

BILAN DÉBAT PUBLIC

3^{ème} ligne de métro Toulouse

12 SEPTEMBRE – 17 DÉCEMBRE 2016

dressé par le président
de la Commission nationale
du débat public

LE 16 FÉVRIER 2017

BILAN DÉBAT PUBLIC

3^{ème} ligne de métro Toulouse

12 SEPTEMBRE – 17 DÉCEMBRE 2016

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
LE PROJET SOUMIS À DÉBAT	5
L'ITINÉRAIRE DE LA TROISIÈME LIGNE DE MÉTRO PROPOSÉ AU DÉBAT PUBLIC	6
LE CONTEXTE DU DÉBAT	6
UNE PRIORITÉ : RÉPONDRE AU DÉVELOPPEMENT RAPIDE DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE	7
La thrombose routière : une situation avérée.	8
Les résultats de l'expertise complémentaire	9
LE PROJET DE TERRITOIRE AU CŒUR DU DÉBAT.	9
L'aménagement de l'agglomération toulousaine : le choix de la centralité en question	9
La desserte de l'aéroport, une nécessité conditionnée à un financement spécifique	10
Quelles alternatives au projet ?	11
LES AVANTAGES DE LA SOLUTION « MÉTRO »	11
DES DOUTES QUANT AU SYSTÈME DE RABATTEMENT	12
UNE NOUVELLE FORME DE GOUVERNANCE À METTRE EN ŒUVRE	13
DES PRÉCISIONS ATTENDUES SUR LES VOLETS TECHNIQUE ET FINANCIER	14
Les caractéristiques du projet en discussion	14
Un modèle économique viable ?	14
LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIO-ÉCONOMIQUES FINALEMENT PEU DÉBATTUS	15
LE DÉROULEMENT DU DÉBAT	16
CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	18

INTRODUCTION

Saisie le 22 avril 2016 par le président du Syndicat Mixte des Transports en Commun SMTC-Tisséo¹, d'un projet de troisième ligne de métro de la grande agglomération toulousaine, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 4 mai 2016 d'organiser elle-même un débat public et d'en confier l'animation à une commission particulière.

La Commission a en effet considéré :

- que ce projet revêt un caractère national au regard de ses enjeux :
 - en matière d'aménagement du territoire : développement des métropoles, répartition des moyens financiers alloués à la mobilité dans la ville-centre et la périphérie ;
 - en matière d'environnement : désengorgement routier des métropoles, recul de la part modale de l'automobile, amélioration de la qualité de l'air et baisse des émissions de gaz à effet de serre.
- ce projet présente des enjeux sociaux et économiques majeurs ;
- les impacts de ce projet sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement sont significatifs ;
- les crédits publics devant être mobilisés sont importants.

Le 1^{er} juin 2016, la CNDP a désigné Monsieur Jacques ARCHIMBAUD, président de la commission particulière du débat public (CPDP).

Sur proposition de ce dernier, elle a, le même jour, désigné en tant que membres de la CPDP : Mme Anne-Marie CHARVET, Mme Nathalie DURAND, Mme Barbara SERRANO, M. François GILLARD, M. Jérôme LAURENT, M. Jean-Claude RUYSSCHAERT.

Le 6 juillet 2016, la CNDP a fixé le calendrier du débat entre le 12 septembre 2016 et le 17 décembre 2016 et en a approuvé les modalités d'organisation. Le 31 août 2016, elle a considéré le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Sur proposition du président de la CPDP, la Commission a décidé le 26 octobre 2016, l'organisation d'une étude complémentaire à dire d'expert sur les caractéristiques du modèle de trafic utilisé, sur les hypothèses d'augmentation et de répartition géographique de la population et des emplois, et sur la sensibilité des trafics à une variation de ces hypothèses.

¹ Autorité organisatrice des transports de la grande agglomération toulousaine, le SMTC-Tisséo est composé de 4 établissements publics de coopérations intercommunales (EPCI): Toulouse Métropole, la communauté d'agglomération du Sicoval, le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine et Muretain Agglo.

LE PROJET SOUMIS À DÉBAT

Le projet de 3^{ème} ligne de métro à Toulouse, soumis à la CNDP sous l'intitulé « Nouvelle ligne de métro Toulouse Aérospatiale Express », s'inscrit plus largement dans le « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » valant révision du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la grande agglomération toulousaine². Engagé dès 2015 par le Syndicat Mixte des Transports en Commun SMTC-Tisséo, il prévoit, outre le projet de 3^{ème} ligne de métro, la modernisation du réseau de transports collectifs existant et son développement, avec notamment la réalisation de 10 lignes de bus d'ici 2019 et d'un téléphérique urbain sud d'ici 2020. L'objectif principal est de répondre aux besoins de 500 000 déplacements supplémentaires par jour à horizon 2025. Le projet de 3^{ème} ligne de métro permettrait, selon SMTC-Tisséo, de prendre en charge la moitié de ces déplacements.

Inaugurées respectivement en 1993 et en 2007, les lignes A et B du métro toulousain ont été conçues pour desservir en priorité le centre historique, les services administratifs et commerciaux, et les équipements culturels. Dans sa configuration actuelle, le métro toulousain ne permet pas, en particulier aux heures de pointe, de satisfaire complètement les liaisons domicile-travail. La voiture demeure le principal moyen de transport³. La part des transports en commun est l'une des plus faibles des agglomérations françaises. La perte de qualité de vie inhérente à la thrombose routière entache l'image de Toulouse, ville attractive et cosmopolite qui se distingue par son dynamisme économique et culturel. L'agglomération toulousaine se caractérise en effet par un fort développement démographique et économique.

En reliant et en desservant les pôles économiques de l'agglomération toulousaine, la 3^{ème} ligne de métro proposerait, aux yeux du maître d'ouvrage, une alternative crédible à la voiture. Le projet limiterait aussi l'étalement urbain en favorisant l'accueil de nouveaux habitants grâce à la desserte de zones urbaines en devenir. Enfin, la 3^{ème} ligne de métro participerait à la mise en place d'un réseau connecté favorisant l'intermodalité entre les différents types de transport.

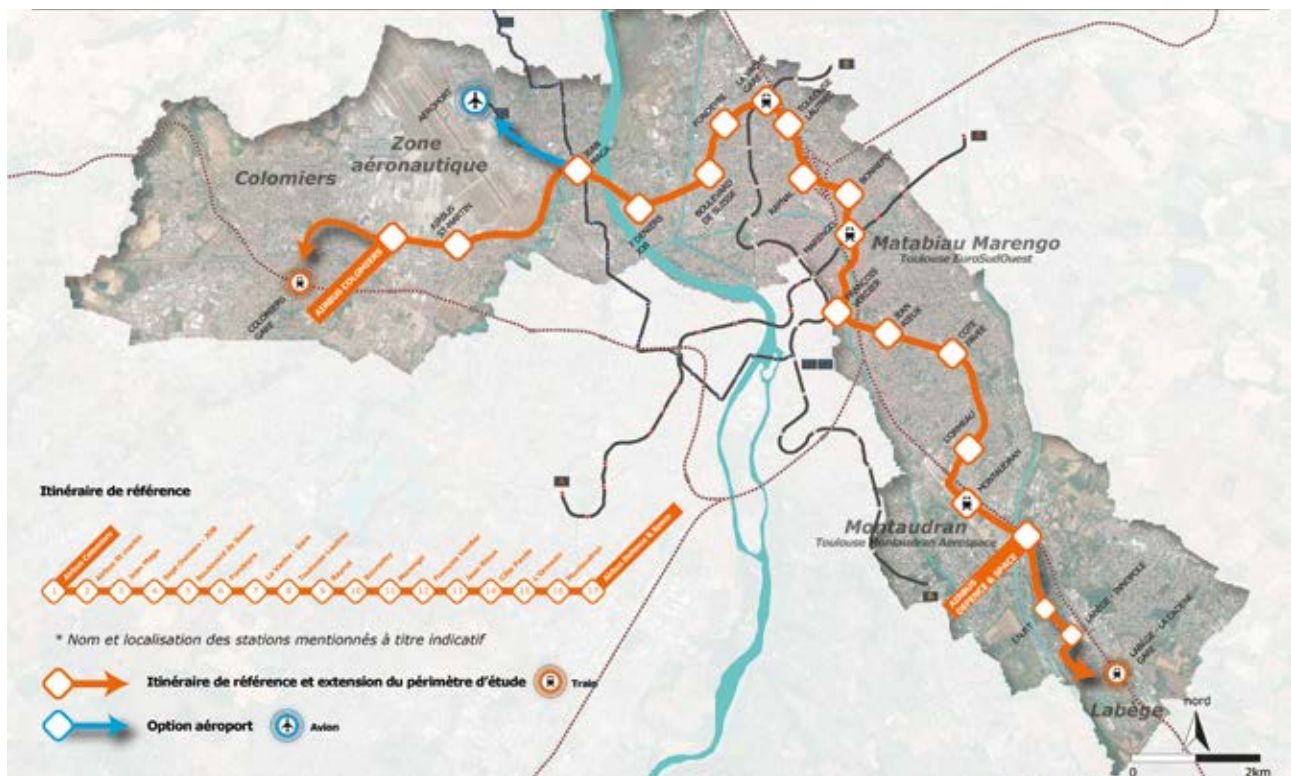
Initialement, le projet reposait sur une infrastructure nouvelle desservant 17 stations, d'Airbus Colomiers à Airbus Defence and Space. Baptisé « itinéraire de référence », le tracé initial a été élargi de Colomiers Gare, à l'ouest, à Labège au sud-ouest. Il s'étend maintenant sur 28 kilomètres desservant 21 stations ; 30 kilomètres et 22 stations avec l'option de desserte de l'aéroport. Le coût du projet est estimé à 2,128 milliards d'euros⁴ pour une mise en service envisagée en 2024, ce qui en ferait le plus gros chantier de transports collectifs d'Europe, hors Grand Paris.

² Espace urbain et périurbain composé de 115 communes.

³ Seuls 8 % des déplacements entre les lieux de domicile et de travail sont réalisés en transports en commun.

⁴ L'ensemble du programme d'investissement du « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » représente un coût global estimé à 3,8 milliards d'euros : 1,5 milliard d'euros pour la modernisation, le renouvellement et le développement du réseau ; 2,128 milliards d'euros pour le projet de 3^{ème} ligne de métro ; 180 millions d'euros pour le projet de connexion de la ligne B à la 3^e ligne de métro.

L'ITINÉRAIRE DE LA TROISIÈME LIGNE DE MÉTRO PROPOSÉ AU DÉBAT PUBLIC



LE CONTEXTE DU DÉBAT

Les candidats aux élections locales ont toujours fait des transports un thème central de leurs campagnes. Ces questions ont en effet été l'un des enjeux majeurs des dernières élections municipales de 2014. D'aucuns pouvaient donc s'attendre à des interférences partisanes pendant le débat. Celles-ci ont finalement été assez peu nombreuses.

L'accord conclu entre les collectivités le 25 juillet 2016, même s'il ne fédère pas tous les élus, y a largement contribué. Annonçant qu'un « consensus s'est créé » avec le Conseil régional, le Conseil départemental et le Sicoval⁵, le maire de Toulouse avait présenté le plan de financement du projet et ses nouvelles caractéristiques (prolongement vers Colomiers et Labège, liaison entre la ligne B et le projet de 3^{ème} ligne de métro, renforcement du réseau de bus). Les élus proches du projet de future ligne ont d'ailleurs adopté une attitude bienveillante à l'égard du débat, facilitant son organisation.

Si la DREAL⁶ et la DDT⁷ sont intervenues à titre d'experts sur certains enjeux de transport et aspects environnementaux, l'État a cependant adopté une position de réserve au cours du débat. De son côté, le Conseil régional a laissé incertaine la question de la possibilité d'un meilleur cadencement des TER⁸. Son cahier d'acteur a par ailleurs été reçu l'avant-dernier jour du débat⁹.

⁵ Communauté d'agglomération du Sud-est Toulousain.

⁶ Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).

⁷ Direction Départementale des Territoires (DDT).

⁸ Trains express régionaux.

⁹ Point de vue n° 81, 16 décembre 2016.

Après le débat, le 13 janvier 2017, l'État et la Métropole ont signé un pacte à Toulouse, en présence du Premier Ministre, pour favoriser les projets de transport en commun, dont la 3^{ème} ligne de métro.

Les syndicats de salariés, notamment la CGT et la CFDT, et les associations se sont impliqués dans le débat dès son démarrage. On peut en particulier souligner les contributions de l'association des Usagers des Transports de l'Agglomération Toulousaine et de ses Environs (Autate)¹⁰ et du « Collectif citoyen en faveur d'une troisième ligne de métro optimisée »¹¹ qui ont largement nourri le débat.

Le maître d'ouvrage s'est mobilisé tout au long du débat travaillant en lien étroit avec la CPDP. Les élus à la tête du SMTC-Tisséo n'ont pas assisté à l'ensemble des rendez-vous du débat, seulement aux réunions publiques. Cela a parfois contraint les ingénieurs et techniciens dans leurs réponses aux questions des participants.

Plusieurs processus de concertation plus ou moins liés les uns aux autres ont eu lieu pendant le débat. Ils concernaient à la fois des projets et des plans et programmes.¹²

C'est notamment l'actualité autour du « Projet Mobilités 2020-2025-2030 », valant révision du PDU, qui a semé la confusion et l'incompréhension chez de nombreux participants. Dès le printemps 2015, une concertation a été menée sur ce projet. Le 19 octobre 2016, le comité syndical de Tisséo a arrêté le projet de révision du PDU, dont le projet de 3^{ème} ligne de métro concentre plus de la moitié du budget. Certes, l'arrêt du PDU ouvre une nouvelle phase de concertation et n'a pas valeur d'adoption, mais pour le public, la décision aurait dû être prise à l'issue du débat pour y intégrer ses enseignements.

Le maire de Toulouse a finalement repoussé à la fin novembre le lancement de la consultation des personnes publiques associées sur le projet de PDU afin que les collectivités, qui disposent d'un délai de trois mois, puissent prendre en compte les conclusions du débat. Un calendrier qui reste malgré tout discutable aux yeux de nombreux participants.

UNE PRIORITÉ : RÉPONDRE AU DÉVELOPPEMENT RAPIDE DE L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE

Le projet de 3^{ème} ligne procède d'un diagnostic établi par le maître d'ouvrage qui se fonde sur trois tendances : le fort développement démographique et économique de l'agglomération toulousaine, l'étalement urbain particulièrement développé, enfin la sous-utilisation des transports pour les liaisons domicile-travail.

La dernière étude publiée par l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) confirme la vitalité démographique de Toulouse. Quatrième ville de France, elle enregistre la plus forte augmentation de population : entre 2013 et 2014, la ville rose a gagné 7 999 habitants. La population de l'agglomération toulousaine progresse aussi sensiblement : elle gagne 11 000 personnes supplémentaires par an. Certaines communes de banlieue affichent des taux de croissance très élevés, comme Colomiers. C'est en effet dans l'espace périurbain que la croissance est la plus forte.

Ces chiffres n'ont pas été remis en cause par le public, pas plus que l'estimation de 500 000 déplacements quotidiens supplémentaires à l'horizon de dix ans. L'expertise complémentaire réalisée à la demande de la CNDP a confirmé cette tendance.

¹⁰ Association des Usagers des Transports de l'Agglomération Toulousaine et de ses Environs. L'AUTATE est affiliée à la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).

¹¹ Rebaptisé « Collectif citoyen en faveur d'une troisième ligne métro-politaine » en cours de débat.

¹² On peut citer notamment les concertations sur le volet urbain du projet Toulouse EuroSudOuest (29 mars au 28 juin 2016), sur le projet Labège Innométro (depuis janvier 2016), sur GPSO (Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest), sur le Schéma de cohérence territoriale (ScoT) ou encore sur le Plan local d'urbanisme intercommunal tenant lieu de programme local de l'habitat (PLUi – H).

Le constat d'un étalement urbain avec l'installation des nouveaux habitants davantage en périphérie qu'en centre-ville n'est pas non plus mis en doute, de même que la dispersion des activités dans l'agglomération. Selon de nombreux participants, certaines communes se sont livrées à une véritable course à l'attractivité par des biais divers : constructions de zones pavillonnaires, promesses d'équipement, etc. Le rapatriement des sous-traitants de l'activité aéronautique vers Toulouse a également joué.¹³ Conséquence de cet étalement : d'importantes difficultés de circulation en particulier aux abords de Toulouse.

La thrombose routière : une situation avérée

« Les problèmes de circulation ne sont pas contestables », « une circulation automobile beaucoup trop importante, entraînant des embouteillages monstres »...¹⁴ Les participants dénoncent la thrombose routière et reconnaissent la faible utilisation des transports en commun pour les liaisons domicile-travail, en particulier pour les déplacements de banlieue à banlieue. À Toulouse, les points de congestion s'observent à proximité des grandes zones d'emplois.

Bien que des efforts soient en cours, les participants jugent insuffisants le développement et la promotion des transports collectifs et des modes doux de déplacements. L'association « 2 pieds, 2 roues » rappelle dans son cahier d'acteur¹⁵ qu'elle a proposé un projet de Réseau Express Vélo (REV) pour « créer un schéma directeur vélo et piéton piloté par Tisséo ».

C'est aussi aux entreprises d'accompagner leurs salariés pour limiter l'usage de la voiture et favoriser l'utilisation des transports en commun et des modes doux. Des pistes existent : le développement du télé-travail, les parkings à vélo, les navettes inter-sites pour les plus grosses entreprises, l'accompagnement pour trouver un logement desservi en transports en commun, etc.

Par ailleurs, à Blagnac certains « points noirs » de la circulation nécessiteraient des solutions à court-terme, en particulier l'échangeur du Ritouret et le pont de la Garonne.

Les effets de cette thrombose ont pu être observés pendant le débat. À huit reprises au mois de décembre, l'Observatoire de la qualité de l'air dans l'ex-région Midi-Pyrénées (Oramip) a estimé que la qualité de l'air était mauvaise et a constaté un pic de pollution aux particules fines. En cause principalement : les véhicules polluants, les dispositifs de chauffage au bois, les feux de déchets verts.

Outre les questions sanitaires et environnementales, celle du coût de la congestion¹⁶ a également été soulevée : retard et fatigue sont synonymes de baisse de productivité. Le coût de la congestion est un élément important du report modal. Lors de l'audition publique du 29 septembre, Marc Ivaldi¹⁷, en sa qualité d'expert, a estimé que le coût moyen d'un trajet congestionné (1,07 €) était plus cher que le coût moyen du transport en commun à Toulouse (0,60 €). Le Toulousain est-il prêt malgré tout à moins se déplacer en voiture et à privilégier les transports en commun ?¹⁸

¹³ Ils étaient, pour une majorité d'entre eux, installés dans des villes moyennes, comme Albi ou Carcassonne.

¹⁴ Avis n° 241, 250, 256.

¹⁵ Point de vue n° 47.

¹⁶ Les coûts de la congestion comprennent les coûts directs liés au temps et au fonctionnement et les coûts indirects (coût d'opportunité lié au temps perdu, coûts supportés par les tiers du fait des retards de livraison des marchandises, coûts liés à l'environnement).

¹⁷ Directeur d'Études à l'École des Hautes Études en Sciences Sociales (EHESS) et enseignant à la Toulouse School of Economics (TSE).

¹⁸ Une étude universitaire sur le coût de la congestion devrait être rendue publique prochainement.

Les résultats de l'expertise complémentaire

Nombreux sont les participants à avoir interrogé le maître d'ouvrage sur la manière dont il parvenait au chiffre de 200 000 déplacements par jour sur la ligne 3 dans l'hypothèse où elle serait construite. Les chiffres de fréquentation et la fiabilité du modèle utilisé pour parvenir à ces données ont été parfois contestés, en particulier par le « Collectif citoyen en faveur d'une troisième ligne de métro optimisée ». La CNDP a donc décidé d'organiser une étude complémentaire à dire d'experts pour s'assurer de la crédibilité des chiffres annoncés par le maître d'ouvrage, en termes d'évolution de la population et de répartition sur le territoire métropolitain au regard des perspectives d'aménagement. L'étude avait aussi pour objet de caractériser et d'évaluer le modèle de trafic utilisé par le maître d'ouvrage.

Cette expertise complémentaire, a été effectuée par un groupe d'experts indépendants¹⁹. Les résultats ont été présentés en réunion publique le 5 décembre : les objectifs du projet et les études de trafic ont paru cohérents pour l'essentiel. En effet, selon les experts, le projet urbain est basé sur des hypothèses de développement prudentes. Les projections de fréquentation de la troisième ligne de métro, qui sont de 175 000 à 190 000 déplacements par jour (200 000 pour les jours les plus chargés), peuvent être considérées comme crédibles. « Le modèle est pertinent et tout à fait conforme aux attentes », précise un des experts²⁰.

Une réserve a néanmoins été exprimée quant à la baisse du trafic routier qu'induirait un nouveau métro. L'expertise souligne que l'effet serait dilué et ne conduirait pas à une baisse du trafic en raison de la forte croissance démographique de l'agglomération toulousaine. Le recours à un développement des modes actifs, vélo ou marche par exemple, reste une alternative crédible pour remédier à la thrombose routière.

LE PROJET DE TERRITOIRE AU CŒUR DU DÉBAT

Le tracé du projet a été le sujet le plus discuté sur le site internet du débat, suivi en deuxième position par les besoins de mobilités²¹. Les deux sont intimement liés.

Les milieux économiques et patronaux sont très favorables au projet. La population attend elle aussi une liaison des zones d'emplois, en particulier le pôle de production « Aerospace Valley ». Cela étant, comme l'a montré notamment le « Dialogue 3D »²², le cadre de vie idéal des Toulousains reste encore largement la maison individuelle dans la ville ou à proximité, pour pouvoir profiter tant de ses équipements que de la nature. Ce modèle semble reposer aussi sur une mobilité résidentielle selon les différentes périodes de la vie. Doit-on alors privilégier la desserte du centre ou des zones périphériques ?

L'aménagement de l'agglomération toulousaine : le choix de la centralité en question

Les trois collectivités locales desservies se sont fortement mobilisées en faveur du projet. Le soutien du Conseil départemental, qui assure sa participation financière, est conditionné par la desserte de Colomiers et Labège, la réalisation intégrale de la ligne sans phasage et le maintien de la gestion publique du système de transport.

¹⁹ Jean Frébault, ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées, Marc Perez, directeur du département Études générales Transport Technologie Consult Karlsruhe (Allemagne), Matthieu de Lapparent, docteur en économie des transports École polytechnique de Lausanne, Clément Morin, ingénieur transport.

²⁰ Rapport de Clément Morin.

²¹ Tracé du projet: 467 messages en comptant les avis, questions et commentaires. Mobilités: 450 messages au total.

²² Le 10 décembre 2016, 90 citoyens ont été réunis et ont répondu à un questionnaire sur le projet de 3^{ème} ligne de métro à Toulouse.

Devant la volonté d'installer une centralité métropolitaine forte autour d'un arc Colomiers/Toulouse/Labège, certains habitants se sentent délaissés par le projet. Un sentiment de déséquilibre est fortement ressenti par les habitants de l'ouest et du sud-ouest, et de certaines périphéries. « Ce projet semble être majoritairement un projet Toulouso-Toulousain » lance un internaute...²³

L'un des objectifs affichés du maître d'ouvrage est de densifier le cœur historique de Toulouse, en particulier au Nord. Ce parti pris a soulevé une question essentielle pendant le débat : doit-on privilégier les populations à venir ou celles déjà installées ?

Plusieurs points du tracé ont été remis en question. Le passage par Jean Maga, présenté par le maître d'ouvrage comme une zone à fort potentiel de développement, est contesté par certains participants qui attendent un passage plus au sud, à Purpan dans la zone de l'hôpital. La même problématique se pose avec le passage par la Vache : une zone à densifier, privilégiée côté maîtrise d'ouvrage par rapport à la zone déjà dense du Canal. Le passage par le quartier résidentiel de Côte Pavée, zone moins dense, a également suscité des interrogations.

Qu'en est-il des déplacements de périphérie à périphérie ? Cette question a été soulevée à de nombreuses reprises sans nécessairement remettre en cause le projet de 3^{ème} ligne. Selon le maître d'ouvrage, l'augmentation des déplacements domicile-travail, à laquelle répond le projet, représente une partie importante de l'augmentation des déplacements de périphérie à périphérie.

Il aurait été néanmoins souhaitable que le public ait pu disposer de données et d'études plus étoffées sur la répartition des déplacements dans l'agglomération.

Enfin, pour certains participants, le projet est au service d'Airbus et plus globalement des industriels. « Les Toulousains seront-ils indirectement des financeurs des besoins d'industriels ? »²⁴ s'interroge ainsi un participant. SMTC-Tisséo a insisté sur l'extension de la ligne vers Colomiers et Labège qui offrirait une desserte de beaucoup d'autres zones d'activités ou d'emplois que le seul secteur de l'aéronautique.

La desserte de l'aéroport, une nécessité conditionnée à un financement spécifique

Le principe de desserte rapide de l'aéroport par une ligne de métro a semblé faire consensus d'autant que le tramway existant ne semble pas satisfaire tous les usagers. Quelques-uns souhaitent même que cette desserte fasse partie intégrante du projet partageant la position de l'aéroport Toulouse-Blagnac. Dans son cahier d'acteur²⁵, ce dernier propose en effet d'abandonner l'option de branche²⁶ pour réintégrer la station de l'aéroport dans le tracé principal. Pour le maître d'ouvrage, une desserte de ce type allongerait l'itinéraire et le surcoût pénaliserait le projet. Il a pour l'instant retenu en option une desserte de l'aéroport en fourche (1 rame sur 2 vers Colomiers, 1 rame sur 2 vers l'aéroport), solution moins coûteuse et plus rapide.

Cela étant, l'enthousiasme est limité quant à un financement public de l'option aéroport qui s'élèverait à 110 millions d'euros. Pour beaucoup, la desserte de l'aéroport répond aux besoins d'une catégorie limitée de la population. À leurs yeux, une politique d'aménagement du territoire, sans renoncer au rayonnement international de la métropole, doit en premier lieu faciliter les déplacements quotidiens de tous les habitants. Le Président de la Métropole a rappelé qu'il avait sollicité les investisseurs de l'aéroport de Toulouse Blagnac (ATB) pour financer cette option.

²³ Question n° 90.

²⁴ Question n° 188.

²⁵ Point de vue n° 13.

²⁶ Qui partirait du tracé principal au niveau d'une potentielle station à Jean-Maga.

Quelles alternatives au projet ?

Un maillage tramway/bus, étendu à l'ensemble de la métropole, a été défendu par plusieurs acteurs, parmi eux des associations de protection et de défense de la nature et de l'environnement, la CGT Haute-Garonne et Europe Écologie-Les Verts. Des propositions de tracés très précis ont été versées au débat, notamment au travers des ateliers de cartographie et des contributions. Pour ses défenseurs, cette alternative offre une desserte à proximité des zones d'habitation, une meilleure desserte de la périphérie et une réponse à la pluralité des usages (travail, loisirs, tourisme, etc.). Le tram-train comme solution alternative a également été proposé.

Tramway, bus, tram-train : ces modes sont jugés trop lents par le maître d'ouvrage pour proposer une alternative valable à la voiture. Un constat partagé par les participants quand il s'agit de se rendre au travail.

Deux associations ont particulièrement contribué à proposer des solutions alternatives : le Collectif citoyen et l'association des Usagers des Transports de l'Agglomération Toulousaine et de ses Environs (Autate).

Le Collectif citoyen, favorable à la 3^{ème} ligne de métro, a fait des propositions de tracés alternatifs. « Nous pensons qu'une desserte du Nord en métro, qui se rajouterait à la ligne B existante, serait une véritable erreur quand on compare le niveau de desserte de nombreux quartiers bien plus denses. »²⁷ Selon lui, le potentiel de renouvellement urbain n'est pas garanti dans la zone nord du tracé et la priorité doit être donnée aux quartiers denses du centre-ville (CHU de Purpan, campus universitaire de l'Arsenal, etc.).

L'Autate, opposée au projet, invite à la réflexion sur une nouvelle façon de penser l'aménagement des transports à Toulouse : une mobilité qui ne soit pas forcément synonyme de travail et de productivité. L'association défend un système maillé autour de l'étoile ferroviaire Matabiau-Marengo. Son idée est de s'appuyer sur les lignes de trains existantes et de proposer une offre de type RER avec un cadencement élevé (toutes les 15 minutes). Le réseau s'articulerait avec le développement des modes doux et la mise en place de nouveaux services (transport en commun en site propre, bus propres et à haut niveau de service, prolongation de deux lignes de tramway et de la ligne B du métro). À long-terme, le métro pourrait être prolongé à l'ouest vers Tournefeuille. La SNCF s'est exprimée sur cette alternative pendant le débat : avec les TER, le fret et les trains de pèlerins vers Lourdes, les lignes sont déjà saturées. Elle n'y voit pas une option crédible et soutien le projet de 3^{ème} ligne.

LES AVANTAGES DE LA SOLUTION « MÉTRO »

La solution « métro » semble susciter l'adhésion d'un grand nombre de participants. Comme le démontre le questionnaire²⁸ soumis au public pendant le débat, le critère essentiel d'un projet de transport devrait être la liaison domicile-travail avec une desserte aux portes du travail qui permette d'éviter les embouteillages. Ainsi, 86 % des répondants pronostiquent que les personnes qui se rendent en voiture à leur travail ou sur leur lieu d'études préféreront emprunter la 3^{ème} ligne de métro. C'est également la position des acteurs économiques. Selon la Chambre de commerce et d'industrie, « la part des salariés utilisant un réseau de transport en commun pour se rendre à leur travail devrait augmenter significativement »²⁹.

²⁷ Point de vue n° 1.

²⁸ La commission particulière du débat public a élaboré un questionnaire pour connaître la position du public sur le projet de troisième ligne de métro.

²⁹ Point de vue n° 33.

Trois catégories de salariés, dont la zone d'emploi serait desservie par le projet de 3^{ème} ligne, pourraient en profiter :

- ceux qui, dans le cadre du projet de densification de Toulouse, s'installeraient le long ou à proximité de la nouvelle ligne ;
- ceux qui habitent déjà le long d'une ligne de transport en commun dont une correspondance rapide est prévue avec la nouvelle ligne ;
- ceux qui auraient un accès facile à la nouvelle ligne ou à un moyen de rabattement rapide vers la nouvelle ligne. Cela inclut les habitants résidant en périphérie de Toulouse et même ceux des villes moyennes éloignées.

Cela étant, la plupart des salariés utilisant leur voiture devrait pouvoir profiter du projet en évitant les segments les plus congestionnés qui se trouvent à proximité de leur lieu de travail. « Il faut impérativement se lancer dans ce projet et permettre à tous d'abandonner un peu sa voiture ! »³⁰ insiste un internaute.

Si les deux lignes de métro existantes sont saturées aux heures de pointe, le métro reste néanmoins aux yeux du public un mode présentant la plus forte capacité de transport de voyageurs. En effet, les autres types de transport public, bus ou tramways par exemple, paraissent encore plus saturés. Le maître d'ouvrage a en effet rappelé que « la capacité de transport qu'apporte une ligne de métro peut atteindre 10 000 passagers par heure et par sens »³¹. La possibilité de répondre à des pics de fréquentation en augmentant la fréquence des trains permet ainsi d'accroître la capacité « d'emploi »³² du métro.

DES DOUTES QUANT AU SYSTÈME DE RABATTEMENT

Le projet de 3^{ème} ligne de métro repose sur un système « de rabattement » depuis les TER, caractérisé par une desserte massive au dernier segment³³ : un transport rapide avec une importante capacité. Certains participants lui ont opposé le système de maillage qui dessert les différents pôles et les différents usages d'un territoire via notamment les tramways, bus ou tram-trains. Ces deux systèmes ont été vivement débattus pendant le débat : les usages ne sont en effet pas les mêmes d'une personne à l'autre selon son activité, son âge, son cadre de vie, etc.

Le maître d'ouvrage a rappelé pendant le débat que le projet de 3^{ème} ligne s'inscrit dans le cadre du « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » qui repose sur le développement et la complémentarité des différents modes de transport en commun. L'offre du réseau de surface passerait d'environ 25 millions de km en 2015 à près de 30 millions de km en 2020 (soit une croissance de +20 %).³⁴ Le doublement de la capacité de la ligne A du métro, la création du téléphérique, l'extension du tramway T1 vers le futur Parc des expositions, le prolongement de la ligne B du métro jusqu'à l'Institut National Polytechnique de Toulouse, et le développement du réseau de bus « Linéo »³⁵ ont été particulièrement mis en avant. Cela étant, le développement du « Linéo » ne fait pas l'unanimité parmi les habitants. En effet, les lignes ne fonctionnent pas en site propre³⁶ et la ligne 3 Plaisance-Tournefeuille-Arènes se fondera donc dans la circulation... « L'ouest toulousain est abandonné ! » déplore un participant au débat mobile.

³⁰ Avis n° 35.

³¹ Réponse à la question n° 49.

³² Nombre de passagers qui peuvent être transportés.

³³ Une desserte des lieux aux derniers kilomètres.

³⁴ Réponse du maître d'ouvrage à la question n° 213.

³⁵ Depuis août 2016, 2 lignes ont été mises en service. Au total, 10 lignes devraient être mises en place à l'horizon 2020 (13 à horizon 2025).

³⁶ À noter que sur certains de leurs segments, les lignes existantes 1 et 2 du réseau « Linéo » utilisent les couloirs réservés. Cela reste à la marge.

SMTC-Tisséo a également insisté sur la nécessité de prendre en compte les conditions d'accès vers les stations de la 3^{ème} ligne, et ce pour l'ensemble des modes en rabattement, dont les voitures. Les cinq interconnexions déjà prévues entre la nouvelle ligne et le réseau TER ont été perçues comme un atout par le public. En revanche, le développement du réseau cyclable et des parkings-relais (P+R) a été jugé hypothétique. Beaucoup se sont exprimés sur la saturation des parkings-relais existants et l'importance de leur développement dans le cadre de la nouvelle ligne, mais des doutes existent quant à la possibilité de trouver l'espace requis à leur construction. « Où va-t-on mettre la station et le parking ? », s'interroge un participant.³⁷

UNE NOUVELLE FORME DE GOUVERNANCE À METTRE EN ŒUVRE

Pour être efficace, un système de rabattement repose, d'une part, sur les interconnexions aux réseaux de transport en commun et, d'autre part, sur un cadencement serré des trains. À Toulouse, le Conseil régional gère les TER, et la Métropole l'ensemble du réseau métro, bus et tramways.

L'augmentation du nombre de TER est une clé de réussite du projet d'où l'importance d'une intervention de la Région sur ce sujet d'autant que le trafic semble déjà saturé... Celle-ci n'a jamais eu lieu pendant le débat malgré les questions répétées de l'Autate.

L'enjeu du projet de ligne à grande vitesse (LGV) Bordeaux-Toulouse³⁸ a également été soulevé dans le cadre du débat. Le projet de LGV s'accompagne de la mise à 4 voies de la ligne ferroviaire existante entre Saint-Jory et Matabiau. C'est tout un nouveau système de transport ferré qui devrait se développer au nord de Toulouse. La connexion de la 3^{ème} ligne de métro à « La Vache » s'inscrirait dans cette dynamique et se baserait sur une refonte de la gare TER qui jouxte la station existante de la ligne B. Cette connexion revêt des enjeux d'intermodalité entre le rail et le métro déterminants pour la réussite du projet.

Les participants se sont montrés sceptiques quant à la capacité de coordination des différentes autorités organisatrices de transports. Ils ont appelé de leurs vœux une réflexion sur la gouvernance en matière d'aménagement et de transports. « Le projet de troisième ligne de métro peut être le levier d'une réforme profonde de la gouvernance des transports à Toulouse », souligne le « Collectif citoyen en faveur d'une troisième ligne de métro optimisée ».³⁹

Le projet Grand Paris Express⁴⁰ et celui de la troisième ligne de métro de Toulouse partagent des points communs, notamment sur la question de la desserte des grands pôles économiques. Dans le cadre de la gouvernance du projet Grand Paris Express, la directrice des relations institutionnelles de la Société du Grand Paris a insisté sur l'importance d'une collaboration étroite avec les élus locaux : comité stratégique réunissant les 139 maires des communes desservies par le réseau, observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, etc.⁴¹

Les experts, sollicités dans le cadre de l'expertise complémentaire, se sont aussi exprimés sur les questions de gouvernance : « Il faut souhaiter que cette vision prospective et cette démarche intégrée émanant des acteurs techniques soit également portée au niveau politique et s'installe dans la durée. Cela implique à notre sens une organisation du pilotage politique et technique qui soit à la hauteur de ces enjeux, qu'elle s'appuie sur la mise en convergence des différents acteurs et qu'elle assure les transversalités nécessaires, au-delà des découpages institutionnels »⁴².

³⁷ Avis n° 88.

³⁸ La déclaration d'utilité publique a été signée en janvier 2016 et le projet devrait être mis en service à horizon 2024.

³⁹ Point de vue n° 1.

⁴⁰ Projet de nouveau métro automatique de rocade, sur 205 kilomètres, le Grand Paris Express, desservant 72 gares sur le territoire francilien.

⁴¹ Audition publique du 23 septembre 2016.

⁴² Rapport de Jean Frébault.

DES PRÉCISIONS ATTENDUES SUR LES VOILETS TECHNIQUE ET FINANCIER

Les caractéristiques du projet en discussion

Pour absorber 200 000 voyageurs par jour, le métro est présenté par le maître d'ouvrage comme le mode de transport le plus approprié. Des questions ont porté sur le nombre de stations et le matériel roulant.

L'itinéraire préférentiel du projet de 3^{ème} ligne de métro s'étend sur 28 km et dessert 21 stations. Faisant écho à la position de certains participants, le Collectif citoyen préconise de réduire la ligne de 6 kilomètres et d'en augmenter le nombre de stations. Le maître d'ouvrage souligne que la multiplication des points d'arrêts réduirait la fréquence et allongerait inévitablement les temps de parcours.

S'agissant du matériel roulant, SMTC-Tisséo a précisé qu'une consultation est en cours pour arrêter le choix du constructeur ferroviaire. Grâce à des voitures plus larges, la capacité des rames devrait être plus importante que celles des lignes A et B existantes mais la fréquence serait plus faible. En effet, le maître d'ouvrage a indiqué que cet accroissement de capacité présente un inconvénient : plus gros est souvent synonyme de plus lent. Certains se sont inquiétés du surcoût engendré par la maintenance de matériels différents sur l'ensemble des trois lignes et à leur manque d'interopérabilité.

Le projet comporte 13 km de ligne en tunnel. Le choix d'un métro plus lourd aurait un impact sur le coût des infrastructures et sur le prix du génie civil des tunnels. « La 3^{ème} ligne de métro est-elle sous-évaluée ? »⁴³ a demandé un participant. Le maître d'ouvrage a indiqué que les études étaient en cours et a insisté sur l'expérience tirée des projets passés.

Quant au choix d'un métro automatique, il sera formellement arrêté à l'issue du débat si le projet est poursuivi.

Un modèle économique viable ?

Une inquiétude des citoyens quant aux modalités de financements s'est faite sentir, notamment la crainte que la facture « grimpe » très vite.

La marge d'incertitude sur le coût dépend du moment où on l'apprécie : à ce stade du projet, l'estimation est nécessairement approximative. Si le maître d'ouvrage a pu fournir des éléments explicatifs quant au chiffrage, des réponses devront néanmoins être apportées quant au coût de l'équipement, du matériel roulant, de l'aménagement des stations et de leur insertion dans le tissu urbain. Pendant les auditions publiques, plusieurs experts se sont exprimés sur le modèle économique à considérer pour la réussite d'un projet de ce type. L'un des directeurs des opérations d'investissement au Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF)⁴⁴ a mis l'accent sur l'intérêt d'une analyse et d'une expertise des coûts internes par un bureau d'études externe et sur la nécessité d'anticipation de certaines études, en particulier les études de sol. Plus les études s'avèrent précises en amont dans les projets, plus les aléas sont réduits.

Le financement de la 3^{ème} ligne et plus largement du « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » est une des préoccupations majeures du public. Des incertitudes demeurent à ses yeux, notamment la capacité de financement du maître d'ouvrage et la participation des collectivités. La crainte d'un impact lourd sur la tarification et la fiscalité s'est exprimée. Une hypothèse a été avancée au cours du débat : adopter une loi relative au « Grand Toulouse » comme cela avait été fait pour le « Grand Paris »⁴⁵.

⁴³ Question n° 232.

⁴⁴ Audition publique du vendredi 23 septembre 2016.

⁴⁵ La loi du 3 juin 2010 prévoit que le projet du Grand Paris s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont la réalisation est confiée à la Société du Grand Paris et le financement des infrastructures est assuré par l'État.

LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIO-ÉCONOMIQUES FINALEMENT PEU DÉBATTUS

Si les impacts environnementaux et socio-économiques n'ont pas été au cœur des débats, certains participants se sont cependant plaints de la faiblesse des études présentées par le maître d'ouvrage sur ces sujets. Les réponses du maître d'ouvrage, les auditions d'experts et les contributions ont quand même permis d'éclairer certaines questions du public.

En matière environnementale, une attention particulière devra être apportée aux questions liées à la qualité de l'air, aux risques technologiques, aux sites et sols pollués de Toulouse, aux risques d'inondations, à la préservation de la biodiversité et des paysages, au dépôt des matériaux et à la création de remblais.

Les impacts du projet sur la qualité de l'air ont suscité un vif intérêt. Un certain nombre d'effets positifs ou négatifs sur l'environnement, imputables au projet de la 3^{ème} ligne de métro, dépendent aussi de l'efficacité des mesures envisagées pour favoriser le report modal dans le cadre du « Projet Mobilités 2020-2025-2030 ».

De nombreuses questions ont également été posées sur le risque d'inondation. « Au niveau des stations Jean Maga et Sept Deniers Job, quels aménagements sont prévus dans le cadre de cette troisième ligne sachant que ces zones sont inondables ? »⁴⁶, s'interroge une habitante de Haute-Garonne. Le risque est en effet élevé à Toulouse⁴⁷ et devra être pris en compte en particulier au niveau des croisements du tracé de la ligne avec les cours d'eau⁴⁸.

Deux installations classées SEVESO⁴⁹ sont situées à proximité du projet de station Fondeyre et cristallisent les inquiétudes en termes de risques technologiques. Par ailleurs, les participants n'ont pas manqué de noter que l'héritage industriel de Toulouse se manifeste sous forme de sites et sols pollués.

Les enjeux de biodiversité n'ont pas encore fait l'objet de développements approfondis. Pour ce qui est de la biodiversité remarquable, les principaux sites se situent à la confluence de la Garonne avec ses affluents et à certaines stations botaniques ou zoologiques particulières.

Si le projet se poursuit, ces enjeux devront sans conteste être pris en compte lors de la phase chantier comme lors de la phase d'exploitation.

« Quid du contexte "socio-économico-local" ? A-t-on émis des hypothèses et fait des projections sur l'avenir immédiat et plus lointain en termes d'emplois et d'activités économiques ? »⁵⁰, interroge un habitant de Haute-Garonne. Le directeur des études économiques de la Société du Grand Paris a rappelé qu'un projet de transport est aussi un projet économique. Il apporte des bénéfices à la collectivité en termes de développement économique et social.⁵¹

L'apport de « retombées économiques évidentes pour la profession de travaux publics », par la construction de nouveaux équipements, a été particulièrement soutenu par la Fédération régionale des travaux publics de Midi-Pyrénées (FNTP). Le maître d'ouvrage a par ailleurs précisé qu'il « intègre dans chaque marché public de travaux, une clause d'insertion sociale favorisant le retour vers l'emploi des personnes rencontrant des difficultés particulières d'insertion. »⁵². La Chambre des métiers s'est déclarée très attentive aux conditions d'accès des entreprises artisanales et à l'information faite aux entreprises locales.

⁴⁶ Question n° 186.

⁴⁷ Toulouse constitue l'un des 122 territoires à risques importants d'inondation recensés en France en 2012.

⁴⁸ La Garonne et le Touch aux stations Sept Deniers et Jean Maga, l'Hers Mort vers Labège.

⁴⁹ Installations industrielles dangereuses répertoriées selon le degré des risques qu'elles peuvent entraîner.

⁵⁰ Question n° 254.

⁵¹ Audition du vendredi 23 septembre 2016. Cette analyse s'appuie sur différents modèles expérimentés sur le Grand Paris Express afin d'en mesurer les impacts économiques.

⁵² Réponse à la question n° 25.

Des commerçants ont néanmoins souligné le risque d'un contre-effet sur l'emploi pendant la phase chantier. Certains ont en effet déclaré avoir déposé le bilan lors de la construction de la 1^{ère} ligne de métro, les travaux empêchant leurs clients d'accéder à leur commerce.

Au regard des expériences précédentes, les participants ont insisté sur l'exigence de qualité en termes de logements et de services dans les zones à densifier. Les pouvoirs publics doivent par ailleurs disposer de la maîtrise du foncier. Dans le cas contraire, la réussite de la densification serait compromise.

LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

Le débat a été vif et argumenté. Les rendez-vous du débat, nombreux et divers, ont mobilisé le public.

En amont du débat, dès juin 2016, la CPDP a rencontré de nombreux acteurs locaux⁵³ afin de mieux appréhender les enjeux et thèmes clés du projet. Ces rencontres ont été complétées, le 12 juillet 2016, par un atelier préparatoire réunissant les représentants de 90 organismes, pour mieux identifier les grandes problématiques du débat. Grâce à ces échanges, la commission est parvenue à une meilleure compréhension du niveau de connaissances et des attentes du public.

Tout au long du débat, la commission a diffusé un questionnaire⁵⁴ pour connaître la position des citoyens sur le projet de troisième ligne de métro et leurs besoins en termes de mobilité. Une démarche couronnée de succès puisque 4810 questionnaires ont été remplis.

Le débat s'est caractérisé par des outils de participation à la fois traditionnels (réunions publiques, ateliers) et innovants (ateliers cartographiques, « Dialogue 3D »).

Les quatre réunions publiques⁵⁵ ont rassemblé plus de 1700 personnes avec une participation régulière de la première à la dernière. La retransmission en direct sur le site Internet a sensiblement amplifié la participation.⁵⁶

Aménagement du territoire, politiques de transport, enjeux environnementaux, mobilités, urbanisme, intermodalités... Ces questions clés ont été traitées de façon plus technique lors des 9 auditions publiques, pendant lesquelles intervenaient des experts.

Inédit au cours d'un débat public, le « Dialogue 3D » s'inspire du Débat citoyen planétaire sur le Climat et l'Énergie⁵⁷, organisé le 6 juin 2015 par la CNDP dans le cadre de la COP21. Le 10 décembre 2016 à l'Université Capitole de Toulouse, 81 personnes, réparties en trois groupes d'appartenance géographique, ont été réunies pour débattre d'un certain nombre de questions ressorties au cours du débat public. L'objectif était d'établir les priorités des participants selon qu'ils habitaient à proximité du tracé, dans l'aire urbaine ou dans le reste de l'ancienne région Midi-Pyrénées et le département de l'Aude. Une expérimentation pertinente au regard de la multidimensionnalité du projet en termes d'objet (projet de transport et projet d'aménagement) et de territoires impliqués (projet de ville et projet métropolitain aux connexions régionales).

⁵³ Services déconcentrés de l'État, collectivités territoriales, chambres consulaires et acteurs économiques, universitaires, syndicats, associations, acteurs culturels et sportifs, comités de quartier.

⁵⁴ 5 questions dans son format court, 12 dans son format long, en dehors des questions liées à l'identité de l'enquêté et à ses usages des transports.

⁵⁵ Les 13 septembre et 15 décembre 2016 à Toulouse, le 19 octobre 2016 à Labège, le 15 novembre 2016 à Colomiers.

⁵⁶ Les première et dernière réunions ont été retransmises en direct et 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.

⁵⁷ En partenariat avec le secrétariat de la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC), la Danish Board of Technology Foundation et Missions Publiques, 97 débats ont réuni 10000 citoyennes et citoyens de 76 pays pour débattre des principaux enjeux de la COP21.

Dédié à la représentation cartographique⁵⁸ de données utiles à l'analyse du projet et au repérage des données disponibles ou souhaitables d'obtenir, les quatre ateliers de cartographie ont réuni près de 150 participants. Sur le site du débat sont disponibles les résultats des travaux réalisés au cours de ces ateliers mais aussi d'autres menés au cours du débat, notamment par les stagiaires de l'Institut du développement de la Géomatique (IdGeo) à Toulouse.

Pour aller à la rencontre des citoyens concernés par le projet, seize débats mobiles ont été organisés notamment à Saint-Orens, à Tournefeuille, à Blagnac, à Colomiers et dans des quartiers plus excentrés de Toulouse comme la Faourette. L'objectif était d'informer sur les modalités du débat public et de recueillir questions et avis. 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 du débat. Temps fort du débat, ce dispositif est désormais mis en place pour l'ensemble des débats publics. Les échanges enrichissent les enseignements des réunions et ateliers, mais des progrès sont nécessaires quant à la transmission des données du débat et à l'exploitation des discussions « informelles » tenues avec les participants.

De leur côté, les 11 « focus groups » ont réuni certaines catégories d'acteurs (milieux sportifs et culturels, entreprises, artisans et commerçants, syndicats, personnes en situation de handicap, etc.) pour recueillir leur sensibilité sur le projet.

Pôle d'activités productives et deuxième ville étudiante de France, les salariés et étudiants toulousains ont été mis à contribution pendant le débat. Des réunions ont ainsi été organisées par la CPDP au sein de 6 entreprises⁵⁹, afin d'échanger sur l'intérêt et les enjeux du projet, permettant de recueillir l'avis de 275 salariés.

De nombreux partenariats ont été mis en place avec des établissements d'enseignement et de formation : l'Université Toulouse Capitole, l'Institut d'Études Politiques, l'Université Jean Jaurès, l'Institut National Polytechnique de Toulouse (INPT) et l'Institut Catholique. L'enjeu était d'interroger les étudiants en tant que citoyens et usagers des transports en commun, et de les sensibiliser au débat public.

Il convient enfin de souligner les rencontres très enrichissantes avec deux classes de 25 élèves de 1^{ère} du lycée Saint-Sernin de Toulouse. La notion de territoire étant au cœur du programme de géographie de première, les échanges ont été nombreux sur les projets de transport et leurs impacts urbains mais également sur le rôle de la CNDP, les moyens de participer au débat public et les mutations démocratiques.

La CPDP a apporté un soin particulier aux relations presse. On dénombre plus de 250 retombées sur le débat public dans la presse écrite, les médias audiovisuels et à la radio.

Fait notable, Twitter a constitué une plateforme d'échanges entre le maître d'ouvrage, principalement via le compte du président du SMTC-Tisséo, et les citoyens. À l'issue du débat, le compte Twitter dédié décompte 834 abonnés et 973 tweets publiés, et celui Facebook 481 abonnés.

Rappelons que le bilan de la participation fait état de 3 000 participants aux différents rendez-vous en présentiel, 21 226 visites uniques sur le site Internet du débat, 314 questions-réponses, 257 avis et 305 commentaires dans le forum de discussion, 83 points de vue dont 43 cahiers d'acteurs.

⁵⁸ Ensemble des opérations ayant pour objet l'élaboration, la rédaction et l'édition de cartes.

⁵⁹ Dont cinq entreprises situées sur le tracé (Airbus Operations, Airbus Group SAS, Airbus Defence & Space, Orange, Thalès Services) et un établissement public situé hors du tracé (l'Oncopôle).

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Le débat a été un évènement démocratique local : il a suscité un grand intérêt auprès du public. Si au début des échanges, ce furent les acteurs du territoire qui se sont manifestés en majorité, les efforts déployés par la commission particulière pour recueillir la parole des citoyens ont été couronnés de succès. L'implication des médias a participé à l'engouement de la population, d'autant plus que les problèmes de transport avaient été l'un des principaux thèmes des dernières campagnes électorales.

L'utilité du débat ne s'est pas limitée à informer le public sur les caractéristiques du projet, le débat a favorisé l'émergence d'une intelligence collective : des alternatives et de nouvelles expertises ont été présentées éclairant aussi bien le maître d'ouvrage que l'ensemble des participants. Le débat a permis de repenser l'aménagement du territoire à travers le projet de 3^{ème} ligne de métro.

Les opposants se sont fait entendre, mais la majorité des participants a exprimé son adhésion de principe au projet. « Une approbation critique » selon la formule du président de la CPDP, conditionnée notamment à la modification de certains points du tracé, à un meilleur cadencement de l'existant, à une desserte du sud-ouest de la ville et au traitement des urgences.

Au terme de ce débat, la CPDP a formulé plusieurs recommandations auxquelles je souhaite m'associer.

Si le maître d'ouvrage décide la poursuite du projet, la question de la gouvernance se situera au centre des discussions à venir. Le maître d'ouvrage devra dépasser les clivages politiques traditionnels pour porter un projet soutenu par l'ensemble des élus. Pour en faciliter la lecture, la gouvernance doit être plus lisible, en favorisant par exemple un portage du projet mieux partagé. Une telle évolution exige un dialogue étroit entre les différents acteurs de la mise en œuvre du projet, en particulier entre le maître d'ouvrage, le conseil régional, le conseil départemental et l'État.

Il s'agira aussi de bien articuler les concertations à venir. En effet, et nous l'observons à chaque débat public, les participants ont été nombreux à regretter le cloisonnement et la segmentation des dispositifs de concertation. Les prochaines concertations, en particulier celle sur le « Projet Mobilités 2020-2025-2030 », devront assurer la cohérence entre les différents projets en intégrant les observations formulées par les citoyens sur la 3^{ème} ligne de métro et plus largement sur le projet de territoire dans son ensemble.

En particulier, les recommandations des experts indépendants méritent d'être prises en compte :

- l'approfondissement de la place du ferroviaire (notamment dans le Nord de l'agglomération, en lien avec l'arrivée de la LGV), en questionnant l'implication de la SNCF et de la région dans ce plan global des déplacements ;
- une plus grande limitation de la place de la voiture dans l'espace public, et un développement de l'usage du vélo, bien faible dans une agglomération à la topographie pourtant favorable ;
- la nécessité d'une politique ambitieuse de parcs d'échange « P+R » en périphérie dans une agglomération où le périurbain est peu dense (lotissement) ;
- mais aussi, et peut-être surtout, l'importance de mettre en place des outils opérationnels pour réussir les opérations de renouvellement urbain, et promouvoir des projets urbains de qualité, avec une fonction de maîtrise d'ouvrage forte assurée par la métropole : mobilisation d'aménageurs publics, outils de maîtrise du foncier, fiscalité et outils financiers permettant d'éviter la montée continue des prix fonciers autour de la future ligne de métro et de préserver la mixité sociale.

Le débat a été suivi, les citoyens attendent que la dynamique de participation soit prolongée à chaque étape du projet. Nombreux sont les outils à disposition du maître d'ouvrage pour poursuivre cet exercice de démocratie participative, citons parmi eux les panels de citoyens, les ateliers de cartographie ou encore les nombreux outils numériques. Pour appuyer ce dispositif, il nous paraît souhaitable que le maître d'ouvrage demande à la CNDP de désigner un garant post-débat public avec lequel il pourrait étroitement collaborer.

Études de fréquentation et études urbaines par station, effets de la troisième ligne sur l'ensemble des modes de transport (réseau existant, voiture, modes doux), financement et coût du projet, impacts environnementaux, territoriaux et socio-économiques : sur ces sujets en particulier la mise à disposition de toutes les données disponibles, au fur et à mesure, semble indispensable. La transparence sur les études est un élément essentiel pour favoriser un climat de confiance entre citoyens et décideurs. À ce titre, les deux alternatives présentées respectivement par le Collectif Citoyen et par l'Autate devraient également faire l'objet d'une expertise. Elle pourrait être réalisée par le maître d'ouvrage en lien avec les conseils de développement sous l'égide d'un conseil scientifique garant d'indépendance et de neutralité.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.



Christian Leyrit
Président de la Commission
nationale du débat public



244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
Tél. 01 44 49 85 60 - Fax: 01 44 49 85 61
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr