

Compte rendu de la réunion publique de Labège (19/10/2016)

Environ 450 personnes ont assisté à la réunion publique du 19 octobre 2016 ouverte par M. Laurent Chérubin, maire de Labège, qui a souligné le dynamisme économique et le bien vivre ensemble de sa commune, porte d'entrée méditerranéenne de l'agglomération toulousaine mais privée d'une desserte suffisante en transports en commun.

La CPDP et le débat public

Jacques Archimbaud, président de la Commission particulière du débat public (CPDP) 3^{ème} ligne de métro de Toulouse a présenté (diaporama annexé) les cinq grands principes du débat (indépendance, transparence, débat argumenté, neutralité/impartialité et égalité de traitement) en soulignant que la CNDP ne prenait pas parti et ne donnait pas d'avis sur le fond. Il a ensuite rappelé les diverses modalités du débat et indiqué quel serait l'architecture du contenu du compte rendu de la CPDP à l'issue du débat public. Il a enfin précisé le déroulement de la réunion publique.

Le projet de 3^{ème} ligne de métro

Jean-Michel Lattes, président du SMTC Tisséo, a indiqué (diaporama annexé) quels étaient les enjeux du maître d'ouvrage en précisant les défis auxquels l'agglomération toulousaine était confrontée avec des atouts (situation géographique, évolution démographique et croissance économique) et des handicaps (étalement urbain, zones d'emplois peu desservies, déplacements domicile/travail peu assurés par les transports en commun, infrastructures de transports saturées). Il a enfin précisé que la feuille de route pour les prochaines années était le Projet Mobilités 2020/2025/2030 avec le développement du réseau structurant dont notamment la 3^{ème} ligne et la connexion entre cette dernière et la ligne B.

Frédéric Toupin (Agence d'urbanisme et d'aménagement de Toulouse) a ensuite, sur le plan technique, rappelé pour le maître d'ouvrage quel était l'itinéraire de référence de la 3^{ème} ligne, quels étaient les trois fondamentaux du tracé et les impératifs techniques auxquels le système de transport devrait répondre, ainsi que les coûts (dont celui de la 3^{ème} ligne et la connexion avec la ligne B) et financements prévus pour le Projet Mobilités. Il a mentionné le calendrier futur et souligné l'amélioration attendue tant en matière de desserte des emplois que de desserte de la population à moins de 10 minutes du réseau structurant et l'importance d'une connexion optimale avec les autres moyens de transport. Il a conclu en indiquant les bénéfices attendus par le maître d'ouvrage en matière d'offre de services de transport, d'environnement, de maîtrise de l'étalement urbain et de qualité de ville autour des stations.

Où en est-on dans les arguments du débat ?

Après la projection du film sur les enjeux du débat public, Jacques Archimbaud a fait le point sur les sujets déjà abordés depuis l'ouverture de ce débat, insistant sur le caractère prioritaire de l'argumentation.

S'agissant de l'opportunité, il note des points d'accord suivants :

- les embouteillages ne sont plus supportables ;
- l'étalement urbain doit être contenu en préservant les espaces agricoles et naturels ;
- il faut un bouquet de solutions, un seul équipement ne pouvant à lui seul résoudre tous les problèmes.

En revanche, les points de divergence portent sur la composition du bouquet, avec deux options :

- poursuivre la desserte systématique du territoire avec les modes de transport existants (bus, tramways, trains) en laissant moins de place à la voiture ;
- organiser le maillage de la métropole par une 3^{ème} ligne de métro tenant compte de l'existant et des gares, des liaisons domicile/travail et du rabattement vers la nouvelle ligne ; il y a, au sein de cette option, une divergence de tracés portant d'une part sur la question des quartiers à desservir (espaces actuellement plus denses du centre de Toulouse ou quartiers potentiels de développement des faubourgs), d'autre part sur la desserte directe de l'aéroport.

S'agissant des moyens, deux conceptions s'opposent en conséquence : celle de SMTC Tisséo avec une concentration des financements sur la ligne structurante et des ressources plus modestes allouées aux autres moyens de transport et/ou secteurs desservis d'une part, soit celle d'une répartition de la dépense équilibrée sur le territoire de l'ensemble de l'agglomération, soit au profit d'un autre territoire particulier (centre de Toulouse) d'autre part.

De la même façon pour Labège : faut-il et comment desservir cette commune, avec une connexion ligne B ; que fait-on entre temps ?

Pour le financement, combien coûtent la 3^{ème} ligne et les autres hypothèses ? Qui doit payer ? Faut-il un péage urbain ?

En matière de gouvernance, peut-on s'entendre durablement, sans passer d'une politique à l'autre ? Quelles sont les méthodes de décision permettant une stabilité à long terme ?

Après une question sur le langage des signes pour la réunion dont la CPDP a donné acte, le 1^{er} thème de l'ordre du jour sur l'opportunité de la desserte de Labège est ouvert, étant précisé que le 3^{ème}, si le temps permet de l'aborder, sera consacré à l'organisation des transports.

Thème n°1 : la 3^{ème} ligne de métro doit-elle desservir Labège ?

Les interventions

Cécile Valverde, présidente du CODEV du SICOVAL souligne la particularité du territoire du SICOVAL, territoire urbain (1/4 de la superficie et 60 % des habitants) et rural composé de 36 communes. La saturation autoroutière avec la pollution accrue et les temps de parcours allongés donnent une mauvaise image à la collectivité.

L'arrêt du prolongement de la ligne B et le caractère hypothétique de la liaison avec l'aéroport sèment le doute dans l'esprit des habitants sur le maintien du projet à Labège alors que la desserte de certains secteurs comme l'Innopôle s'avère indispensable.

Il y a urgence à agir en assurant une intermodalité effective (trains, vélos, bus, voitures) et des parkings relais bien dimensionnés.

Une implantation au niveau du sol serait incompatible avec la qualité de ville ; la desserte des zones d'activités est indispensable.

Les coûts d'investissement et de fonctionnement ne doivent pas être supportés par les usagers.

Il doit enfin y avoir un processus d'accompagnement pour définir l'urbanisation et le type d'habitat des villages proches.

Xavier Raffin présente, à l'aide d'un diaporama (annexé), la position du collectif « Argumentaire citoyen en faveur d'une 3ème ligne de métro optimisée » qui a fait l'objet d'une contribution et d'un cahier d'acteur.

Après une présentation rapide du collectif, il indique que ce dernier partage le constat de l'utilité d'une 3ème ligne de métro, moyen de transport capacitaire, performant et attractif, mais pas à n'importe quel prix, notamment en ce qui concerne son tracé qui ne devrait pas desservir les quartiers actuellement à faible densité et qui serait selon lui trop monofonctionnelle, faussement métropolitaine et mal connectée aux réseaux existants.

D'où une proposition en 8 points qui affirme les caractéristiques du métro, articule transports et urbanisme sur des projets déjà lancés, assure une meilleure mixité de la ligne en se basant sur les lignes de bus les plus fréquentées en 2016, suggère le remplacement de 2 interconnexions tramway ou métro, propose de desservir plus finement Colomiers et Saint-Orens au détriment de la Vache et de relier Ramonville (ligne B) par une branche vers Montaudran et Labège Innopôle, ainsi que l'extension du tramway ; les deux dernières propositions du collectif concernent une structuration de la gouvernance ainsi que la mise en œuvre de nouvelles sources de financement comme le péage urbain.

La présentation s'achève avec une synthèse chiffrée et la suggestion formulée à la CNDP de l'opportunité d'une contre-expertise des études de trafic et des études socio-économiques.

Cyril Romain et Marlène Rimoux, simples citoyens, présentent ensuite deux exemples de cartes encore provisoires réalisées dans le cadre de l'atelier de cartographie du débat sur les enjeux de déplacements dans le sud-est de l'agglomération (Cf. documents annexés sur l'accessibilité autour de Labège et la part des types de transport utilisés par commune). Ils soulignent en conclusion que cet atelier a pour vocation à recueillir des informations pour les mettre en cartes.

Les avis et questions/réponses

Une personne constate que Toulouse est en retard dans bien des domaines liés aux mobilités (espaces piétons, maîtrise de l'étalement urbains, augmentation des places de parking sans budget pour les pistes cyclables, etc.), ce qui est contradictoire avec une politique qui veut laisser moins de place à la voiture ; il estime que la 3ème ligne va entraîner d'autres problèmes en allant pas dans le sens de la COP 21 et ne permettra pas de repenser la ville.

Une autre insiste sur l'intérêt d'une desserte de l'aéroport sans rupture de charge et d'une liaison Ramonville/INPT pour désengorger le Palays et estime qu'il faudrait passer plus à l'est que Côté pavée ; elle se demande quel est l'intérêt d'une station François Verdier et comment le ratio « habitant à moins de 10 minutes d'une liaison structurante » va s'appliquer au SICOVAL.

Un conseiller de développement du SICOVAL estime qu'il y a environ 79.000 logements potentiels dans le corridor de la 3^{ème} ligne (besoin estimé à l'échéance de la 3^{ème} ligne à 150.000 habitants nouveaux) ; il se demande en conséquence où sont les 69.000 manquants logements manquants compte tenu des programmes existants.

Un adhérent de l'AUTATE exprime que la réflexion est mal posée car c'est le choix technique (métro automatique) qui impose le tracé. Il faut plutôt s'occuper des déplacements périphérie/périphérie et utiliser davantage l'étoile ferroviaire existante qui n'a pas été étudié alors que l'étalement urbain le justifie. Il craint une hausse importante du financement des collectivités.

Le représentant d'une association de cyclistes remercie la CPDP d'avoir organisé un focus vélo le 14 novembre. Il regrette les réticences de Tisséo en matière de vélos, constate que l'objectif de réduire la voiture concerne plutôt la périphérie alors que le projet de métro est très toulousain. Enfin, 65 % du budget total du PDU sur une seule ligne pose la question du financement de la dette et de l'impossibilité de mobiliser d'autres crédits pendant 30 ans sur d'autres projets structurants.

SMTC Tisséo admet que le ferroviaire ne doit pas être négligé mais qu'en l'état actuel des choses, à quelques exceptions près, l'accueil des trains nationaux présuppose des investissements sur les voies secondaires (Jacques Archimbaud souligne que SNCF et la région Occitanie devront préciser leurs intentions en matière de desserte de l'agglomération par les TER).

Le maître d'ouvrage affirme qu'il s'agit de rendre la ville plus attractive et plus dense en maîtrisant l'étalement urbain, ce qui est positif en matière d'environnement, le métro ne polluant pas, alors que les besoins en déplacements vont augmenter. Il est difficile, dans les périphéries des grandes villes, d'avoir des modes de transports en commun performants. Les bus Linéo constituent une solution ainsi que des liaisons TER/métro avec une seule correspondance.

Accueillir 150.000 nouveaux habitants est possible, y compris avec des commerces, grâce aux capacités d'expansion urbaine et à un renouvellement urbain par densification.

François Verdier est nécessaire pour SMTC Tisséo, non pour une question de densité mais parce que les études de trafic montrent que c'est une entrée de ville pour les territoires sud-est et donc un point d'échange majeur. Par ailleurs, il y a des îlots de densité à Côte pavée qui font que c'est un secteur plus dense que Colomiers.

Un salarié estime que la station de Ramonville est saturée et que le prolongement de la ligne B (PLB) est nécessaire et attendu depuis longtemps ; c'est maintenant qu'on en a besoin et ce serait plus rapide et moins cher de la construire que la 3^{ème} ligne.

Une autre personne abonde dans ce sens en disant que le PLB est dans les cartons et que le projet est prêt à être réalisé.

Un citoyen souhaite disposer d'une ligne analogue aux lignes A et B qui sont un succès. Une interconnexion Matabiau/aéroport est pour lui indispensable et il prône un passage direct par l'aéroport.

Un syndicaliste CGT de Tisséo craint un service à deux vitesses pénalisant la banlieue : il y aurait un métro à Toulouse intra-muros et un gel complet des infrastructures de surface lors de la mise en service de la 3^{ème} ligne, avec une sous-traitance et une baisse de l'offre de services.

Une autre personne pense qu'il n'est pas attractif de prendre le métro quand on vient de loin, la difficulté voire l'impossibilité de trouver une place dans les parkings relais compensant le faible gain de temps entre la voiture et le métro.

S'agissant de la desserte de Labège, le maître d'ouvrage confirme le choix collectif des exécutifs des collectivités départementale et régionale en juillet dernier d'y accéder. C'est pourquoi le Conseil syndical de Tisséo vient de voter le financement de l'ensemble des études de continuité sans rupture de charge en mono-voie. Les études antérieures du PLB seront utilisées pour intégrer la connexion de la ligne B à la 3^{ème} ligne.

Des mesures pour l'accès aux personnes handicapées sont prévues sur l'ensemble du territoire.

SMTC souligne également l'intérêt d'une connexion gare/aéroport. Mais sur le plan des ressources, puisque le développement de l'aéroport constitue un projet commercial, le syndicat mixte considère que ce n'est pas à la puissance publique de financer la desserte, d'autant plus qu'un accès par la tramway existe depuis peu, même si cela est très lent.

La maître d'ouvrage répond à la CGT que le réseau de bus sera développé. Il indique également que le Projet Mobilités prévoit aussi de financer des projets hors 3^{ème} ligne comme les bus Linéo, le doublement du métro ligne A, le téléphérique sud et un maillage de la 3^{ème} ligne avec ces derniers.

S'agissant des temps de parcours, SMTC Tisséo précise que les temps de parcours indiqués dans ses documents sont des temps moyens et que surtout, les temps de parcours en métro seront stables dans le temps, à la différence de ceux des voitures qui risquent d'augmenter.

Le choix de Labège et non de Saint-Orens s'est fait en liaison avec les élus.

Il est prévu une extension de l'ensemble des parkings relais compte tenu du succès du métro ; d'où l'intérêt des bus Linéo qui peuvent soulager la fréquentation de ces parkings.

Après ces dernières réponses apportées par SMTC Tisséo, le deuxième thème de la réunion sur le financement de la 3^{ème} ligne a été abordé.

Thème n°2 : qui doit financer ?

Les interventions

Sacha Briand, adjoint au maire de Toulouse et vice-président aux finances de Toulouse Métropole indique d'abord les recettes propres dont dispose SMTC Tisséo (versements transports et recettes tarifaires) qu'il compare aux coûts d'exploitation versés à la régie, ce qui permet un montant annuel d'investissement d'environ 60 millions d'euros. La contribution des trois collectivités territoriales au SMTC est assurée essentiellement par Toulouse Métropole (100 millions sur les 102, SICOVAL en assurant 1,2). Or, les recettes par habitant de la taxe prélevée au titre de la fiscalité locale ou du versement transport sont sensiblement plus importante pour SICOVAL que pour Toulouse Métropole. Il trouve donc normal de trouver un nouvel équilibre de financement des collectivités locales permettant, avec les subventions de l'Union européenne, de l'État, du Conseil régional et du Conseil départemental ainsi qu'avec un emprunt de financer le PDU à hauteur de 3,8 milliards d'euros. Le passage de la contribution de la Métropole passant de 135 millions à 180 millions par an permettant de financer 2,8 milliards d'euros du PDU, il estime que le SICOVAL doit en financer 230 millions par l'augmentation significative de sa contribution annuelle.

Jacques Oberti, président du SICOVAL, considère qu'on a là un vrai projet de territoire consensuel. C'est un projet global avec une interconnexion PLB essentielle pour soulager le Palaÿs. Par rapport au financement initial du prolongement de la ligne B qui était assuré avec une intervention du SICOVAL assez unique, le montage actuel est différent. Il considère que la contribution annuelle du SICOVAL à SMTC Tisséo, non encore fixée, pourra passer de 1,2 million d'euros à « quelques millions ». En tout état de cause, l'effort financier du SICOVAL doit être adapté à l'importance des moyens de transport sur son territoire et à la soutenabilité de la somme pour la collectivité.

Joseph Carles, adjoint au maire de Blagnac et président de la Commission finances de Toulouse Métropole, considère que ce projet d'aménagement ressemble, toutes proportions gardées, à ce qui s'est passé pour le Grand Paris. Aussi propose-t-il de faire financer ceux qui vont profiter du passage de la 3^{ème} ligne (usagers, entreprises, promoteurs) en taxant les transactions immobilières pour capter les plus-values potentielles que le métro va générer et en majorant le versement transport sur une période limitée. Il estime le péage urbain difficile à mettre en place et souligne que les recettes innovantes ne doivent pas concerner que l'Île de France mais tous les grands projets de métropoles créées par la loi MAPAM.

Les avis et questions/réponses

L'association deux pieds deux roues regrette que le métro, à la différence du tramway et des bus à haut niveau de service, ne crée pas d'aménagement cyclable, d'où les réserves de l'association sur ce projet. Compte tenu du coût de la ligne, que restera-t-il pour les aménagements de pistes cyclables pour les 25 prochaines années ? D'où deux propositions : prévoir 40 millions par an dans le prochain PDU pour les pistes cyclables et instaurer le péage urbain qui permettrait de réduire la circulation automobile et assurer des recettes. Qu'en pense le maître d'ouvrage ?

Une personne du CODEV de SICOVAL estime que le coût de la 3^{ème} ligne est très important et qu'il risque d'obérer les autres opérations du PDU. D'où deux questions : comment sera opéré l'équilibre financier en investissement et en fonctionnement ? Quelles conséquences en matière de fiscalité locale ?

La présidente de l'AUTATE propose plutôt une diversification des moyens de transport sous forme de TER cadencés et des bus à haut niveau de service en site propre. Elle a eu des difficultés pour venir à la réunion avec des bus classiques par rapports à des personnes étant venues entrain + vélo.

Le maire d'Auzeville estime normal que la contribution du SICOVAL soit plus faible que celle de Toulouse Métropole puisque 98 % des transports sont sur Toulouse Métropole ; la contribution de chaque habitant doit être en relation au service proposé. Sur les 10 lignes Linéo d'un montant de 100 millions, la ligne qui concerne le SICOVAL n'en coûtera que 820.000 euros.

Une personne habitant Balma estime que le dossier du maître d'ouvrage est un outil, certes très didactique mais de communication davantage que pour une mise au débat. Elle pose une double question sur le risque d'augmentation des coûts (78 millions d'euros par kilomètre lui semble inférieur à ce qui se passe à Rennes) et sur la surestimation éventuelle des recettes d'exploitation, compte tenu qu'une partie des 200.000 usagers potentiels fréquente déjà les moyens de Tisséo.

Un intervenant, favorable au prolongement de la ligne B jusqu'à La Cadène, souhaite savoir où seront les salariés des entreprises sur le trajet de la 3^{ème} ligne de métro. D'après les plans de déplacement des entreprises, 60 % de leur salariés n'habitent pas à Toulouse mais en banlieue. Le projet ne réglera donc pas la question du bouchon sur le périphérique aggravé dans les années qui viennent avec l'accroissement de la population. Que deviennent les projets du PDU adopté en 2012 qui est « liquidé » et ce qu'il prévoyait comme circulations en site propre ? Il faut aussi aller chercher chez eux les salariés de banlieue qui travaillent dans les entreprises de Toulouse cotisant au versement transport.

Jacques Archimbaud précise que le dernier point (localisation des salariés), fondamental pour le débat, fera l'objet d'un thème débattu à Colomiers.

Un habitant en limite de métropole s'inquiète du financement de la 3^{ème} ligne par le contribuable.

Sacha Briand répond que « les comptes sont bons » et que, sans renoncer à des financements innovants, il faut des contributions des collectivités locales pour mettre en œuvre la politique de transports collectifs. Pour Toulouse Métropole, on peut passer de 135 à 180 millions sans impôt nouveau : pour un domaine prioritaire comme la politique des transports, l'évolution spontanée des bases de fiscalité est suffisante, sans augmenter les taux d'imposition.

Par ailleurs, le coût moyen inférieur au kilomètre se justifie par le fait qu'il est prévu sur 30 % du tracé un trajet aérien, compensant le coût moyen de 100 millions en souterrain.

S'agissant des recettes d'exploitation, même si les 220.000 usagers ne seront pas tous nouveaux, il est prévu une augmentation de la fréquentation sur l'ensemble des lignes liée aux connexions entraînant une progression sur la fréquentation globale du réseau.

Les lignes A et B font les 2/3 de la fréquentation du réseau ; le métro est certes plus cher mais pas plus coûteux en termes de capacité. Par ailleurs, il permet de faire des pistes cyclables en réaménageant les espaces urbains puisqu'il a un gros impact en matière d'urbanisme, notamment en périurbain. Toulouse métropole va sanctuariser le financement des pistes cyclables. En dehors du financement direct, il y en a d'ailleurs dans les opérations d'aménagement concerté type ZAC.

Le métro ne pourra certes pas aller chercher tous les salariés chez eux (part modale qui plafonne à 20 %) mais ira en chercher le maximum d'ici à 2025.

La SNCF ne sait pas cadencer le RER puisqu'elle rencontre des difficultés sur Matabiau avec les TER. La Région et la SNCF s'exprimeront dans le cadre du PDU. Le maître d'ouvrage espère qu'une amélioration du cadencement sera possible grâce aux points d'interconnexion extérieurs du métro allégeant Matabiau.

Le péage urbain est pour le maître d'ouvrage une solution simpliste dans le cadre d'une agglomération aussi étendue. Les gens qui s'installent à Toulouse veulent avoir un choix de vie en périphérie, même s'il rencontrent des difficultés de circulation. Il faudra peut-être venir au péage urbain un jour mais aujourd'hui, la réponse véritable, c'est d'améliorer l'équilibre du territoire et de renforcer les transports collectifs.

Le président de la CPDP conclut la réunion en exprimant que la commission effectuera une « objectivation » des réflexions en cours, par exemple en demandant à la SNCF et la Région leurs intentions en matière de cadencement ou en auditionnant des experts sur les coûts. Il invite le

p
u
b

l
i
c

à