 000 € (soit presque 169 millions d'euros par an). Le coût concerne le centre de l'agglomération, plutôt l'Est que l'Ouest, Labège et Colomiers, et semble correspondre au tracé de la ligne. En augmentant le coût de la congestion de 1 € dans une zone, on diminue de 200 le nombre d'utilisateurs de la voiture.

Retard au travail et fatigue signifient baisse de productivité. Il faut donc faire quelque chose contre la congestion et Toulouse a besoin d'infrastructures de transports en commun et aussi de routes (car les zones extra-périphériques sont très concernées); mais on ne pourra régler toute la congestion.

On ne peut pas mettre des transports en commun partout. Pour éviter la congestion qui ne se produit qu'à certains moments de la journée, on devrait normalement payer plus cher le matin qu'à midi car la ressource de transport est plus rare le matin. D'un strict point de vue économique et pour éviter des déficits, sans tenir compte d'autres critères de tarification, il faudrait des « signaux prix » en plus d'une augmentation de l'offre, ce qui permettrait de prendre en compte en partie la disposition à payer de l'utilisateur.

5. Le traitement des points noirs du réseau routier

Certains participants ont préconisé le traitement de points singuliers sur le réseau routier (pont sur la Garonne, modification de certains échangeurs, etc.) permettant d'améliorer la fluidité du réseau routier.

L'association « 40 millions d'automobilistes » a souhaité la relance d'un chantier de grand contournement de Toulouse.

D'après elle, une politique routière anti-automobiles et une politique de stationnements malthusienne et mal coordonnée freinent la fluidité de la circulation.

► Projets d'aménagements routiers, La Dépêche



6. L'étalement des populations et des activités

C'est paradoxalement sur la question de l'étalement de la ville et des activités, ou plutôt sur les conséquences à tirer de ce phénomène, que le diagnostic a paru le moins consolidé sur le fond.

Le constat que l'agglomération s'est très largement étalée et celui que l'arrivée de nouvelles populations s'est effectuée davantage en périphérie et en couronne qu'en cœur d'agglomération ne sont pas mis en doute.

Cependant, l'analyse des facteurs ayant contribué à cette situation de même qu'à la dispersion des emplois dans l'agglomération mériterait un approfondissement : parmi ces facteurs, nombre de participants ont cité la course des communes aux lotissements à travers une large promesse d'équipements ou de services collectifs (terrains sportifs,

foyers ruraux, zones commerciales), la viabilisation anarchique de zones d'activités avec promesse aléatoire de desserte ultérieure par les transports en commun, la localisation dans ou aux abords de Toulouse par l'aéronautique des activités de sous-traitance initialement situées dans le réseau des villes moyennes, la concurrence effrénée entre les collectivités pour attirer les habitants et les emplois.

Ces observations peuvent être considérées comme une invitation de nos concitoyens à une répartition ultérieure mieux négociée et mieux équilibrée des populations nouvelles ou des foyers en recherche de « relocalisation », par exemple les primo-arrivants ou les couples avec jeunes enfants.

7. Priorité au cœur d'agglomération : la centralité toulousaine en question ?

Cependant, l'affichage d'une priorité qui serait donnée à la ville de Toulouse pour l'accueil des populations ou des activités amenées à migrer vers l'agglomération ou à déménager à l'intérieur de celle-ci, mérite un accompagnement sérieux, tout comme l'idée d'un renforcement de la densité de la ville rose elle-même.

Comme le montrent les débats tenus dans le cadre du « Dialogue 3D », la prégnance du modèle de la maison individuelle avec accès facile à la ville et à la nature, reste très forte parmi les habitants.

L'idée qu'on puisse changer de lieu d'habitation selon les temps de la vie et muter facilement du centre vers la périphérie, de la périphérie vers la couronne lointaine ou, à l'inverse, de celles-ci vers les cœurs de villes, est assez forte : elle est parfois affichée comme un élément de l'identité régionale, en tout cas comme un argument de « qualité de vie » pour venir dans cette partie de l'Occitanie.

L'idée qu'il serait impossible ou trop coûteux d'offrir un service collectif de mobilité équivalent à tous, quel que soit leur lieu d'habitation, reçoit un accueil mitigé, tout comme l'idée de contrarier l'accès au centre-ville par l'installation d'un péage urbain proposée par certains contributeurs.

D'une manière générale, le projet de 3^{ème} ligne pourrait apparaître comme relevant de la volonté d'installer une centralité métropolitaine forte autour de Toulouse ou d'un arc Colomiers / Toulouse / Labège, cet arc étant appelé à concentrer des fonctions de commandement et des populations à plus haut niveau de capital intellectuel.

Si cette orientation compte de nombreux partisans et manifestement dans la population de ces trois villes, elle court le risque d'être perçue comme un signal d'abandon par certaines populations du péri-urbain, du [rurbain](#), des villes moyennes ou du rural plus profond.

Elle est par ailleurs d'ores et déjà contestée par ceux qui lui opposent le modèle d'une déconcentration plus grande des activités vers la périphérie, par les partisans d'une forme de « [multi-centrisme maillé](#) » répartissant mieux les habitants, les activités et les services.

Cette controverse est récurrente sur tout le territoire national. Bien qu'elle paraisse avoir été formellement tranchée par la loi NOTRe, qui affirme fortement le fait métropolitain, elle a de fait constitué la trame ou l'arrière-plan de tout le débat sur le projet de 3^{ème} ligne.

Elle mérite sans doute une explicitation de ses enjeux et de ses conséquences sur le territoire toulousain, à l'occasion par exemple de l'examen à venir du PDU, puis des SCoT et du PLUiH.

B. LA 3^{ème} LIGNE ET LE SYSTÈME DE TRANSPORT

Les lignes de métro A et B avaient été conçues pour desservir le mieux possible les secteurs denses d'habitations toulousains et certains quartiers prioritaires, au sens de la politique de la ville. Il s'agissait de faciliter l'accès au centre historique ainsi qu'aux services et aménités commerciales et culturelles qui s'y rattachaient.

Le succès de leur fréquentation, souligné par les acteurs locaux comme les simples citoyens, montre que cet objectif a été largement atteint. Cependant, le métro, dans sa configuration actuelle, n'a pas été en situation de prévenir ou de réduire la thrombose routière à certaines heures des journées ouvrées, en relation directe avec des motifs de déplacements domicile-travail.

Aussi, un projet de ligne a été imaginé, qui permettrait de desservir au plus près les principales zones d'emplois, le tracé retenu devant toutefois se combiner avec d'autres types de fonction et d'usages.

Ce projet était basé selon le maître d'ouvrage sur 9 exigences (cf. annexe à la délibération du SMTC-Tisséo du 30/03/2016) :

- la desserte d'invariants (Matabiau et le projet Toulouse Euro Sud-Ouest, la zone aéronautique du Nord-Ouest et Montaudran)
- la dimension métropolitaine du projet et sa connexion territoriale (première couronne et pôles d'activités majeurs)
- la connexion aux territoires (via les interconnexions TER, le réseau tramway et les bus)
- la cohérence avec le projet territorial (desserte des projets en cours, prise en compte des potentiels de mutabilité, accueil de nouvelles populations dans le cadre d'une cohérence urbanisme / mobilité)
- la performance technique de la desserte (insertion protégée, notamment en souterrain, inter-stations longues, matériel performant et capacitaire)
- le niveau de fréquentation attendu
- les connexions nationales et internationales (desserte de la gare de Matabiau et de l'aéroport de Toulouse-Blagnac)
- le coût (confirmation par les études de l'objectif cible)
- les délais de réalisation (d'ici 2024).

1. Les arguments recensés en faveur du projet du projet



▲ Flux de voyageurs, station Jean Jaurès

a) Le caractère capacitaire du métro aux heures de pointe

La commission constate que le métro est considéré par le public comme un mode effectivement très capacitaire. Le fait que les deux lignes actuelles soient en situation de saturation aux heures de pointe ne contredit en rien cette appréciation, puisque la situation paraît encore pire quant à la saturation des autres modes de transports aux mêmes heures.

D'après une réponse du maître d'ouvrage, la capacité de transport d'une ligne de métro peut atteindre 10000 passagers par heure et par sens.

Contribuant indirectement à accroître la [capacité d'emport](#), la fréquence et le caractère flexible du métro sont considérés comme un atout. La possibilité de répondre à des pics de fréquentation aux heures de pointe grâce à des passages fréquents, est très appréciée par les usagers, surtout s'ils les comparent aux autres modes de transports publics.

Malgré quelques incidents liés à des pannes pendant le débat et quelques observations sur le contexte d'attentes, le métro semble un mode de transport sûr.

Les performances en termes de vitesse d'exploitation apparaissent en tant que telles comme un argument moins percutant que les gains en temps de déplacement.

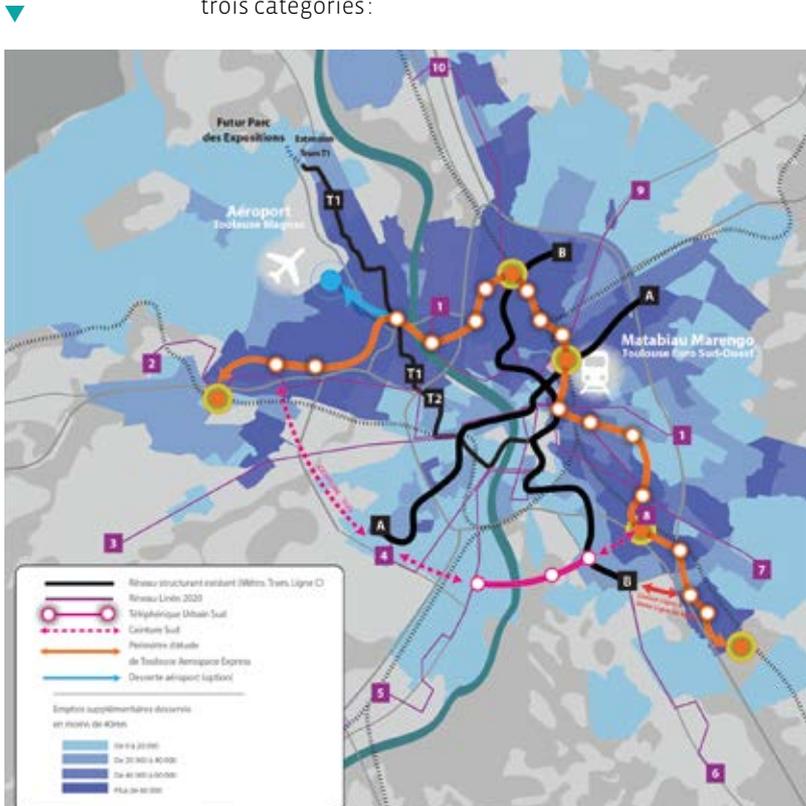
b) La desserte des lieux de travail aux derniers kilomètres

Les deux premières exigences du maître d'ouvrage se traduisent par un tracé censé faciliter l'accès au travail dans des zones d'activités denses. Le pari et l'objectif affichés sont que beaucoup de salariés des entreprises concernées vont gagner du temps vers les points d'arrivée sur leur lieu de travail.

C'est ce que soutiennent également des acteurs économiques, notamment la Chambre de commerce et d'industrie. Elle indique que l'augmentation du nombre d'emplois desservis ne pourra que favoriser le [report modal](#) de la voiture vers le transport collectif, réduire les pertes de temps pour les Toulousains et améliorer la productivité et la compétitivité des entreprises, donc l'attractivité de la métropole.

Les salariés des zones d'emploi concernées et pour lesquels le dispositif serait a priori le plus efficace sur l'ensemble du temps de parcours appartiennent en priorité à trois catégories :

Impact de la 3^{ème} ligne de métro sur l'accès aux emplois (source DMO)



Dans Toulouse même :

- Ceux qui, dans le cadre du projet de densification le long du corridor habitent le long ou à proximité de la nouvelle ligne.
- Ceux qui habitent d'ores et déjà le long d'une ligne de métro ou de bus existant en correspondance rapide avec la nouvelle ligne.

En dehors de Toulouse :

- Ceux qui, y compris habitant plus loin, ont un accès facile à la ligne ou à un moyen de rabattement considéré comme efficace et rapide vers la nouvelle ligne.

“

Cette 3^{ème} ligne est parfaite. Je travaille à la médiathèque, mais j'habite à L'Union. Mon trajet aujourd'hui est le suivant : voiture de L'Union puis arrêt à Borderouge pour la nounou et enfin boulevard de Suisse à gare Colomiers. Avec la 3^{ème} ligne, je pourrais prendre la voiture jusqu'à Borderouge puis le métro jusqu'ici. Du bonheur!

”

— Débat mobile // médiathèque Colomiers

“

Cette 3^{ème} ligne est géniale. J'habite la région de l'Isle-Jourdain, ce métro serait top pour aller à Labège car en voiture je mets 1 h 30.

”

— Débat mobile // marché de Tournefeuille

“

J'habite à Belberaud, près de Labège. Normalement, pour me rendre à Saint-Martin, je mets 30 minutes. Si je pars à 7 h 15, je mets entre 1 h 15 et 1 h 30 pour me rendre au travail. Bilan : je quitte ma maison avant 7 h et je reviens uniquement après 19 h. Cette 3^{ème} ligne est une bouffée d'air.

”

— Débat mobile // aéroport de Toulouse Blagnac

S'agissant par exemple de l'aéronautique, les témoignages recueillis, l'analyse de la géolocalisation des salariés et des plans de déplacement d'entreprise suggèrent que cette hypothèse serait gagnante en particulier pour des salariés :

- pouvant emprunter le train depuis les villes moyennes éloignées ou le bus depuis la première couronne mais pour un trajet relativement court ;

- travaillant dans les grandes zones d'emploi, au centre et aux extrémités de la ligne, et résidant au nord et au nord-ouest de la ville et de l'agglomération toulousaine, et pour autant que fonctionnent les rabattements annoncés.

“

Il n'y a pas d'autre solution que de traverser la Garonne et de venir grossir le trafic côté Gers en empruntant la route de Grenade. Toutes les personnes qui sont comme moi en secteur Nord et qui pourront prendre le train à Saint-Jory pour venir chercher le métro sur Toulouse, on va désengorger la partie rentrée sur Blagnac en venant du Gers. Pour moi c'est une bonne solution.

”

— Rencontre en entreprise // airbus SAS

Et pour ceux parcourant la ligne d'un bout à l'autre :

“

J'habite Colomiers, mais je travaille à Airbus "Defence & Space" près de Labège. Au quotidien, j'utilise la voiture. J'ai testé pendant 1 mois les transports publics. Je prenais le train jusqu'à station Arènes, ensuite la ligne B jusqu'à "faculté pharmacie", et le bus 78 jusqu'à l'arrêt "cosmonautes". Temps total : 55 minutes hors marche à pied. J'ai donc abandonné et j'ai repris ma voiture. Plus sûr!

”

— Débat mobile // médiathèque de Colomiers

In fine semblent pouvoir en bénéficier tous les salariés utilisant aujourd'hui leur voiture et qui, se reportant sur le métro, pourraient à l'aller comme au retour éviter les segments le plus coûteux en temps qui se trouvent à proximité de leur lieu de travail et correspondent à ce jour aux voiries les plus encombrées.

“

Cette 3^{ème} ligne, c'est Noël avant l'heure. Durant mon alternance, je faisais 1 h 30 de transport par jour pour me rendre à Labège. 1 > Voiture > 2 gare Colomiers > 3 gare des Arènes > 4 Jean Jaurès (ligne A) > 5 Romainville (Ligne B) > 6 Labège, station "Oracle". Ce trajet, je le faisais matin et soir. J'ai cru devenir fou!

”

— Débat mobile // médiathèque de Colomiers

L'accès en voiture à plusieurs très grandes zones d'emploi, situées à Toulouse à proximité immédiate des tracés autoroutiers étant particulièrement difficile, la desserte de ces zones par un mode capacitaire apparaît probablement comme permettant en quelque sorte de « sauter matin et soir » par-dessus les zones d'encombrement.

“

Je suis pour un projet qui dessert des zones où les transports en commun rapides et fréquents sont complètement absents.

”

— Débat mobile // Centre Commercial Balma-Gramont

C'est cet avantage putatif, permis surtout par l'extension du tracé jusqu'à Labège et Colomiers qui, dans les réponses au questionnaire, semble rendre le mieux compte du net soutien au projet de 3^{ème} ligne.

Sans qu'aucune étude d'opinion ne puisse à ce jour absolument le démontrer, la commission produit l'hypothèse que l'accès aux lieux de travail est placé aujourd'hui par les Toulousains comme leur préoccupation majeure en matière de déplacements, avant d'autres usages et peut-être avant même la desserte de leurs lieux de résidence, dont ils pensent qu'elle pourrait être améliorée par d'autres modes plus légers.

A contrario, pendant le débat, les bénéfices évoqués ci-dessus ne sont pas apparus évidents pour les salariés des zones mal desservies aujourd'hui ou dans l'avenir par des moyens satisfaisants de rabattement.

Il est apparu par exemple qu'il mériterait d'être mieux évalué pour les salariés venant du Nord-Est de l'agglomération et travaillant au Sud-Ouest.

Certes, les déplacements sont extrêmement divers et probablement très difficiles à réduire à des catégories types. La commission considère malgré tout que combinaison d'études plus finement territorialisées avec des enquêtes sur des trajets aboutissant aux grandes zones d'emploi desservies par l'éventuelle 3^{ème} ligne serait de nature à rendre mieux compte des bénéfices ou des non bénéfices pour les différentes catégories de salariés.

c) Les potentiels de rabattement

Le SMTC-Tisséo et ses partenaires intervenant dans le domaine des mobilités ont cherché à montrer tout au long du débat comment justement le rabattement vers l'ensemble des lignes de métro, en particulier de la 3^{ème} ligne, pourraient améliorer leur fréquentation.

Dans sa stratégie, le rabattement des usagers sur le métro à partir des autres modes de transports en commun serait tout à fait essentiel, et se traduirait par un effet de synergie favorable à la fréquentation commerciale de l'ensemble des modes.

Il a mis particulièrement en avant le doublement de la capacité de la ligne A, la création du téléphérique, l'extension du tramway T1 vers le futur Parc des expositions, le prolongement de la ligne B jusqu'à l'INPT, le développement du réseau Linéo, la hiérarchisation et l'adaptation des lignes de bus existantes, etc.

D'après ses chiffres, l'offre de transport en commun du réseau de surface se développerait très significativement, passant d'environ 25 millions de km en 2015 à près de 30 millions de km en 2020 (soit une croissance de 20 %).

Alors même que l'absence de croisement des lignes A et B au niveau de la gare centrale constituait pour beaucoup une erreur, les 5 interconnexions de la nouvelle ligne avec le réseau des TER ont été perçues par beaucoup de contributeurs comme un atout pour l'usage de ces deux modes.

Ainsi SNCF, dans ses deux composantes (Réseau et Mobilités), et son Autorité organisatrice de la mobilité, la Région Occitanie, approuvent ce projet qui, selon elles, permettrait de disposer de points de diffusion nouveaux dans la métropole, de réduire le nombre de voyageurs fréquentant aujourd'hui et à terme, avec l'augmentation de trafic

prévue avec la ligne à grande vitesse, la gare centrale de Matabiau.

Un argument du maître d'ouvrage en alliance avec ces partenaires est la perspective de la création de terminus partiels dans ces interconnexions, susceptibles de soulager l'ensemble du nœud ferroviaire toulousain.

Pour le SMTC-Tisséo, l'objectif est d'améliorer quantitativement la fréquentation avec des usagers nouveaux, venant de plus loin, y compris pour des déplacements autres que domicile-travail. L'amélioration est aussi qualitative, en évitant une sur-fréquentation dans la partie centrale de son réseau aux heures de pointe par l'usage des interconnexions périphériques. Il souligne que pour les usagers concernés qui n'ont pas à passer par Matabiau, le gain de temps est significatif.

Si l'accès est ainsi simplifié depuis (ou vers) certains quartiers dans Toulouse et certaines villes limitrophes, avec de surcroît un meilleur confort de déplacement dû à l'acquisition d'un matériel plus large que le VAL, l'efficacité du rabattement vers la nouvelle ligne à partir d'un véhicule particulier ou du vélo est présenté par le maître d'ouvrage comme l'une de ses préoccupations: il envisage en effet de conforter sa politique actuelle qui vise à l'intermodalité, d'une part en développant le réseau cyclable (réseau express vélo et maillage complémentaire) et en définissant une politique de stationnement vélo dans les [pôles d'échanges](#) (permettant également d'y améliorer l'accessibilité piétonne), d'autre part en améliorant qualitativement et quantitativement les parcs relais le plus en amont possible de son réseau structurant.

Station Marengo devant la gare Matabiau



Station VéloToulouse au métro Université Paul Sabatier



une partie importante de l'augmentation des déplacements de périphérie à périphérie.

Ainsi, un habitant de Cugnaux se rendant au travail à Colomiers peut-il être considéré à l'instar de milliers d'autres comme effectuant un déplacement périphérie / périphérie.

Mais ces observations surgies dans le débat renforcent le souhait exprimé ci-dessus par la commission que le public puisse disposer d'études plus fines permettant une objectivation et une traçabilité plus grande des déplacements dans l'agglomération ou que celles qui existent soient portées à sa connaissance et mieux explicitées.

b) Des moyens de rabattement jugés hypothétiques

“

Cornebarrieu c'est la ville la plus proche, c'est 6 km ! Pour moi ce n'est pas la 2^e couronne, c'est la 0,5^e couronne. On ne peut pas être plus près quoi ! Et là on n'a rien ! Et même pour aller prendre le train, si tant est que c'est le train la solution, on n'a rien pour aller de Cornebarrieu à Pibrac simplement, il faut appeler le Ternié, c'est un petit bus, c'est génial mais ce n'est pas ça qui va enlever les heures de bouchons qu'il y a chaque matin et chaque soir autour de Pibrac, Cornebarrieu.

”

— Rencontre en entreprise // Airbus

Pour que la ligne soit utile et effectivement utilisée, la démonstration doit être faite que les moyens de rabattement ou d'accès seront pleinement opérationnels, d'autant plus que certains dépendent du maître d'ouvrage et d'autres non.

“

Cette nouvelle ligne est efficace pour relier les grands pôles d'emplois. Agissons vite ! Par contre, prévoyons en complément des lignes de bus, des pistes cyclables avec des parkings sécurisés qui rabattent sur les lignes de métro.

”

— Débat mobile // marché de Tournefeuille

Dans l'esprit des Toulousains, cela signifie aussi probablement que la ligne ne sera vraiment utilisée que s'il n'y a qu'une seule rupture de charge ou à la rigueur deux, dans des conditions d'attente réduite.



Gare de Saint-Martin-du-Touch ▲

c) Un cadencement incertain pour le TER

Argument fort de la 3^{ème} ligne, les portes d'entrée dans la métropole sont interpellées par des participants: elles risquent fort d'être sous-utilisées, sauf peut-être Matabiau, déjà à la limite de la saturation en période de pointe. À ce stade, il n'est en effet pas démontré, du moins à court et moyen termes, que le cadencement des TER puisse être amélioré significativement sur une étoile ferroviaire déjà largement empruntée par les autres modes de circulation ferroviaires (voir plus loin étoile ferroviaire).

“

La route d'Auch est complètement saturée. Il serait bien de mettre en parallèle un TER pour permettre aux usagers de la périphérie de relier le métro via le train.

”

— Débat mobile // centre Commercial Balma-Gramont

J'habite Mérenvielle. Nous avons bien une gare, mais les trains ne sont pas du tout adaptés à mes horaires de travail !

”

— Débat mobile // centre commercial de Blagnac

d) Les bus Linéo mis en doute

De la même façon, les bus Linéo censés faire partie du réseau structurant sont souvent critiqués avant même que le déploiement de l'ensemble de leurs lignes soit effectif. Ils constituent certes dans l'esprit des utilisateurs une amélioration en termes de confort, d'information, de fréquence, voire d'amplitude, mais pas forcément de performance si l'ensemble du trajet ne s'effectue pas en site propre.

“

L'abandon du BHNS est une hérésie. Tous les gens de Lardenne qui se sont opposés au projet ne sont pas visionnaires mais égoïstes. Ils ne se rendent pas compte que la densité va poser des problèmes sur le long terme: bouchons, pollution, stress.

”

— Débat mobile // marché de Tournefeuille



▲ Bus Linéo

La FEVE, dans son cahier d'acteurs, propose des « Linéo + » et met en doute la qualification de « haut niveau de service » des bus annoncés par Tisséo. Ce sentiment est parfois partagé par des personnes rencontrées au débat mobile.

“

L'Ouest toulousain est abandonné! Le Linéo ne fonctionne pas en site propre et ne sera pas aussi efficace que l'aurait été le BHNS.

”

— Débat mobile // marché de Tournefeuille

e) Les modes actifs sous-estimés

Les associations actives dans le domaine du vélo (2 pieds 2 roues, Vélorution) ont fait connaître par divers moyens (réunions publiques, focus groupes, cahiers d'acteurs) leurs positions vis-à-vis de la 3^{ème} ligne.

Elles regrettent l'insuffisance des actions envisagées par le Plan Mobilités au bénéfice du vélo alors qu'elles estiment que sa part modale à Toulouse est insuffisante en comparaison d'autres agglomérations.

Elles pensent que l'insertion protégée du métro risque de créer sur les parties non souterraines de la 3^{ème} ligne une coupure ayant des effets collatéraux significatifs sur la pratique des modes actifs dans ces secteurs (voir plus loin, partie environnement).

Mais elles semblent douter de la mise en œuvre par le SMTCC-Tisséo de mesures d'accompagnement permettant de favoriser l'usage du métro par les cyclistes, soit aux abords des stations (services vélos à proximité des stations localisées sur des axes modes actifs, abris vélos sécurisés), soit dans le métro (emplacement prévu dans la rame, ascenseurs suffisamment grands, escaliers équipés de goulottes). Or, plusieurs avis exprimés sur le site expriment une forte attente dans la 3^{ème} ligne afin qu'elle permette l'essor des modes doux, avec des vélos qui pourraient être transportés dans les rames.

Pour les piétons, autres utilisateurs actifs, deux critères entrent en compte: la proximité et l'accessibilité. Sur le premier point, le facteur positif que constituent des inter-stations longues pour le maître d'ouvrage est pour d'autres un handicap, les stations rapprochées pouvant favoriser l'accès direct des piétons sans multiplier les ruptures de charge.

f) Les parkings relais saturés

Compte tenu de la situation existante et des objectifs de la 3^{ème} ligne, une forte sensibilité s'est manifestée concernant les parkings relais (P+R) pour absorber les flux des habitants de la périphérie.

Beaucoup considèrent que les P+R actuels sont insuffisants en nombre de places et donc saturés, d'autant plus qu'un nombre non négligeable de voitures ventouses y occupent l'espace (20% des 7815 places d'après Tisséo, chiffre repris par la Chambre régionale des comptes). Par ailleurs, la sécurité est loin d'y être totalement assurée.



▲
Parking
relais de
Basso Cambo,
La Dépêche
10/03/16

“
La création d'une 3^{ème} ligne serait intéressante à condition d'avoir des parkings relais de grandes capacités d'accueil. À partir de 8h du matin, c'est complet. Il faut faire des études de marché précises pour bien dimensionner ces parkings et s'assurer qu'ils soient uniquement utilisés par les usagers du métro.

— Débat mobile // métro Arènes

“
Pour cette 3^{ème} ligne, il faut prévoir des parkings relais efficaces et en grand nombre.

— Débat mobile // CHU Purpan

“
Compte tenu de la saturation actuelle de la ligne B (au départ de Ramonville) et celle des parkings situés en bout de ligne, il est indispensable de prolonger cette ligne au-delà (vers Labège) ou de créer la 3^{ème} ligne en prévoyant suffisamment de places de parkings (gratuites bien sûr) en bout de ligne.

— Débat mobile // gare Matabiau

“
Il serait souhaitable d'agrandir les parkings relais existants... et d'en créer d'autres... Ces parkings devraient être construits en silo pour assurer une bonne capacité.

— Débat mobile // Square Charles de Gaulle

Pour d'autres, même avec de nouveaux P+R, la situation risque de demeurer critique, avec des difficultés simplement déplacées:

“
Sur Colomiers, nous allons avoir un effet entonnoir avec des voitures qui viendront se connecter sur des parkings relais; cette ligne de métro va juste déplacer le problème mais en rien réduire les encombrements.

— Débat mobile // aéroport

Quelques-uns, adeptes des modes actifs, regrettent au contraire que les parcs relais constituent « des aménagements écœurants qui favorisent la voiture individuelle et détruisent l'envie de faire du vélo ».

À cet ensemble de remarques, le maître d'ouvrage a répondu d'abord au cas par cas puis d'une manière plus globale à l'occasion du Conseil syndical du 19 octobre 2016.

Aujourd'hui, le réseau Tisséo propose 8 580 places de stationnement, dont 6 580 dans des parcs relais à accès réglementé, en rabattement avec le métro.

Son schéma directeur à l'horizon 2020 indique viser à:

- améliorer la gestion des « P+R », d'abord en rétablissant le fonctionnement des barrières permettant de contrôler l'accès et en faisant appliquer le règlement, puis d'ici la fin 2018, en remplaçant le système d'exploitation pour un usage mixte intégrant notamment le stationnement de nuit... L'objectif est de supprimer les véhicules ventouses aujourd'hui recensés.
- augmenter leur capacité, en créant 2000 places de rabattement supplémentaires, sur l'ensemble du réseau structurant: cela concerne la création de poches de stationnement le long des projets Linéo, l'extension de la capacité des parkings aux stations Borderouge, Mirail, Basso Cambo et Ramonville, ainsi que la création d'un P+R de 500 places au niveau de la future station Onco-pole du Téléphérique Urbain Sud.
- décliner la Stratégie Mobilités en matière de parkings, en réalisant des travaux notamment sur les gares d'échanges, dans la perspective de la création de quais accessibles pour le développement du réseau Linéo et en facilitant le développement de services à la mobilité et l'éco-mobilité sur ces pôles d'échanges.

3. Des interpellations fréquentes

a) Quelle politique de réduction de la voiture en ville ?

Selon plusieurs participants, le métro ne partage pas autant l'espace public avec la voiture individuelle que ne pourrait le faire le tramway ou le bus, et n'est donc pas représentatif d'un élément de lutte contre la voiture en ville.

Sans que cette accusation ne soit très argumentée, la 3^{ème} ligne est même évoquée comme une façon de ne pas prendre ses responsabilités, voire de fuir les oppositions que pourraient faire naître une politique efficace de partage de la voirie. Le maître d'ouvrage a au contraire présenté sa politique d'aménagement de plusieurs grands axes de voiries en centre-ville (voir Jean Jaurès) comme pouvant contribuer à cet objectif de rééquilibrage.

Joan Busquets, en charge aussi de cette politique, est allé dans le même sens. Pour lui, la 3^{ème} ligne n'est pas incompatible avec les politiques d'aménagement de l'espace tendant à réduire la présence de la voiture en centre-ville.

►
Esquisse du projet de l'urbaniste Joan Busquets, allées Jean-Jaurès



D'autres expriment l'avis que l'incitation positive à délaisser sa voiture, que constitue une offre de transport supplémentaire, ne suffira pas à réduire significativement la thrombose routière. Elle doit nécessairement être confortée par une politique rigoureuse en matière de stationnement, d'accès au centre-ville, voire se traduire par l'instauration d'un [péage urbain](#).

Pendant le débat, la municipalité de Toulouse a au demeurant affiché de nouvelles intentions en matière de stationnement, susceptibles d'avoir un effet direct ou indirect sur la 3^{ème} ligne de métro. La presse a notamment rapporté des propos du maire selon lesquels, sur les 200 millions d'euros que rapporteraient à terme les six concessions attribuées à Indigo, 100 millions seraient dégagés pour la construction de la 3^{ème} ligne. Par ailleurs, la ville a renforcé la verbalisation des infractions au stationnement dont la Chambre

régionale des comptes avait signalé une insuffisance du contrôle. Elle mène en outre des réflexions sur l'automatisation du contrôle, l'élargissement des zones payantes et l'éventuel alourdissement des tarifs de stationnement et du montant des procès-verbaux correspondants.

Toutefois, ces questions ont été assez peu abordées, sauf celle de la maîtrise du stationnement par les CODEV, dont l'objectif 1 de leur cahier d'acteur aborde un certain nombre de thèmes dignes d'un plan de déplacements d'entreprises.

Davantage cité, le péage urbain semble cependant constituer un sujet quelque peu tabou à Toulouse. Il a été mentionné dans le cahier d'acteur du Collectif citoyen, plutôt comme moyen de disposer de ressources innovantes pour financer de façon pérenne la mobilité durable que comme un frein à l'usage de l'automobile.

Par ailleurs, le « Dialogue 3D » a souligné l'opposition unanime des participants des zones les plus éloignées du centre à l'instauration d'une telle mesure. Il faut enfin signaler que durant le débat, les élus d'une douzaine de communes concernées par un péage dans le secteur de L'Union en ont à nouveau demandé la suppression.



▲
Manifestation des élus contre le péage,
La Dépêche 19/10/16

b) La réduction des mobilités et les innovations

5 % des 23 000 salariés d'Airbus Opérations viennent en voiture (90 % d'[autosolisme](#)). Des solutions innovantes pour limiter l'autosolisme et favoriser une organisation différente du travail là où cela est possible existent : « [dé-mobilité](#) domicile-travail ».

Mais elles semblent encore relativement peu nombreuses et assez dispersées, même si elles concernent les entreprises les plus importantes.

D'où un certain nombre de propositions rappelées par exemple dans l'audition de la directrice des relations institutionnelles d'Airbus, mais qu'on retrouve également dans d'autres plans de déplacements d'entreprises (PDE). Outre des améliorations de voirie, d'aménagements de lignes de transports publics et de navettes de ramassage inter-sites (pour les plus grosses sociétés), des actions sont réalisées pour l'utilisation du vélo (parkings, bus cyclistes améliorant la sécurité, actions de sécurisation, douches).

Le covoiturage est favorisé, avec un partenariat de Tisséo, quelle que soit la taille de l'entreprise. Il existe parfois des possibilités d'auto partage avec, pour Airbus, une flotte de véhicules électriques que l'on peut réserver sur l'intranet.

►
Accord
auto partage
entre Airbus,
Citroën et
Carbox



Les propositions visant à réduire les nécessités de mobilités ont souvent des limites.

Le traitement des horaires décalés est plus complexe à réaliser pour les salariés des chaînes d'assemblage (travail en équipe dans des installations lourdes) que pour des cadres des bureaux d'études. Airbus a néanmoins réussi à décaler les horaires de travail sur une des chaînes d'assemblage (une demi-heure plus tôt), avec effet positif sur la congestion routière aux abords du site, plus incertain sur la rocade.

4. Les alternatives à la nouvelle ligne de métro

Le débat de nature politique sur le métro et le tramway, l'un étant censé être de droite, l'autre de gauche, s'est en partie estompé à Toulouse, même si beaucoup déplorent l'absence de continuité de l'action publique en matière de transports toulousains, comme le dénote ce témoignage issu du débat mobile :

Le télétravail apparaît comme une solution de « démobilité » aisée à mettre en œuvre mais elle est soumise à des négociations avec les organisations syndicales et la hiérarchie pour voir où cela est possible et sous quelles modalités.

Pour vaincre les réticences de certains pour le télétravail, on peut imaginer des espaces de travail partagés.

Avec la 3^{ème} ligne, dont la réalisation devrait permettre l'émergence de quartiers nouveaux d'habitations en liaison directe avec des secteurs d'emplois, certaines grandes entreprises pourraient également mener des réflexions sur des démarches d'accompagnement de leurs salariés pour qu'ils trouvent une habitation qui permette l'accès à leur emploi par les transports en commun.

Enfin, plusieurs internautes suggèrent de se projeter plus loin dans le temps et de réfléchir à l'impact qu'auront les innovations technologiques sur les mobilités et les moyens de transport.

“

Est-ce que la Métropole Toulousaine profite de la French Tech et des technologies innovantes pour anticiper sur les ruptures sociétales que ces innovations proposent ? Est-ce que la métropole pourrait être un territoire d'expérimentation pour ces technologies d'avenir ?

”

— Question 138 // site du débat

“

Au lieu de proposer une 3^{ème} ligne de métro, vous pourriez investir dans la voiture autonome, et des modèles d'autopartage.

”

— Avis 121 // site du débat

“

Il est déplorable que le projet de prolongation de la ligne B, précédemment acté et dont les études étaient annoncées, ait été abrogé suite au changement de majorité à la mairie de Toulouse. Les intérêts d'une localité telle que le grand Toulouse (incluant le SICOVAL!), devraient être considérés au-delà de ces fluctuations électorales.

”

— Débat mobile // marché de Saint-Orens

La nouvelle ligne de métro considérée parfois comme beaucoup trop « toulouso-toulousaine », sauf à ses extrémités, a fait émerger plusieurs propositions de solutions alternatives axées sur un renforcement des transports de surface.

Ces alternatives, se fondant sur le diagnostic évoqué plus haut, essaient toutes de combiner des modes de déplacements pour former un système cohérent de satisfaction des besoins de mobilités.

C'est finalement un point qu'elles partagent avec la réponse apportée par la 3^{ème} ligne, même si elles en diffèrent sur les dosages, les rythmes, l'ordre des priorités dans le temps et la répartition des efforts dans l'espace.

Elles reposent sur le constat qu'une partie importante du territoire n'est pas actuellement desservie correctement par les transports en commun.

a) L'hypothèse d'un tram train

À une question générale posée sur l'hypothèse d'un système mixte de tram enterré en centre-ville puis sur la chaussée ailleurs, le maître d'ouvrage a répondu que le système évoqué permettait certes d'obtenir de bonnes performances de vitesse, et donc de temps de parcours, dans la section enterrée, mais que cette vitesse chutait rapidement en dessous de 20 km/h dans la partie insérée sur la chaussée, en raison de l'interface avec la circulation automobile, cycle ou piétons.

La conséquence dans le cas toulousain serait d'avoir des temps de parcours équivalents ou moins performants qu'en voiture pour les voyageurs empruntant la ligne depuis les extrémités et souhaitant rejoindre le centre-ville, la gare ou l'aéroport. Une autre conséquence serait que les sections en surface sur la chaussée seraient plus souvent soumises à des irrégularités générant des perturbations jusque dans la section souterraine.

b) La poursuite du maillage tramway/bus

Il convient, pour les défenseurs de cette proposition (EELV, CGT Haute-Garonne, FNE Midi-Pyrénées, etc.), de coordonner l'ensemble des moyens de transport afin de réaliser un maillage correct du territoire qui serait impossible à réaliser si des crédits importants étaient consacrés à la 3^{ème} ligne de métro.

“

Je travaille pour Tisséo. L'avenir est au bus dont le confort et le moteur hybride apportent une qualité de service au profit de l'environnement.

”

— Débat mobile // Station Arènes

“

En termes de coût, le métro est équivalent à 4 lignes de tramway. Je serai favorable à un maillage construit autour du tramway pour pouvoir desservir Saint-Orens et Tournefeuille.

”

— Débat mobile // square Charles de Gaulle

“

Je suis favorable au Tramway pour plusieurs raisons : les temps de construction sont plus courts, avec le même budget nous ferons plus de lignes. Seul inconvénient : il est plus lent.

”

— Débat mobile // square Charles de Gaulle

Afin de conforter ce maillage, il convient de disposer de points de desserte répartis sur l'ensemble du territoire, irrigués par des modes de surface avec une fréquence suffi-

Bus et tramway,
station
Aéroconstellation



sante voire, à certaines heures, un véritable cadencement et une amplitude adaptée aux besoins de la population pour l'ensemble de ses activités. Cela suppose aussi des temps de trajets performants, impliquant une réelle séparation des flux grâce à des voies réservées aux seuls transports en commun, avec une accessibilité pour les personnes à besoins spécifiques.

Une telle desserte devrait, selon cette solution, être renforcée par le doublement des rames du métro actuel (ainsi que pour beaucoup par le prolongement de la ligne B prévu au PDU de 2012); la création de nouvelles lignes de métro n'est pas exclue pour certains, mais à échéance lointaine non fixée.

Des suggestions de tracés très précises sont parfois proposées pour les divers modes de surface et il est impossible de toutes les citer. Par exemple, outre des créations/ extensions somme toute classiques de [lignes radiales](#), presque toujours à « haut niveau de service » ou équivalent, des propositions de créations de « circulaires » de bus rapides ont été formulées.

De même pour l'extension des tramways au-delà du terminus de Palais de Justice et le long du Canal du Midi pour lesquelles des prolongements divers ont été mentionnés. D'autres contributions (NORD-EN-VIE par exemple) proposent l'accélération de la réalisation du Boulevard urbain Nord afin de disposer dans ce secteur d'un véritable espace affecté aux bus.

Les TER et les bus Arc-en-ciel sont appelés enfin à compléter l'offre de transports pour les personnes les plus éloignées du centre de Toulouse.

Une telle proposition est reprise par celle géographiquement plus précise formulée par Tournefeuille Avenir Environnement dans son cahier d'acteur et qui concerne un territoire plus restreint, même si elle vise aussi plus globalement la ceinture Sud-Ouest.

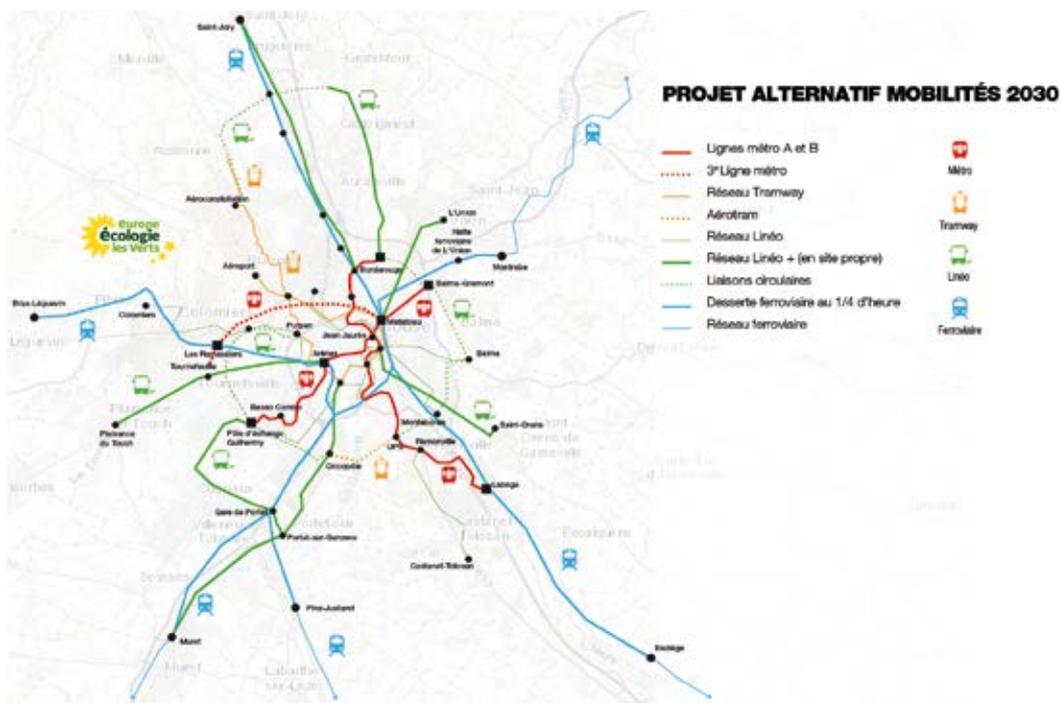
Le maillage tramway / bus présente d'après ses défenseurs plusieurs avantages: une bonne desserte à proximité de leur domicile d'un très grand nombre d'habitants, un meilleur premier segment de parcours ainsi qu'une réponse plus flexible à la pluralité des usages et des temps: travail, loisirs, courses, familles, tourisme, etc. Elle prend comme argument une meilleure desserte de la périphérie.

Elle constituerait ainsi une solution permettant de lutter efficacement contre la thrombose routière, plus forte sur le périphérique qu'en centre-ville. Elle s'appuie implicitement sur la croissance des déplacements internes à la périphérie.

Elle promet ainsi de ne pas négliger des personnes qui, par mode de vie choisi ou imposé, ont contribué à amplifier l'étalement urbain et à ne pas les transformer en « oubliés de la mobilité ».

Elle affiche l'intention d'un réel partage de l'espace public en donnant un signe que la mobilité ne relève pas systématiquement de la voiture. Elle permettrait enfin de se donner les moyens de renforcer la fréquentation du tramway, en le prolongeant jusqu'au centre-ville, puisque Toulouse est la seule ville de France où le tramway n'y accède pas.

►
Projet
alternatif
Mobilités
d'Europe
Écologie
Les Verts



OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Il n'appartient pas à la commission de porter un jugement sur l'efficacité de cette solution et sur les conditions de sa réussite (bus en site propre, parkings relais, garages vélos, etc.), ni même sur l'appréciation des coûts correspondant à sa mise en œuvre dont il n'est pas certain qu'ils ne soient pas conséquents.

En revanche, elle constate qu'elle pourrait être perçue par beaucoup des participants au débat, notamment par ceux confrontés à de longs temps de parcours, comme comportant trois inconvénients :

- Une plus faible capacité aux heures de pointe ;
- Une vitesse assez faible et, en période de pointe, une lenteur excessive sur l'ensemble du trajet domicile travail, sentiment accru par l'irrégularité actuelle des modes de surface englués dans les embouteillages ;
- Une desserte compliquée des derniers kilomètres sur les pôles d'emploi amplifiant les problèmes de congestion sur l'ensemble du périphérique. Or, c'est souvent ce dernier segment à Toulouse qui est désigné géographiquement comme posant le plus de problèmes.

Mais un autre constat a pu également être fait lors des débats mobiles ainsi qu'à l'analyse de l'enquête satisfaction des modes de transports réalisée par le SMTC-Tisséo : autant les juniors et les seniors portent un jugement positif sur le tramway et le bus, autant pour aller au travail, ces modes sont jugés lents dans leur configuration actuelle et peu confortables aux heures de pointe, surtout par ceux qui ont les plus grandes distances à parcourir.

“

Oui, je suis pour les transports publics à 200 % même si je préfère le tram, car il participe à l'embellissement de la ville. Prenons exemple sur Bordeaux!

”

— Débat mobile // médiathèque de Colomiers

“

Ce tram, c'est un petit train pensé pour les collégiens mais en rien pour les actifs.

”

— Débat mobile // aéroport

J'habitais Blagnac. Le tram est un tortillard. Il me donne mal à la tête en raison des zigzags. De plus, il est très lent, sujet à des retards... Le métro est plus rapide, plus fiable, plus pratique. Je suis pour, à 200 %.

”

— Débat mobile // centre commercial Balma Gramont

Le maître d'ouvrage a par ailleurs apporté des éléments complémentaires sur la question du tramway : selon lui, une alternative tramway permettant d'aboutir à une fréquentation de 200 000 voyages sur des lignes nouvelles aboutirait à un coût d'exploitation supérieur celui de la 3^{ème} ligne.

Ainsi le tramway – Canal, étudié en 2012-2013 à la demande de précédente équipe municipale, était évalué à un coût de l'ordre de 3,50 € par voyage.

Pour la 3^{ème} ligne de métro, ce coût serait de l'ordre de 2,20 €.

Selon les chiffres qu'il communique, 12 rames de tram circulant sur une ligne dans chaque sens représentent 2 544 voyageurs par heure de pointe.

Même si on multipliait plusieurs fois le nombre et la longueur des lignes, la capacité supplémentaire resterait nettement inférieure aux besoins toulousains tels que projetés dans l'avenir.

Enfin, d'après lui, les possibilités de développement du tramway dépendent du réseau de voirie et du tissu urbain constitué. Le territoire de l'agglomération toulousaine rendrait l'insertion du tramway très impactante et ne permettrait pas d'aboutir à des temps de parcours très attractifs entre les gares et pôles d'emploi périphériques.

c) L'étoile ferroviaire assortie d'un maillage fort

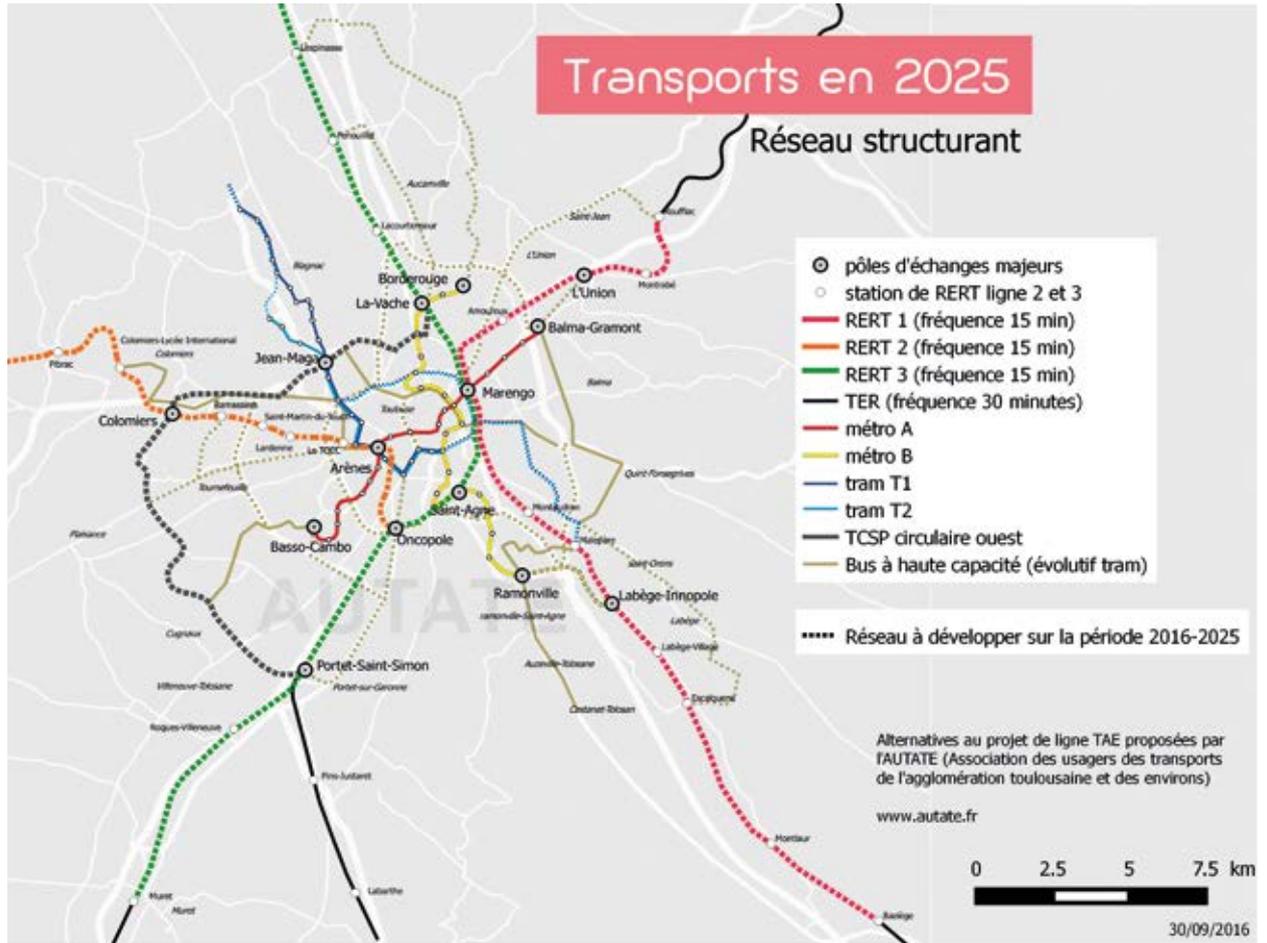
Cette solution n'est pas sans analogie avec la précédente, à la différence très importante que l'on inverse la hiérarchie des modes, l'option ferroviaire devenant prioritaire avec un cadencement renforcé des TER accompagné d'un maillage fort pour que la mobilité soit toujours appréhendée de façon globale.

Elle présente des avantages et des inconvénients sensiblement analogues à la solution précédente, si ce n'est que le train est fortement capacitaire en période de pointe.

Cette solution, présentée surtout par l'association des usagers du transport AUTATE, mais qui a pu bénéficier de soutiens au-delà de ses adhérents lors du débat, s'appuie sur le fait que le réseau ferroviaire s'est développé en étoile autour de Toulouse. Cette étoile comporte six branches, dont une supporte exclusivement le trafic régional (axe vers Auch) et deux autres principalement ce même type de trafic (axes vers Albi/Rodez et vers Foix); enfin, trois autres axes supportent tout type de trafic (Bordeaux/Paris, Tarbes et Narbonne).

La proposition consiste à créer trois lignes structurant un « réseau express régional » (Rouffiac-Baziège, Brax-Lé-

►
Carte du projet
alternatif
de l'Autate



guevin-Oncopole prolongée ultérieurement jusqu'à Matabiau, Castelnau d'Estretfonds - Muret) cadencées au 1/4 d'heure en heures de pointe et à la 1/2 heure en heures creuses, avec une amplitude horaire élargie.

Elle est complétée par la création d'un nouveau transport en commun en site propre à l'ouest, par la prolongation des lignes de tramway et un renforcement des bus à haut niveau de service.

Cette solution exclut toute nouvelle ligne de métro, à l'exception du prolongement de la ligne B vers Labège et ultérieurement, sous condition de densification, des lignes existantes vers l'Union et Saint-Jean d'une part, Tournefeuille ou Cugnaux d'autre part.

La solution proposée relève d'autres acteurs que le SMTC-Tisséo et notamment de la Région Occitanie qui, outre son rôle de chef de file sur l'intermodalité et la complémentarité entre les modes de transports, est l'[autorité organisatrice des mobilités](#) pour le transport régional, ainsi que SNCF à travers ses deux composantes (Réseau et Mobilités).

Cette dissociation des responsabilités train/métro explique sans doute que le SMTC-Tisséo n'ait pas fourni d'études suffisantes sur les alternatives ferroviaires au

projet de 3^{ème} ligne, ce qu'ont regretté un certain nombre d'internautes.

Réponse de SNCF et de la région Occitanie

La mise en œuvre d'un « RER toulousain » renvoie notamment à une interpellation : peut-on imaginer une réorganisation en profondeur et un meilleur usage de l'étoile ferroviaire toulousaine permettant une vraie pénétration vers le cœur toulousain, notamment pour des populations éloignées du centre, pour autant qu'elles puissent accéder à une ligne de chemin de fer ?





▲ Interconnexions 3^{ème} ligne de métro et étoile ferroviaire

La réponse technique de SNCF sur la difficulté de mettre en œuvre une telle proposition dans les conditions actuelles de mixité du trafic sur le réseau existant est complétée par la convergence des avis de l'établissement public et de la collectivité régionale sur la pertinence des interconnexions avec le projet de 3^{ème} ligne.

Selon SNCF, le nœud ferroviaire de Toulouse – et pas seulement la gare de Matabiau et ses « coulisses » - est fortement contraint par la multiplicité des trains qui le parcourent ou sont appelés à le parcourir et qui ne concernent pas que les TER conventionnés avec la Région. Pour assurer une desserte ferroviaire de qualité, selon elle, il ne faut pas opposer les divers types de circulations ferroviaires qui sont indispensables aux territoires : TER, TGV, trains d'équilibre du territoire (TEOZ/Intercités), pèlerinages pour Lourdes et fret.

Il faut faire coexister ces besoins sur une infrastructure commune mais limitée. Selon elle, en ce qui concerne les RER, on ne peut pas faire de comparaison trop hâtive avec l'Île de France car la satisfaction des autres besoins ne permet guère d'accroître la circulation des TER.

Il doit y avoir un équilibre entre la satisfaction de tous les besoins, y compris désormais au sein de la Région Occitanie avec les liaisons Toulouse/Montpellier. Pour SNCF, qui rappelle les dépenses déjà engagées ou à engager pour le cadencement, l'entretien et la modernisation d'un réseau ancien et budgétivore (crédits du CPER État/Région 2015/2020), les travaux que nécessiterait la mise de l'étoile ferroviaire au niveau proposé seraient à la fois démesurés, inscrits dans des délais très longs et probablement tout aussi coûteux sinon plus, que la solution proposée par le SMTC-Tisséo.

Certaines opérations sont cependant déjà envisagées comme l'achèvement du doublement de la ligne Colomiers-Arènes permettant une desserte au 1/4 d'heure en période de pointe.

Aussi, la Région Occitanie comme les deux composantes de SNCF insistent sur la forte pertinence des cinq interconnexions ferroviaires prévues avec la 3^{ème} ligne qui vient en miroir de l'intérêt que leur porte le SMTC-Tisséo pour des raisons analogues.

Ces pôles d'échanges multimodaux concernent bien sûr Matabiau mais aussi Colomiers, La vache/Route de Launaguet, Montaudran et Labège La Cadène. Pour ces acteurs, ces quatre derniers pôles constituent d'abord un moyen pour des voyageurs d'accéder plus facilement et plus directement à une destination finale en périphérie sans passer par la gare centrale.

Ils sont considérés comme pouvant constituer une porte de l'agglomération pour les voyageurs régionaux. SNCF y voit même une possibilité, moyennant maîtrise foncière déjà partiellement acquise et aménagements, d'y implanter des terminus partiels permettant à certains TER, en particulier en période de pointe, de soulager Matabiau pour l'ensemble de ses flux et ainsi de contribuer à une meilleure fiabilité globale de son réseau.

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

La commission estime que les arguments de la Région Occitanie et de SNCF qui soutiennent le projet de 3^{ème} ligne du SMTC-Tisséo n'ont pas été à ce stade en situation d'emporter l'adhésion des participants au débat. Elle suggère donc un examen approfondi par comparaison systématique de leur efficacité/coût/bénéfice.

5. Discussion sur les caractéristiques du projet

a) Infrastructure

Nombre de points d'arrêt

Le projet développé par le maître d'ouvrage a une longueur de 28 kilomètres pour une vingtaine de stations desservies. La ligne est longue mais n'excède pas de beaucoup selon lui des lignes comparables dans d'autres grandes agglomérations.

Certains estiment cette longueur trop importante. Ainsi, le Collectif citoyen préconise une longueur réduite de 6 kilomètres tout en augmentant le nombre de stations.

Le maître d'ouvrage souligne que cette augmentation du nombre de stations est de nature à réduire inévitablement la fréquence et à allonger les temps de parcours.

Pour optimiser les temps de trajet, certains participants ont proposé de faire cohabiter des rames s'arrêtant à toutes les gares et d'autres, "express", qui ne s'arrêteraient qu'à certains arrêts.

Le maître d'ouvrage a répondu que l'idée d'une ligne express n'avait pas été écartée a priori mais qu'elle entraînait des contraintes comme l'aménagement de voies d'évitement qui alourdirait considérablement les coûts. L'absence de voie d'évitement conduirait à diminuer les fréquences et donc à rendre moins attractifs les temps moyens de déplacement.

Matériel roulant

Le dossier du maître d'ouvrage n'anticipe guère sur les spécifications techniques du matériel roulant prévu pour la 3^{ème} ligne. Les seules indications qu'il donne portent sur la nécessité d'un équipement plus capacitaire: elles prennent acte de l'observation souvent entendue au cours du débat qu'à certaines heures, les rames sont vraiment bondées et qu'il est difficile d'y entrer ou d'en sortir.

Les rames du futur seraient donc plus longues et larges que les rames VAL206-208 (Matra-Siemens) actuellement utilisées sur les lignes A et B du réseau toulousain. La largeur serait entre 240 et 260 cm (contre 208 cm pour le VAL208). La longueur d'une rame serait de 40 à 60 m (contre 26 m pour une rame VAL208, et 52 m avec le projet de doublement de la ligne A et son passage en unités multiples).

Le maître d'ouvrage souligne toutefois que les gains en terme de capacité « se perdraient » en fréquence (passage de une minute dix/quinze à deux ou trois minutes).

Les usagers devront donc s'habituer à ce nouvel intervalle entre les rames.

La 3^{ème} ligne serait par ailleurs vraisemblablement exploitée en métro automatique. De ces spécifications découlerait un dimensionnement des infrastructures dédiées à ce matériel et donc peu ou pas d'interopérabilité avec les matériels équipant le réseau existant.

Illustration
du Neoval
(source
Siemens)



Un garage et des infrastructures de maintenance propres à cette 3^{ème} ligne excluraient une mutualisation forte des moyens industriels utilisés pour les deux autres lignes du fait de gabarits différents.

À ce stade du projet, le maître d'ouvrage est en consultation sur les matériels existants sur le marché.

La technologie VAL utilisée pour les lignes A et B est peu répandue dans le monde avec son gabarit réduit, et sa faible charge à l'essieu. Elle est mieux adaptée aux villes moyennes et aux dessertes d'aéroports qu'aux métropoles. Son constructeur (Siemens Mobility) propose un remplaçant plus capacitaire, le NeoVal (ou CityVal) sélectionné par la ville de Rennes pour sa future Ligne B en cours de construction, pour une mise en service prévue pour 2020.

Le NeoVal existe en 256 cm dans sa version large. Mais il utilise un système de guidage par monorail central totalement différent du système ferroviaire classique. Si cette option était retenue, il y aurait une incompatibilité avec les rames VAL.

b) Évaluation de l'investissement

Le maître d'ouvrage chiffre à hauteur de 2,128 millions d'euros le coût d'investissement de la 3^{ème} ligne. Il convient d'ajouter une somme tournant autour de 180 millions d'euros pour assurer la connexion à la ligne B sans rupture de charge.

La desserte de l'aéroport est quant à elle chiffrée à hauteur de 110 millions d'euros, ces chiffres étant bien entendu à affiner. S'entendant toujours HT, le projet de 3^{ème} ligne représente un peu plus de la moitié du programme d'investissements 2016/2030.

Compte tenu des critiques parfois recueillies sur le caractère très toulousain du projet de 3^{ème} ligne, la proportion est souvent apparue symboliquement comme déséquilibrée.

Sur le chiffre lui-même, J-L Perrin (STIF) a considéré dans son audition qu'une estimation pouvait varier de 20 % à ce stade, la fourchette se réduisant à 10 % au stade des études préliminaires et à 5 % au stade de l'avant-projet : il est donc vraisemblable que ce coût évoluera, à la hausse ou à la baisse.

Même s'il indique que le génie civil représente plus de la moitié du coût total, le maître d'ouvrage ne détaille pas précisément le coût des infrastructures, des équipements stations, des automatismes etc.

S'il a fourni quelques précisions sur la composition de ce coût, il rassemble néanmoins sous des vocables généraux (« système de transport », « ouvrages et équipements en ligne ») les postes de dépenses sans que puisse être analysé complètement chaque élément constitutif.

Le maître d'ouvrage indique avoir croisé des estimations à partir de ratios de coût d'opération, des retours d'expérience d'autres maîtres d'ouvrage, ainsi que des analyses plus ponctuelles sur des sujets plus particuliers.

Les répondants au questionnaire se sont massivement déclarés incapables d'évaluer la crédibilité des chiffres fournis, très complexes et intégrant un grand nombre de paramètres et de variables

“

Monsieur, je suis moi-même ingénieur. Concernant ce projet, je suis intuitivement favorable et techniquement sans opinion... Bon courage.”

— Débat mobile // aéroport

“

C'est le prix à payer pour désengorger la ville, gagner en attractivité et lutter contre le réchauffement climatique. Avons-nous vraiment le choix de faire autrement pour éviter d'être pris au piège dans les embouteillages qui gangrènent la métropole?”

— Débat mobile // station Jean-Jaurès

“

Je viens du Tarn. Pour venir sur Toulouse, c'est une galère. La voiture est devenue un mode statique et polluant. 2,2 milliards d'euros, ce n'est pas cher pour retrouver notre liberté de mouvement.”

— Débat mobile // gare Matabiau

Pour certains participants, ce coût apparaît comme sous-estimé.

Pour eux, les estimations à +/- 25 % pour le matériel roulant (150/200 M€) ou à +/- 50 % sur le coût unitaire des stations (15/30 M€) fixent un niveau d'incertitude trop grand pour rester dans l'estimation à 2,2 Md€. L'observation d'un internaute, selon laquelle la différence entre les prévisions initiales et le coût final de la ligne B aurait été de +27 %, alimente cette inquiétude.

Le coût du matériel

Le marché du CityVal de Rennes a été attribué en 2010 pour 50 M€ pour 19 rames de 45 m à 2 voitures. Soit 2,60 M€ par rame.

Ce prix a été analysé comme « un prix d'appel » par certains experts et par la presse spécialisée, Rennes étant la 1^{ère} ville à faire ce choix pour Siemens, qui a bénéficié d'aides publiques à l'innovation pour développer ce matériel.

Lille, réseau historique du système VAL (1983), vient récemment de compléter son parc de rames VAL 206-208 par du matériel au même gabarit mais cette fois fabriqué par ALSTOM, le VAL-BOA (52 m, 4 voitures avec intercirculation).



▲ Le VAL-BOA à Lille

Cette actualité lilloise donne une indication sur le prix de ce matériel : 10 millions d'euros par rame (266,40 M€ pour 27 rames pour un marché passé en 2012).

Le maître d'ouvrage estime pour son projet de Toulouse un coût d'acquisition à 5 M€ par rame (réponse à la Question n° 232) pour une enveloppe totale de 150 à 200 M€, soit 30 à 40 rames à 5 M€.

Des remarques ont été faites qui semblent indiquer que le chiffrage du maître d'ouvrage a retenu une fourchette basse au regard du type de matériel recherché.

Coût des quais et stations

C'est le principal poste de dépenses pour ce projet. La longueur des rames est le critère déterminant pour le dimensionnement des stations. Le montant des travaux pour le doublement de la capacité de la Ligne A est une illustration du surcoût engendré par un manque de budget à l'origine de la création de la ligne. Le maître d'ouvrage indique qu'il s'agit d'« une estimation du coût des stations et de leurs divers équipements » (fiche annexe : décomposition

financière des coûts). Le chiffre paraît relativement peu élevé au regard du nombre de station à réaliser : 290 M€ pour 21 stations.

Cela laisse supposer pour un certain nombre de contributeurs que les équipements liés à l'accessibilité (ascenseurs, escaliers mécaniques) seront peu nombreux ou qu'ils seraient à ce stade un peu sous dimensionnés : l'attributaire du marché de génie civil devra être innovant pour minimiser les coûts de construction !

D'autant que le choix d'un matériel automatique sans conducteur impose des équipements de sécurité spécifiques en station comme les façades de quais ou portes palières. Ces façades sont liées au type de matériel roulant (nombre de portes par face, nombre de voitures par rame, etc.). Le débat n'a pas permis d'éclaircir la question de savoir si ces aménagements de sécurité liés au système automatique étaient compris dans cette estimation ou dans celle du « système de transport ».

Tunnels

Pour indication, la largeur d'une rame de 2,40 m, comme celle du métro parisien, nécessite des tunnels de 8 m de diamètre à excaver. Le maître d'ouvrage étudie son projet pour un tunnel de 9 m de diamètre à creuser (réponse n° 232). Ce qui permettra un gabarit large pour le matériel.

Coût du tracé en aérien

De grandes incertitudes demeurent à ce stade du projet sur la partie du tracé en aérien et en souterrain. Le maître d'ouvrage estime à 40/45 millions d'euros le kilomètre aérien ras le sol, à 70 millions celui du kilomètre aérien en viaduc et à 120 millions le kilomètre en tunnel. La part respective de ces éléments aura un impact très important sur le coût final. Certaines parties aériennes du projet sont contestées par plusieurs associations, la mairie de Colomiers et le Conseil régional. Le pourcentage d'infrastructures souterraines pourrait ainsi s'accroître et donc les coûts de construction avec.

Surcoûts liés aux aléas de chantier

Interpellé, le maître d'ouvrage a précisé que ces sujets avaient été traités dans les prévisions selon les règles de l'art : il a noté que la situation des sols était relativement connue à Toulouse en raison des travaux antérieurement réalisés pour les lignes A et B. Les interrogations sur les surcoûts entraînés par la réalisation de stations en zone inondable ou en zones fortement polluées restent à ce stade des études largement pendantes.

Hypothèses du phasage

Certains intervenants au débat ont évoqué la possibilité d'un phasage en cas d'impasse financière. Par exemple de commencer par le tracé Matabiau vers Colomiers, en poursuivant par le prolongement de la ligne B puis en achevant la 3^{ème} ligne au Sud.

Cette disposition ne semble pas avoir été retenue par le maître d'ouvrage. Selon des experts auditionnés, cela se traduirait de toute façon par un coût global plus élevé (notamment à cause de l'installation et du retrait des tunneliers) et ne pourrait se justifier que par une tranche fonctionnelle constituant un projet en soi.

Politiquement, le fait de commencer par une tranche ou par l'autre apparaît de nature à compromettre l'alliance réalisée autour de son tracé.

c) Modèle économique en exploitation

Dans son dossier, le maître d'ouvrage explique que les coûts d'exploitation dépendent fortement de choix techniques déjà évoqués ci-dessus en matière de coûts d'infrastructure. La projection de ces coûts serait actualisée en fonction de la décision prise sur le système (matériel), le schéma d'offre (fréquence à divers moments), la longueur du tracé...

Au stade actuel de ses réflexions, il estime le coût annuel d'exploitation entre 30 et 35 millions d'euros (valeur 2016) en précisant qu'il s'agit du même ordre de grandeur que pour les deux lignes de métro existantes dans le cadre du contrat de service public le liant à sa région, Tisséo EPIC.

Les recettes annuelles d'exploitation sont estimées à 20,5 millions d'euros (50 millions de voyages par an à 0,41 euro en moyenne), ce qui correspond également à l'ordre de grandeur pour chacune des lignes existantes.

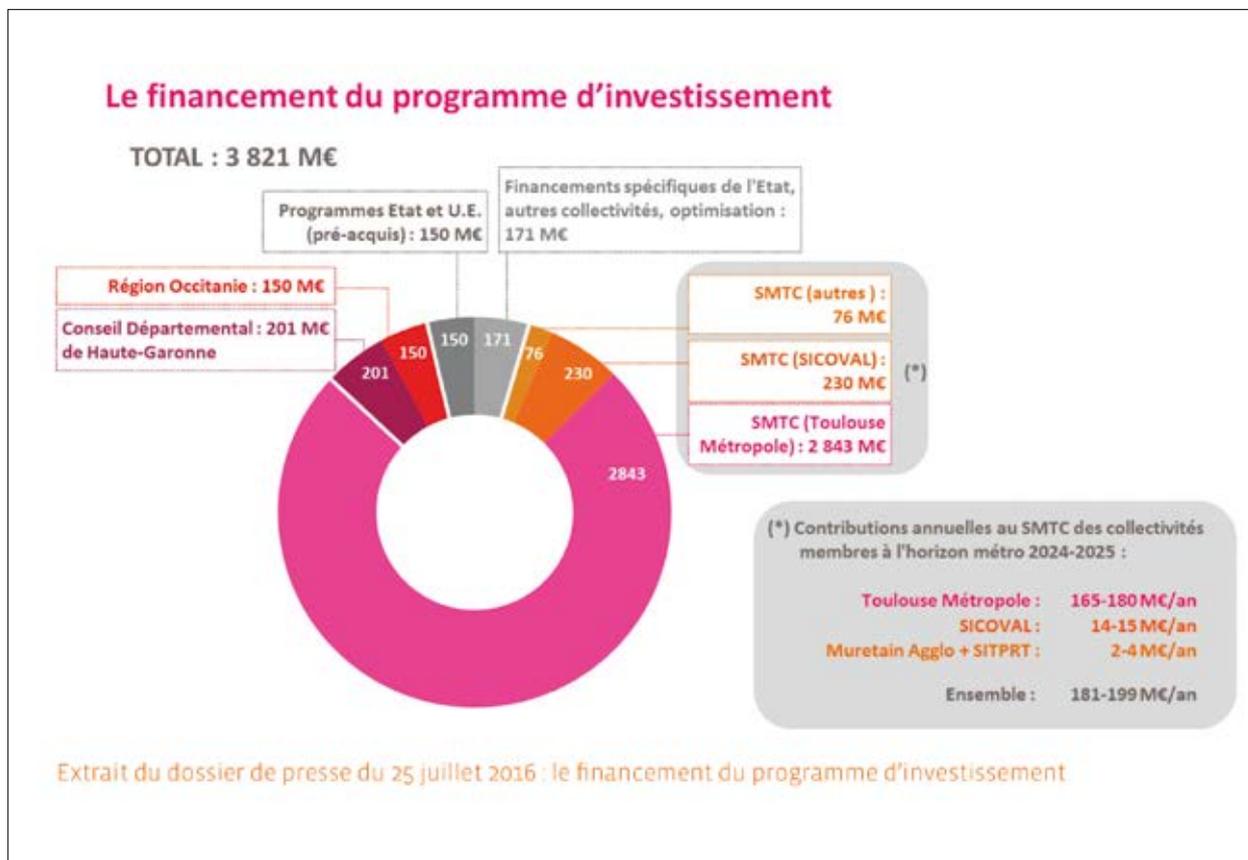
Recettes liées à la fréquentation

Un internaute s'est interrogé sur une éventuelle sous-estimation des recettes en exprimant que certains des 200 000 voyageurs/jour (en demandant combien) n'étaient pas des usagers nouveaux mais des voyageurs qui validaient un titre déjà utilisé dans le cadre d'une correspondance (question 97).

SMTC-Tisséo a répondu que dans le cadre du Projet Mobilités 2020-2025-2030 (comprenant la 3^{ème} ligne de métro), la fréquentation globale des transports en commun passerait de 135 millions en 2020 à 159 millions en 2025 puis à 175 millions en 2030.

Selon lui, les recettes commerciales seraient proportionnelles à cette évolution (à tarification constante): ceci

Plan de
financement
(source dossier
du maître
d'ouvrage)



représenterait près de 23 millions d'euros (valeur 2016) de recettes supplémentaires par an entre 2020-2030.

Un autre internaute (question 75) a remarqué que selon un rapport de la Chambre régionale des comptes, la recette commerciale par voyage était de 0,51 euro en 2008, couvrant presque les charges d'exploitation (0,55 euro par voyageur pour le métro). Il s'est étonné du fait que cette recette s'était dégradée (0,41 en 2016) alors que les charges d'exploitation passaient à 0,60 euro par voyageur dans le meilleur des cas (hypothèse basse de 30 millions de coût annuel d'exploitation).

Dans sa réponse, le SMTC-Tisséo explique que la recette tarifaire par déplacement du réseau Tisséo s'est effectivement dégradée de 2008 à 2016 en fonction de divers événements (hausse de la TVA, mesures jeunes ou spécifiques).

Il ajoute que les estimations des recettes de la nouvelle ligne sont basées sur cette recette unitaire moyenne, aboutissant à un taux de couverture des dépenses d'exploitation similaire aux deux lignes de métro existantes. L'estimation sera à actualiser en fonction des évolutions de la gamme tarifaire du réseau Tisséo.

Le dire d'experts a également abordé cette question sous l'angle de la fréquentation de la ligne et des recettes afférentes : ainsi le cabinet TKK a estimé que certaines hypothèses étaient optimistes : une offre à 3 minutes sur toute la ligne, la fréquentation future du TGV, la desserte de Labège par deux lignes de métro.

Mais, d'après lui, d'autres estimations du maître d'ouvrage sont à l'inverse très prudentes : la vitesse commerciale de la ligne, la part modale du trafic vers ou depuis l'aéroport, la part modale des transports en commun en gare, à l'avenir mieux desservie. Au total, l'ordre de grandeur annoncé de 200 000 personnes sur la ligne ne lui paraît ni invraisemblable ni un maximum.

Recettes liées à des espaces commerciaux

À la question d'une personne concernant des recettes liées à la mise en concession de commerces dans le métro, le SMTC-Tisséo répond qu'il étudiera le surcoût de la construction en souterrain de ces espaces, au regard des recettes commerciales attendues.

Son retour d'expérience sur les espaces commerciaux déjà présents dans le métro est que ces espaces doivent se situer à proximité immédiate de grands flux de passage piéton, avec une typologie de commerces correspondant à des achats très rapides.

En réponse à une autre question sur la possibilité de donner à des stations un nom de marque comme à Madrid, le maître d'ouvrage constate qu'en France, de tels contrats de « naming » concernent généralement de grands équi-

pements comme des stades ou des parcs d'exposition, et qu'il conviendra d'en estimer l'acceptabilité, dont il pense qu'elle dépendrait de l'ancrage d'un partenaire éventuel dans le territoire.

Recettes liées au versement transport

Sur cette même question des recettes, des préoccupations plus fortes sont exprimées, par exemple dans le cahier d'acteur des élus socialistes de Toulouse.

Le versement transport (VT) est la seule contribution directe perçue par le SMTC-Tisséo et représente 240 millions d'euros au total chaque année. Le maître d'ouvrage indique que la marge d'augmentation du taux étant nulle (le montant maximum de 2 % est d'ores et déjà atteint), c'est de l'extension de l'assiette, c'est-à-dire de la croissance économique, que peut provenir une augmentation de cette recette.

Les élus socialistes se montrent inquiets sur le caractère aléatoire, du moins en longue période, de la progression annuelle à hauteur de 2,5 % par an des ressources du versement transport ;

Selon eux, 0,5 % en moins équivaldrait à une compensation de la collectivité de l'ordre de 130 millions d'euros en 2030.

Évoquant un risque de surestimation des recettes commerciales, ils redoutent une augmentation de la fiscalité locale pour faire face à la progression des contributions volontaires des collectivités territoriales.

Ces élus pensent par ailleurs que l'hypothèse d'une maîtrise des coûts d'exploitation du réseau à + 2 % par an est irréaliste.

Ils estiment, compte tenu de la morphologie du réseau et du tissu métropolitain, qu'elle serait insuffisante puisqu'elle ne permettrait pas d'assurer à la 3^{ème} ligne les connexions nécessaires avec le réseau de surface, gage de son efficacité, et qu'elle entraînerait une détérioration forte de l'offre existante et de son maillage territorial.

Selon eux, un point supplémentaire entraînerait un surcoût de près de 300 millions en 2030.



d) Clef de financement

Le « bouclage financier » du projet est une question venue souvent dans le débat.

La répartition et la capacité des financeurs envisagés, essentiellement des collectivités, a été souvent signalée comme fragile.

D'après le maître d'ouvrage, en 2016, la contribution des collectivités membres du SMTC-Tisséo représente 102,6 millions d'euros dont 100 millions de Toulouse Métropole. À partir de 2018, la contribution financière annuelle de Toulouse Métropole augmenterait de manière progressive, jusqu'à 165 à 180 millions en 2024. Toulouse Métropole a mené une étude prospective intégrant l'augmentation de l'assiette fiscale due à sa croissance démographique et économique.

Certaines autres collectivités membres du SMTC, se basant notamment sur la part que représente dans le versement transport la contribution des entreprises situées sur leur territoire, continuent à considérer que la clef de répartition reste pour elles encore trop sévère.

Un internaute fait observer que le plan de financement (au moment du débat) prévoit que la contribution annuelle du SICOVAL soit multipliée par 14 à l'horizon 2024. Les groupes d'opposition de certaines collectivités s'alarment des conséquences éventuelles de cette situation sur la fiscalité locale.

Les syndicats de salariés (CGT, CFDT, CFE-CGC) ont soulevé la même crainte d'une fiscalité alourdie pour les salariés et les familles, qui paieront en dernier ressort si le tour de table financier n'est pas clos.

À l'occasion du débat, le Conseil départemental et le Conseil régional ont confirmé le montant de leur participation.

Le maître d'ouvrage a indiqué qu'il n'avait pas été envisagé de solliciter des aides financières des départements voisins même si la 3^{ème} ligne de métro pourrait bénéficier aux usagers potentiels habitants ces territoires.

S'il n'est pas intervenu pendant le débat, le gouvernement a donné une indication dans les semaines qui ont suivi sa clôture: le nouveau premier ministre a annoncé à la mi-janvier 2017 la prolongation d'un an de l'appel à projets concernant les infrastructures de transports collectifs. Le maire de Toulouse a indiqué qu'il profiterait de ce délai supplémentaire pour déposer la candidature de la 3^{ème} ligne.

De même, à l'occasion de la visite de René Lemas, des contacts semblent avoir été pris avec la Caisse des dépôts pour une contribution à certains aspects du financement du projet.

Pour éviter de faire un projet au rabais, l'Association pour l'accès au Sud-est toulousain a soutenu l'hypothèse de la réalisation du projet en PPP (partenariat public privé).

Cette solution a été écartée publiquement par le maître d'ouvrage, la participation de partenaires privés dans le financement (Aéroport de Toulouse-Blagnac, Airbus...) restant cependant une possibilité.

Outre le recours au péage urbain, déjà évoqué, des propositions de financements alternatifs comme le recours à des fonds participatifs tel que le [crowdfunding](#) sont cités par des contributions de citoyens.

Mais la remarque principale sur la fragilité du financement est le risque que ce projet devienne la priorité du futur PDU et n'engloutisse tous les budgets en cas de dérive financière, et qu'il ne reste rien ou presque pour les autres modes pour le reste de l'agglomération.

e) Une solution de financement inspirée du Grand Paris ?

À plusieurs occasions lors des réunions publiques, lors de focus groupes ou d'auditions d'experts, a été évoquée la solution budgétaire adoptée en Ile de France pour financer le réseau du Grand Paris, cette idée ayant été introduite dans le débat par la mairie de Blagnac à l'occasion de la réunion de Labège.

La société du Grand Paris, établissement public industriel et commercial créé par l'État, a pour mission première la réalisation du réseau de transport du Grand Paris.

Pour lui permettre d'assurer cette fonction, elle dispose de recettes affectées, comme la taxe spéciale d'équipement, l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau ou la taxe locale sur les bureaux.

Ayant reçu également une compétence en aménagement, elle peut également valoriser son patrimoine, aménager et céder des terrains ou des droits à construire, ou percevoir des redevances domaniales.

f) Capacité d'endettement

Un financement partenarial de l'investissement ou une loi spécifique « Grand Toulouse » n'épuiseraient cependant pas en totalité la question de la dette du SMTC et sa soutenabilité évoquée à de nombreuses reprises par plusieurs associations et partis politiques.

Le maître d'ouvrage estime que l'extinction progressive de la dette actuelle (environ 1,4 milliard) ouvrira la capacité d'un stock de dettes de 2,5 milliards d'euros pour les projets nouveaux à partir des années 2020.

À une question posée sur le remboursement de la dette liée à la création de la ligne A, il a répondu que les derniers prêts coûtant sur 15 ans avaient été remboursés en 2006-2007-2008.

D'autres participants se sont inquiétés de la possibilité que dérive le remboursement de la dette ancienne: le maître d'ouvrage a confirmé les chiffres concernant celle-ci, composée à 45 % de taux variables et 55 % de taux fixe (environ à 4 %). Il a indiqué qu'il lui était difficile de réaliser une projection pour les 15 prochaines années, ce qui supposerait de connaître les taux variables, ce qui n'est pas possible.

Concernant la « dette à venir », l'hypothèse utilisée pour élaborer la stratégie financière du programme global de 3,820 milliards d'euros consiste en un emprunt sur 25 ans à un taux de 3,5 %. Certains participants s'inquiètent d'une remontée des taux d'intérêt aujourd'hui encore assez bas.

g) Mode de gestion et gouvernance sur le long terme

Le CESER Occitanie indique dans son cahier d'acteur qu'il n'approuverait pas le financement de la 3^{ème} ligne par un montage du type Partenariat Public privé.

Le financement en PPP ayant été écarté publiquement par le maître d'ouvrage, seule demeure d'actualité la participation de partenaires privés dans l'investissement pour la partie du tracé Aéroport de Toulouse-Blagnac, Airbus.

Les répondants au questionnaire approuvent majoritairement la position du maître d'ouvrage qui consiste à demander une contribution à l'actuel propriétaire de l'aéroport.

Dans ce contexte, le CESER considère que le maintien de Tisséo en régie publique est un élément de garantie pour le financement et pour ses salariés.

Il est rejoint en cela par le syndicat CGT des transports urbains toulousains dont le cahier d'acteur, redoutant « un service public à deux vitesses » pose la question de l'avenir de la régie Tisséo dans le cadre d'une sous-traitance partielle des activités de la régie qui serait en progression.

La CGT, la CFDT, le PCF et le Conseil départemental de Haute-Garonne, ont demandé également que la régie publique Tisséo reste l'exploitante du réseau.

Les syndicats CGT et CFDT de Tisséo craignent une « privatisation » de la régie pour exploiter cette ligne. Le président du SMTC, Jean-Michel Lattes, a opposé un démenti en réunion publique, expliquant qu'une nouvelle convention d'exploitation pluriannuelle avait été signée récemment entre le SMTC et la régie et assurant que le système actuel ne serait pas mis en cause pendant la durée du mandat en cours.

Concernant la gouvernance des transports, de nombreux contributeurs (CESER, Codev, Associations, Cfdt, etc.) demandent une meilleure coordination des collectivités sur ce sujet, certains prenant l'exemple du STIF (Syndicat des transports d'Île de France) ou du SYTRAL (agglomération lyonnaise) pour une politique tarifaire unique sur le bassin de déplacement et de coordonner les fréquences des trains régionaux, des bus interurbains départementaux et des transports en communs du périmètre SMTC.

“

Pour interconnecter les transports, il faudrait encore que les élus des communautés de communes arrivent à s'interconnecter entre elles, c'est-à-dire à s'entendre pour construire de l'intérêt général.

”

— Débat mobile // marché de Saint-Orens

“

Le manque de coordination (voire les rivalités) des politiques perturbant les AOT (SNCF...), le citoyen les constate tous les jours, montés en exergue par la presse. Cela me semble assez éloigné de l'intérêt collectif du million d'habitants plus ou moins concernés, même si l'ouverture européenne et internationale créerait une richesse évidente.

”

— Avis 70 // site du débat

Les récentes lois (Loi [MAPTAM](#) en 2014 et loi [NOTRe](#) en 2015) sur les clauses de compétences des différentes collectivités ont donné la compétence transport interurbaine à la Région et urbaine aux métropoles (sauf pour l'Île de France et le territoire lyonnais qui conservent leur périmètre régional comme autorités organisatrices des mobilités). Mais la législation n'interdit pas une convention entre ces différentes collectivités.

Un Plan de déplacements inter-entreprises élargi à l'ensemble du territoire est proposé par la Cfdt.

► Distributeur automatique de tickets



h) Tarification et billetterie

Pendant le débat, et suite à des remarques faites par la chambre régionale des comptes sur ses tarifs, le SMTC a décidé d'une nouvelle tarification pour les personnes plus âgées et pour les jeunes. Cette dernière catégorie d'usagers a fortement interpellé à ce sujet le maître d'ouvrage, notamment lors de la première réunion publique à Toulouse.

Après avoir objecté qu'il considérait comme plus juste un système de tarification fondée sur les ressources plutôt que sur une quasi-gratuité pour tous, le maître d'ouvrage a cependant in fine proposé un compromis qui a paru à ce jour calmer la contestation.

En tout état de cause, il affirme que cette réforme n'avait pas de rapport avec le projet de 3^{ème} ligne et que les sommes en jeu étaient d'ailleurs disproportionnées.

C'est en vertu du même constat que le CESER a estimé que l'évolution de la tarification ne lui semblait pas être d'un apport déterminant en matière de recettes, au regard des avantages qu'offrirait une stabilité des prix et le maintien des tarifications sociales en faveur d'une accessibilité à tous des transports en commun.

De nombreuses contributions et d'échanges lors des débats ont pointé la double billetterie « SMTC - TER SNCF » comme un frein potentiel au report modal.

Une convention tarifaire SNCF-SMTC existe actuellement sur la ligne C pour une partie de son parcours intra-agglomération seulement. Les [états généraux du rail](#) et de l'intermodalité ont abordé ce thème à travers l'augmentation de l'offre TER envisagée par la Région. La carte tarifaire devrait être reconsidérée et repensée à l'échelle du bassin de déplacement territorial et pas seulement sur l'aire métropolitaine.

La réponse du maître d'ouvrage sur ce point n'a sans doute pas donné satisfaction à tous :

Selon lui, l'extension de ce dispositif sur la ligne, comme sur les autres, apparaît difficile, du fait de l'important écart de prix entre tarifs que cela occasionnerait aux limites du périmètre du SMTC-Tisséo (effet de seuil). Cet effet générerait des reports d'usagers des gares de l'extérieur du périmètre vers l'intérieur, une perte de recettes très importante et une saturation supplémentaire des trains.

C. LE TRACÉ DE LA 3^{ème} LIGNE ET LE PROJET DE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

1. Le renforcement des connexions régionales, nationales, internationales

Comme toute métropole, Toulouse est reliée au reste du territoire à différentes échelles : internationale, nationale et régionale.

La forte présence d'entreprises globalisées et la nécessité de conforter ou de renforcer l'attractivité de la métropole, en facilitant son accessibilité, ont conduit le maître d'ouvrage à structurer son projet autour de points de connexions avec les réseaux de transport en commun assurant les liaisons à ces différentes échelles.

Comme cela a pu être souligné par certains experts lors des auditions faites par la CPDP, on peut distinguer :

- les portes internationales constituées par l'Aéroport de Blagnac;
- les portes nationales, avec l'aéroport et la gare de Matabiau, point d'arrivée des grandes lignes et de la future LGV;
- les portes régionales, constituées par les différents points d'accès à Toulouse depuis le réseau SNCF à moyenne distance (TER), existant ou à venir et reliant Toulouse aux principales villes de la région.

Desserte nationale et internationale

Le passage par la gare de Matabiau de la 3^{ème} ligne fait l'unanimité. Au contact du centre-ville, cet équipement resté longtemps faiblement desservi et peu relié aux autres grands équipements, notamment aéroportuaires, a

ainsi vocation à devenir un pôle multimodal de première importance.

Pour les entreprises, les salariés, la Chambre de Commerce et d'Industrie, le gestionnaire de l'aéroport, des élus, comme pour beaucoup de participants au débat, la 3^{ème} ligne doit impérativement desservir l'aéroport, la desserte actuelle étant jugée trop longue et fastidieuse, insuffisante pour une ville ayant une vocation européenne et internationale. À leurs yeux, cette desserte doit être assurée directement, sans changement ni correspondance, par la 3^{ème} ligne, dont le tracé se poursuivrait ensuite vers Colomiers, de façon à en garantir la rapidité et la fiabilité. L'image de modernité et d'innovation de la métropole en est largement dépendante, gage de son attractivité.

Le maire de Blagnac plaide pour un tracé direct desservant l'aéroport, mais également, les zones d'activités au-delà de la plate-forme aéroportuaire, grâce à plusieurs stations.

Les détracteurs de cette desserte, jugée coûteuse, considèrent que la zone aéroportuaire et l'aéroport, dorénavant privatisé, sont déjà desservis par un transport en commun (le tramway et la navette bus) et qu'un nouvel investissement public ne se justifie pas, ce d'autant que la fréquentation actuelle ou future ne nécessite pas un transport capacitaire tel que le métro. En outre, une desserte conduirait à des allongements de temps de parcours préjudiciables aux autres usagers.

Gare Matabiau et aéroport Toulouse-Blagnac



Le maître d'ouvrage a pour l'instant retenu en option une desserte de l'aéroport en fourche, option liée aux négociations engagées pour son financement. Cette solution lui apparaît moins coûteuse et plus rapide qu'un tracé sans rupture de charge desservant linéairement l'aéroport, la zone aéroportuaire puis Colomiers.

Associée à une restructuration et un prolongement du tramway T2, cette option permettrait une desserte fine et à moindre coût de la zone aéroportuaire et de Blagnac.

Une tarification particulière pour les passagers de l'aéroport serait envisageable dans ce contexte, mais il faudrait alors garantir aux salariés de la zone de bénéficier des conditions générales de tarification des transports en commun.

“

Pourquoi pas, mais attention à ce que ce tronçon ne soit pas privatisé. Les transports, c'est un bien public. Il faut que la collectivité puisse garantir un prix accessible pour tous les habitants. Nous ne travaillons pas tous à Airbus. Nous n'avons pas tous de bons salaires!

”

— Débat mobile // centre commercial Balma-Gramont

L'option privilégiée par le maître d'ouvrage n'est pas sans conséquence sur le tracé dans d'autres quartiers puisque, pour des raisons semble-t-il d'économie (longueur du tunnel?) elle se traduit par un passage par Jean Maga au dé-

triment de la desserte de quartiers à forte densité ou de grands équipements (notamment Purpan) mal desservis à ce jour (ce point est traité plus loin).

Desserte régionale

La 3^{ème} ligne est présentée par le maître d'ouvrage comme le vecteur de l'irrigation de la métropole à partir de ces portes, les interconnexions étant assurées avec les différentes lignes à Colomiers (et ce depuis que la maîtrise d'ouvrage a validé l'extension du tracé), Matabiau, La Vache, Montaudran et Labège, ceux-ci constituant des invariants au projet.

La possibilité déjà évoquée de terminus partiels, en certains de ces points, liés à une refonte des conditions d'exploitation (cadencement) a été évoquée tant par SNCF que par la Région lors d'auditions, de réunions publiques ou dans le cadre de cahiers d'acteurs.

Hormis le fait que ce schéma de desserte de la métropole est contesté par les tenants de l'étoile ferroviaire, nombre d'intervenants au débat ont manifesté leur inquiétude ou leur scepticisme quant à la crédibilité de la desserte par TER (amélioration du cadencement, réalisation de parkings relais, qualité des correspondances à La Vache notamment, cohérence des grilles d'horaire, etc.) nécessitant la mobilisation de plusieurs autorités organisatrices, de différents maîtres d'ouvrage et une bonne maîtrise des calendriers de réalisation.

2. Un arc nord-ouest / sud-est au détriment des autres territoires?

Les décisions prises ou annoncées par le maître d'ouvrage en cours de débat, visant d'une part à prolonger la ligne côté Nord-Ouest jusqu'à Colomiers, et d'autre part à assurer la jonction entre la ligne B du métro et la 3^{ème} ligne à Labège, ont pu donner satisfaction à de nombreux intervenants, institutions ou élus, et conduire à un début de consensus politique, permettant de se dégager des polémiques nées de l'abandon du prolongement de la ligne B.

Elles ont cependant pu conforter l'idée d'une alliance Colomiers, Toulouse et Labège, voire Blagnac comme axe (ou colonne vertébrale) de développement de la métropole.

Ressenties très positivement par certains, elles conduisent a contrario pour nombre d'élus, d'entreprises ou d'habitants et de salariés des autres territoires, à un sentiment de « laisser pour compte » de ces territoires par le projet de 3^{ème} ligne et plus généralement par le projet Mobilités. Les territoires Ouest, Nord-Est et Sud toulousain apparaissent aux yeux de certains comme des territoires oubliés.

“

Je trouve déplorable que le Sud-Ouest de la région toulousaine ne soit pas mieux desservi. Habitant Frouzins, je prends ma voiture pour aller à l'aéroport. Sinon c'est l'enfer. Les lignes de bus sont saturées et nager au cœur de la circulation automobile est très difficile. Je suis pour une 3^{ème} ligne mais qui s'étende au-delà de Colomiers.

”

— Débat mobile // gare Matabiau

La demande de desserte renforcée des villes du Sud-Ouest de l'agglomération demeure, au premier rang desquelles Tournefeuille, troisième ville du département. Plusieurs internautes ou associations revendiquent le prolongement de la 3^{ème} ligne (utilisant le tracé de l'ex BHNS par exemple) ou un aménagement plus conséquent du TER en jonction avec la 3^{ème} ligne.

L'abandon en cours de route de certaines lignes de bus en site propre et les incertitudes nées de l'abandon du prolongement de la ligne B confortent le scepticisme affiché par ces acteurs quant aux réponses apportées par le maître d'ouvrage.

Les réponses faites par le maître d'ouvrage, faisant notamment référence au projet Mobilités 2020/2025/2030 et aux projets en cours ou à lancer, ne corrigent pas ce sentiment chez les habitants des zones périphériques plus éloignées et suscitent des commentaires acerbes qualifiant de « transport du pauvre » ou « transport de seconde zone » les solutions programmées par le SMTC-Tisséo.

La réponse apportée à ces problèmes de desserte à savoir la ligne Lineo 3, une ligne en rocade entre Tournefeuille et les zones d'emploi, connectée avec les Lineo 2/3/5, la réalisation de la ceinture sud dont le premier maillon est assuré par la mise en œuvre du projet de téléphérique urbain n'apparaît pas comme suffisante aux yeux de certains.

Ces projets de liaisons circulaires figurant dans le projet Mobilités 2020/2025/2030 sont toujours perçus comme encore hypothétiques ou trop aléatoires.

“

Il serait intelligent de réfléchir à un tramway circulaire dans l'agglomération. Je regrette qu'il n'y ait pas un tracé plus circulaire. Dès qu'on tente une transversale, ça devient impossible!

”

— Débat mobile // centre commercial de Blagnac

“

Pourquoi ne pas construire un TER circulaire en deuxième couronne pour éviter d'engorger les abords du centre-ville?

”

— Débat mobile // square Charles de Gaulle

“

Il s'agirait ensuite, à partir de Montaudran, de conduire la ligne vers l'université Toulouse-III, puis vers l'Oncopole, de relier Basso-Cambo ou l'université Toulouse-II, de remonter vers les Pradettes, d'éventuellement connecter Purpan et d'en revenir aux Sept-Deniers. Ces quartiers sont relativement récents et permettront de réaliser des parkings-relais. Il ne sera plus nécessaire de venir impérativement au centre-ville de Toulouse pour pouvoir aller un peu partout, grâce à cette ligne C comme Circulaire.

”

— Avis 4 // site du débat

▶
Débat mobile,
marché de
Tournefeuille,
9/10/16



Oncopole



Enfin, plusieurs situations, héritées du passé sont évoquées, correspondant à des promesses faites et considérées comme non tenues comme à l'Oncopole :

“

Quelles que soient vos réponses Monsieur, ce que l'on constate c'est qu'il y a eu un choix pour une 3^{ème} ligne de métro qui finalement pénalise la couronne Sud et [...] en fait vous nous promettez une amélioration de notre mobilité, 15 ans après notre déménagement en gros. [...] Quelque part c'est décevant de dire que dans peut-être 15 ans on sera confortable. Mais on ne travaillera plus ici probablement. Mais y a pas que nous, y a pas que les salariés, il y a tous les visiteurs, toutes les familles, les ambulanciers, les familles, les visiteurs, les patients, etc. qui viennent sur ce site. On est entre 1800 et 2000 salariés. Vous ajoutez leurs familles, les ambulanciers et tout et aujourd'hui c'est une catastrophe la circulation dans ce coin-là. On a été beaucoup à reprendre des modes de transports en voiture parce que ce n'est pas satisfaisant la desserte des moyens de transport en commun.

”

— Rencontre en entreprise // Oncopole

La réalisation d'un plan « d'urgences », comme suggéré par les trois CODEV, crédibiliserait sans doute le plan Mobilités, et permettrait d'apporter tout apaisement à ce sujet et de réaffirmer le nécessaire équilibre des territoires.

3. Toulouse face à elle-même

L'orientation générale Sud-Est / Nord-Ouest de la 3^{ème} ligne, l'interconnexion majeure à Matabiau comme la desserte des zones d'emplois assurée jusqu'au dernier segment du déplacement, recueillent l'adhésion de tous les partisans du projet de métro.

Ce n'est plus le cas pour ce qui concerne le tracé dans Toulouse où de forts clivages, peu conciliables, apparaissent, à l'image de ce qui a pu être constaté dans plusieurs projets métropolitains en d'autres lieux, à savoir :

- Doit-on desservir en priorité des zones denses (Amidonnières, Daurade, Ponts jumeaux...), déjà fortement urbanisées ou en passe de le devenir, zones considérées comme peu ou mal desservies, ou mal reliées au centre-ville, en concevant le tracé dans une logique « transport » dans un objectif de fréquentation accrue ?
- Ou bien combiner la desserte de zones denses et de zones plus périphériques, en devenir, (quartiers nord, La Vache, Montaudran...) susceptibles d'accueillir de nouveaux habitants et de nouveaux emplois, dans une logique « aménagement », en faisant « Métropole », selon les termes d'un des experts auditionnés par la CPDP ?

a) Les options alternatives de tracé dans Toulouse

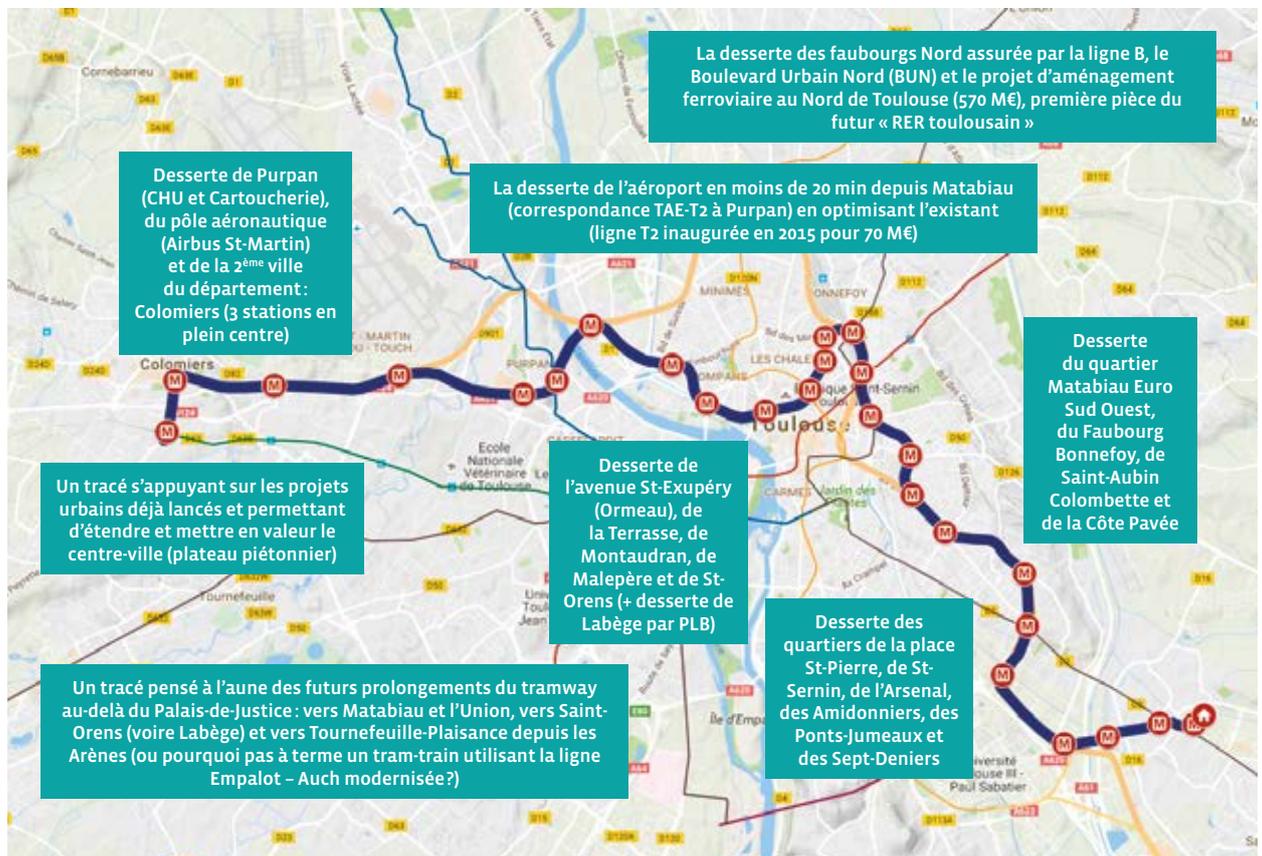
La première option est âprement défendue par le Collectif citoyen, par l'association Ascobaz et par quelques associations de quartiers et nombre d'intervenants au débat à titre individuel.

Cette contestation du tracé retenu par le maître d'ouvrage s'exprime notamment dans :

- le rejet de certaines stations concernant des territoires peu denses, des territoires de projet jugés trop aléatoires, trop lointains, comme sur la partie Nord du tracé en particulier le secteur de La Vache.

Ce quartier, jugé à faible densité et à faible potentiel, est considéré par les opposants au tracé comme déjà desservi et peu porteur de développement, l'intermodalité déjà assurée n'ayant guère été suivie par une urbanisation et un aménagement conséquents. Il ne justifie pas, à leurs yeux, un tel allongement de parcours.

Projet de tracé alternatif du Collectif citoyen



- La critique concernant la desserte concernant des territoires où un aménagement paraît peu crédible, comme Fondeyre, au regard de l'occupation actuelle du site par des activités commerciales, industrielles ou de logistique, peu enclines à se déplacer pour permettre un réaménagement conséquent, ou Jean Maga, station jugée irréaliste en l'absence de disponibilité foncière et d'infrastructures, à cause des contraintes de relief, le tout en zone inondable, etc.
- A contrario, la revendication de voir adopté un tracé plus central, desservant des territoires considérés comme à forte densité de population, mal reliés aux autres quartiers ou au centre-ville, tels que Daurade, Ponts Jumeaux ou Sept Deniers; mais aussi de mieux assurer la desserte de grands pôles universitaires ou de grands équipements.

La desserte de l'hôpital Purpan est fréquemment défendue comme une alternative préférable à un passage par Jean Maga. Il représente en effet un important bassin d'emplois et affiche une fréquentation importante par des usagers venant de toute l'agglomération.

La disponibilité du foncier, la présence de pôles de logements à proximité, les possibilités de correspondance avec le tram sont perçues comme des facteurs facilitant cette implantation.

Contesté par certains intervenants et présenté comme « passériste » par d'autres, car desservant les quartiers denses existants en ignorant la périphérie, ce contre-pro-

L'INTERCONNEXION À LA VACHE

Il faut noter sur ce point la potentialité que représente pour le Conseil régional et SNCF l'interconnexion de la 3^{ème} ligne avec la gare de La Vache, alors que parmi les stations prévues dans le projet, c'est celle qui est la plus sujette à interrogation. Pour les partisans du projet, il s'agit de desservir par le métro un pôle industriel de l'ensemble du secteur aéroportuaire sans obligation de passer par Matabiau. Pour les élus du secteur Nord, cette connexion permet d'irriguer leur territoire.

Les opposants au tracé récusent quant à eux l'intérêt de desservir un secteur où le train permet déjà d'accéder à la gare centrale en quelques minutes seulement.

L'efficacité de l'interconnexion repose en grande partie sur le cadencement permis par les aménagements ferroviaires du Nord Toulousain (AFNT). L'élargissement de deux à quatre voies permet la séparation des flux rapides et des trafics péri-urbains plus lents.

Les aménagements ferroviaires du Nord Toulousain et le Grand Projet Sud-Ouest (GPSO) constituent une seule opération, liant le cadencement des TER de Saint-Jory à Matabiau en passant par La Vache à l'arrivée du TGV à Toulouse. Selon SNCF, si le GPSO connaissait quelques vicissitudes, on ne peut exclure une autre solution de financement des AFNT.

jet est cependant le support d'une pétition lancée par son auteur et recueillant un nombre significatif de signatures. (+ de 800 le 01/02/2016).

►
Rond-point
Jean Maga



b) Autres segments et stations en discussion

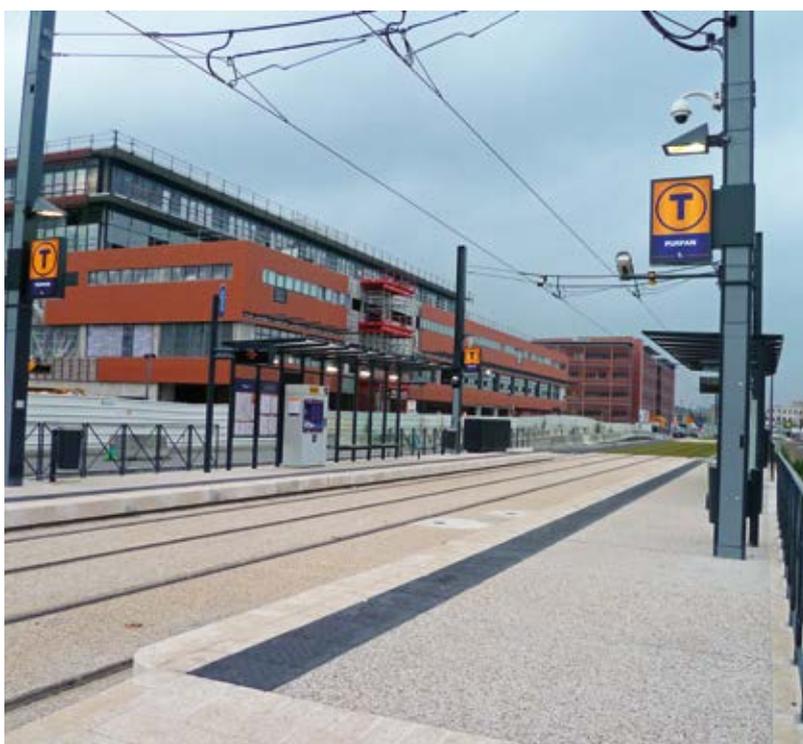
Le maître d'ouvrage justifie dans nombre de cas l'absence de desserte, de quartiers denses par le métro, en insistant sur les apports du projet Mobilités (Bus et Lineo) ou par l'amélioration des temps de parcours rendue possible par un rabattement ou une connexion avec la 3^{ème} ligne.

La question de la desserte de certains quartiers ou équipements demeure cependant prégnante, même pour les partisans du projet. Les explications données laissent insatisfaits nombre d'intervenants ou d'opposants au tracé.

À titre d'illustration, le maître d'ouvrage justifie le tracé privilégiant Jean Maga plutôt que Purpan par le coût moindre que représenterait ainsi la desserte optionnelle de l'aéroport. En outre, un passage par Purpan n'engendrerait pas d'accroissement de fréquentation par rapport à celui du tracé de base.

Le quartier de Jean Maga étant jugé par beaucoup d'intervenants comme non propice à un aménagement pertinent, même à long terme, cette justification peine à se faire accepter ou comprendre.

Par ailleurs, le sujet de l'implantation des stations, dont la localisation serait naturellement à préciser lors des prochaines études, est celui qui, au-delà des échanges nourris entre le collectif précité et le maître d'ouvrage, a suscité le plus d'interrogations, d'avis, de commentaires.



Il en est notamment ainsi des stations Jean Rieux ou Côte Pavée. Pour celles-ci, les avis restent partagés. Certains considèrent que ces quartiers résidentiels peu denses ne nécessitent pas de desserte par un transport lourd.

D'autres le revendiquent au contraire, en raison du relief peu propice aux transports de surface, et des besoins liés aux établissements d'enseignement.

“

Dans le cadre de notre projet d'extension, il est essentiel que la 3^{ème} ligne voit le jour. Nous allons passer de 200 à 350 salariés. Nous avons donc besoin d'un métro performant tant pour les visiteurs que pour les salariés.

”

— Débat mobile // Stade Ernest Wallon

Le maître d'ouvrage justifie ces implantations par des possibilités de densification et les chiffres de fréquentation.

De même, face aux avis contrastés sur l'implantation d'une station à François Verdier, le maître d'ouvrage insiste sur l'intérêt d'une nouvelle interconnexion avec la ligne B en ce point. Il considère cette station comme une porte d'entrée du centre-ville.

Les frustrations ressenties par les habitants de quartiers à forte densité, d'implantation ou de réalisation récente, liés à des projets de transport non suivis d'effet, ou à des zones appelées à proximité immédiate à un fort développement (La plaine, Cité de l'espace, ZAC de Malepère par exemple) ne sauraient être ignorées du maître d'ouvrage et appellent de sa part une réponse plus affirmée en termes de transport.

“

Les supporters du stade toulousain soutiennent quant à eux le tracé qui desservira « leur » pelouse « Dans tranSPORT, il y a sport. Nous sommes donc pour! La voiture, c'est galère, surtout si l'on fait la 3^{ème} mi-temps. Vive la 3^{ème} ligne, vive la 3^{ème} mi-temps.

”

— Débat mobile // Stade Ernest Wallon

◀ Hôpital Purpan

c) Projet urbain et projet de transport

Le maître d'ouvrage a répondu en précisant son projet d'aménagement.

Apparu tardivement dans le débat, notamment mis au-devant de la scène lors du focus groupe aménagement ou à l'occasion de l'étude complémentaire à dire d'experts, le sujet du projet urbain lié (ou support) au projet de transport est particulièrement prégnant car il conditionne pour une bonne part le succès et la fréquentation de la 3^{ème} ligne. Il est surtout significatif de la vision métropolitaine des acteurs du projet.

L'accroissement de la population, à hauteur de 15 000 habitants par an, s'est traduit pendant de longues années par un étalement urbain dont les causes ont été esquissées ci-avant mais dont les conséquences en termes de congestion et de nuisances mettent en cause l'attractivité du territoire toulousain.

Afin de réduire ou de stopper cet étalement et redynamiser la zone centrale de l'aire urbaine, un choix politique a été fait visant à affirmer davantage le fait métropolitain.

Cette évolution se traduit par des objectifs de reconcentration sur Toulouse et sa périphérie immédiate (petite couronne constituant la « ville intense ») et dans les objectifs d'accueil assignés aux collectivités de l'aire urbaine.

La part de Toulouse est ainsi portée de 30 % à 40 % de la population nouvelle à accueillir par an, l'accueil des 60 % hors Toulouse devant se faire en ville intense dont une partie (un quart) par densification, et l'autre partie par extension.

Le projet de territoire privilégie ainsi une offre de qualité susceptible d'attirer la population dans de nouveaux pôles d'habitat autour de la nouvelle ligne. Cette ligne doit assurer des liaisons performantes vers les zones d'emplois et de services et permettre de limiter l'étalement urbain (par densification autour de la ligne).

Le projet de transport lourd et capacitaire est ainsi mis au service de l'aménagement, tandis que les besoins des zones déjà urbanisées, mais mal ou peu desservies, seront satisfaits par des moyens plus classiques (bus, maillage) ou plus innovants (téléphérique) de moindre capacité.

Une telle vision recueille l'assentiment d'urbanistes ou d'experts comme M. Marconis, jugeant que ce projet, tourné vers l'avenir, est enfin un projet métropolitain affichant des ambitions en termes d'aménagement et de développement (regrettant même que ce tracé ne soit pas plus éloigné du centre, notamment dans ses parties Nord-Est et Sud-Est).

La crédibilité du projet de développement urbain qu'elle sous-tend et les chiffres de fréquentation qu'elle induit ont pu être mis en cause mais ont été confirmés comme plausibles dans le cadre de l'étude complémentaire à dire d'experts commanditée par la CPDP.

La partie Nord du tracé, objet de controverses, suscite cependant l'adhésion d'habitants et de salariés du Nord de l'agglomération qui soulignent l'intérêt d'une connexion entre le TER et la 3^{ème} ligne à La Vache. Elle recueille également le soutien appuyé de la Région, de SNCF et des élus du territoire concerné.

La question de la crédibilité de ces objectifs pourrait se poser.

En effet si un consensus s'établit sur le principe du ralentissement ou de l'arrêt de l'étalement urbain, il nécessite d'allier une politique volontariste portée par l'ensemble des collectivités concernées (y compris celles des zones périphériques éloignées) devant se traduire dans les différents documents d'urbanisme, à une qualité de l'urbanisme et à une accessibilité renforcée, propre à attirer une nouvelle population dans des zones densifiées.

Plusieurs intervenants, lors de débats mobiles, de rencontres en entreprise ou dans le cadre d'enquêtes menées auprès de salariés de grandes entreprises (cf. audition de M. Navreau, Echelles et territoires) expliquent que l'implantation de leur domicile en zone périphérique éloignée de leur zone d'emploi ne résulte pas d'un choix mais de contraintes subies (notamment financières).

“

On a tellement de mal à venir travailler de l'extérieur qu'on pense venir habiter à Toulouse, ce n'est pas la peine de demander aux experts, vous le demandez à nous, on vous le dit. C'est sûr. Les 10 % vous les avez déjà là. Mais tout le monde ne pourra pas venir sur Toulouse!

”

— Rencontre en entreprise // Oncopole

Une grande partie d'entre eux considèrent que leur stratégie résidentielle est aussi liée aux aménagements urbains et aux conditions de desserte des zones d'emploi et de services. Un changement de résidence en fonction de ces éléments leur paraît tout à fait envisageable.

Le coût du foncier ou du logement, la qualité de l'urbanisme et des aménagements publics, l'accessibilité aux zones d'emploi, de commerces, de services, à la culture, la qualité de vie au quotidien et son environnement (paysage, forme urbaine, circulations douces) sont autant d'éléments qui conditionnent l'attractivité d'un quartier et l'arrivée d'une nouvelle population.

d) Densification et forme urbaine

La crainte de la **“densification inhumaine”** reste encore une objection (malgré l'évolution des esprits notamment chez une population jeune, plus sensible aux problèmes environnementaux et plus intégrée dans la cité) et ne doit pas être sous-estimée: les échos récents, dans la presse locale, des réactions de riverains face à une opération immobilière densifiant le quartier de Saint Simon montrent ainsi que la représentation négative de la densité urbaine demeure ancrée dans l'esprit de nombreux habitants.

La crainte d'une densification outrancière – crainte souvent liée à la représentation de formes urbaines et au modèle ancien d'opérations de densification - d'une uniformisation des formes urbaines, gommant la spécificité et les qualités paysagères de chacun des quartiers (à l'encontre des démarches mises en avant lors d'auditions d'experts notamment sur le Grand Paris) se fait jour.

L'annonce de l'implantation d'une tour dans le quartier de Matabiau, si elle concrétise la dynamique du projet, suscite des inquiétudes quant aux formes urbaines des quartiers en devenir, et ce malgré les propos d'experts auditionnés (dont M. Busquets), retenant le principe de densification raisonnée et diversifiée pour ces quartiers. Rappelons que la construction de bâtiments de plus grande hauteur est considérée par une majorité de répondants au questionnaire comme ayant des effets plutôt négatifs.

Pour répondre à ces inquiétudes, l'équipe de maîtrise d'ouvrage à laquelle participe l'Agence d'Urbanisme et d'aménagement de Toulouse, a lancé sur les différentes sections du tracé des études d'urbanisme visant à identifier les enjeux d'aménagement, les potentialités ou les orientations proposées en termes d'aménagement de ces différents quartiers. Une telle démarche, en tout état de cause opportune, dont les conclusions ne sont pas encore tirées, mériterait une présentation publique. Son succès ne sera assuré que si la population y est associée.

▶
La Dépêche
25/10/16
“Feu vert pour
un gratte-ciel à
Matabiau”





▲
Projet Toulouse
euroSudOuest

e) Difficultés et conditions de succès du projet urbain

Les conditions de réussite du projet urbain (et par voie de conséquence du projet de transport) reposent donc sur la capacité des acteurs publics ou privés à répondre à ces attentes.

Adhérent au moins implicitement au principe selon lequel « on ne fait plus un projet d'infrastructure pour répondre à une demande figée dans l'espace, on fait une infrastructure, et les stratégies résidentielles se recomposent en fonction de celle-ci » (cf auditions d'experts), l'équipe de maîtrise d'ouvrage et les représentants de la métropole font le pari de l'accueil des populations nouvelles ou de celles ayant changé de stratégie résidentielle pour se rapprocher de la ville centre dans la zone d'influence de la 3^{ème} ligne.

Le projet urbain ainsi développé, ou plutôt esquissé, repose sur un élargissement du centre-ville vers le Nord et l'Est avec le projet TESO autour de Matabiau. Il repose aussi sur de nouvelles centralités aux nœuds d'interconnexion avec les autres réseaux de transport (La Vache, Montaudran), et reliés entre eux par la 3^{ème} ligne.

Si, comme à l'instar de ce qui s'est passé sur Matabiau (d'un projet initialement ferroviaire on aboutit à un ambitieux projet d'aménagement, le projet de transport précède le projet d'aménagement, **l'anticipation de ce projet**

d'aménagement est une nécessité aux yeux de tous, pour assurer la cohérence d'ensemble du projet urbain. L'état d'avancement du projet de transport laisse nécessairement encore dans l'ombre un certain nombre d'éléments qui devront être précisés lors des études à venir, mais qui auront un impact fort en matière d'aménagement.

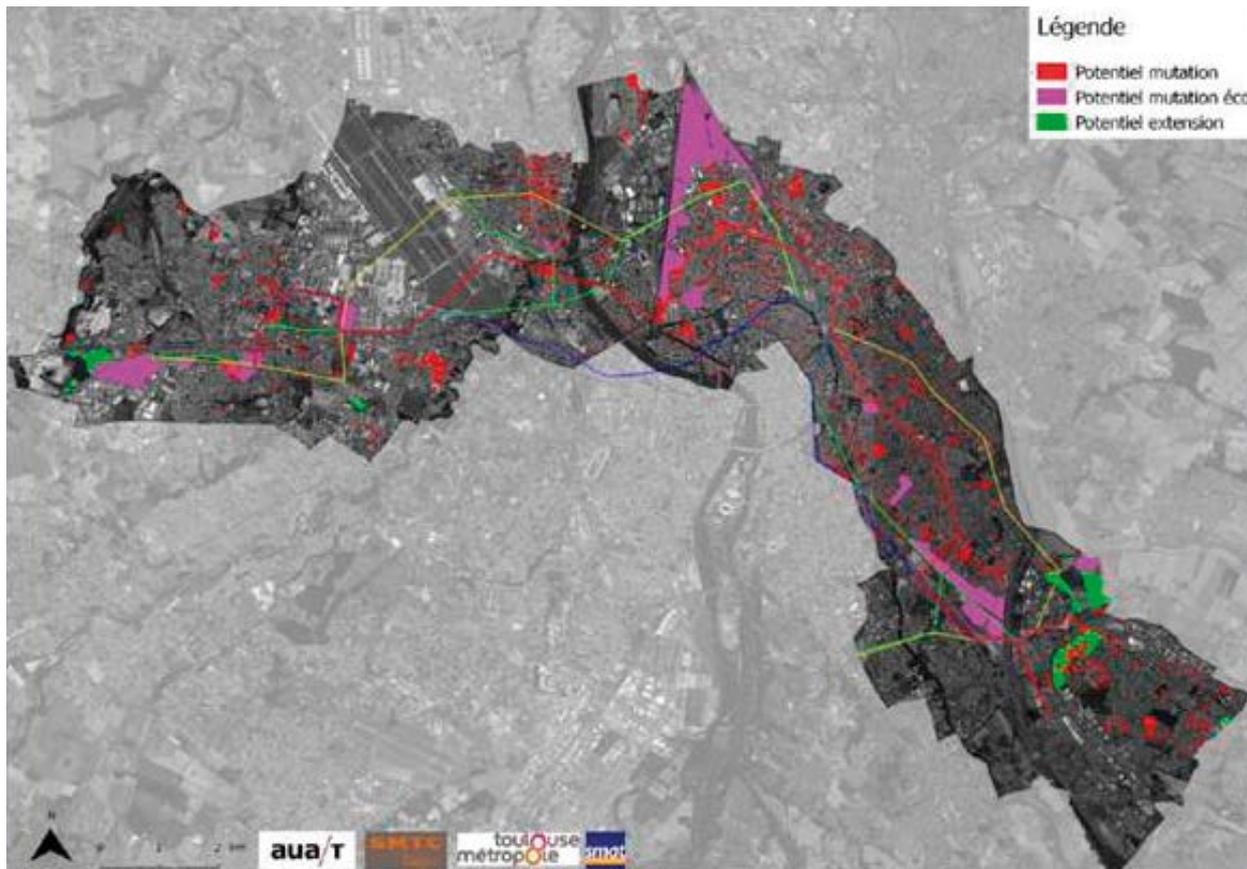
Il en est ainsi du tracé définitif, de la localisation précise des stations, de la partie du tracé en surface, susceptible d'engendrer des coupures urbaines ou de porter atteinte au paysage et à l'environnement.

L'association, sous des formes à définir, de professionnels du paysage, d'associations ou du public concerné aux structures « projet » évoquées par le maître d'ouvrage, faciliterait son partage et son acceptabilité locale.

Un risque fort, soulevé tant par les professionnels de l'aménagement de l'urbanisme et du paysage que par le grand public **porte sur une « urbanisation spontanée, sauvage »**, au coup par coup, en fonction d'opportunités foncières, reproduisant par un urbanisme débridé et incohérent les dérives malheureusement constatées il y a quelques années (discontinuités urbaines, coupures dans le paysage, territoires à l'abandon).

Le risque de coupure dans l'urbanisation se pose: au stade actuel des réflexions, le SMTC précise que la ligne sera en souterrain dans la partie urbaine dense (60 % du tracé) et en aérien pour les 40 % restants, notamment aux extrémités de la ligne. À Colomiers, la commune et le

►
Zones de
mutation
potentielles
(source SMTC)



Conseil régional demandent que le tracé reste souterrain pour éviter une nouvelle césure urbaine dans un secteur déjà fortement sillonné par des infrastructures routières et ferroviaires. Pour les parties aériennes du tracé, un passage en viaduc permettrait, selon une association de cyclistes, d'éviter les coupures urbaines préjudiciables à la pratique des modes doux. La même observation a été faite à propos de Labège lors de l'atelier de cartographie tenu dans cette commune.

De nombreuses inquiétudes se font jour quant à l'évolution du coût du foncier dans les quartiers susceptibles d'être desservis par la 3^{ème} ligne, de la capacité à la maîtriser ou à la réguler, certains intervenants se faisant l'écho de démarches ou d'incitations à investir dans des opérations immobilières à venir (le maître d'ouvrage a démenti être à l'origine de cette démarche).

De nombreux intervenants, institutions, urbanistes et architectes, **pointent le risque d'une « gentrification »** dans les nouveaux pôles urbains autour des gares de la nouvelle ligne (ce qui a leurs yeux fut le cas sur la ligne B). Faire en sorte que la mixité sociale soit assurée, que la ville soit fonctionnelle, avec des services urbains, que les coûts du foncier ne dérapent pas, nécessite une intervention publique dont le cadre et les modalités ne sont pas fixés à ce jour.

Même si le secteur privé a un rôle important à jouer, un cadre général de référence porté par l'autorité publique est nécessaire et en tout état de cause attendu par l'ensemble des professionnels pour garantir la cohérence et la qualité du projet urbain.

f) Modalités de pilotage

La concertation est nécessaire ainsi que les échanges d'idées sur des projets clairs soumis à débat (cf. audition de Joan Busquets) en associant les habitants sous des formes à définir.

Cette association paraît d'autant plus importante que même parmi les partisans de la 3^{ème} ligne, certains s'interrogent sur les perspectives et possibilités réelles d'aménagement de quartiers comme Fondeyre ou Jean Maga.

L'échelonnement dans le temps, ces projets devant s'inscrire dans le long terme, est de nature à renforcer un sentiment d'incertitude, facteur d'inquiétude et de suspicion quant à la nature réelle des projets.

Par ailleurs, si des réponses peuvent être apportées par l'équipe de maîtrise d'ouvrage sur le projet de transport, celle-ci (sauf à ce que la loi, à l'instar du Grand Paris, ne lui en attribue) n'a pas de pouvoir de décision ou de res-



▲
**Concertation
 dans le cadre
 du projet TESO,
 12/05/16**

responsabilités en matière d'urbanisme ou d'aménagement, domaine dans lequel de nombreux acteurs et décideur, au premier rang desquels les collectivités locales, sont concernées. Ceci ne facilite guère la crédibilité des solutions ou réponses apportées.

- La constitution d'équipes projet pour la conception et la mise en œuvre d'opérations d'aménagement, telle qu'évoquée par le maître d'ouvrage pour pallier cette difficulté, est certes un outil d'élaboration du consensus entre instances, et garant de la cohérence des différents projets entre eux. Mais sans doute serait-il souhaitable de formaliser quelque peu ces dispositions et de préciser les conditions dans lesquelles seront conduites ces opérations.
- Le rôle qui pourrait être confié à l'établissement public foncier mériterait d'être rendu public rapidement.

Dans l'échelle des temps, celui des formes urbaines est long, celui des stratégies résidentielles non, intimement lié au déploiement du projet de transport.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION

Le tiers de la croissance urbaine résulte du solde migratoire: 50 000 personnes quittent le territoire quand 60 000 y accèdent, montrant ainsi l'importance du brassage de population et les facultés de recomposition urbaine rapide mais aussi les risques d'incohérence engendrés par une maîtrise insuffisante du projet urbain et de son anticipation (décalage dans le temps des décisions en matière d'espaces publics, transport de proximité, d'habitat, de services, etc.).

Comme l'avaient précisé les experts indépendants mandatés par la CPDP pour conduire l'étude complémentaire, la réussite du projet et la crédibilité de la mise en œuvre de la stratégie d'aménagement reposent sur un volontarisme politique sans faille; sur la capacité à mettre en place des outils opérationnels; notamment en matière de maîtrise foncière, à mobiliser des aménageurs publics et privés dans des opérations d'ensemble; et sur la qualité des études urbaines, l'élaboration de projets attractifs dans les territoires à densifier, garantissant la mixité des habitants et des fonctions.

D. LE DÉBAT SUR LES IMPACTS

1. Environnement

L'environnement ne figure pas parmi les sujets les plus discutés au cours de ce débat public. Il a surtout été mis en exergue à l'occasion des auditions d'experts qui lui étaient consacrées et du focus group avec les associations de protection de l'environnement, dans certains cahiers d'acteurs et au sein de l'atelier cartographique. Les thèmes abordés l'ont été de façon très inégale, la qualité de l'air, les risques technologiques visant une station particulière et le cadre de vie dans les parties non souterraines du tracé ayant surtout été mentionnés.

D'autres débats publics, notamment dans le domaine des transports, ont évoqué davantage la préservation du patrimoine paysager et écologique, les risques technologiques ou naturels, la qualité de vie et les enjeux de santé publique. Même à ce stade des discussions qui portent surtout sur l'opportunité d'un projet, il en effet est important d'évoquer les questions relatives à l'environnement, car leur traitement très à l'amont est un gage de prise en compte de la séquence « éviter, réduire compenser les impacts ».

Par ailleurs, les enjeux et les conflits environnementaux sont spatialisés et portent par définition sur des territoires clairement identifiés. Or, beaucoup d'incertitudes demeurent, ce qui laisse de nombreuses questions sans réponses autres que de principe ou d'attente.

**Focus
environnement
4/10/16**



C'est ainsi par exemple que l'absence actuelle de choix de traversée de la Garonne en aérien ou souterrain empêche toute appréciation en matière de biodiversité ou de prise en compte du risque inondation dans ce secteur.

L'engagement en juin 2016 des études environnementales spécifiques à une échelle plus fine portant sur un espace plus restreint n'a pas permis de disposer de l'information nécessaire pendant la période du débat public.

Cette situation (imprécision du dossier du maître d'ouvrage en matière d'environnement malgré le nombre de pages consacrées et réponses aux questions renvoyant à plus tard) a pu entraîner une certaine insatisfaction de la part du public, point également évoqué au focus groupe environnement ou dans certains cahiers d'acteurs (EELV, FNE, Midi-Pyrénées).

L'évaluation environnementale du Projet Mobilités 2020/2025/2030 (valant révision du PDU), dont la 3^{ème} ligne de métro constitue l'ossature apporte un certain nombre de précisions parfois importantes compte tenu de cette situation. Mais, d'une part elle n'est pas suffisamment discriminante pour apprécier ce qui relève de la seule 3^{ème} ligne; d'autre part, mise en ligne vers le 20 octobre sur le site du débat, elle n'a été consultée que de façon très marginale.

On doit donc considérer que certaines réponses aux questions, des auditions d'experts et des avis du public ont pu éclairer des points évoqués lors du débat. En revanche, sur beaucoup d'autres sujets clairement identifiés, il conviendra, si ce projet est confirmé, d'apporter en temps utile des réponses précises.



Trois points doivent en outre être soulignés :

- Un certain nombre d'effets positifs ou négatifs sur l'environnement attribuables à ce projet, en particulier relatifs à la qualité de l'air, dépendent aussi de l'efficacité d'autres mesures envisagées dans le cadre du Projet Mobilités 2020/2025/2030 pour favoriser le report modal.
- Ce projet de 3^{ème} ligne de métro associe dans les faits une réponse à un besoin de mobilités et un projet d'urbanisme; aussi les impacts réels sur l'environnement dépendront-ils de la réalisation cumulative de ces deux composantes et non de celle de la seule infrastructure de transports nouvelle.
- Certaines stations parmi les plus contestées le sont aussi, parmi bien d'autres raisons, pour des motifs d'environnement; il s'agit de Fondeyre en raison de la présence de deux sites SEVESO (risques technologiques) et de Jean Maga compte tenu de la présence du Touch à proximité de la confluence de la Garonne (risque inondation et biodiversité).

a) Qualité de l'air et effet de serre

Les effets modélisés du projet sur la qualité de l'air sont précisés et les interrogations et doutes formulés à ce sujet sur la rédaction et la cartographie du dossier du maître d'ouvrage sont désormais levés. L'audition de la directrice de l'ORAMIP permet de confirmer que le report modal espéré du fait de la mise en œuvre de l'ensemble du Projet Mobilités - et pas seulement de la mise en service de la 3^{ème} ligne - permet certes de compenser partiellement l'accroissement de la population.

Mais la baisse très significative d'ici 2030 en matière de pollution aux **oxydes d'azote** (de 56 % par rapport à 2013) ou aux particules fines (respectivement de 22 % pour les PM10 et de 33 % pour les PM2.5) serait essentiellement due au renouvellement du parc automobile (ainsi qu'à celui des chaudières pour les particules) et en fait très peu

EXPOSITION DES USAGERS DES TRANSPORTS À LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

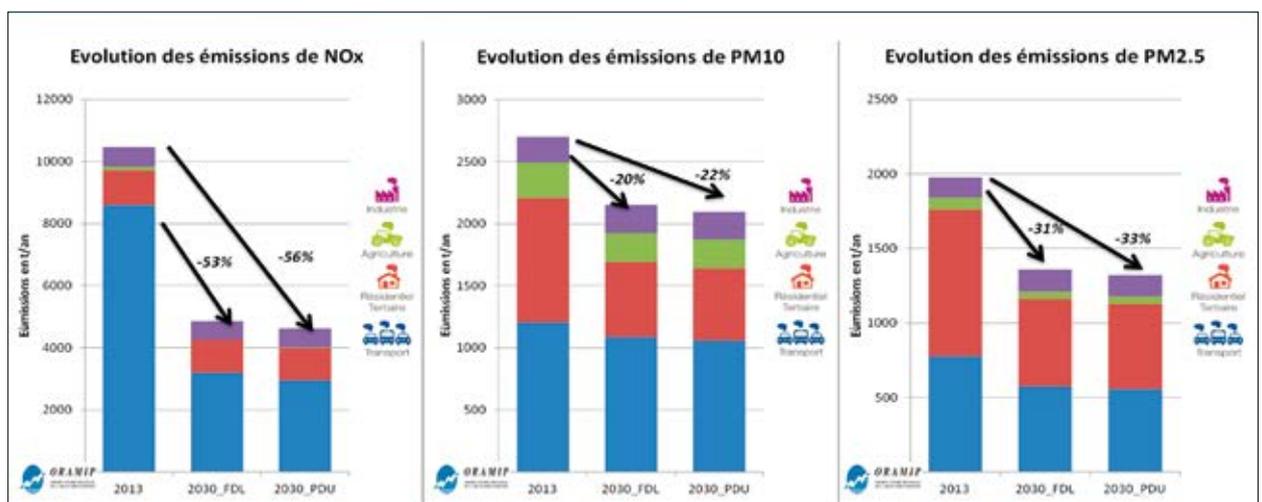
Il faut noter la publication en novembre 2017 – qui n'a pas fait l'objet de commentaires durant le débat - d'une étude réalisée par l'ORAMIP selon laquelle ce sont les usagers de la voiture individuelle (fort impact des véhicules diesel) qui sont de loin les plus exposés à des polluants nocifs (NO₂, particules) pour la santé aux heures de pointe; ceux du métro, des TER électriques et du tramway le sont beaucoup moins (sauf dans le métro pour les particules en dépit des progrès en matière de freins et de ventilation). Les usagers des bus sont assez exposés, de même que ceux des modes actifs lorsqu'ils leurs déplacements se situent à proximité immédiate d'une voie congestionnée.

à la 3^{ème} ligne; les actions de l'ensemble du PDU nouveau n'entraîneraient qu'une diminution marginale par rapport à la situation au fil de l'eau basée sur les seuls progrès techniques (3 % pour les oxydes d'azote, 2 % pour les particules fines).

Le nombre de personnes exposées à des dépassements de valeurs limites pour la protection de la santé diminuerait de façon sensible pour les mêmes raisons techniques, la réalisation du PDU n'intervenant que de façon modeste, même si elle aurait un effet plus important en termes de réduction de surface du territoire exposé.

La situation est analogue pour la **réduction de l'émission des gaz à effets de serre** induite par le report modal, modeste et d'ailleurs insuffisante pour compenser l'accroissement de la population et donc du nombre de déplacements en valeur absolue (même si la part de l'automobile décroît en valeur relative). Il y aurait en 2030 une augmentation des émissions de 13 % sans PDU, contre 9 % avec la réalisation de toutes les actions du Projet Mobilités, même avec une baisse significative des émissions par personne.

Extrait de la présentation de Dominique Tilak (ORAMIP) lors de son audition (Evolution des quantités émises de polluants)



b) Risques technologiques

Les risques technologiques majeurs sont identifiés à proximité des 2 établissements SEVESO 2 de Fondeyre (ESSO et STCM) qui font l'objet d'un plan de prévention du risque technologique (PPRT), avec une enquête publique se déroulant du 5 janvier au 16 février 2017. L'audition d'un expert de la DREAL et les réponses du SMTC-Tisséo à diverses questions sur la localisation de la station Fondeyre donnent à penser que celle-ci, située à 600 mètres du site le plus proche, ne serait pas concernée par le PPRT qui devrait en revanche être pris en considération pour tout projet d'urbanisation lié à cette station.

► Sites Esso et STCM de Fondeyre



c) Sites et sols pollués

Toulouse a une longue histoire industrielle qui se manifeste encore par des sites et sols pollués. Aussi apparaît-il nécessaire de prendre en compte non seulement les installations existantes de type SEVESO mais également les sites sur lesquels des établissements polluants ont pu laisser des traces nécessitant parfois une « action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif ».

Il y a ainsi 38 sites à Toulouse identifiés dans la base de données BASOL (3^{ème} commune de France en importance), dont 3 à Fondeyre, au bord du canal au Sud des sites SEVESO. Une courte explication a été donnée, lors d'une audition, sur celle où se situe le dépôt Chronopost. Il y a par ailleurs 2942 sites toulousains dans BASIAS, véritable inventaire historique des sites industriels et activités de service, en activité ou non.

Aussi la réalisation d'opérations d'urbanisme à proximité des stations de métro nouvelles devra, comme la construction de ces dernières elles-mêmes, prendre en compte le fait industriel, cette précision s'appliquant bien sûr non seulement au projet du SMTC-Tisséo présenté mais également à toutes les alternatives de tracé ou de stations proposées dans le cadre du débat public et qui pourraient être étudiées par la suite.

d) Inondations

Le risque inondation lié aux effets de la ligne sur le libre écoulement des eaux superficielles, notamment en zone inondable, ou des eaux souterraines a été évoqué par divers experts et quelques intervenants au débat.

Une audition a permis de souligner que ce risque était important à Toulouse, l'un des 122 territoires à risques importants d'inondation recensés en France en 2012. Il a été précisé qu'il fallait prendre en compte ce risque au niveau du croisement du tracé de ligne avec les cours d'eau (interception de la Garonne et du Touch vers les stations 7 Deniers Job et Jean Maga, et de l'Hers Mort vers Labège).

Lors du débat, la station Jean Maga a été critiquée sur ce thème par plusieurs personnes, celle de 7 Deniers Job peu mentionnée. La réponse du maître d'ouvrage sur Jean Maga fait allusion au seul plan de prévention du risque inondation (PPRI) de Toulouse mais pas à celui de Blagnac dont on ne peut exclure qu'il concerne ce secteur. De façon similaire, il conviendra ultérieurement de valider, sur la base d'un projet concret, ce qui est applicable au niveau du PPRI de Toulouse en termes d'implantation de stations et d'urbanisme dans le secteur des 7 Deniers.

En tout état de cause, l'audition d'un expert parisien a permis de confirmer qu'en matière de gestion du risque il fallait prendre des mesures lors de la phase chantier comme lors de la phase d'exploitation (ex : clapets anti retour).

Le risque de mouvement du sol par retrait/gonflement, lié à la nature argileuse des terrains, a été mentionné dans le dossier comme par plusieurs personnes lors du débat.

e) Biodiversité

La préservation de la biodiversité remarquable comme de la nature ordinaire en ville et celle du patrimoine bâti et paysager ont pu être évoquées mais n'ont pas encore fait l'objet de développements approfondis, même s'il a parfois été fait référence à des outils de connaissance et à des mesures de gestion.

Ces espaces sont en général bien connus dans l'agglomération toulousaine et sont essentiellement liés, pour la biodiversité remarquable, au lit mineur et au lit majeur des cours d'eau, à la confluence de la Garonne avec ses affluents et à certaines stations botaniques ou zoologiques particulières (Bois de Pouciquot à proximité du terminus actuel de la ligne B par exemple).



▼ Bois de Pouciquot

Pour Jean Maga, une réponse du SMT-C Tisséo a été d'évoquer pour ce secteur « une comparaison entre insertion en viaduc le long du périphérique et insertion en tunnel » dans le cadre de la poursuite des études.

La prise en considération de la nature ordinaire et du patrimoine bâti et paysager relèvent du traitement des parties non souterraines du tracé et de l'aménagement urbain autour des stations. Il est difficile à ce stade d'aller au-delà de la définition de grands principes.

Deux points méritent néanmoins d'être signalés à ce titre. Tout d'abord, l'association Nature Midi-Pyrénées a évoqué un certain nombre de risques pour la partie aérienne, comme les modifications du réseau hydrique, le tassement des sols et la destruction de la végétation sur la bande des travaux. Elle précise que de nombreuses espèces trouvaient « dans le milieu urbain ou périurbain des niches écologiques particulières, adaptées à leurs besoins ».

Elle a renvoyé à une carte sur laquelle figurait la localisation d'espèces différenciées selon l'importance de l'enjeu de leur préservation dans un corridor plus restreint dont on peut penser qu'il correspond globalement au fuseau des études lancées par le maître d'ouvrage.

f) Paysages

Par ailleurs, la Fédération française du paysage Midi-Pyrénées a souligné qu'il pourrait être opportun de faire d'une offre de transport structurante « un vecteur d'amélioration du cadre de vie en enrichissant et en composant de nouvelles « perceptions » de la ville ».

Dans l'objectif de « révéler la métropole à ses paysages », son cahier d'acteur identifie 8 secteurs géographiques illustrés par quelques photographies et met l'accent sur

un certain nombre d'enjeux de paysage comme piste d'études pour le devenir des territoires métropolitains susceptibles d'être traversés par la ligne, notamment sur ses 40 % en surface.

C'est ainsi par exemple qu'il faudra « s'interroger sur le maintien/et ou la création de connexions transversales entre rive droite et rive gauche » de la vallée de l'Hers déjà très fragmentée par des infrastructures linéaires ou que l'ascension de la Côte pavée pourra donner « l'occasion d'ouvrir de nouveaux panoramas sur la ville, la vallée de l'Hers et les Pyrénées ».

Lors du franchissement de la Garonne, « il sera important de lier le projet d'infrastructure avec celui du grand parc Garonne, ses espaces naturels et ses activités de loisirs »; « la confluence Touch/Garonne représente un site naturel à réhabiliter... qui mériterait requalification en lien avec le quartier Saint-Martin et comme continuité écologique de la trame verte et bleue ».

Le Canal du Midi a rarement fait l'objet de signalements particuliers au cours du débat public.

g) Matériaux et remblais

En revanche, l'importance d'une localisation appropriée des dépôts de matériaux extraits ainsi que des emprunts pour remblais a été soulignée lors du focus groupe environnement et dans un cahier d'acteur, sur la base de ce qui a été mal ressenti pour les lignes A et B.

Il a notamment été signalé qu'à l'occasion des travaux concernant ces dernières, « à quelques kilomètres de Toulouse, des prairies inondables et des boisements humides en bordure de cours d'eau ont ainsi été rehaussés de quelques dizaines de centimètres, détruisant de manière

►
Touch et
Garonne



irréversible toute la typicité écologique de ces milieux remarquables » (Nature Midi-Pyrénées, dans le cahier d'acteur FNE Midi-Pyrénées).

L'audition d'experts extérieurs a confirmé que ces actions devaient à la fois être anticipées et bénéficier d'un suivi environnemental sur la qualité des terres tout au long du chantier, la position du tunnel d'entrée étant de nature à favoriser l'évacuation des déblais.

h) Autres risques et nuisances

D'autres points sont perçus comme essentiels par le grand public car touchant à leur cadre de vie, parfois à leurs biens. Les réponses apportées par la SMTC-Tisséo concernant les **risques de fissures ou d'éboulements** sont corroborées par un expert parisien (pas d'impacts vibratoires spécifiquement identifiés; néanmoins, reconnaissance du bâti avant le passage du tunnelier et mesures en temps réel lors des travaux pour identifier d'éventuels tassements ou fissures).

Les nuisances de proximité dues aux chantiers (bruits, vibrations, etc.) sont également identifiées mais il est actuellement impossible de prévoir avec précision leur localisation.

Mais c'est surtout « l'effet aérien » du métro sur 40 % de son tracé qui est évoqué avec des incertitudes sur l'effet de coupure, le traitement paysager et les nuisances sonores, d'autant plus que les secteurs en aérien sont perçus comme là où il faut faire des économies, là où il y aura des discussions pour établir ce qui sera au niveau du sol ou en viaduc.

Les nuisances sonores sont surtout considérées par le maître d'ouvrage comme s'appliquant aux seules voitures dont la circulation ne peut qu'être réduite grâce au report modal. À l'inverse, le public craint le bruit engendré par la circulation du métro dans des secteurs nouveaux.

Beaucoup pensent par ailleurs que la nécessaire protection physique des voies du métro pour des raisons de sécurité d'exploitation risque d'entraîner des difficultés de déplacements concernant les modes doux, l'infrastructure linéaire étant peu franchissable sauf à certains points, notamment au droit des stations.

En réponse à une question posée lors d'une réunion de l'atelier cartographique, le maître d'ouvrage a indiqué que s'agissant des parties non souterraines, différentes possibilités étaient envisagées en viaduc ou au sol, en précisant que, même si cela n'est pas encore tranché, l'insertion au sol ne pourrait concerner que des sections à proximité de coupures urbaines déjà existantes comme des voies ferrées ou des autoroutes.

OBSERVATIONS COMPLÉMENTAIRES DE LA COMMISSION

On peut considérer que les apports de la partie 5 du dossier du maître d'ouvrage et les réponses aux questions qu'il a apportées sur Internet ou au cours de réunions relevaient davantage du niveau d'un plan ou d'un programme que de celui d'un projet particulier, dans la mesure où il s'agissait de généralités assorties de renvois sur des précisions à apporter lors d'une phase ultérieure. Même si elle est un gage de l'identification correcte de ce qui reste à faire, une telle posture n'est pas sans inconvénients car elle peut donner l'impression que les impacts négatifs sont actuellement sous-estimés par le SMTC-Tisséo.

Aussi, face à une prise en compte des impacts sur l'environnement que certains estiment insuffisante à ce stade, le SMTC-Tisséo devra prendre en considération les doutes et craintes exprimés par le public en matière d'environnement, même si elles ont été relativement peu nombreuses, faute d'éléments tangibles de discussion.

Le maître d'ouvrage devra alors faire connaître très rapidement, s'il confirme son intention de réaliser son projet, les solutions concrètes d'évitement, de réduction et de compensation des impacts qu'il propose, cela en prenant en compte les effets cumulés liés à l'intensification urbaine autour de la 3^{ème} ligne.

Cette analyse environnementale devra concerner l'hypothèse retenue par le SMTC-Tisséo mais aussi, peut-être de façon moins précise, celles qu'il a étudiées et écartées ainsi que les « solutions de substitution raisonnables » qui seront décrites dans l'étude d'impact et qui pourront pour certaines découler des enseignements que le maître d'ouvrage tirera de ce débat.

La question de l'empreinte écologique globale du projet (études, construction, exploitation, maintenance, renouvellement des matériels), plus complexe à appréhender, n'a pas été évoquée lors du débat et reste à examiner.

Tous ces points pourraient opportunément être discutés selon des modalités appropriées à définir dans le cadre de la concertation post débat public menée sous l'égide d'un garant.

De son côté, afin d'éviter de nouvelles coupures urbaines, l'association 2 pieds 2 roues suggère que les tronçons non souterrains soient surélevés afin de mettre en place un itinéraire « modes actifs » large et continu sous les parties aériennes. Elle propose également de profiter de la création du métro pour traverser avec lui d'autres coupures urbaines (rocade, cours d'eau, etc.) grâce à la création d'une voie « mode actif » partageant le même gros œuvre et séparée de la voie nouvelle par un mur.

2. Impacts socio-économiques

La question des impacts socio-économiques et de l'emploi a été débattue essentiellement par les entreprises, les syndicats, les organisations professionnelles, les chambres consulaires, à travers les focus groupes et les cahiers d'acteurs.

Cette thématique a peu mobilisé les internautes et les participants aux réunions publiques mais 70 % des personnes qui ont répondu au questionnaire doutent que le projet de 3^{ème} ligne de métro crée de l'emploi.

La commission estime à l'examen que la question étant ambiguë dans sa formulation (portait-elle sur la phase chantier ou sur le plus long terme au-delà?), la réponse ne peut être considérée comme très explicite ou très probante.

a) Desserte directe des entreprises

Le constat du risque de perte d'attractivité économique liée à la paralysie routière et à la saturation d'accès aux sites industriels a été longuement exposée, notamment par l'entreprise Airbus.

Sur le site aujourd'hui, 20 000 « airbusiens » (40 000 déplacements au total) se présentent à l'une des 15 entrées de la zone aéroportuaire aux heures de pointe matin et fin d'après-midi. Sur ces 40 000 déplacements, 75 % se font en voiture et sur ces 75 %, 90 % en autosolisme.

La 3^{ème} ligne prévoit de relier les principales zones d'emploi. On passerait de 1/3 des emplois couverts par le réseau de transport en commun (métro, tramway, bus Linéo) en 2016 à 2/3 des emplois couverts soit 342 000 emplois à l'horizon 2025 avec le projet mobilité.

“

Cette ligne est tout bénéf pour faire de Labège la Silicon Valley de Toulouse. Je bossais dans une start-up qui est en plein essor dans un incubateur spécialisé autour des technologies digitales (iot-valley). Cette boîte qui a le potentiel d'entrer en Bourse aimerait rester sur le territoire plutôt que de migrer aux États-Unis. Cette 3^{ème} ligne participera à faire de cette métropole une région attractive.

”

— Débat mobile // gare Matabiau

Les chiffres de desserte ou d'accès supplémentaire aux emplois présentés par le maître d'ouvrage ont été peu contestés en eux-mêmes.

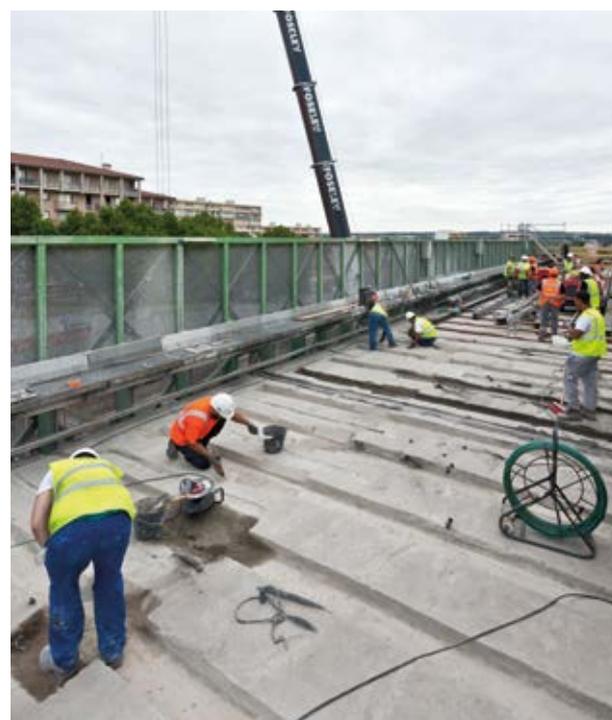
Travaux de rénovation, station Jolimont ►

Certains bassins d'emplois se sentent cependant délaissés par cette dynamique de desserte. Sont citées une partie de la zone aéroportuaire (la ville de Blagnac, en 2016, totalise 40 000 emplois et 25 000 habitants⁶), la Zone d'Aménagement Économique (Z.A.E) d'intérêt métropolitain « En Jacca » à Colomiers (secteur industriel, artisanal et commercial) et la zone de la Plaine (6 000 emplois, un parc hôtelier qui génère 100 000 nuitées), la Cité de l'espace avec 300 000 visiteurs par an⁷.

b) L'emploi en phase chantier

La Fédération Nationale des Travaux Publics Midi-Pyrénées (FNTP) est intervenue de façon active pour soutenir l'idée que la construction des nouveaux équipements apporte en général des retombées économiques évidentes pour la profession des travaux publics⁸. Le chantier générera des emplois induits ainsi qu'indirects dont le nombre correspond approximativement aux emplois directs nécessaires à la réalisation des travaux.⁹

La FNTP considère qu'un million d'euros investi dans les travaux publics génère en moyenne 10 emplois à temps plein durant une année. Ce type de chantiers créerait donc des emplois locaux dans des métiers variés, pour toutes les catégories sociales et en favorisant l'insertion et la qualification des jeunes et des publics éloignés de l'emploi.¹⁰ Mais cette projection n'a pas fait l'objet de projections ou de modélisations chiffrées et n'a pas fait l'objet de contestations particulières.



La réalisation du chantier doit s'appuyer sur d'autres exemples régionaux, mettre en place une démarche d'accompagnement en ressources humaines, sous forme d'études prévisionnelles, d'aide à l'emploi, à la formation et à l'insertion ou encore d'aide au reclassement après chantier.¹¹

L'attention a été attirée sur le risque d'un contre effet emplois pour certaines activités durant cette phase. Lors de la construction de la première ligne de métro à Toulouse, des commerçants disent avoir déposé le bilan parce que les travaux empêchaient leur clientèle d'accéder à leur commerce, à leur boutique. Métro, bus, et tramway ont laissé chez certains des souvenirs négatifs.

Le tramway et le BHNS ont été très contestés avec des recours nombreux et intenses. Les travaux en cours pour la construction des Linéos ont débuté depuis 2015 et se termineront en 2024-2025 avec le projet de 3^{ème} ligne de métro.

Des commerçants ont proposé au maître d'ouvrage qu'une indemnité, par exemple basée sur le chiffre d'affaires, soit allouée en compensation des dommages subis pendant les travaux.¹² Cette indemnisation pour dommages de travaux publics est prévue au demeurant par le cadre législatif et réglementaire.

c) Création d'emplois sur le plus long terme

L'audition de M. Prager, de la Société du Grand Paris, a montré que les grands investissements, que l'on qualifie de transformationnels ont une influence forte sur l'emploi, la croissance démographique et l'économie.

Certes, un élément d'incertitude demeure sur le seuil à partir duquel cet effet se produit mais, très généralement, il affirme que les entreprises comme les ménages se localisent là où les temps de trajet et les prix sont réduits et les prix du foncier maîtrisés.

La SGP a développé un modèle pour apprécier les impacts économiques d'un projet d'infrastructure de transport en commun lourd, même si une transposition « homothétique » à la métropole de Toulouse n'est pas possible scientifiquement, son avis est qu'un certain nombre d'effets positifs peuvent être réescomptés :

- La localisation des emplois, des activités, est directement liée à l'accessibilité.
- La réalisation d'un réseau de transport polarise la croissance.
- Des effets d'agglomération sont également constatés : la densification des emplois a elle-même un effet positif sur la productivité des entreprises

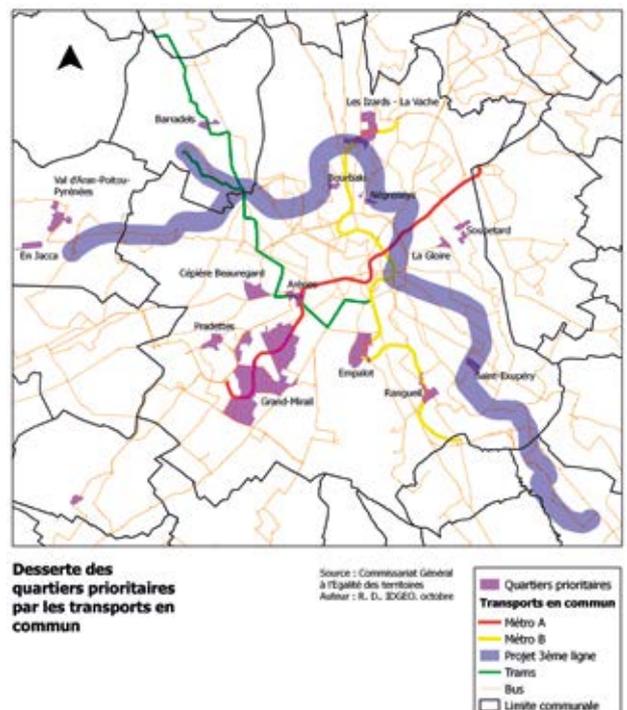
Globalement, une politique foncière attractive et la desserte par un mode lourd n'apparaissent pas suffisantes aux yeux d'un certain nombre de participants pour attirer des emplois, d'autant que les expériences antérieures n'ont pas toujours été positives en la matière.

Un accompagnement en termes de services aux salariés, de localisation commerciale et de qualité de l'espace est considéré comme absolument nécessaire.¹³

d) L'accès à l'emploi des personnes exclues

L'accessibilité au marché du travail est conditionnée par les temps de trajet. La recherche d'emploi est conditionnée en particulier par la capacité à se déplacer, à pouvoir aller sur son lieu de travail. Sur ce point, le tracé préférentiel proposé par le maître d'ouvrage dessert certains quartiers de la politique de la ville, « Bourbaki, Nègre, Niel », dans parties nord : les « Izards, la Vache » et les quartiers Sud-est « Saint Exupéry » entre l'Ormeau et Montaudran.

La desserte de ces quartiers devrait permettre, selon les participants, une meilleure insertion professionnelle de ces habitants, pour autant que les mobilités des publics dits en difficulté soient accompagnées du maintien d'une politique tarifaire favorable, par exemple pour les apprentis.



▲ Quartiers prioritaires et 3^{ème} ligne : carte issue des ateliers de cartographie

e) L'action sur la répartition géographique des activités

Pour les activités directement productives, la relocalisation des activités tout au long de la ligne semble difficile, et nécessiterait des espaces immenses et des investissements lourds.

Comme l'indique Airbus, des chaînes d'assemblage ne se déménagent pas. Même les services d'études nécessitent une certaine proximité avec les infrastructures industrielles.¹⁴

En matière de services et de consommation, le débat s'est porté sur l'alternative « grandes polarités » (ZAC, bureaux à étages, gros centres commerciaux) ou « unités plus petites et mieux réparties sur le territoire ». Celle-ci permettrait selon certains de rechercher une plus grande adéquation travail et domicile. Elle réduirait significativement les temps de transport.

Cette réduction de la dépendance aux transports pourrait être favorisée pour certains emplois par le télétravail, les échanges de bureaux ou d'emplois entre communes et entre entreprises. L'hypothèse a été évoquée d'aménager des locaux existants ou de construire des tiers lieux ou télécentres partagés.¹⁵

Ainsi, l'entreprise Airbus Operations travaille depuis quelques mois en ce sens avec le site du Palays. Elle a détaché des salariés qui habitent du côté du SICOVAL, d'autres qui travaillent chez Astrium vont à Airbus Opérations. Les échanges entre entreprises nécessiteraient dans ce cas des aménagements, les standards informatiques n'étant par exemple pas toujours compatibles.

Les entreprises d'un même secteur ont par ailleurs tendance à s'installer les unes à proximité des autres. L'effet cluster, ancien à Toulouse, et son agglomération, joue dans plusieurs secteurs: l'aéronautique, le spatial, la logistique. Cet effet de [clusterisation](#) complique une réimplantation diffuse d'activités.

f) La Création d'emplois dans l'Économie Sociale et Solidaire (ESS)

Les acteurs de l'Économie Sociale et Solidaire ont d'ores et déjà de nombreuses initiatives dans les zones d'activités, Par exemple, les conciergeries d'entreprises (repassage), crèches solidaires, crèches interentreprises. Ces services pourraient être développés pour les personnes qui vont utiliser la 3^{ème} ligne. Autre exemple: à la Gare de Colomiers, la régie de quartier pourrait promouvoir des circuits courts comme les paniers AMAP, le nettoyage de la station, des services à la personne¹⁶.

L'article 13 de la Loi ESS du 31 Juillet 2014 rend obligatoire, pour les collectivités dont le total annuel des achats est supérieur à 100 millions d'euros, l'adoption et la publication d'un schéma de promotion des achats publiquement responsables. Le Code des Marchés Publics 2016 conforte les clauses sociales et environnementales et crée de nouvelles possibilités pour les acheteurs publics de réserver des marchés pour les Structures d'Insertion par l'Activité Économique (SIAE) et pour les entreprises de l'ESS, en s'appuyant sur des échanges préalables avec les opérateurs économiques.

La 3^{ème} ligne de métro constitue, en ce sens, une opportunité pour le maître d'ouvrage de construire un projet s'inscrivant pleinement dans une dynamique d'achats responsables (empreinte environnementale du projet, insertion par l'activité économique, entreprises locales) en lien avec des entreprises de l'ESS innovantes et exemplaires.

Il s'agit d'établir des marchés publics permettant aux entreprises de l'ESS de se positionner sur un projet de cette dimension: adaptation de lots aux capacités des acteurs, accompagnement des structures pour répondre en groupement, co-traitance avec des entreprises du BTP... A été ainsi débattue la mise en place d'un [allotissement](#) par station pour permettre à des régies de quartiers de se positionner sur les stations proches de leur quartier.

g) Création des emplois pour les artisans et commerçants

Des commerçants situés dans des grandes zones commerciales desservies ont manifesté leur soutien au projet.



Cette desserte de Labège permettra d'étendre la zone de chalandise du centre commercial. Aujourd'hui, nous avons des temps forts comme le midi. Avec cette ligne, je suis certaine que nous aurions une amplitude horaire plus importante en termes de fréquentation. Personnellement, je suis pour, à 200 %.



Débat mobile // centre commercial Labège 2

L'artisanat est souvent cité comme un secteur moteur du développement économique, pourvoyeur d'emplois non délocalisables et de formations.

L'entreprise artisanale se présente comme créatrice de valeur ajoutée, d'activités et d'emplois et particulièrement en région Occitanie, même en période de crise où l'artisanat a su démontrer sa capacité à préserver des emplois: une en-

Commerces,
station
Jean-Jaurès



treprise sur quatre est artisanale et plus de 80 % des chefs d'entreprise ont maintenu leur effectif depuis 2008.

Les artisans ayant un pas-de-porte sur le corridor ont d'ores et déjà des préoccupations très affirmées: le prix du bail, l'accessibilité aux nouveaux espaces; les locaux seront-ils dimensionnés et adaptés à leur activité d'alimentation, de prestataire de services, de négoce?

Dans le cadre de la législation sur les espaces commerciaux souterrains, le maître d'ouvrage, là encore, est donc incité à être attentif à ces sujets, notamment aux dimensionnements des locaux dans les stations et au prix des loyers. Des outils sont d'ores et déjà disponibles pour identifier les activités à implanter sur un territoire, à l'échelle d'un quartier. Par exemple est citée la « fabrique des initiatives ».

h) La commande publique

Le conseil de communauté a adopté le 13 novembre 2014 une charte des marchés publics, première étape d'une démarche de type Small Business Act, adaptée aux contraintes et enjeux locaux et permettant d'adapter tous les leviers permis par la réglementation en vigueur pour favoriser l'accès des TPE-PME aux marchés publics. Entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2015, cette charte a été signée principalement par la Ville de Toulouse, Toulouse Métropole et Tisséo.

Dans ce cadre, la Chambre des métiers se déclare très attentive aux conditions d'accès des entreprises artisanales et à l'information faite aux entreprises locales.

Si la commande publique semble être un levier pour les TPE- PME, les Structures d'Insertion par l'Activité Économique (SIAE) ou les entreprises de l'ESS ne doivent pas être ouvertes vers du « [low cost](#) ».

Des retombées importantes seront à rechercher dans le développement des emplois liés aux activités « transport » de Tisséo⁽¹⁹⁾ si les commandes publiques ne recherchent pas le low cost.

Pour la CGT tisséo, des marchés sont parfois attribués à des entreprises « low cost », adeptes du [dumping social](#), économisant sur la masse salariale, baissant les coûts de maintenance et d'exploitation en agissant :

- sur l'entretien du matériel, sa propreté et son non-remplacement en cas de panne;
- sur les conditions de transport, les règles de sécurité et les conditions de parkings des véhicules;
- sur le non-remplacement d'un conducteur en cas d'absence;
- sur la productivité des conducteurs en programmant des temps de parcours obsolètes qui impactent la ponctualité et la régularité des lignes au détriment de la sécurité pour les usagers...



04

RECOMMANDATIONS

- 103** 1. Partager le portage politique du projet, le rendre plus lisible
- 103** 2. Bien articuler les concertations à venir
- 104** 3. Prolonger la dynamique de participation
- 105** 4. Libérer des données importantes et étudier les alternatives à travers la mise en place d'un conseil scientifique

Au terme du débat, la commission particulière se félicite d'avoir pu animer un dialogue au cours duquel la passion n'a pas exclu la courtoisie et dans lequel l'argumentation des parties prenantes a été le plus souvent de bon niveau.

Conformément à la mission que lui a confiée la CNDP, les acteurs principaux du territoire et au-delà un très grand nombre de citoyens, disposent des éléments d'information et de la vision d'ensemble nécessaires pour se former une opinion.

Le maître d'ouvrage, ses partenaires, ses financeurs potentiels disposent désormais d'éléments d'appréciation recueillis auprès de suffisamment de sources différentes pour prendre les décisions éclairées qui leur incombent.

Lors de la réunion de conclusion, le président de la commission a exprimé le souhait que le débat public fasse évoluer le projet et par conséquent la position initiale de chaque participant, partisan ou opposant.

Le débat n'est pas la tribune ou le simple réceptacle des positions des uns et des autres, dont chacun sortirait avec exactement la même position qu'il y est entré. Il est le moment de la délibération partagée, celui à travers lequel se forme une décision opportune qui intègre le maximum de points de vue et le compromis nécessaire à l'intérêt général.

Ce n'est pas le nombre, la qualité et la tenue des participants, même s'ils ont fait événement à Toulouse, qui détermineront le succès du débat sur la 3^{ème} ligne, mais à l'arrivée le fait que les décisions ne produisent pas le sentiment qu'il y ait eu des vainqueurs et des vaincus ou des gagnants et des perdants.

Seront gagnants tous ceux dont le point de vue aura été pris en compte dans la décision finale, aussi bien en matière de tracé qu'en matière d'équilibre général des équipements envisagés dans le PDU.

C'est dans cet esprit que la commission formule, pour la suite du débat, les recommandations suivantes :



1. PARTAGER LE PORTAGE POLITIQUE DU PROJET, LE RENDRE PLUS LISIBLE

Si le maître d'ouvrage décide de poursuivre son projet, ce qui paraît probable, compte tenu de la manière dont il communique activement à cette heure, il apparaît important que celui-ci soit perçu comme porté par l'ensemble des élus qui en approuvent le principe, même si les modalités, en particulier son financement, restent à finaliser.

Le portage politique de la 3^{ème} ligne paraît aujourd'hui situé dans une sorte d'entre deux : d'un côté, le syndicat approuve régulièrement, à une écrasante majorité, les décisions. De l'autre, elles sont ensuite portées, pour l'essentiel (ce fut le cas dans le débat public malgré quelques tentatives ici ou là) par les principaux élus de la ville de Toulouse et de la Métropole.

Certes, celle-ci est la principale composante du projet, son initiateur et son premier financeur. Mais à Toulouse, l'idée selon laquelle les composantes de la vie politique agissent sur les dossiers selon leur couleur politique, le rejet des « stop and go » et l'idée que le projet sert principalement le cœur d'agglomération sont forts. Or un projet de cette ampleur ne peut fonctionner que s'il apparaît dépolitisé et dépasse les clivages traditionnels, ce qui est en grande partie le cas depuis la décision de prolonger la ligne à ses extrémités.

À titre d'exemple, et sans que la commission n'en formule explicitement la recommandation, l'idée exprimée dans le débat que le projet affiche un nombre réduit de porte-paroles officiels (le maire de Toulouse, le président du SICOVAL, la maire de Colomiers, le président du syndicat des transports) pourrait répondre à cette nécessité.

2. BIEN ARTICULER LES CONCERTATIONS À VENIR

La confusion et l'enchevêtrement des calendriers de concertation font que l'on évolue, à Toulouse comme ailleurs, entre deux écueils : faire avancer les projets concrets indépendamment des objectifs globaux dans lesquels ils s'inscrivent, ou discuter de ces objectifs de façon désincarnée alors que par définition surgissent sans cesse des projets nouveaux qui interpellent et enrichissent les plans et programmes.

Le processus d'articulation de ces deux niveaux est toujours itératif, ce qu'a d'ailleurs prévu le législateur à travers la possibilité de révision des documents divers et variés.

Cependant, ces processus apparaissent trop nombreux et trop imbriqués pour être toujours bien compris du plus grand nombre. Pour que fonctionnent correctement la mise en relation du propos prospectif et les réalisations concrètes, il convient que les moments carrefours et les points de jonction des deux soient à la fois explicites et communiqués aux yeux du grand public.

Dans le cas d'espèce, le prochain moment carrefour, le prochain rendez-vous décisif pour la 3^{ème} ligne, est l'enquête publique sur le projet de PDU.

Cette procédure sera le moment de vérité au cours duquel le public verra si le maître d'ouvrage a tenu compte de ses observations, non pas seulement sur la 3^{ème} ligne, mais sur l'équilibrage territorial du projet dans son ensemble, et sur quelques mesures d'urgence apparues particulièrement dans quelques territoires.

La commission se félicite que le maître d'ouvrage ait rouvert une phase de concertation avec le grand public. Elle exprime le souhait que les modalités de cette concertation, le moment choisi pour l'enquête publique et sa durée permettent une large participation.

Elle pense utile par ailleurs que soit édité, en liaison avec les services de l'État, un document chronologique didactique présentant la succession des consultations à venir (SCoT, PLUih etc.) jusqu'à l'éventuelle enquête publique sur la 3^{ème} ligne, ainsi que les moments de leur articulation.

3. PROLONGER LA DYNAMIQUE DE PARTICIPATION

Pour être crédibles, les processus de concertation doivent être à la fois continus et adaptés dans leur intensité et dans leurs formes à chaque moment de la vie du projet.

Après le moment fort qu'a constitué le débat public, rien ne serait pire que le sentiment qu'il ne se passe plus rien. C'est dans les lieux stables et visibles, à travers la régularité des informations communiquées, que se jouera en la matière la crédibilité des décideurs.

Dans son dossier initial, le maître d'ouvrage fait allusion pour la suite à un ensemble de niveaux: la concertation grand public, le groupe contact, des groupes de travail thématiques, le comité de pilotage concertation, le comité d'orientation des transports métropolitains, le comité scientifique.

La commission ne juge pas de l'opportunité d'un tel dispositif qui apparaît cependant bien complexe: elle appelle le maître d'ouvrage à ne pas limiter le partenariat aux milieux économiques et à l'ouvrir aux associations et groupements qui se sont montrés actifs et propositionnels pendant le débat public, en particulier les associations et les syndicats de salariés.

Elle suggère, à l'instar de ce qui s'est fait à l'occasion du « Dialogue 3D », l'installation d'un panel de citoyens réunis régulièrement et capable d'échanger et de donner un avis sur les évolutions ultérieures du projet.

En tout état de cause, le grand public doit pouvoir être informé des évolutions du projet, par exemple à travers un magazine semestriel, une newsletter et un site Internet spécialement dédiés à la 3^{ème} ligne de métro.

Un lieu ou un outil de démonstration et de recueil de la parole du public (type « maison du projet », ou bus ou rame du projet) rayonnant dans des lieux passants, bien articulé à tous les grands projets urbains de la métropole, pourrait utilement poursuivre le dialogue.

Un garant post débat public sera désigné par la CNDP après la décision du maître d'ouvrage. La commission appelle le maître d'ouvrage à travailler en lien étroit avec ce garant pour bien adapter les modalités dont il vient d'être question.

En attendant, la commission estime que les trois Conseils de développement, dont le rôle et la capacité de compromis ont été remarqués pendant le débat, pourraient être mobilisés, avec les moyens financiers ou humains afférents, pour assurer la transition participative et cela jusqu'à l'enquête publique sur le PDU. Une personnalité indépendante du maître d'ouvrage, issue de ces conseils, pourrait en assurer le pilotage.

La diffusion du compte rendu et du bilan du débat, l'accompagnement des étudiants de l'IEP dans la démarche d'évaluation du débat, le pilotage du partenariat nécessaire à l'étude des alternatives, la poursuite de l'atelier cartographique participatif seraient le cœur de sa mission.

4. LIBÉRER DES DONNÉES IMPORTANTES ET ÉTUDIER LES ALTERNATIVES À TRAVERS LA MISE EN PLACE D'UN CONSEIL SCIENTIFIQUE

Les évolutions du débat du projet de transport vers le projet métropolitain d'aménagement et vers le projet urbain toulousain ont fait apparaître comme particulièrement cruciales la question de la libération des données.

Il s'agit de partager l'expertise dans un but de pluralisme et donc en vue de son renforcement.

Sont apparues comme particulièrement stratégiques : les études de fréquentation et les études urbaines par station, les effets de la 3^{ème} ligne sur tout le système de transport et sur les autres modes en particulier le report de la voiture vers les transports collectifs, l'évolution des coûts sur tous les postes, la veille partagée sur la composition et la soutenabilité de la dette, les impacts environnementaux, territoriaux et socio-économiques.

Sur tous ces points, le débat a souligné la nécessité de la mobilisation des expertises les plus pointues et en particulier l'importance de la ressource intellectuelle liée à la présence sur le territoire de grandes universités et centres de recherche publics ou privés.

L'élaboration, le suivi et la diffusion de ces études obéissent à un certain nombre de contraintes touchant d'abord à la rigueur scientifique de leur élaboration, au caractère parfois provisoire et possiblement controversé de leurs résultats, parfois à la propriété intellectuelle voire au secret industriel et commercial.

L'ensemble doit donc être encadré et régulé. De la même façon, respectant le principe de la représentativité des instances élues et de leur place primordiale dans la décision, elles ne doivent en aucun cas pouvoir être instrumentalisées par des groupes de pression ou des lobbys pour influencer l'opinion et forcer la main de qui que ce soit.

Cependant le fait que soient engagées des études ou que leurs résultats soient connus d'un trop petit nombre entretient la suspicion et nuit à la confiance.

Leur libération peut de toute façon être assortie de commentaires incitant à la prudence et à la modération quant à leur interprétation.

Dans ce contexte, la commission souhaite que soient étudiées avec un soin et une grande rigueur les solutions alternatives proposées par le Collectif citoyen et par l'Autat, notamment sous l'angle de leurs coûts et de leurs impacts sur l'ensemble des enjeux et du diagnostic évoqués en début de la 3^{ème} partie du présent rapport.

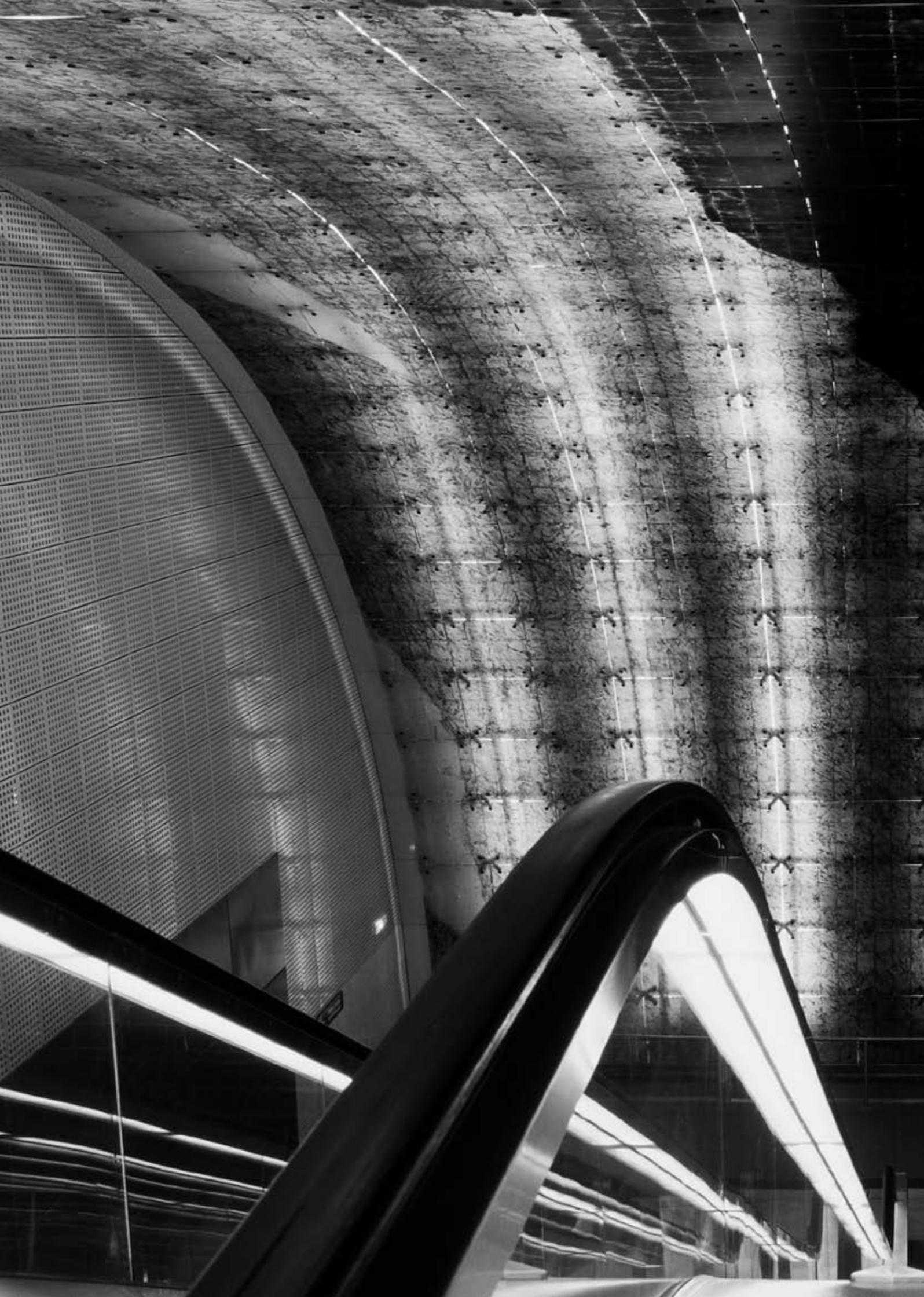
Afin que la légitimité de la démarche soit complète, il importe que ces alternatives soient soumises à expertise dans la présentation et la description qu'en feront leurs initiateurs et avec leur concours.

Le maître d'ouvrage ne pourrait pas durablement rester sur la position qui consisterait à contester leur représentativité, d'autant que le débat a fait apparaître que ces groupements étaient aussi porteurs d'interrogations partagées dans le grand public.

Il serait délicat que cette évaluation soit conduite sous la seule égide du maître d'ouvrage.

Mais celui-ci étant une instance publique gérée par des élus de tous bords et agissant sur financement public avec les ressources des usagers, il serait tout aussi délicat qu'il en soit écarté. D'autant plus que le débat public a montré que ses équipes étaient rigoureuses et professionnelles.

C'est pourquoi la commission suggère que la libération des études et l'étude des alternatives soient réalisées, en lien avec les Conseils de développement, sous l'égide d'un conseil scientifique tel qu'évoqué par le maître d'ouvrage dans son dossier initial, sous réserve bien sûr que celui-ci présente les garanties déontologiques et de neutralité qu'on doit attendre d'un tel organisme.



ANNEXES

- 108 A. Les acteurs rencontrés pour préparer le débat
- 110 B. Notes / Lexique
- 114 C. Médias
- 116 D. Budget
- 117 E. Liste des auditions publiques d'experts
- 118 F. Synthèse de l'expertise complémentaire

A. LES ACTEURS RENCONTRÉS POUR PRÉPARER LE DÉBAT

Collectivités territoriales

- Conseil Régional de Midi-Pyrénées (présidente)
- Conseil Départemental de Haute-Garonne (président)
- Communauté Urbaine de Toulouse Métropole (président)
- Communauté d'Agglomération du Sud Est Toulousain SICOVAL (président)
- Ville de Toulouse (maire)
- Ville de Labège (maire)
- Ville de Colomiers (maire)
- Ville de Blagnac (maire)

Établissements publics et services des collectivités

- SNCF Réseau et SNCF Mobilités
- Oncopole Toulouse
- Société de la Mobilité de l'Agglomération Toulousaine
- Europolia SPLA
- Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire Toulouse Aire urbaine
- Maison Commune de l'Emploi et de la Formation
- Le Metronum

Assemblées de citoyens

- Conseil Économique, Social et Environnemental Régional de Midi-Pyrénées
- Conseil de Développement de Toulouse Métropole
- Conseil de Développement du Sud-Est Toulousain
- Conseil de Développement du Muretain

État et ses services

- Préfet de Région Midi-Pyrénées
- Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Midi-Pyrénées
- Direction Départementale de la Cohésion Sociale de Haute-Garonne
- Direction Départementale des Territoires de Haute-Garonne
- Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine de Haute-Garonne
- Institut National de la Statistique et des Études Économiques

Organisations professionnelles et acteurs économiques

- Chambre Régionale de l'Économie Sociale et Solidaire de Midi-Pyrénées
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse
- Chambre de Métiers et de l'Artisanat de Haute-Garonne
- Aéroport Toulouse Blagnac
- Airbus Defense and Space
- Airbus Operation
- Thalès Services
- EGIS Environnement
- Makina Corpus
- Conseil Régional de l'Ordre des Architectes

- de Midi-Pyrénées
- Fédération des Promoteurs Immobiliers de Midi-Pyrénées
- Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées

- Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement de Haute-Garonne
- Colomiers habitat
- Groupe des Chalets

Organismes de Recherche - Enseignement

- Université Fédérale Toulouse Midi-Pyrénées
- Université Toulouse Jean-Jaurès
- Institut d'Études Politiques de Toulouse
- Université Catholique de Toulouse
- Institut National Polytechnique de Toulouse
- ID GEO

Associations, comités de quartier et mouvement sportif

- Le Mouvement Associatif Midi-Pyrénées
- Conseil Permanent Régional des Associations d'Environnement de Midi-Pyrénées
- Observatoire Régional de l'Air en Midi-Pyrénées
- France Nature Environnement Midi-Pyrénées
- Nature Midi-Pyrénées
- Etymon
- Association des Paralysés de France, délégation de Haute-Garonne
- La Mêlée
- Association des Usagers de Transport de Toulouse et ses Environs
- Association pour l'Accès au Sud Est Toulousain
- Automobile Club du Midi 31
- 2 pieds 2 roues
- Vélorution
- Association des Paralysés de France Haute-Garonne
- Foyer de vie « Les Cascades »
- Comm1possible
- Union des Comités de Quartiers de Toulouse
- Nord en Vie
- Agir aux Sept Deniers
- Comité de quartier Minimes-Barrière de Paris
- Association de Sauvegarde des Intérêts de Saint-Martin du Touch
- Centre de Ressources, d'Expertise et de Performance Sportives de Midi-Pyrénées
- Toulouse Football Club
- Stade Toulousain

Syndicats de salariés

- CGT, Union Départementale Haute-Garonne
- CGT, Fédération des cheminots
- CGT, Comité d'Établissement Régional SNCF
- CGT, Airbus
- CGT, Tisséo
- CGT, CESER Occitanie
- CFTD, Métallurgie Midi Toulousain

B. NOTES / LEXIQUE

Aire urbaine

Ensemble de communes, constitué par un pôle d'au moins 5 000 emplois ainsi que par des communes rurales ou urbaines, dont au moins 40 % de la population ayant un emploi travaille, soit dans ce pôle, soit dans des communes attirées par lui (définition INSEE).

Allotissement

Fractionnement d'un marché en plusieurs sous-ensembles appelés « lots », susceptibles d'être attribués séparément et de donner lieu, chacun, à l'établissement d'un marché distinct. Par principe, les marchés publics sont allotis.

Autopartage

Système qui permet à des abonnés de louer de façon ponctuelle une voiture en libre-service.

Autorité Organisatrice des Mobilités

Encore récemment appelée Autorité Organisatrice des Transports, une AOM est une collectivité publique à qui la loi confie la mission de définir la politique de desserte et la politique tarifaire des transports de voyageurs. Par exemple, les Régions sont aujourd'hui responsables de l'organisation des transports ferroviaires régionaux.

Autosolisme

Fait de circuler seul dans un véhicule.

Capacité d'emport

Capacité offerte par le moyen de transport en termes de places pour un trajet.

Cloud

Le terme Cloud (nuage en anglais) recouvre l'ensemble des solutions de stockage informatique distant.

Clusterisation

Phénomène de création de réseau et de système relationnel (parfois géographique) entre décideurs, leur permettant d'augmenter leurs opportunités d'affaires et de croissance.

COP 21

21^{ème} Conférence des Parties sur les changements climatiques, organisée par l'ONU en 2015 à Paris.

Coupure urbaine

Obstacle physique (ou parfois psychologique) de type linéaire compliquant les déplacements de proximité des piétons, des cyclistes et des services de collecte, de distribution, de desserte et d'urgence.

Coworking

Type d'organisation du travail qui regroupe deux notions : un espace de travail partagé, mais aussi un réseau de travailleurs encourageant l'échange et l'ouverture.

Contrat de Plan État Région (CPER État Région)

Mode de gestion publique par lequel l'État et une ou plusieurs régions s'engagent sur une programmation et un financement pluriannuels autour d'objectifs communs en matière d'aménagement du territoire, tels que la création d'infrastructures ou le soutien à des filières d'avenir.

Crowdfunding

Financement participatif.

Démobilité

Concept qui met en avant les moyens pour réduire ou supprimer des déplacements et qui, pour ce qui relève des trajets domicile-travail, dépend particulièrement de l'organisation du travail.

Développement linéaire

Structuration axée sur le transport en commun en site propre.

Dossier du maître d'ouvrage

Document initial qui doit donner aux participants du débat public l'ensemble des éléments d'information disponibles afférents au projet mis en débat, pour que ceux-là puissent se prononcer à la fois sur son opportunité et ses caractéristiques.

Dumping social

Expression employée pour désigner la concurrence entre travailleurs, exacerbée par la mondialisation économique. Enquête ménage déplacement
Enquête visant à recueillir les pratiques globales de déplacements d'une population urbaine.

Enquête publique

Procédure préalable à la réalisation d'aménagements, d'ouvrages ou de travaux publics ou privés permettant d'informer le public et de recueillir ses appréciations ou ses critiques.

Étalement urbain

Phénomène de développement des surfaces urbanisées en périphérie des villes, notamment des métropoles.

États Généraux du Rail

Opération de consultation menée par la Région Occitanie en 2016 visant à définir et engager les priorités ferroviaires et intermodales sur le territoire.

Étoile ferroviaire

Appellation donnée à un réseau ferré dont les branches convergent vers un nœud ferroviaire et qui permettent de desservir une ou plusieurs gares au sein d'une agglomération, permettant ainsi d'assurer des liaisons péri-urbaines, régionales et nationales.

Gentrification

Désigne le processus de transformation du profil économique et social d'un quartier urbain au profit d'une classe sociale supérieure.

Git Hub

Service web d'hébergement et de gestion de développement de logiciels, utilisant le logiciel de gestion de versions Git.

Intermodalité

Utilisation successive de plusieurs modes de transports sur un même trajet (par exemple : le train puis le métro).

Ligne radiale

Voie de circulation importante qui joint le centre d'une agglomération à une voie périphérique.

Loi MAPTAM

Loi du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles, prévoyant notamment de clarifier les conditions d'exercice de certaines compétences des collectivités territoriales en instaurant des chefs de file.

Loi NOTRe

Loi du 7 août 2015 portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République qui confie de nouvelles compétences aux régions et redéfinit les compétences attribuées à chaque collectivité territoriale.

Low cost

Bas coût.

Maître d'ouvrage

Personne commanditaire d'un projet pour laquelle celui-ci est conçu, mis en œuvre et réalisé.

Modes actifs

Formes de déplacements où l'énergie est fournie par l'activité physique humaine (marche, vélo, roller...).

Modes doux

Formes de déplacements qui ne font pas appel à un moteur (marche, vélo, roller...).

Motion design

Forme d'art visuel consistant à l'animation d'éléments graphiques comme des images, des pictogrammes, de la typographie, ou des objets 3D, le tout synchronisé sur du son.

Multi-centrisme maillé

Principe d'organisation d'un territoire autour de plusieurs centres reliés entre-eux et ayant des fonctions antérieurement réservées à la ville centre.

Parkings relais

Espace de stationnement pour automobiles, situé en périphérie d'une ville et destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transport en commun.

Péage urbain

Système rendant payant l'accès automobile au centre d'une agglomération et incitant les automobilistes à garer leurs véhicules dans des parkings relais à la périphérie et à emprunter les transports en commun.

Personnes publiques associées

Dans une démarche de création ou de mise à jour d'un document d'urbanisme ou d'un plan de déplacements urbains, ce sont les administrations, institutions et personnes morales qui donnent un avis sur le document (services de l'Etat, organismes consulaires, collectivités territoriales, autorités organisatrices de transports, associations, etc).

Plan de Déplacements Urbains

Outil global de planification de la mobilité à l'échelle d'une agglomération. Il définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus.

Pôles d'échanges multimodaux

Lieux d'échanges où se connectent différents modes de transports : train, métro, bus, circulations douces... Ils permettent de faciliter les correspondances, tant pour les liaisons de proximité que pour les déplacements nationaux et internationaux, tout en offrant des services adaptés aux besoins de tous les usagers.

Projet mobilités 2020-2025-2030

Nom donné au Plan de Déplacement Urbain de l'aire urbaine toulousaine dans le cadre de sa révision actuelle.

Report modal

Transfert d'une partie des voyageurs d'un mode de transport sur un autre mode de transport, en général de la voiture particulière à un mode de transports collectifs.

Rupture de charge

Passage d'un service de transport à un autre qu'il s'agisse ou non du même mode, grâce à une correspondance.

Rurbain

Développement de villages, aux noyaux souvent anciens, situés à proximité de villes dont ils constituent des banlieues (la rurbanisation, qui se traduit par la construction d'habitats individuels, est particulièrement consommatrice d'espace et se traduit par l'étalement urbain).

Saisine

Lorsque la CNDP est saisie sur un projet, le maître d'ouvrage lui adresse un dossier de saisine présentant les principales caractéristiques et les objectifs du projet.

Schéma de Cohérence Territoriale

Document de planification stratégique qui fixe à l'échelle d'un territoire, les grandes orientations d'aménagement et de développement pour les 10/20 ans à venir dans une perspective de développement durable.

SEVESO

Ville italienne connue pour une pollution à la dioxine en 1976, qui a donné son nom à plusieurs directives européennes successives pour la prévention des risques industriels majeurs dans les sites dits SEVESO.

Site propre

Voie ou espace réservé uniquement à l'usage d'un transport en commun.

Toulouse Euro Sud-Ouest (TESO)

Projet d'urbanisme associant bureaux et logements autour d'un pôle multimodal sur le site actuel de la gare de Toulouse-Matabiau qui articulera les dessertes locales, régionales, nationales et européennes.

Transport lourd

Mode de transport pouvant répondre à une forte demande et ayant une place privilégiée dans la hiérarchisation des différents modes de transports d'un réseau (par exemple : train, métro, tramway...).

Sigles et acronymes

AASET	Association pour l'Accès au Sud Est Toulousain	CD 31	Conseil Départemental de la Haute-Garonne
ABAVE	Association Blagnac A Vivre Environnement	CESER	Conseil Economique, Social et Environnemental Régional
ADEQVAAR	Association pour la Défense de l'Environnement et la Qualité de Vie Ancely Arènes Romaines	CFDT	Confédération Française Démocratique du Travail
AELP	Association des Entreprises de La Plaine	CFE-CGC	Confédération Française de l'Encadrement - Confédération Générale des Cadres
AFTN	Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse	CGT	Confédération Générale du Travail
AMAP	Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne	CHU	Centre Hospitalier Universitaire
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité	CIAH	Collectif Inter-Associatif Handicap
AOT	Autorité Organisatrice de Transports	CNDP	Commission Nationale du Débat Public
APUMP	Association des Professionnels de l'Urbanisme de Midi-Pyrénées	CNRS	Centre National de la Recherche Scientifique
ASCOBAZ	Association des Copropriétaires du Bazacle	CODEV	Conseil de développement
ATB	Aéroport Toulouse Blagnac	CPDP	Commission Particulière du Débat Public
AUAT	Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire Toulouse aire urbaine	CRESS	Chambre Régionale de l'Economie Sociale et Solidaire
AUTATE	Association des Usagers des Transports de l'Agglomération Toulousaine et de ses Environs	DDT	Direction Départementale des Territoires
BASIAS	Base de données des Anciens Sites Industriels et Activités de Service	DMO	Dossier du Maître d'Ouvrage
BASOL	Base de données sur les sites et sols pollués	DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'aménagement et du Logement
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service	EELV	Europe Ecologie Les Verts
BTP	Bâtiment et Travaux Publics	EHES	École des Hautes Etudes en Sciences Sociales
		EPIC	Etablissement Public Industriel et Commercial
		ESS	Economie Sociale et Solidaire

FEVE	Fédération des Elu-es Vert-es et Ecologistes	RER	Réseau Express Régional
FFP	Fédération Française du Paysage	SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale (www.aua-toulouse.org/spip.php?article1272)
GESET	Groupement des Entreprises du Sud-Est Toulousain	SGP	Société Grand Paris
GPSO	Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest	SIAE	Structure d'Insertion par l'Activité Economique
INPT	Institut National Polytechnique de Toulouse	SICOVAL	Communauté d'agglomération du Sud-est Toulousain
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques	SMAT	Société de la Mobilité de l'Agglomération Toulousaine
MEDEF	Mouvement des Entreprises de France	SMTC	Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération toulousaine
ORAMIP	Observatoire Régional de l'Air en Midi- Pyrénées	STCM	Société de Traitement Chimique des Métaux
P+R	Parking relais	STIF	Syndicat des Transports d'Île de France
PDE	Plan de Déplacement d'Entreprise	SYTRAL	Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise
PDU	Plan de Déplacements Urbains	TFC	Toulouse Football Club
PLUiH	Plan Local d'Urbanisme intercommunal – Habitat (www.toulouse.fr/web/urbanisme- habitat/plan-local-d-urbanisme)	TPE-PME	Très Petite Entreprise - Petite et Moyenne Entreprise
PMR	Personnes à Mobilité Réduite	TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée
PPA	Personnes Publiques Associées	UCQ	Union des Comités de Quartiers de Toulouse
PPP	Partenariat Public Privé	VAL	Véhicule Automatique Léger
PPRI	Plan de Prévention des Risques Inondations	ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
PPRT	Plan de Prévention des Risques Technologiques	ZAE	Zone d'Aménagement Economique
PS	Parti Socialiste		
RATP	Réseau Autonome des Transports Parisiens		

Notes

- <https://toulouse-metro-politaine.com/>
- <http://autate.fr/site/>
- <https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/construisez-cartes-du-debat>
- https://framacarte.org/fr/map/carte-des-enjeuxlocaux_5330
- <https://www.debatpublic.fr/debat-citoyen-planetaire-world-wide-views-climat-lenergie>
- Cahier d'acteur: Ville de Blagnac
- Focus groupe: Chambre de Commerce et d'Industrie (Association des Entreprises de La Plaine)
- Focus groupe: Artisans et Commerçants (Vice-Président de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat) + Cahier d'acteur: Fédération des Travaux Publics
- Cahier d'acteur: CESER Midi-Pyrénées
- Cahier d'acteur: Fédération des Travaux Publics
- Cahier d'acteur: CESER Midi-Pyrénées
- Focus groupe: Artisans et Commerçants
- Audition publique: Jean-Claude PRAGER, Société du Grand Paris
- Audition publique: Cécile HA MINH TU, Airbus
- Site Internet: Système question/ réponse, question n°128, <https://metro ligne3toulouse.debatpublic.fr/evaluation-du-potentielrelocalisationemplois-sonimpacttransports>
- Focus groupe: Économie Sociale et Solidaire

C. MÉDIAS

PRESSE ÉCRITE ET WEB

Juillet

- 5 choses à savoir pour donner votre avis (bientôt) sur la 3^{ème} ligne de métro – Côté Toulouse – 08.07.16
- 3^{ème} ligne de métro: la CNDP identifie 4 sujets de débat – La Lettre M – 13.07.16
- Le projet de 3^{ème} ligne de métro est-il la solution à la congestion chronique de l'agglomération – Dépêche du Midi – 13.07.16
- Les acteurs toulousains se mobilisent fortement pour préparer le débat public! – Le Petit Journal – 19.07.16
- Le débat sur la 3^{ème} ligne de métro déterminera « s'il faut faire le projet » – Côté Toulouse – 20.07.16

Août

- 3^{ème} ligne de métro: première réunion publique le 13 septembre à Toulouse – Côté Toulouse – 09.08.16
- Une carte participative pour (déjà) donner son avis sur le projet de 3^{ème} ligne de métro – Côté Toulouse – 19.08.16
- Troisième ligne de métro: consultation géante à la rentrée – Dépêche du Midi – 23.08.16
- Atelier de cartographie de la 3^{ème} ligne de métro – Le Petit Journal – 26.08.16
- Débat innovant sur la 3^{ème} ligne de métro – Connexion – 30.08.16

Septembre

- Projet de 3^{ème} ligne de métro à Toulouse: vous allez pouvoir donner votre avis – France 3 Midi-Pyrénées – 01.09.2016
- Le débat public sur la 3^{ème} ligne de métro de Toulouse débute le 13 septembre – Toulouse 7 .com – 01.09.16
- 3^{ème} ligne de métro: feu vert pour le débat public – Le Journal des entreprises – 05.09.16
- Débat public: réunion d'ouverture le 13 septembre! – Le Petit Journal – 06.09.16
- 3^{ème} ligne de métro: place au débat public – Direct Matin – 07.09.16
- On peut donner son avis sur le métro – Voix du Midi – 07.09.16
- Vous voulez le métro jusqu'à l'aéroport? Dites-le sur Internet – 20 Minutes – 07.09.16
- 3^{ème} ligne de métro: le débat public démarre le 12 septembre – Dépêche du midi – 07.09.16
- Du 12 septembre au 17 décembre. Consultation d'envergure autour de la 3^{ème} ligne de métro – ToulEco – 08.09.16

- Les enjeux du débat sur la 3^{ème} ligne qui démarre ce lundi – Voix du Midi – 08.09.16
- 3^{ème} ligne de métro: le débat est lancé – Côté Toulouse – 08.09.16
- 3^{ème} ligne de métro: le débat public démarre le 12 septembre – Toulouse Infos – 08.09.16
- L'aéroport de Toulouse-Blagnac veut la troisième ligne de métro... et vous? – Côté Toulouse – 09.09.16
- Le débat sur la 3^{ème} ligne de métro a pignon sur rue – La Dépêche du Midi – 09.09.16
- Débat public: faut-il faire ou non cette nouvelle ligne? – Le Petit Journal – 09.09.16
- 3^{ème} ligne de métro: l'heure du grand débat – Dépêche du Midi – 12.09.16
- « Je ne connais pas de débat resté sans impact » – Dépêche du midi – 12.09.16
- 3^{ème} ligne de métro. C'est parti pour la consultation publique à Toulouse – Côté Toulouse – 12.09.16
- 3^{ème} ligne de métro: le débat public lancé à Toulouse – France 3 Midi-Pyrénées – 12.09.16
- Consultation / Métro: et pourquoi pas l'aéroport – Direct Matin – 12.09.16
- Cinq choses à savoir pour participer au débat sur la 3^{ème} ligne de métro – 20 Minutes – 12.09.16
- 3^{ème} ligne de métro à Toulouse: un grand débat public pourquoi faire? – France Bleu – 12.09.16
- 3^{ème} ligne de métro: « Le débat peut faire avorter le projet » – Dépêche du Midi – 14.09.16
- Troisième ligne de métro: le débat sur les rails – Journal Toulousain – 14.09.16
- Troisième ligne de métro à Toulouse: mention passable pour la première réunion publique – Côté Toulouse – 14.09.16
- 3^{ème} ligne de métro: le débat public est lancé – La Lettre M – 14.09.16
- 3^{ème} ligne de métro de Toulouse: la première réunion fait salle comble – France 3 Midi-Pyrénées – 14.09.16
- Salle comble pour le lancement du débat public sur la 3^{ème} ligne de métro – La Tribune Toulouse – 14.09.16
- La troisième ligne de métro de Toulouse sera la ligne des entreprises et des salariés – ToulEco – 15.09.16
- 3^{ème} ligne de métro, le débat est lancé – Le Petit Journal – 16.09.16
- 3^{ème} ligne: Moudenc zappe-t-il le débat? – Dépêche du Midi – 22.09.16
- Débat public sur la 3^{ème} ligne de métro: les contre-propositions affluent – Dépêche du Midi – 23.09.16

- Le projet Mobilités pourra évoluer en fonction du débat – Dépêche du Midi – 23.09.16
- Tracé de la 3^{ème} ligne de métro: les Toulousains contestent les choix de Tisseo – Côté Toulouse – 28.09.16

Octobre

- Les débats mobiles se déplacent dans vos quartiers – Le Petit Journal – 03.10.16
- Troisième ligne de métro à Toulouse: les « débats mobiles » ont commencé – France Bleu Toulouse – 03.10.16
- 3^{ème} ligne: le débat descend dans la rue – Dépêche du Midi – 04.10.16
- Troisième ligne de métro. On a testé le premier débat mobile – Côté Toulouse 04.10.16
- Débat public pour la 3^{ème} ligne de métro. Le président de la commission particulière fait le point – Le Petit Journal – 11.10.16
- Débat public pour la 3^{ème} ligne: rendez-vous à Labège le 19 octobre – Le Petit Journal – 11.10.16
- Tracé de la troisième ligne: les alternatives proposées par des Toulousains – Côté Toulouse – 12.10.16
- Mercredi 19 octobre – Réunion publique à Labège sur la troisième ligne de métro – ToulEco – 18.10.16
- Troisième ligne de métro: salle comble à Diagona Labège pour la réunion publique – Dépêche du Midi – 19.10.16
- 3^{ème} ligne de métro: 2^{ème} débat centré sur Labège et le financement – La Lettre M – 20.10.16
- Rendez-vous pour un atelier carto le 27 octobre! – Le Petit Journal – 25.10.16
- Troisième ligne de métro: le débat public éclaire par la cartographie – Dépêche du Midi – 27.10.16
- Une étude complémentaire va être réalisée sur le projet de 3^{ème} ligne de métro de Toulouse – Côté Toulouse – 30.10.16

Novembre

- Pour Jean-Michel Lattes, le projet de 3^{ème} ligne de métro à Toulouse « sortira conforté » du débat public – Côté Toulouse – 04.11.16
- 3^{ème} ligne de métro: des débats mobiles – Côté Toulouse – 06.11.16
- « La 3^{ème} ligne de métro à Toulouse « sortira confortée » du débat public » – Voix du Midi – 10.11.16
- Une réunion publique à Colomiers le 15 novembre – Voix du Midi – 10.11.16
- Rendez-vous à Colomiers pour la 3^{ème} réunion publique du débat – Le Petit Journal – 10.11.16
- Le débat sur la 3^{ème} ligne de métro à Toulouse sur France Bleu Toulouse: les temps forts – France Bleu Toulouse – 24.11.16

Décembre

- 3^{ème} ligne: l'avis des CODEV – Dépêche du Midi – 07.12.16
- Le tracé de la 3^{ème} ligne fait polémique – Voix du Midi – 08.12.16
- Agenda: Donner son avis sur la 3^{ème} ligne – Côté Toulouse – 08.12.16
- Consultation de grande envergure pour la 3^{ème} ligne de métro – ToulEco – 12.12.16
- Toulouse: Le débat sur la troisième ligne de métro suscite des projets alternatifs – 20 Minutes – 12.12.06
- Métro. Sur des lignes divergentes – 20 Minutes – 12.12.06
- Troisième ligne de métro à Toulouse: les quatre infos à retenir du débat public – Côté Toulouse – 16.12.16
- La troisième ligne de métro ne doit pas oublier l'équilibre de la métropole – Dépêche du Midi – 21.12.16
- Troisième ligne de métro, le verdict des Toulousains – Journal Toulousain – 31.12.16

TÉLÉVISION

- France 3 Région – Journal Télévisé 12/13 h, avec Jacques ARCHIMBAUD – 13.09.16
- TV Sud – Interview, avec Jérôme LAURENT lors d'un « débat mobile » – 03.10.16
- France 3 Région – Interview avec Jérôme LAURENT et Christophe LEIKINE lors d'un « débat mobile » – 03.10.16
- France 3 Région – Journal Télévisé 19/20 h, avec Jacques ARCHIMBAUD – 14.12.16

RADIO

- France Bleu – Interview de Jacques ARCHIMBAUD – 13.09.16
- Radio Nostalgie – Interview de Jacques ARCHIMBAUD – 13.09.16
- France Bleu – Interview de Jérôme LAURENT et Anne BURBAN lors d'un débat mobile – 03.10.16
- Radio Présence – Interview de Jérôme LAURENT – 05.10.16
- France Bleu – Interview de Anne-Marie CHARVET – 18.10.16
- Radio Nostalgie – Emission spéciale avec Jacques ARCHIMBAUD, Jean-Michel LATTES (Président du SMTc TISSEO), Marie-Pierre BES (Présidente de l'AUTATE), Christian ZANI (Trésorier Association Prolongement de la Ligne B) – 24.11.16
- France Bleu – Interview de Jérôme LAURENT – 16.12.16

D. BUDGET

Le budget se décompose en deux postes principaux. D'une part, les frais engagés par la Commission particulière du débat public (CPDP) qui sont, comme la loi le prévoit, à la charge du maître d'ouvrage: information et expression du public, outils internet et numérique, logistique des rencontres publiques, secrétariat général. D'autre part, les frais engagés par la Commission nationale

du débat public (CNDP) sur son propre budget: indemnisation des membres de la CPDP et remboursement de leurs frais de déplacements.

La CNDP a aussi contribué à financer la consultation Dialogue 3D, à titre exceptionnel et au vu du caractère innovant de ce dispositif. Elle a enfin pris en charge les frais de l'expertise complémentaire.

FRAIS ENGAGÉS PAR LA CPDP	
Outils d'information et d'expression du public	131 809 €
<ul style="list-style-type: none"> • Conception et impression des outils d'information (dépliants, affiches, questionnaires, journaux du débat...) et des cahiers d'acteurs • Achats d'espaces presse et d'affichage 	
Outils Internet et numériques	62 711 €
<ul style="list-style-type: none"> • Rémunération d'une webmestre • Campagne réseaux sociaux • Diffusion de lettres d'information • Plateforme de traitement du questionnaire 	
Rencontres avec le public	138 072 €
Logistique de:	
<ul style="list-style-type: none"> • 4 réunions publiques • 12 focus groupes • 16 débats mobiles • 6 rencontres en entreprises • 5 ateliers de cartographie • 4 rencontres en université • 5 conférences débat • Le dialogue 3D • L'expertise complémentaire 	
Fonctionnement de la CPDP	184 852 €
<ul style="list-style-type: none"> • Equipement, bureautique et maintenance de la boutique du débat • Frais postaux et télécommunications • Salaires et frais de déplacement du secrétariat général 	
TOTAL	517 444 €
FRAIS ENGAGÉS PAR LA CNDP	
Indemnisation des membres de la CPDP	41 166 €
Frais de déplacements des membres de la CPDP	43 000 €
Dialogue 3D	12 408 €
Expertise complémentaire	13 415 €
TOTAL	109 989 €

E. LISTE DES AUDITIONS PUBLIQUES D'EXPERTS

THÈME	AUDITION	INVITÉ
SOCIO-ÉCONOMIE ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	Les enjeux métropolitains du projet de 3 ^{ème} ligne	NERARD Marie-Pierre - DREAL Occitanie - Chef du département transport VIE Jocelyn - DDT Haute-Garonne - Chef du service prospective et stratégie
	Urbanisme, transport et vision prospective à l'échelle métropolitaine	MARCONIS Robert - Institut d'Études Politiques de Toulouse, Université Toulouse Jean-Jaurès - Géographe, Professeur émérite
	Développement métropolitain et régional : atouts, handicaps, prospectives	CROCHERIE André - DREAL Midi-Pyrénées - Ancien Directeur
	Action publique et usages des transports sur les bassins de vie de l'agglomération toulousaine	JAILLET Marie-Christine - CNRS - Directrice de Recherche
	Attractivité du métro sur l'agglomération toulousaine et impacts économiques	PRAGER Jean-Claude - Société du Grand Paris - Directeur des études économiques
	Attractivité du métro sur l'agglomération toulousaine : intérêts et atouts	LESCURE Frédéric - Siemens Mobility Toulouse - Directeur
	Enjeu de la 3 ^{ème} ligne pour Airbus et l'attractivité de l'agglomération	HA MINH TU Cécile - Airbus - Directrice des Relations Institutionnelles
	Étude de mobilité des salariés d'Airbus	NAVEREAU Brice - Échelles & Territoires - Directeur d'études
	Le projet d'aménagement du quartier Matabiau et la 3 ^{ème} ligne	GARES Alain - Europolia SPLA chargée de l'Aménagement du futur pôle multimodal Toulouse Matabiau - Directeur
	Le projet urbain métropolitain et la 3 ^{ème} ligne	BUSQUETS Joan - Professeur universitaire, architecte et urbaniste
POLITIQUE DE TRANSPORT ET GOUVERNANCE	Planification d'une politique de transports : contexte et critères de réussite	MOUGARD Sophie - Syndicat des Transports d'Île de France - Ancienne Directrice générale
	Gouvernance « transports » dans la grande agglomération toulousaine	WOLFF Jean-Pierre - Université Toulouse Jean-Jaurès - Professeur
	Politiques de transport et gouvernances collectives	WEISBEIN Julien - Institut d'Études Politiques de Toulouse - Maître de conférences
ÉCONOMIE - COÛTS - FINANCEMENT	Maîtrise d'une opération d'investissement et des coûts	PERRIN Jean-Louis - Syndicat des Transports d'Île de France - Directeur des opérations d'investissement
	Enjeux économiques de la mobilité en ville et coûts de la congestion	IVALDI Marc - EHESS Toulouse - Directeur d'études
SYSTÈME DE TRANSPORT - INFRASTRUCTURES	Conditions de réussite et aménagement d'infrastructure métro	REBOUD Pierre - Régie des Transports Marseillais - Ex-Directeur Général
	Aménagement des quartiers de gare	BARBÉ Catherine - Société du Grand Paris - Directrice des relations institutionnelles ALBA Dominique - Atelier Parisien d'Urbanisme - Directrice
	Modernisation du réseau ferré régional et intermodalité	CHAUVIGNAT Jean Christophe - SNCF RESEAU, Direction territoriale Midi-Pyrénées - Directeur du Pôle Design ROMERO Jean-Marie - SNCF MOBILITÉS - Directeur aux affaires territoriales
	Chantiers métro en zone urbaine densifiée et impacts financiers du matériel métro	LEROY Mathieu - RATP - Directeur d'opération prolongement ligne 14
	Modélisation des effets urbains d'un grand projet d'équipement	BAUMGARTNER Guillaume - Start-Up For City - Directeur collectivités et service public
	ENVIRONNEMENT ET RISQUES	Qualité de l'air : scénarios et impacts d'un projet de transport
Pollution de l'air et impacts des différents systèmes de transports		LHUILIER Jean-Paul - France Nature Environnement - Membre du directoire réseau transports et mobilités durables
Sites SEVESO et sites et sols pollués de l'agglomération toulousaine		DAGRAS Pascal - DREAL Occitanie - Directeur Risques industriels
Risques naturels dans l'agglomération toulousaine et plans de prévention du risque inondation		DUBOIS Pierre Olivier - DDT Haute-Garonne - Chef du Service Risques et gestion de crises
Biodiversité de l'agglomération toulousaine, moyens de préservation et de gestion		DOUETTE Michaël - DREAL Occitanie - Chef division biodiversité

F. SYNTHÈSE DE L'EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE

La présente note de synthèse des travaux d'expertise a été établie par Jean-Claude RUYSSCHAERT, membre de la Commission particulière du débat public, le 29 novembre 2016

et validée par les quatre experts : Matthieu DE LAPPARENT, Marc PEREZ, Jean FREBAULT, Clément MORIN.

ÉTUDE COMPLÉMENTAIRE A DIRE D'EXPERT SYNTHÈSE DES TRAVAUX

Dans le cadre du débat public organisé par la Commission Nationale du Débat Public sur le projet de troisième ligne de métro de Toulouse, a été diligentée une étude complémentaire à dire d'expert : Cette étude a été confiée à Jean FREBAULT, Ingénieur général honoraire des ponts et chaussées, Marc PEREZ, Directeur des études générales au Bureau d'études « Transport technologie Consult Karlsruhe » ; Matthieu DE LAPPARENT, Enseignant chercheur à l'École Polytechnique fédérale de Lausanne et Clément MORIN, Ingénieur expert à la Direction Régionale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France.

Elle a pour objet de vérifier la crédibilité des chiffres d'évolution de la population, la pertinence de sa répartition sur le territoire métropolitain au regard des perspectives d'aménagement et des objectifs poursuivis en la matière, de caractériser et évaluer le modèle de trafic utilisé par le maître d'ouvrage et de vérifier la crédibilité des chiffres de fréquentation annoncés.

Cette mission a été conduite à partir des documents remis par le maître d'ouvrage et les auditions conduites par les experts sur place, auprès de représentants de la maîtrise d'ouvrage (Tisséo, de l'Agence d'Urbanisme et d'Aménagement de Toulouse, de la Métropole de Toulouse et de la société publique locale « Europolia »).

Chaque expert a rédigé un rapport concernant son champ d'investigation et ces rapports sont joints en annexe à la présente note.

Le projet de 3^{ème} ligne de métro vise à répondre aux besoins de déplacements engendrés par l'évolution démographique et l'augmentation des emplois à l'horizon 2030. Cette évolution est chiffrée à hauteur de 15 000 habitants par an supplémentaires sur l'aire métropolitaine. Ce chiffre est légèrement inférieur à celui constaté ces dernières années et est cohérent avec les perspectives de progression de la population transcrites dans les documents d'urbanisme (SCOT). Supérieur aux prévisions démographiques nationales de l'INSEE (cf. Modèle OMPHALE), il se justifie par une évolution nettement plus forte sur le territoire métropolitain Toulousain que sur le reste de la France et apparaît comme cohérent avec les constats de la période récente.

En termes d'emplois nouveaux, les chiffres retenus le sont par application du ratio constaté ces dernières années et n'appellent pas de commentaires particuliers.

Le projet de ligne de transport en commun étant étroitement lié au projet d'aménagement et d'urbanisation de la métropole, les experts se sont attachés à en faire expliciter les enjeux et les objectifs :

Le développement de Toulouse et de son aire urbaine s'est caractérisé depuis de très nombreuses années par une péri-urbanisation de plus en plus lointaine, une faible densité de constructions conduisant à une importante consommation d'espace et une utilisation massive de la voiture particulière pour rejoindre des zones d'emploi plus centrales conduisant à une congestion croissante du réseau routier, en l'absence de desserte par des transports en commun de ces zones de grande périphérie.

Les objectifs développés par la maîtrise d'ouvrage, l'AUAT et les représentants de la Métropole, tels que présentés aux experts, visent donc à limiter l'extension et la péri-urbanisation consommatrice d'espace agricole notamment, à privilégier le renouvellement urbain, le renforcement du cœur de l'agglomération et du territoire de la « ville intense » correspondant à la périphérie immédiate de Toulouse, par extension ou densification de zones faiblement urbanisées mais susceptibles d'offrir toutes les aménités d'une ville « désirable et abordable » pour donner envie aux nouveaux habitants d'y résider.

Les objectifs affichés dans les documents d'urbanisme et repris dans le scénario de référence du projet prévoyaient l'accueil de 30 % d'habitants nouveaux sur le territoire toulousain, les 70 % restants hors Toulouse se répartissant en 70 % en « ville intense » et 30 % en développement mesuré (c'est-à-dire en zone périphérique éloignée).

Considérant le Plan de Déplacements Urbains comme moteur de l'attractivité du territoire, le pourcentage d'accueil de population nouvelle sur le territoire toulousain est augmenté à hauteur de 40 % et ramené à 60 % hors Toulouse (avec la même proportion entre ville intense et zones de développement mesuré). Les chiffres en découlant (252 000 habitants nouveaux dont 97 000 sur Toulouse) ont servi de base au calcul de fréquentation attendue pour la ligne de transport nouvelle.

Si la vision affichée privilégiant le renouvellement urbain et la densification des territoires urbanisés suscite l'adhésion des experts, ceux-ci ne peuvent que souligner la difficulté de sa mise en œuvre et le volontarisme politique indispensable. L'encadrement par la planification, s'il est indispensable, ne suffit pas.

La crédibilité de la mise en œuvre de cette stratégie d'aménagement repose donc aux yeux des experts sur la capacité de mettre en place des outils opérationnels, mobiliser des aménageurs publics ou privés dans des opérations d'ensemble (à l'image des dispositions prise pour l'aménagement du quartier Matabiau) et sur la qualité des études urbaines et l'élaboration de projets urbains attractifs dans les territoires à densifier, maîtrise du foncier, mixité des fonctions et des habitats, etc.

Les cadrages tant en population qu'en emploi étant identiques en scénario projet qu'en scénario référence, les hypothèses PDU (projet) apparaissent comme prudentes et ne font pas état d'un effet projet qui améliorerait l'attractivité et le dynamisme de la métropole.

Les éléments apportés semblent justifier de façon satisfaisante les partis-pris urbains et valident donc les hypothèses de développement comme leur localisation, servant d'entrants au modèle de trafic. Il est à noter toutefois que les scénarios de répartition reposent sur une logique immobilière et de libération du foncier non bâti ou densifiable, à ce jour et dans un horizon relativement court, différent de l'horizon de simulation à plus long terme de l'infrastructure.

Par ailleurs, la sensibilité des ménages au prix et loyers des logements, aux conditions d'accessibilité à partir d'une zone de résidence mériterait d'être caractérisée de manière explicite.

Le modèle multimodal de déplacements de l'aire urbaine de Toulouse constitue un outil partagé par les différents acteurs. Sa conception et ses caractéristiques (périmètre, segmentation, étapes) sont apparues pertinentes et adaptées aux études de trafic menées. Son élaboration a été suivie et diffusée dans les réseaux techniques spécialisés et méthodologiquement validée.

Le travail de modélisation effectué a non seulement suivi les règles de l'art en la matière mais il est allé plus loin en prenant en compte les effets structurants du projet sur l'urbanisme, conduisant à un effort méthodologique louable et bienvenu.

Il présente par ailleurs des particularités intéressantes / S'appuyant non seulement sur l'enquête ménage déplacements, sur une enquête cordon routière, mais aussi sur des enquêtes origine destination de la SNCF et du SMTC. Cela a permis de disposer de différentes sources de calibrage (flux de voyageurs ter par ex). Le travail réalisé sur les P+R, la distinction entre modes actifs (marche, vélo) entre passager et conducteur pour le trafic automobile, enfin les modalités de prise en compte des générateurs externes de trafic renforcent sa pertinence.

La prise en compte du trafic externe (ferroviaire, aérien) peut présenter un risque : celui que les prévisions de croissance de trafic ne soient pas atteintes. Des tests de sensibilité sur la base de trafic moindre pourront être réalisés. Toutefois au vu de la part de trafic de la ligne 3 imputables au trafic externe (SNCF aéroport) un développement moindre ne serait pas de nature à remettre en cause les ordres de grandeur ; d'autant que d'autres facteurs ont tendance à sous-estimer la fréquentation.

Il en est ainsi des parts modales TC des voyageurs externes notamment pour l'aéroport pour lesquels la variation de part modale entre les deux scénarios ne varie pas, ce qui est peu réaliste et pessimiste. Le même raisonnement peut être conduit pour les parts d'accès en gare.

La possibilité de capter des usagers voiture par les TC via un P+R n'est pas exploitée dans l'étude. D'autres hypothèses sont très prudentes, comme la vitesse commerciale (une vitesse de l'ordre de 42 km/h au lieu de 36, acceptable pour une ligne de ce type, conduirait à une augmentation de trafic de l'ordre de 5 %).

Des tests de sensibilité du modèle ont été réalisés, portant sur la localisation des emplois et des habitants, sur la fréquence des rames, sur la vitesse commerciale, conduisant à des variations de 5 à 10 % en plus ou en moins, ne remettant pas en cause l'économie générale.

Par ailleurs, même si l'objet de l'expertise ne portait pas sur l'étude de variantes ou de contre projets, l'analyse faite dans le cadre de cette expertise a fait apparaître, au-delà de la pertinence et de la cohérence du tracé, des options permettant d'optimiser en termes d'échanges confortant le trafic attendu et améliorant la desserte de zones denses.

En matière d'impact sur le réseau routier, si celui-ci est significatif en raison de la localisation et des effets du métro, l'effet est dilué et ne conduira pas à une baisse du trafic et de la cogestion en raison de la croissance du nombre d'usagers. Le recours à un développement des modes actifs reste une alternative de qualité pour y remédier.

En conclusion, il apparaît que le projet urbain est fondé sur des dynamiques déjà en cours et basé sur des hypothèses de développement prudentes. Compte tenu des différentes analyses et projections, les résultats obtenus en matière de fréquentation, c'est-à-dire entre 175 000 et 190 000 déplacements / jour moyen (conduisant à un chiffre de 200 000 déplacements les jours les plus chargés) peuvent ainsi être considérés comme crédibles et constituent la fourchette basse de l'estimation.

Les incertitudes liées aux dérives potentielles du projet urbain ou aux effets d'une moindre augmentation des générateurs externes ne remettent pas en cause l'ordre de grandeur du résultat et la robustesse du choix réalisé est confirmée.

cndp Commission nationale
du débat public

<https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr>

www.debatpublic.fr

www.debatpublic.fr/projet-nouvelle-ligne-metro-toulouse-aerospace-express