



D.2018.03.28.5.1

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN
DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE**

Séance du 28 Mars 2018

5 - RESEAU STRUCTURANT**5.1 - Connexion Ligne B - Bilan de concertation**

L'an deux mille dix-huit, le vingt-huit mars à Toulouse Métropole, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine, s'est réuni sous la présidence de Monsieur Jean-Michel LATTES, Président du Syndicat Mixte.

	PRESENTS	POUVOIR	ABSENTS EXCUSES
TOULOUSE METROPOLE			
ANDRÉ Gérard	X		
AUJOULAT Michel	X		
BRIAND Sacha	X		
CARNEIRO Grégoire		X (M. Briand)	
CHOLLET François		X (M. Del Borrello)	
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X	X (M. André à/c du point 6)	
KELLER Bernard		X (M. Grass jusqu'au point 5.1)	X (à/c du point 6)
LAGLEIZE Jean-Luc		X (M. Aujoulat)	
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe		X (M. Trautmann)	
MOUDENC Jean-Luc		X (M. Lattes)	
TRAUTMANN Pierre	X		
TRAVAIL-MICHELET Karine	X	X (M. Bacou à/c du point 10)	
SICOVAL			
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X		
SITPRT			
BACOU Denis	X		
GUYOT Philippe	X		
MURETAIN AGGLO			
ROUCHON Adeline (Participation au vote à/c du point 1.2)	X		
SUAUD Thierry (Participation au vote à/c du point 1.2)	X		

Par délibération D.2017.07.05.2.1 du 5 juillet 2017, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a validé le programme de l'opération « Connexion Ligne B ».

Par délibération D.2017.11.22.2.1 du 22 novembre 2017, le Comité Syndical de Tisséo Collectivités a approuvé la mise en place d'une concertation préalable dont les modalités ont fait l'objet de la délibération D.2017.12.13.2.1 du 13 décembre 2017.

Celle-ci s'est déroulée du 29 janvier au 23 février 2018.

Le dispositif de concertation

- **Publicité**

La concertation a été annoncée via une annonce légale publiée dans un journal national (L'Opinion en date des 12 et 13 janvier 2018) et des encarts publicitaires sur des journaux papier (Côté Toulouse, Voix du Midi, Dépêche du Midi, 20 Minutes) ainsi que sur des journaux digitaux (Touléco, actuToulouse, La Tribune Toulouse). Un communiqué de presse a été diffusé qui a donné lieu à de nombreux articles dans la presse locale au début de la période de concertation. La concertation a été annoncée via des spots radiophoniques sur France Bleu Toulouse et également via des affiches sur les lieux de concertation (Mairies de Labège, Ramonville, Mairie de Quartier de Toulouse Niel, Siège du Sicoval et Siège de Tisséo Collectivités).

- **Site Internet**

Une page spécifique sur le projet a été ajoutée sur le site www.tisseo-collectivites.fr, elle rappelle les modalités de concertation, permet de télécharger le Dossier du Maître d'Ouvrage et sa synthèse présentant le projet. Ce site Internet a été mis en ligne le 29 janvier 2018 et restera disponible tout au long du projet. Il a été enrichi le 10 mars 2018 par la mise en ligne de l'ensemble des contributions recueillies par le maître d'ouvrage.

- **Documents d'information**

Un Dossier du Maître d'Ouvrage présentant de façon synthétique les principaux enjeux du projet et les modalités de concertation a été réalisé en collaboration avec le garant de la concertation. Il a, par la suite, été édité à 360 exemplaires et également diffusé sur le site Internet de la concertation. Une synthèse de ce dossier a également été préparée et imprimée à 1 500 exemplaires.

Le dossier était disponible pour consultation sur les lieux de concertation et les synthèses du dossier étaient distribuées dans ces lieux et lors de la réunion de concertation.

Réunion publique

Une réunion publique a été organisée le vendredi 9 février au Centre de Congrès et d'Exposition Diagora à Labège entre 12h15 et 13h45. Celle-ci a rassemblé près de 150 personnes. La réunion, animée par le garant, a permis au maître d'ouvrage de présenter son projet et fut le lieu d'échanges courtois entre la salle et les responsables (techniques et politiques) du projet.

- **Ateliers Mobiles**

Deux « ateliers mobiles » ouverts au grand public ont été conduits sur le site de l'Institut National Polytechnique de Toulouse (restaurant universitaire) le 29 janvier de 12h à 14h d'une part et dans la galerie du centre commercial de Labège le 30 janvier d'autre part. Ces ateliers communs avec le projet de 3ème ligne de métro ont permis de mettre à disposition du grand public (étudiants et permanents de l'INPT, seniors et salariés au centre commercial) les informations relatives au projet, de répondre à leur demande de précisions, de donner leur avis et de recueillir leurs attentes.

Les modalités de participation

- **Des registres de concertation**

Des registres papier ont été mis à la disposition du public (accompagnés du Dossier du Maître d'Ouvrage et de sa synthèse) dans les lieux de concertation. Ceux-ci ont permis de recueillir 6 avis. Un registre numérique a été mis en place sur le site Internet de Tisséo Collectivités durant toute la période de concertation. Celui-ci a permis de recueillir 91 avis. L'ensemble de ces avis (contributions) sont accessibles sur le site Internet de Tisséo Collectivités à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.fr/connexion-ligne-b/voir-les-avis>

- **Réunion publique**

La réunion publique a été l'occasion de recueillir une vingtaine d'avis sur le projet dont les thématiques reprenaient largement celles exprimées sur les registres papier et numérique.

Le bilan de la concertation

Le garant de la concertation, Jean-Claude RUYSSCHAERT, a établi un bilan de la concertation qui s'est tenue du 29 janvier au 23 février. Ce bilan est joint en annexe 1 à la présente délibération.

Il est noté que ***le projet reçoit un accueil de principe favorable du public dans sa grande majorité***, celui-ci s'étant exprimé tant au cours de la réunion publique ainsi que dans les ateliers mobiles ou par les contributions individuelles ou émanant d'associations sur le site numérique ou les registres.

Les contributions argumentées écrites des collectivités et conseil de développement (CODEV) adressées au garant se prononcent dans le même sens.

Cet accueil favorable doit être cependant nuancé par quelques interrogations concernant l'ambition du projet, la concomitance avec le projet de 3ème ligne de métro, le coût et le financement du projet, la complémentarité entre le métro et les modes actifs, la complémentarité métro, circulation automobile, bus et l'intégration environnementale du projet.

L'avis du garant

La concertation publique sur le projet de Connexion Ligne B a fait suite au débat public sur la 3ème ligne de métro, à l'enquête publique sur le Projet Mobilités 2020.2025.2030 et à l'avis favorable de la commission d'enquête sur ce programme et à son arrêt par Tisséo Collectivités.

Elle intervient alors que la concertation post débat sur la 3ème ligne de métro se poursuit activement.

L'adoption du Projet Mobilités 2020.2025.2030, valant Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération toulousaine ayant par ailleurs fixé les grandes caractéristiques des projets d'infrastructures de transport et notamment les principes de maillage des réseaux de transport, il était à craindre une désaffection du public, déjà mis à contribution ces derniers mois sur ces mêmes sujets.

Il n'en a rien été et malgré un délai resserré pour sa conduite, la concertation mise en œuvre a rencontré une participation significative du public, lui permettant de s'informer et de contribuer au débat en faisant part de ses avis, oppositions, suggestions, tant au cours de la réunion publique que lors des ateliers mobiles et sur les supports notamment numériques mis à disposition.

Accusé de réception en préfecture
n° 251009802
Date de télétransmission : 30/03/2018
Date de réception préfecture : 30/03/2018

Le Maître d'Ouvrage, prenant en compte les recommandations du garant a enrichi le contenu du site et publié une synthèse des justifications ou des réponses qu'il pouvait apporter aux contributions du public.

Le garant considère que ***le déroulement de cette concertation été conforme aux exigences d'information et de contribution du débat public.***

Les recommandations du garant

Le garant note que le Maître d'Ouvrage est largement engagé dans des démarches de concertation et a bien conscience de la nécessité de poursuivre le dialogue afin de répondre au mieux aux préoccupations du public. Le garant ne peut que l'inciter à poursuivre dans cette voie, ***en adoptant pour la Connexion Ligne B des outils comparables à ceux mis en œuvre dans le cadre de la concertation post débat sur la 3ème ligne de métro.***

Dans cet esprit, le garant recommande que ***soit étudiées la faisabilité, l'opportunité, les alternatives à la réalisation d'une piste cyclable utilisant les infrastructures du métro*** et plus largement de ***mettre en place, en collaboration avec les différentes collectivités et les associations, la structure d'animation et de conduite des études relatives au schéma directeur cyclable.***

Le projet Connexion Ligne B, comme la 3ème ligne de métro traversent en son centre le lac de la Justice, prenant en compte les recommandations de l'ancienne commission d'enquête. Le garant ne peut qu'inciter le Maître d'Ouvrage à ***engager d'ores et déjà une étude environnementale permettant de vérifier, au regard d'autres variantes possibles, que cette solution centrale est celle du moindre impact environnemental.***

Enfin, si la simultanéité du projet de Connexion Ligne B et du projet de 3ème ligne de métro est indispensable jusqu'au stade des enquêtes publiques et des différentes demandes d'autorisation compte tenu des interférences des deux projets, le garant incite le Maître d'Ouvrage à ***étudier les possibilités ou les modalités d'une réalisation distincte dans le temps des deux projets afin de ne pas retarder le calendrier de réalisation d'un projet en cas de retard dans la mise en œuvre technique ou administrative du second.***

L'information du public sur la suite donnée à ces propositions, comme le contenu des études ainsi conduites pourront être assurées, comme par le passé, par une publication sur le site de Tisséo Collectivités.

Les suites données par le Maître d'Ouvrage

Conformément à la réglementation en vigueur, à l'issue de la concertation préalable, le maître d'ouvrage doit rendre publiques les mesures qu'il estime nécessaires pour tenir compte des enseignements qu'il tire de la concertation.

Tisséo Collectivités a souhaité apporter une première réponse aux principales thématiques abordées durant cette concertation. Celle-ci est consultable depuis le 10 mars 2018 sur le site internet de Tisséo Collectivités et joint en annexe 2 au présent document. Compte tenu des éléments développés ou avis exprimés par le public, Tisséo Collectivités entend poursuivre le projet selon les principes et caractéristiques générales définis dans le dossier du maître d'ouvrage et engager les études nécessaires à l'élaboration du dossier d'enquête publique.

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20180330-20180328-5-1D-
DE
Date de télétransmission : 30/03/2018
Date de réception préfecture : 30/03/2018

Lors de cette concertation, une certaine confusion ou une incompréhension a pu naître chez certains contributeurs quant aux caractéristiques du projet. De ce fait, le maître d'ouvrage tient à rappeler que le tronçon entre les stations « Ramonville » et « Parc Technologique du Canal » sera, dès la mise en service, équipé de deux voies (y compris la partie souterraine). Les réservations nécessaires à la mise en place d'une seconde voie entre les stations « Parc Technologique du Canal » et « Institut National Polytechnique de Toulouse » seront prises de façon à préserver l'avenir. De même, l'affichage d'une desserte par une rame sur quatre ne s'applique qu'aux heures de pointe, un cadencement plus conséquent pouvant être assuré en heures creuses, évitant des temps d'attente trop longs.

Par ailleurs, afin de répondre aux différentes contributions et aux recommandations du garant, Tisséo Collectivités entend prendre les mesures suivantes :

Concernant l'accès aux vélos sur le viaduc de la Connexion Ligne B

De nombreuses contributions et une pétition évoquent l'intérêt de créer une piste cyclable sur le viaduc prévu pour le métro.

Tisséo Collectivités va étudier plus précisément le surcoût engendré par un tel ajout (estimé lors de la réunion publique à 25 millions d'euros) ainsi que la cyclabilité d'un tel aménagement : pentes des rampes d'accès, cohabitation cycles/métro VAL en termes de sécurité, ...

Plus globalement, les possibilités d'itinéraires cyclables dans le secteur seront étudiées avec le Sicoval dans le cadre du futur schéma directeur cyclable d'agglomération.

Concernant les impacts environnementaux du projet

Le tracé adopté pour le projet, traversant le lac de la Justice en position plus centrale que le projet PLB de 2014, a été retenu afin de réduire l'impact pour les berges où l'écosystème est le plus riche. Il permet de satisfaire une recommandation émise lors de l'enquête publique sur le projet de PLB : « *La Commission considère que le tracé au niveau du lac de l'Innopole, qui consiste à longer en partie les berges du lac plutôt qu'à le traverser en son milieu présente un certain nombre d'inconvénients, d'une part des nuisances accrues pour les constructions situées en bordure du lac, et d'autre part des impacts environnementaux supérieurs en détruisant le milieu naturel, plus riche en bordure du lac qu'en son centre.* »

Tisséo Collectivités procèdera aux études nécessaires sur le lac de la Justice afin de rechercher la solution globalement la moins impactante et, le cas échéant, d'identifier les mesures compensatoires nécessaires. Ces études seront présentées à l'occasion du dépôt du dossier d'enquête publique.

Concernant la simultanéité du projet de Connexion Ligne B et du Projet de 3^{ème} ligne de métro

Le planning du projet intègre la réutilisation des études réalisées et des autorisations obtenues dans le cadre du projet PLB. Néanmoins, une enquête publique, afin d'en démontrer l'utilité publique est nécessaire et prévue, à ce jour, concomitamment à celle de Toulouse Aerospace Express.

Pour chacun des deux projets, les plannings de réalisation et la programmation de leur mise en service ne pourront être définis qu'à l'issue des études techniques préalables. Le jalon de fin 2024 est un objectif pour les deux projets qui ne sera confirmé pour chacun d'eux, qu'une fois ces études réalisées et certains choix techniques arrêtés.

Concernant la suite de la procédure

Tisséo Collectivités assurera l'information du public, notamment sur son site Internet et poursuivra la concertation tout au long du projet suivant des modalités adaptées.

.....

Accusé de réception en préfecture 031-253100986-20180330-20180328-5-1D- DE Date de télétransmission : 30/03/2018 Date de réception préfecture : 30/03/2018
--

Le Comité Syndical :
Entendu l'exposé de Monsieur le Président :
Après en avoir délibéré et à l'unanimité des votants :

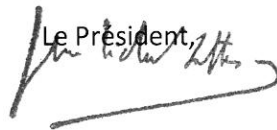
ARTICLE 1 : APPROUVE le bilan de concertation rédigé par le garant

ARTICLE 2 : ADOPTE les mesures nécessaires identifiées ci-dessus

ARTICLE 3 : DECIDE de poursuivre les échanges avec les différentes parties prenantes au projet ainsi que les études en intégrant les éléments du bilan de la concertation

ARTICLE 4 : DIT que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,
Pour extrait conforme,

Le Président,


Jean-Michel LATTES

BILAN DU GARANT

Connexion de la ligne B du métro de l'agglomération toulousaine

29 JANVIER 2018 – 23 FÉVRIER 2018

Jean-Claude Ruysschaert garant
Désigné par la Commission nationale
du débat public

LE 5 MARS 2018

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20180330-20180328-5-1D-
DE
Date de télétransmission : 30/03/2018
Date de réception préfecture : 30/03/2018

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20180330-20180328-5-1D-
DE
Date de télétransmission : 30/03/2018
Date de réception préfecture : 30/03/2018

BILAN DU GARANT

Connexion de la ligne B du métro de l'agglomération toulousaine

29 JANVIER 2018 – 23 FÉVRIER 2018

SOMMAIRE

1. CONTEXTE DU PROJET	4
2. LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION	5
a. Tracé et localisation des stations	
b. Caractéristiques techniques et fréquentation	
c. Coût et délais	
3. MODALITÉS ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION	9
a. Dispositifs de garantie de la concertation	
b. Calendrier	
c. Les outils mis en œuvre	
4. LES RÉSULTATS DE LA CONCERTATION	14
5. AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION ET RECOMMANDATIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE	18

1. CONTEXTE DU PROJET

Afin de répondre à une très forte croissance démographique (+15 000 habitants par an) et économique (+7 000 emplois par an) d'une part, et de faire face à une dégradation des conditions de déplacements d'autre part (saturation des réseaux routiers, très faible part des transports collectifs dans les déplacements domicile-travail, + de 70 000 emplois non desservis par les transports en commun, etc) le territoire métropolitain toulousain s'est engagé dans un ambitieux programme de développement de son offre de transports publics et de transformation de son modèle de mobilité.

Ce programme est traduit dans le Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Après une enquête publique organisée du 4 septembre au 10 octobre 2017, la commission d'enquête a émis un avis favorable à son approbation assorti de deux réserves (portant essentiellement sur la place des circulations douces) et de recommandations.

Le Comité syndical de Tisséo Collectivités a approuvé ce document lors de sa séance du 7 février 2018, document dans lequel le projet de réalisation d'une 3^{ème} ligne de métro tient une place fondamentale.

Ce projet de 3^{ème} ligne de métro a fait l'objet d'un débat public organisé du 12 septembre 2016 au 17 décembre 2016 suivi d'une concertation post débat placée sous l'égide d'un garant : Jean-Claude Ruyschaert.

Cette concertation est en cours et s'achèvera lors du dépôt du dossier d'enquête publique prévu fin 2018.

À la suite de l'abandon du projet de Prolongement de la Ligne B (PLB) et au regard du projet de 3^{ème} ligne de métro, assurant la desserte de Labège, la question du maillage entre le réseau existant à savoir la ligne B (et son terminus à Ramonville) et la 3^{ème} ligne de métro s'est posée.

À la suite de multiples échanges entre institutionnels (élus de la Métropole, du Sicoval, etc) acteurs économiques, grand public, répondant aux souhaits exprimés notamment lors du débat public sur la 3^{ème} ligne de métro ou lors de l'enquête publique sur le Projet Mobilités 2020.2025.2030, le principe et les objectifs d'une Connexion de la Ligne B (CLB) avec la 3^{ème} ligne de métro ont été retenus par le Comité syndical de Tisséo Collectivités en juillet 2017.

Saisie par le Président de cette instance, la Commission Nationale du Débat Public a décidé le 8 novembre 2017 que ce projet d'interconnexion ferait l'objet d'une concertation préalable sous l'égide d'un garant.

2. LE PROJET SOUMIS À CONCERTATION

La Maîtrise d'Ouvrage de ce projet est assurée par le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération toulousaine, Tisséo Collectivités, représenté par son Président Monsieur Jean-Michel Lattes et son Directeur Général Monsieur Jean-Michel Évin.

Ses objectifs sont les suivants :

- accompagner le développement économique et urbain du sud-est de l'agglomération ;
- assurer la desserte du Parc Technologique du Canal ;
- assurer la correspondance entre la ligne B et la 3^{ème} ligne de métro dans le sud-est de l'agglomération.

a. Tracé et localisation des stations

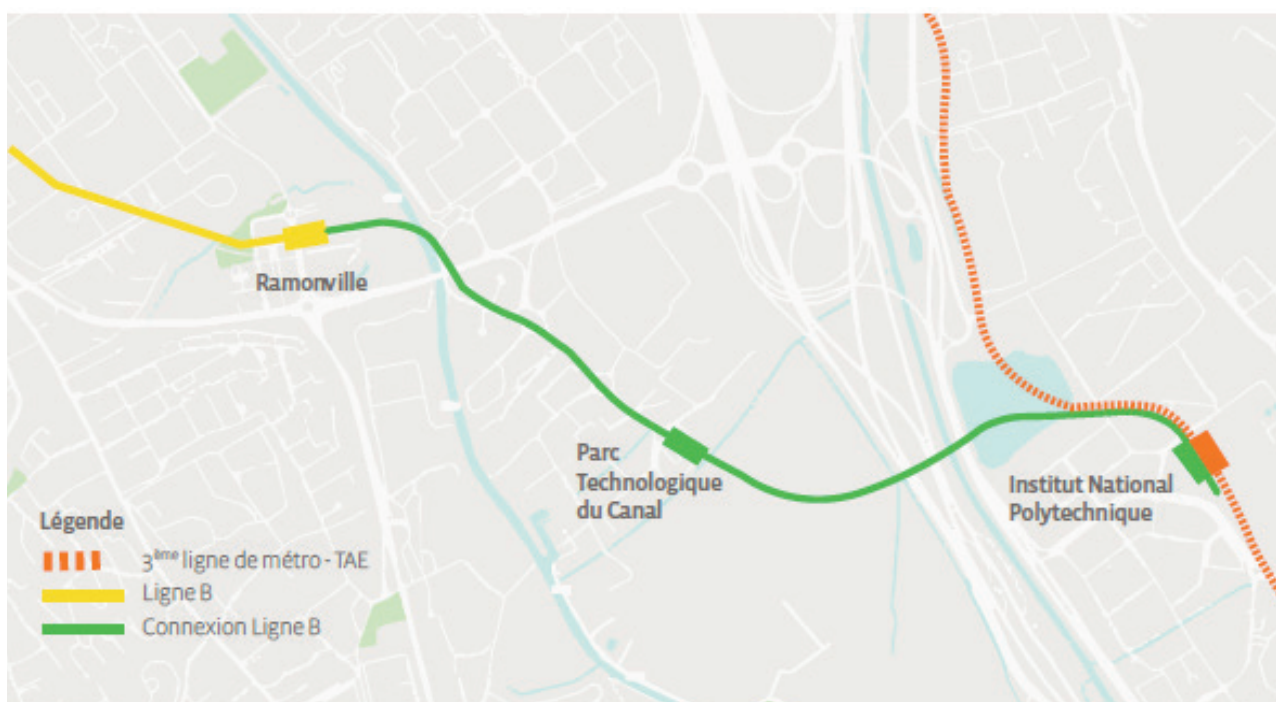
Assurant le maillage de la ligne B avec la 3^{ème} ligne de métro, le projet de connexion (CLB) établi par le Maître d'Ouvrage Tisséo Collectivités repose pour une grande part sur des éléments de tracé et des caractéristiques étudiées dans le cadre des études de Prolongement de la Ligne B et prend en compte les observations ou recommandations émises par la commission d'enquête à la suite de l'enquête publique sur ce projet abandonné depuis.

Le tracé du projet de connexion (CLB) trouve son origine au terminus actuel de la ligne B, à savoir à la station Ramonville et son aboutissement au droit de la station « Institut National Polytechnique de Toulouse » (INPT) de la 3^{ème} ligne de métro à Labège, où est assurée la correspondance entre ces deux infrastructures.



Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20180330-20180328-5-1D-DE
Date de télétransmission : 30/03/2018
Date de réception préfecture : 30/03/2018

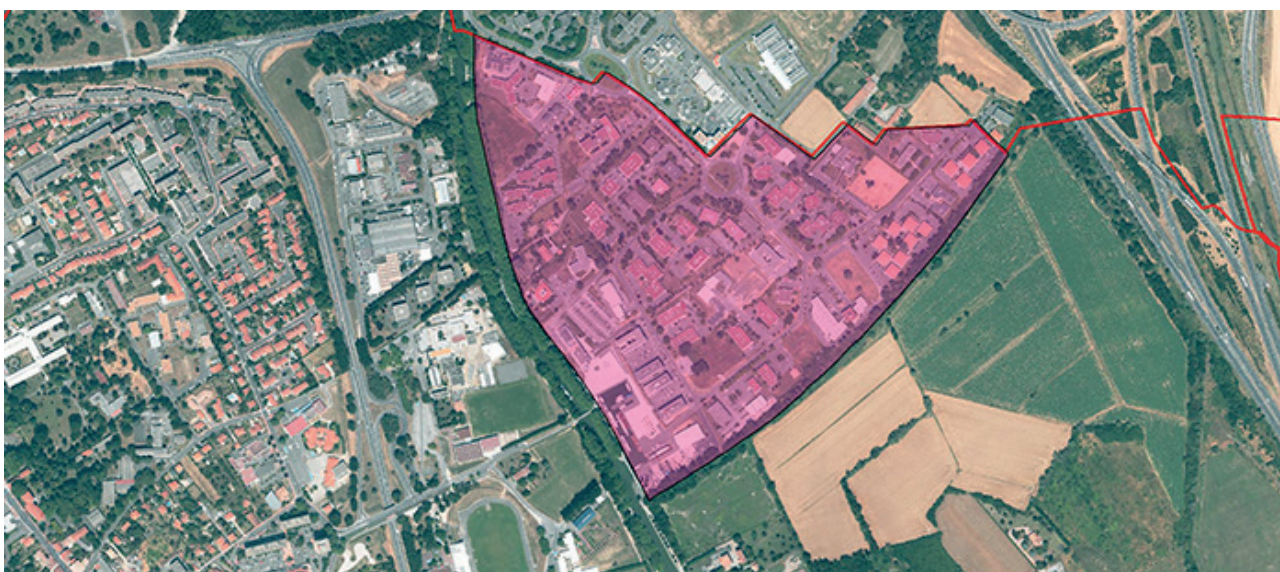
L'itinéraire et les stations retenus



Source : extrait du Dossier du Maître d'Ouvrage (DMO)

Eu égard à la forte valeur patrimoniale du Canal franchi par le tracé, à la richesse écologique et faunistique des espaces naturels en frange d'urbanisation, le tracé est réalisé en tunnel sur environ 500 mètres dans sa première partie, côté Ramonville, permettant le franchissement en souterrain des coupures urbaines puis en surface ou en viaduc dans la suite du parcours sur 2 200 mètres environ, s'insérant dans le tissu relativement lâche du Parc Technologique du Canal desservi par une station sur l'avenue de l'Europe en position centrale du parc d'activités et de son extension.

Le Parc Technologique du Canal



Source : extrait du Dossier du Maître d'Ouvrage (DMO)

Le tracé s'achève à la station « Institut National Polytechnique de Toulouse », station aérienne commune à la Connexion de la Ligne B et à la 3^{ème} ligne de métro, à l'ouest du centre commercial, à proximité de la Place du Commerce. Cette station dessert, outre les commerces et services et les zones d'emploi, les établissements universitaires et tertiaires.

La station Institut National Polytechnique de Toulouse



Source : extrait du Dossier du Maître d'Ouvrage (DMO)

Le schéma ci-dessus est indicatif, plusieurs solutions sont encore envisageables à ce stade.

La localisation précise de cette station devra être finalisée au regard des contraintes techniques de connexion entre les deux lignes, devant assurer une correspondance directe et efficace entre elles.

Si le projet élaboré par le Maître d'Ouvrage ne prévoit pas d'aménagement urbain particulier au droit de cette station, il convient de noter que le tissu existant fera l'objet de renouvellement urbain et de densification dans le cadre du projet Enova Labège Toulouse (opération lourde de restructuration du quartier).

b. Caractéristiques techniques et trafic attendu

Une solution de base et trois variantes ont été étudiées par le Maître d'Ouvrage, explorant différentes solutions d'exploitation et d'infrastructures : voie unique avec ou sans croisement, voie double sur l'ensemble du tracé ou voie double partielle, pour retenir un projet aux caractéristiques suivantes :

- un tracé de 2,7 kilomètres environ principalement aérien, permettant le franchissement aérien ou souterrain des principales coupures urbaines (A61, RD914, Hers, Canal, etc) ;
- un mode d'exploitation de type Véhicule Automatique Leger (VAL) à une rame pouvant être doublée à terme ;
- deux stations de 52 mètres de longueur utile permettant l'exploitation ultérieure à deux rames ;
- une offre de service d'une rame sur quatre de la ligne B assurant une fréquence de 4 minutes 30 à 6 minutes aux heures de pointe.

Compte tenu de ces éléments, la fréquentation attendue est de 14 000 voyageurs par jour.

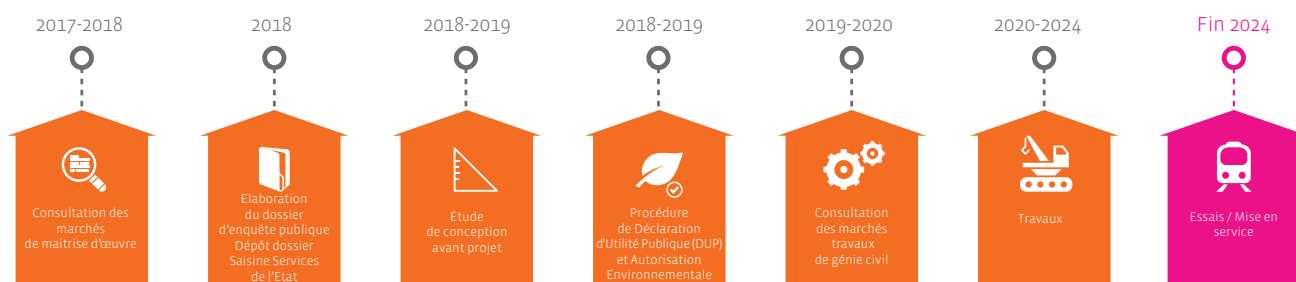
c. Coût et délais de réalisation

Le budget opérationnel de l'opération a été arrêté à hauteur de 182,5 millions d'euros.

Sa couverture est inscrite dans le financement du Projet Mobilités 2020.2025.2030. L'ensemble des engagements financiers des différents partenaires comme l'État, le Conseil régional Occitanie, le Conseil départemental de la Haute-Garonne (déjà envisagés dans le cadre du Prolongement de la Ligne B) reste à formaliser en 2018.

Visant une mise en service en 2024, concomitante à la mise en service de la 3^{ème} ligne de métro, le calendrier envisagé suppose un dépôt de dossier de Déclaration d'Utilité Publique dès 2018, une enquête en 2019 et une réalisation des travaux dès 2020.

Il nécessitera une actualisation ou des compléments aux différents dossiers de demande d'autorisation d'ordre environnemental type loi sur l'eau, etc.



3. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

a. Dispositifs de garantie de la concertation

Assurant déjà les fonctions de garant de la concertation post débat public pour la 3^{ème} ligne de métro de l'agglomération toulousaine, le garant de la concertation préalable pour la Connexion de la Ligne B a pu nouer des relations suivies et très régulières avec le Maître d'Ouvrage et les différentes équipes projet concernées.

Le travail avec l'ensemble de ces équipes a été fructueux et ouvert, l'ensemble des éléments et moyens nécessaires mis à disposition du garant en toute transparence, et ses suggestions prises en compte.

Pendant plus d'un mois des réunions préparatoires ont permis notamment d'élaborer le Dossier du Maître d'Ouvrage (DMO) et la plaquette de synthèse du projet, de définir les caractéristiques et les modalités d'accès et de fonctionnement de la plate forme collaborative mise en place spécifiquement pour ce projet sur le site de Tisséo Collectivités, enfin de préparer une réunion publique et d'articuler la concertation sur la Connexion de la Ligne B avec celle sur la 3^{ème} ligne de métro.

Différents entretiens avec les acteurs concernés, les élus, les services administratifs ou techniques des collectivités, avec le Préfet, ont permis de prendre en compte l'histoire de ce projet, les enseignements tirés des différents débats, concertation en cours ou enquêtes publiques déjà réalisées (en particulier sur le Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération) et abordant les thématiques du métro toulousain, de la 3^{ème} ligne de métro, du Prolongement de la Ligne B, des attentes en terme de maillage déjà exprimées, et ainsi d'opter pour un calendrier resserré de la concertation.

Validées en commission plénière de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) lors de sa séance du 10 janvier 2018, les modalités de la concertation préalable ont ainsi été définies après un travail fructueux entre garant et Maître d'Ouvrage qui a répondu favorablement aux différentes suggestions du garant.

b. Calendrier et périmètre

Cette concertation s'est déroulée du 29 janvier au 23 février 2018, après une période d'information de quinze jours, notamment par voie de presse ou sur le site internet du Maître d'Ouvrage. Son périmètre couvre les communes de Toulouse, Ramonville, Labège et plus largement le territoire de la communauté d'agglomération du Sicoval.

c. Outils mis en œuvre et déroulement

Le projet comme les modalités et le calendrier de la concertation préalable ont fait l'objet d'une **couverture médiatique** par le biais de nombreux articles dans la presse régionale (La Dépêche, etc), et d'un reportage télévisé (France 3 Occitanie).



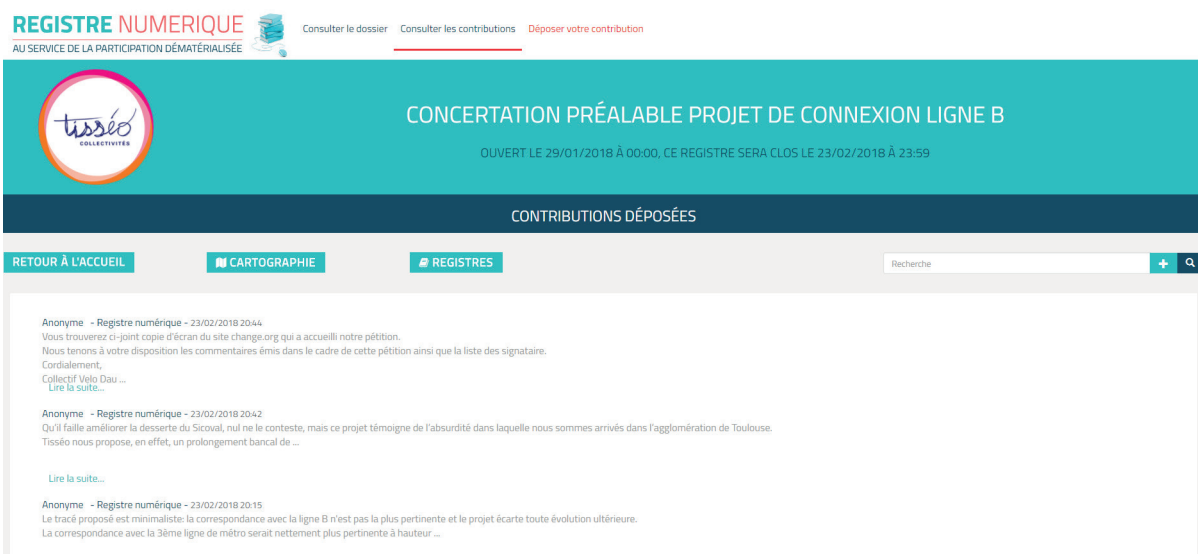
Source : extrait du site france3-régions.francetvinfo.fr

Ces articles dans la presse locale se sont fait l'écho du projet comme des modalités de concertation ou de réactions et commentaires de différents acteurs de façon quasi quotidienne durant la période de concertation.

Une information du public, au-delà de l'affichage réglementaire dans les mairies de Labège, Ramonville, Toulouse Niel, aux sièges du Sicoval et Tisséo Collectivités, a été complétée par des expositions dans différents lieux.

Un registre permettant au public de consigner ses avis accompagnait la mise à disposition du Dossier du Maître d'Ouvrage, au siège de Tisséo Collectivités et du Sicoval, en mairie de Labège, Ramonville et Toulouse Niel. Six contributions y ont été consignées.

Un espace collaboratif sur le site internet de Tisséo Collectivités, présentant le projet et mettant à disposition le Dossier du Maître d'Ouvrage, permettant au public de donner son avis, d'interroger le Maître d'Ouvrage et d'obtenir des réponses de sa part dans un délai convenable a été mis en place, un référent assurant son suivi au quotidien.



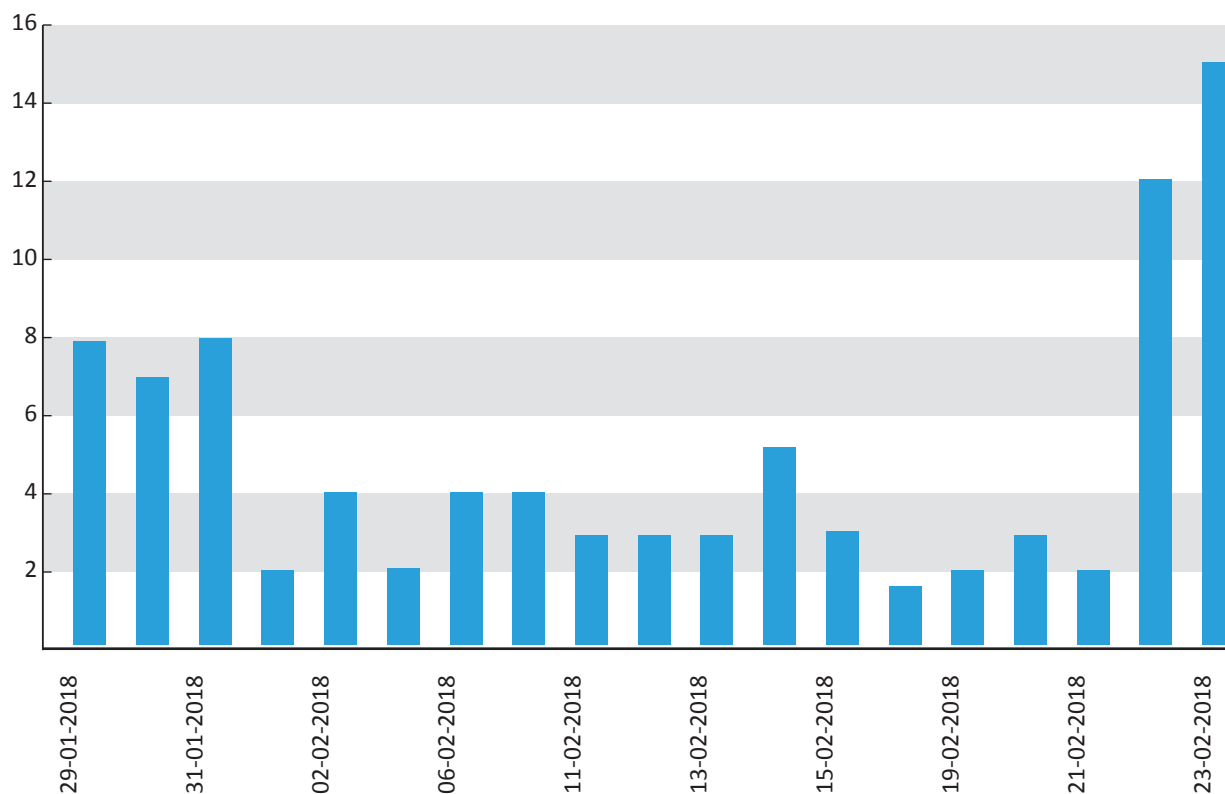
Source : extrait du registre numérique

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20180330-20180328-5-1D-
DE
Date de télétransmission : 30/03/2018
Date de réception préfecture : 30/03/2018

D'accès très aisé et d'une grande clarté, ce site a fait l'objet de 755 visites, de 91 commentaires, avis, interrogations ou contributions.

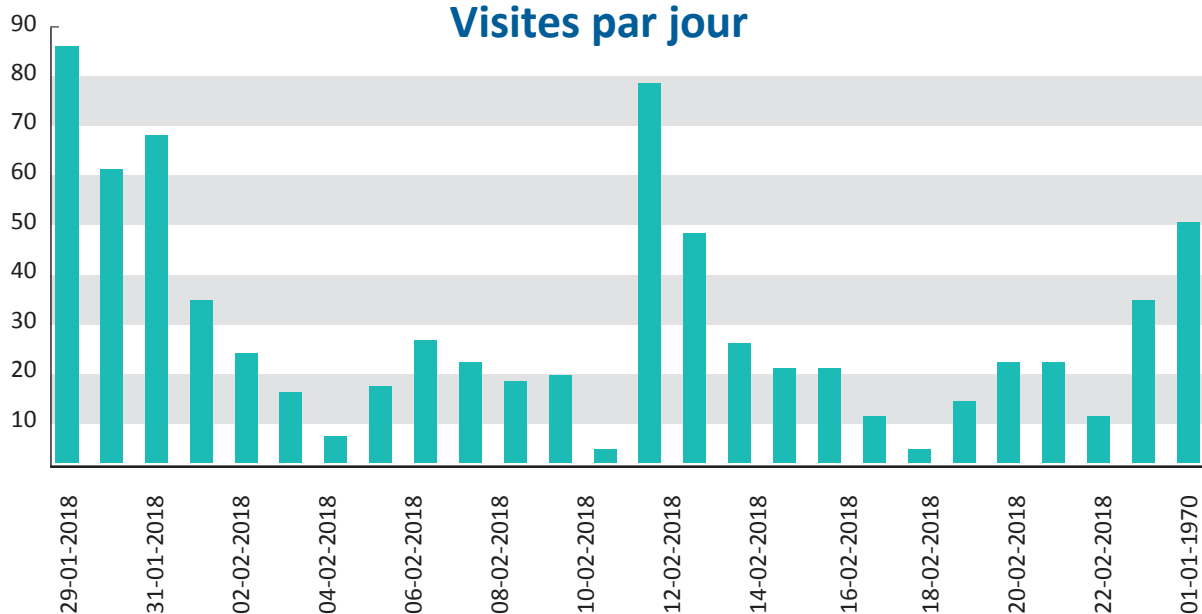
L'ensemble des contributions et une réponse du Maître d'Ouvrage sont accessibles sur le site de Tisséo Collectivités, après clôture de la concertation.

Contributions par jour



Source : extrait du registre numérique (rapport statistiques)

Visites par jour



Source : extrait du registre numérique (rapport statistiques)

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20180330-20180328-5-1D-
DE
Date de télétransmission : 30/03/2018
Date de réception préfecture : 30/03/2018

Des contributions écrites de la municipalité de Labège, de Ramonville, du Président du Sicoval, du Conseil de Développement (CODEV), de l'Association des Usagers/Usagers des Transports de l'Agglomération Toulousaine et de ses Environs (AUTATE), ont également été adressées au garant et sont également accessibles sur le site.

Une réunion publique organisée le 9 février 2018 à Labège (Centre de congrès Diagora) pendant la pause déjeuner afin de permettre au maximum d'étudiants et de personnes en activité d'y participer, animée par le garant, a permis d'accueillir environ 150 personnes ainsi que les élus de Labège, Ramonville et du Sicoval.

Après un accueil par le Maire de Labège et du Président du Sicoval, un préambule du Président de Tisséo Collectivités, suivis d'une présentation du projet par le représentant du Maître d'Ouvrage, Cyril Ladier, le public a pu prendre part au débat, dans un climat très courtois.

Une vingtaine de personnes a pu exprimer une opinion ou solliciter des informations ou explications complémentaires, les élus et représentants de Tisséo Collectivités répondant en séance, après chaque intervention.



Source : photo de la Réunion Publique du 9 février 2018

Quelques éléments marquants ressortent de ce débat public :

- un accueil largement favorable au projet, nuancé par un regret quant à des délais jugés trop longs, et des interrogations quant à la fréquence induite par une voie unique ;
- des souhaits de voir mieux prise en compte la problématique des déplacements doux (vélo) et du stationnement ;
- une inquiétude quant aux modalités de financement et à la confirmation des participations financières des différentes collectivités.



Source : photo de la Réunion Publique du 9 février 2018

Deux « ateliers mobiles » ouverts au grand public ont été conduits sur le site de l'Institut National Polytechnique de Toulouse (restaurant universitaire) le 29 janvier de 12h à 14h d'une part et dans la galerie du centre commercial de Labège le 30 janvier d'autre part.

Ces ateliers communs avec le projet de 3^{ème} ligne de métro ont permis de mettre à disposition du grand public (étudiants et permanents de l'INPT, seniors et salariés au centre commercial) les informations relatives au projet, de répondre à leur demande de précisions, de donner leur avis et de recueillir par le biais d'un questionnaire leurs attentes.

Environ 200 plaquettes de présentation des projets ont été distribuées et 45 questionnaires relatifs aux attentes du public à l'égard du métro ont été remplis.

Toutefois, si ces ateliers mobiles ont permis de démultiplier l'information et d'engager un dialogue avec quelques personnes, ils n'ont pas totalement répondu aux attentes de faire largement s'exprimer le grand public sur le projet et de s'y impliquer (contrairement à ce qui avait pu être constaté lors du débat public sur la 3^{ème} ligne de métro).



Source : photo de l'info mobile à l'INPT

4. LES RÉSULTATS DE LA CONCERTATION

Le projet de Connexion Ligne B avec la 3^{ème} ligne de métro de l'agglomération toulousaine **reçoit un accueil de principe favorable du public dans sa grande majorité**, celui-ci s'étant exprimé tant au cours de la réunion publique ainsi que dans les ateliers mobiles ou par les contributions individuelles ou émanant d'associations sur le site numérique ou les registres.

Les contributions argumentées écrites des collectivités et conseil de développement (CODEV) adressées au garant se prononcent dans le même sens.

De manière générale est mise en avant l'urgence de la réalisation de cette infrastructure, l'abandon du projet de Prolongement de la Ligne B apparaissant comme ayant été particulièrement pénalisant pour la desserte de ce territoire.

Une petite dizaine d'interventions se prononcent d'ailleurs soit pour regretter cet abandon soit pour une reprise de ce projet de Prolongement de la Ligne B (ou pour des tracés alternatifs apparentés au Prolongement de la Ligne B).

Après le débat public sur la 3^{ème} ligne de métro, l'enquête publique sur le Projet Mobilités 2020.2025.2030 et sa validation par le Comité syndical, vu les prises de positions des différentes collectivités concernées, les arguments avancés ne paraissent pas de nature à faire reprendre un projet auquel a été substitué le projet de 3^{ème} ligne de métro, projet qui aux yeux du Maître d'Ouvrage répondait mieux aux besoins de desserte des zones d'emplois.

Pour certains de ces contributeurs, cet abandon a conduit à un gâchis financier et à un dérapage temporel conséquent.

Le Maître d'Ouvrage considère avoir pu réescompter une large partie des études techniques et de tracé conduites dans le cadre du projet de Prolongement de la Ligne B. Ces études, notamment environnementales, nécessiteront une actualisation.

Une dizaine de contributions individuelles ou émanant d'un collectif expriment un **avis défavorable** ou une opposition au projet. Les motivations de ces avis portent sur le coût jugé démesuré au regard de la faible fréquentation attendue, sur l'inutilité ou la surabondance d'offre apportée par ce projet au regard des dessertes par bus ou autres transports collectifs existantes, sur la priorité à accorder à d'autres projets jugés plus urgents ou jugés plus pertinents comme l'amélioration de la desserte ferroviaire.

Sur ce dernier point, le collectif TUCK, comme l'AUTATE rappellent leur attachement au développement d'un réseau ferroviaire cadencé (RER).

Ce thème a fait l'objet d'un travail approfondi sous l'égide du Conseil Scientifique mis en place dans le cadre de la concertation post débat sur la 3^{ème} ligne de métro, et dont les conclusions ont été présentées en groupe miroir et publiées sur le site du Maître d'Ouvrage (tisseo-collectivites.fr).

La reconquête d'un réseau ferroviaire performant assurant avec un cadencement approprié la desserte de populations plus éloignées et une bonne interconnexion avec le réseau de transport métropolitain apparaît comme un objectif souhaitable et devant être suffisamment pris en compte par le Conseil régional Occitanie.

Le Collectif Citoyen estime le dossier incomplet car n'étudiant pas différentes variantes et anticipant sur les décisions concernant la 3^{ème} ligne de métro, empêchant de se prononcer sur le projet de connexion.

Le projet alternatif pour un tracé central de la 3^{ème} ligne de métro porté par cette association fait lui aussi l'objet d'études conduites par Tisséo Collectivités sous l'égide du Conseil Scientifique avec la participation du Collectif Citoyen, suite aux recommandations de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) émises à l'issue du débat sur la 3^{ème} ligne de métro.

Un accueil majoritairement favorable qui doit cependant être nuancé

Bon nombre de participants considère que ce projet est une « **solution au rabais** ».

Le principe de la voie double partielle est contesté, car ne garantissant pas l'avenir, condamnant toute possibilité de Prolongement de la Ligne B et induisant une fréquence jugée faible (une rame sur quatre en heure de pointe).

Le Maître d'Ouvrage, dans le dossier soumis à concertation ou dans la réponse apportée sur le site a explicité les raisons de son choix, au regard des coûts, de la fréquentation attendue et des possibilités d'évolution garantissant l'avenir (occupation à 43% à la mise en service, doublement des rames).

Les options techniques (voie double partielle et non voie unique sur l'ensemble du tracé, tunnel en voie double, etc) garantissent selon lui les possibilités d'évolution ultérieure sans coûts frustratoires, cependant faute d'une explication plus démonstrative ou plus « parlante » sur les temps d'attente en heures pleines ou en heures creuses, l'impression de desserte au rabais demeurera ancrée dans l'esprit de nombreux d'usagers, pour lequel ce temps d'attente non explicite demeurera peut-être rédhibitoire.

La concomitance des projets Connexion Ligne B et 3^{ème} ligne de métro

Cette concomitance suscite un certain nombre de réactions ou d'inquiétudes.

Pour certains, dont le Collectif Citoyen, le projet de 3^{ème} ligne de métro n'est pas encore finalisé et peut subir des modifications de tracé ou de calendrier.

La recommandation de la commission d'enquête sur le Projet Mobilités 2020.2025.2030 préconisant un phasage de la 3^{ème} ligne de métro les conforte dans cette opinion et il leur paraît donc inopportun de lier les deux projets au risque de remettre en cause le projet de connexion ou de le retarder significativement.

Dans leurs contributions écrites, les collectivités locales concernées ont également fait part de ce souci, considérant qu'un retard sur la 3^{ème} ligne de métro ne devait pas retarder pour autant la mise en service de la Connexion Ligne B.

Le Comité syndical de Tisséo Collectivités a décidé lors de sa séance du 7 février 2018 de ne pas suivre la recommandation de la commission d'enquête et de ne pas phaser la réalisation de la 3^{ème} ligne de métro, position partagée par le Sicoval, les différentes collectivités locales et par le CODEV.

Dans la réponse publiée sur son site, Tisséo Collectivités a mis l'accent sur l'interférence entre les deux projets et donc la nécessité d'apprécier leurs impacts réciproques, justifiant l'intérêt de la simultanéité des enquêtes publiques relatives à ces projets.

Toutefois, et sauf à ce que le Maître d'Ouvrage ne le justifie, cette simultanéité des enquêtes ne paraît pas conduire à une obligation de mise en service simultanée des deux projets.

Le coût et le financement

Le coût et les modalités de financement du projet ont également fait l'objet d'interrogations, certaines contributions s'interrogeant sur le coût au km apparaissant élevé.

Une comparaison avec le coût au km figurant dans le projet abandonné de Prolongement de la Ligne B a été fournie par le Maître d'Ouvrage, qui pourrait être complétée le cas échéant afin de sécuriser l'estimation du projet.

Le plan de financement fait apparaître les participations financières attendues de l'État, du Conseil régional Occitanie, du Conseil départemental de la Haute-Garonne, des collectivités locales ainsi que la part fonds propres du Maître d'Ouvrage.

Si aujourd'hui, aux yeux du Maître d'Ouvrage comme des différentes collectivités concernées, rien ne semble remettre en cause ces modalités de financement ou celles du Projet Mobilités 2020.2025.2030 dans son ensemble, il conviendra d'obtenir le moment venu confirmation formelle de ces participations et ainsi de répondre définitivement aux inquiétudes ou doutes exprimés par certains contributeurs.

La complémentarité du métro et des modes actifs

Tant lors de la réunion publique que dans le cadre des contributions sur le site de la concertation, confortées par l'envoi d'une pétition réunissant plus de cinq cents signatures, l'intérêt ou la revendication de **créer une piste cyclable** profitant des infrastructures de la Connexion Ligne B a été mis en avant par le public.

Le principe de cette demande se justifie par le souci de conforter les modes de déplacements actifs complémentaires aux transports collectifs.

La réalisation d'un viaduc permettant la résorption des coupures urbaines (franchissement de l'autoroute, etc) apparaît aux yeux des intervenants comme une opportunité d'y adjoindre une piste cyclable réduisant de plusieurs kilomètres les déplacements à vélo.

Le surcoût lié à l'élargissement du viaduc pour y accueillir une piste cyclable a été chiffré par Tisséo Collectivités à hauteur d'environ 25 millions d'euros, chiffre de l'ordre du montant des sommes prévues dans le Projet Mobilités 2020.2025.2030 pour l'ensemble des circulations douces.

Profiter de l'opportunité offerte par la réalisation du projet Connexion Ligne B mérite un examen attentif portant, au-delà des problèmes de coût, sur les conditions de réalisation : caractéristiques techniques, pente des rampes, intégration dans un réseau cyclable, sécurité, fréquentation attendue, alternatives possibles.

La conduite d'une telle étude nécessite la mobilisation d'une multiplicité d'acteurs et leur coordination ou une animation en concertation avec les associations concernées pour aboutir à un projet de réseau vélo ambitieux, susceptible d'être réalisé concomitamment au projet de métro.

C'est le souhait d'ailleurs exprimé dans les contributions écrites adressées au garant par la collectivité (Sicoval) et visant à établir un schéma cyclable d'agglomération et un Réseau Express Vélo porté par Tisséo Collectivités et auquel le Président Jean-Michel Lattes a répondu positivement lors de la réunion publique.

La complémentarité métro, circulation automobile, bus

L'agglomération toulousaine pâtit de la congestion automobile et le périmètre concerné par le projet n'échappe pas à cette difficulté.

La réalisation d'un transport collectif vise à obtenir un transfert modal des usagers.

Encore faut-il que les échanges entre ces modes soient aisés. À ce titre un certain nombre de contributions évoque la faiblesse du nombre de places de stationnement à proximité des futures stations, voire une réduction de ce nombre en raison de l'implantation de la station commune à la Connexion Ligne B et la 3^{ème} ligne de métro sur un parking existant.

Tant dans le Dossier du Maître d'Ouvrage que dans la contribution du Sicoval, de Labège, de Ramonville, est évoqué le renouvellement urbain de l'ensemble du secteur (secteur Enova en particulier) qui intégrera aux dires de ces acteurs la problématique du stationnement.

Par ailleurs dans sa réponse, Tisséo Collectivités fait référence à l'augmentation de la capacité du P+R de Ramonville et d'un futur P+R à Labège La Cadène.

De même, des arrêts minute tel que celui mis en service depuis janvier 2018 à la station de métro Ramonville seront réalisés sur l'ensemble du réseau et sans doute sur le P+R de Labège la Cadène.

Tisséo Collectivités rappelle que le réseau bus sera repensé à l'occasion de la mise en service des lignes de métro.

L'intégration environnementale

Le peu d'interventions portant sur l'impact environnemental du projet visent plus particulièrement l'impact sur le lac de la Justice.

Pour la plus grande partie du tracé, les caractéristiques de la Connexion Ligne B reprennent celles du projet de prolongement, lequel avait fait l'objet d'études environnementales et d'une recommandation de la commission d'enquête préconisant de traverser le lac en son milieu plutôt qu'en rive.

Le Maître d'Ouvrage a souhaité prendre en compte cette recommandation, à la fois pour la 3^{ème} ligne de métro et la Connexion Ligne B, sans que de nouvelles études environnementales n'aient été engagées à ce stade.

Dans le cadre de l'élaboration du dossier d'enquête publique, une étude d'impact devra être fournie. Il conviendra à cette occasion de démontrer que d'autres solutions de moindre impact n'existent pas ou n'ont pu être retenues, si tel est le cas.

5. AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ ET RECOMMANDATIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE

La concertation publique sur le projet de Connexion Ligne B a fait suite au débat public sur la 3^{ème} ligne de métro, à l'enquête publique sur le Projet Mobilités 2020.2025.2030 et à l'avis favorable de la commission d'enquête sur ce programme et à son arrêt par Tisséo Collectivités.

Elle intervient alors que la concertation post débat sur la 3^{ème} ligne de métro se poursuit activement.

L'adoption du Projet Mobilités 2020.2025.2030, valant Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération toulousaine ayant par ailleurs fixé les grandes caractéristiques des projets d'infrastructures de transport, et notamment les principes de maillage des réseaux de transport, il était à craindre une désaffection du public, déjà mis à contribution ces derniers mois sur ces mêmes sujets.

Il n'en a rien été et malgré un délai resserré pour sa conduite, la concertation mise en œuvre a rencontré une participation significative du public, lui permettant de s'informer et de contribuer au débat en faisant part de ses avis, oppositions, suggestions, tant au cours de la réunion publique que lors des ateliers mobiles et sur les supports notamment numériques mis à sa disposition.

Le Maître d'Ouvrage, prenant en compte les recommandations du garant, a enrichi le contenu du site et publié une synthèse des justifications ou des réponses qu'il pouvait apporter aux contributions du public.

En tant que garant, je considère que le déroulement de cette concertation été conforme aux exigences d'information et de contribution du débat public.

Recommandations

Le Maître d'Ouvrage est largement engagé dans des démarches de concertation et a bien conscience de la nécessité de poursuivre le dialogue afin de répondre au mieux aux préoccupations du public. Le garant ne peut que l'inciter à poursuivre dans cette voie, en adoptant pour la Connexion Ligne B des outils comparables à ceux mis en œuvre dans le cadre de la concertation post débat sur la 3^{ème} ligne de métro.

Dans cet esprit, le garant recommande que soit étudiées la faisabilité, l'opportunité, les alternatives à la réalisation d'une piste cyclable utilisant les infrastructures du métro et plus largement de mettre en place, en collaboration avec les différentes collectivités et les associations, la structure d'animation et de conduite des études relatives au schéma directeur cyclable.

Le projet Connexion Ligne B, comme la 3^{ème} ligne de métro traversent en son centre le lac de la Justice, prenant en compte les recommandations de l'ancienne commission d'enquête. Le garant ne peut qu'inciter le Maître d'Ouvrage à engager d'ores et déjà une étude environnementale permettant de vérifier, au regard d'autres variantes possibles, que cette solution centrale est celle du moindre impact environnemental.

Enfin, si la simultanéité du projet de Connexion Ligne B et du projet de 3^{ème} ligne de métro est indispensable jusqu'au stade des enquêtes publiques et des différentes demandes d'autorisation compte tenu des interférences des deux projets, le garant incite le Maître d'Ouvrage à étudier les possibilités ou les modalités d'une réalisation distincte dans le temps des deux projets afin de ne pas retarder le calendrier de réalisation d'un projet en cas de retard dans la mise en œuvre technique ou administrative du second.

L'information du public sur la suite donnée à ces propositions, comme le contenu des études ainsi conduites pourront être assurées, comme par le passé, par une publication sur le site de Tisséo Collectivités.



Jean-Claude RUYSSCHAERT
Le garant de la concertation



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

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20180330-20180328-5-1D-
DE
Date de télétransmission : 30/03/2018
Date de réception préfecture : 30/03/2018



Concertation Connexion Ligne B

Toulouse, le 01/03/2018

Connexion Ligne B – Réponses aux contributions

La concertation officielle sur le projet Connexion Ligne B (CLB) qui s'est déroulée du 29 janvier au 23 février 2018 a permis de recueillir 97 contributions (91 sur le registre numérique et 6 sur les registres papier).

Le projet de Connexion Ligne B est une des composantes du Projet Mobilités 2020.2025.2030 approuvé au Comité Syndical du 7 février 2018. Les contributions abordant ce thème pourront trouver des réponses dans le document de synthèse édité à cette occasion.

Pour de plus amples renseignements, consultez l'onglet « Explorez nos **PROJETS** » sur le site Internet www.tisseo-collectivites.fr.

Plus précisément sur le projet CLB lui-même, les réponses que souhaite apporter Tisséo Collectivités aux principales thématiques abordées durant cette concertation sont les suivantes :

Concernant l'itinéraire du projet et les alternatives évoquées notamment vers Malepère

Le projet de Connexion Ligne B permettra de relier la ligne B et la 3^{ème} ligne de métro dans le Sud-Est de l'agglomération. Ces deux projets, complémentaires et articulés, permettront d'améliorer le maillage du réseau de transports en commun.

La 3^{ème} ligne de métro permettra, comme évoqué dans le Dossier du Maître d'Ouvrage en page 19, des liaisons directes entre Enova Labège Toulouse, Toulouse centre-ville, la gare de Matabiau, Colomiers et l'aéroport (via la future Liaison Aéroport Express) avec des gains de temps sensibles par rapport à la seule ligne B.

Le projet de Connexion Ligne B permettra quant à lui d'améliorer les liaisons vers les quartiers Sud de Toulouse (Saint Michel, Empalot, Rangueil) et le campus universitaire.

Toutefois, le tracé de la 3^{ème} ligne de métro et la desserte du quartier de Malepère sont des sujets abordés à l'occasion du débat public organisé autour de la 3^{ème} ligne de métro et notamment au travers des ateliers d'échanges, encore en cours, sur ce sujet entre Tisséo Collectivités, le Conseil Scientifique et le Collectif Citoyen.

Les conclusions de ces travaux seront communiquées au printemps 2018.

TISSEO-COLLECTIVITES

7, esplanade Compans-Caffarelli

BP 11120 – 31011 Toulouse CEDEX 6

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20180330-20180328-5-1D-
DE
Date de télétransmission : 30/03/2018 | 1
Date de réception préfecture : 30/03/2018

Par ailleurs, des hypothèses d'extension du « Téléphérique Urbain Sud » vers Basso Cambo et Montaudran/Malepère doivent être étudiées dans le cadre de la réflexion menée sur la Ceinture Sud pour en vérifier l'opportunité et la faisabilité.

Concernant la fréquence et l'évolutivité du projet

En heure de pointe, 1 rame sur 4 (soit 1 fréquence comprise entre 4'30 et 6 minutes) circulera entre les stations Ramonville et Institut National Polytechnique de Toulouse (INPT).

En heure de pointe, à leur arrivée à Ramonville (depuis Borderouge) :

- 3 rames sur 4 effectueront leur rebroussement avant de repartir vers Borderouge ;
- 1 rame sur 4 continuera son trajet vers INPT.

Pour mémoire, le projet de Prolongement Ligne B (PLB) prévoyait 1 rame sur 3 en heure de pointe pour desservir ce secteur.

La destination de la rame (Ramonville ou INPT) sera affichée sur l'ensemble des quais de la ligne B.

L'exploitation en heure creuse sera précisée ultérieurement, la fréquence sera adaptée aux besoins et ne devrait pas être supérieure au quart d'heure.

Au vu des chiffres de fréquentation estimés (14 000 passagers sur l'extension), la configuration retenue permet d'avoir une réserve de capacité importante (Occupation prévue de 43 %, cf. page 24 du Dossier du Maître d'Ouvrage).

Ceci étant, les stations de l'extension seront dimensionnées pour une exploitation avec des rames à 52 m comme le sont toutes les stations actuelles de la ligne B.

Ainsi, la solution retenue permet de répondre aux besoins identifiés à la mise en service sans pour autant obérer les possibilités d'évolution à terme (exploitation avec des rames à 52 m ou mise en place d'une voie double jusqu'à la station INPT).

Par ailleurs, les réservations nécessaires à la mise en place d'une seconde voie entre les stations « Parc Technologique du Canal » et « Institut National Polytechnique de Toulouse » seront prises de façon à préserver l'avenir. Pour rappel, le tronçon entre les stations « Ramonville » et « Parc Technologique du Canal » sera, dès la mise en service, équipé de deux voies (y compris la partie souterraine).

Ces éléments sont rappelés en page 23 du Dossier du Maître d'Ouvrage justifiant le choix de la « Voie Double Partielle ».

Concernant le calendrier et les coûts présentés

De nombreuses contributions évoquent l'intérêt socio-économique du projet et les perspectives de trafic. Les éléments présentés dans le Dossier du Maître d'Ouvrage constituent une première approche. Ceux-ci seront approfondis et rendus publics au moment de la procédure d'enquête publique, préalable aux travaux.

Le planning du projet intègre la réutilisation des études réalisées et des autorisations obtenues dans le cadre du projet PLB. Néanmoins, une enquête publique, afin de démontrer l'utilité publique est nécessaire et prévue, à ce jour, concomitamment à celle de Toulouse Aerospace Express.

Le planning de réalisation de ces deux projets et la programmation de leur mise en service seront définies qu'une fois les études techniques préalables réalisées. Le jalon de fin 2024 est un objectif qui ne sera confirmé qu'une fois ces études réalisées et certains choix techniques pris.

Pour rappel, lors de l'enquête publique du projet « Prolongement de la Ligne B », le projet présenté (5 km de long avec 5 stations supplémentaires jusqu'à Labège La Cadène) avait un coût estimé à 373,9 M€ HT (€ valeur 2011), soit un ratio de 74,8 M€ HT / km (€ valeur 2011).

Le projet présenté ici (2,7 km de long avec 2 stations supplémentaires jusqu'à l'INPT) a un coût estimé de 182,5 M€ HT (€ valeur 2017) soit un ratio de 67,6 M€ HT / km (€ valeur 2017).

Concernant le matériel roulant et les solutions techniques

La Connexion Ligne B sera équipée du système en place sur la ligne B : Véhicule Automatique Léger (VAL), équipé de portes palières et d'un système de récupération de l'énergie lors des phases de freinage. Le règlement d'utilisation sera similaire à celui du métro, notamment concernant l'usage du vélo (seuls les vélos pliables pliés sont autorisés).

Le matériel roulant de la 3^{ème} ligne de métro est en cours de définition mais les nouveaux systèmes de métro automatiques proposés actuellement par les industriels sont sensiblement différents de la solution VAL. Ainsi, les rames circulant sur la 3^{ème} ligne de métro ne pourront donc pas emprunter les lignes A et B et réciproquement.

Concernant l'accès aux vélos sur le viaduc de la Connexion Ligne B

De nombreuses contributions et une pétition évoquent l'intérêt de créer une piste cyclable sur le viaduc prévu pour le métro.

Le surcoût engendré par un tel ajout va être étudié plus précisément ainsi que la cyclabilité d'un tel aménagement : pentes des rampes d'accès, cohabitation cycles/métro VAL en termes de sécurité, ... Un premier chiffre de 25 M€ a été avancé lors de la réunion publique.

Plus globalement, les possibilités d'itinéraires cyclables dans le secteur seront étudiées avec le Sicoval dans le cadre du futur schéma directeur cyclable d'agglomération.

Concernant les parkings relais

Les usagers se rendant au métro en voiture pourront utiliser le P+R de Ramonville pour emprunter la ligne B (dont la capacité devrait être augmentée d'ici à la mise en service du projet de Connexion Ligne B) ou le futur P+R de Labège La Cadène pour emprunter la 3^{ème} ligne de métro (dont les accès seront réalisés à l'occasion de la 3^{ème} ligne de métro). Des solutions multimodales seront apportées pour se rendre et stationner à La Cadène (gare SNCF, parking vélo, parkings, gare bus, ...). 1 000 places y sont prévues pour les véhicules particuliers.

Par ailleurs, l'ensemble du secteur Enova Labège Toulouse va faire l'objet d'un renouvellement urbain d'importance. Des réflexions sont prévues avec le Sicoval pour intégrer au mieux le stationnement à proximité de la station de métro INPT et de la route de Labège.

De plus, un arrêt minute, limité à 15 minutes et d'une capacité de 23 places, est en service au contact de la station de métro Ramonville depuis le 18 janvier 2018. D'autres sont prévus sur le reste du réseau Tisséo (Borderouge, Balma Gramont ...) et ce principe d'aménagement sera certainement prévu pour le P+R de La Cadène.

Concernant les impacts (environnementaux, visuels, patrimoniaux, sonores et travaux) du projet

Les impacts sur le lac de la Justice vont être étudiés précisément et seront présentés à l'occasion de l'enquête publique. Ce tracé, plus central est moins impactant pour les berges où l'écosystème est le plus riche. Il permet de lever une des recommandations émises lors de l'enquête publique du projet PLB en 2014 : *« La Commission considère que le tracé au niveau du lac de l'Innopole, qui consiste à longer en partie les berges du lac plutôt qu'à le traverser en son milieu présente un certain nombre d'inconvénients, d'une part des nuisances accrues pour les constructions situées en bordure du lac, et d'autre part des impacts environnementaux supérieurs en détruisant le milieu naturel, plus riche en bordure du lac qu'en son centre. »*

Par ailleurs, l'architecture des viaducs et stations du projet fait l'objet d'études particulières afin d'en améliorer l'intégration et d'en limiter les impacts visuels.

Le projet n'impacte pas de constructions de type « maisons toulousaines »

Dans l'arrêté préfectoral de classement sonore des infrastructures de transports terrestres, le métro, lorsqu'il est en aérien (par exemple entre les stations Mirail Université et Bellefontaine ou entre Jolimont et la Roseraie) est classé en 4^e catégorie ce qui est bien moindre que les rocade toulousaines (1^{ère} ou 2^{ème} catégorie).

Enfin, une attention particulière sera portée lors des phases de travaux pour limiter autant que de possible les impacts sur les diverses circulations (piétons, cycles, véhicules) aux abords du chantier de la Connexion Ligne B.

Concernant la ligne 79 et le réseau bus du secteur

Le temps de parcours actuel de la ligne 79 entre Ramonville et le centre commercial de Labège est compris entre 8 et 16 minutes (source tisseo.fr).

La ligne 79 propose une fréquence de 10 minutes en heure de pointe, de 20 minutes le samedi et de 45 minutes le dimanche. Elle correspond au niveau de desserte mis en œuvre sur l'agglomération pour le type de territoires traversés et d'équipements desservis (centre commercial/cinéma).

L'évolution de la ligne 79 sera également étudiée à l'horizon du projet de Ceinture Sud.

Le réseau bus sera repensé à l'occasion de la mise en service de la 3^{ème} ligne de métro et du projet de Connexion Ligne B.

Concernant l'amélioration de la desserte ferroviaire

Le réseau toulousain s'organise en étoile (6 branches) autour de la gare de Matabiau. Cette concentration autour de la gare de Matabiau en fait un enjeu en termes de capacité du réseau.

Les lignes accueillent des circulations de nature différente, urbaines, périurbaines et régionales et offrent des capacités techniques hétérogènes. Cette configuration rend nécessaire la recherche des équilibres entre typologies d'offres, maillage, fréquence et temps de parcours.

La régionalisation des transports ferroviaires (2002) a permis la réalisation de nombreux investissements en termes de renouvellement des infrastructures, de modernisation du matériel roulant, d'augmentation de l'offre, de développement de l'intermodalité (pôles d'échanges, parkings de rabattement ...).

En 2016, la Région a lancé une large concertation territoriale, intitulée Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité, afin de recueillir les enjeux multiples de la mobilité (sociaux, économiques et environnementaux) et les attentes dans le cadre des nombreux projets à poursuivre.

Les 10 chantiers des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité sont les suivants :

- L'amélioration de la qualité du service TER ;
- L'harmonisation de la tarification et le billet intermodal ;
- La sauvegarde des lignes ferroviaires et l'adaptation de l'offre TER

- La mise en accessibilité des services ferroviaires et routiers ;
- L'arrimage de la région à la grande vitesse ;
- L'intégration et le redéploiement de services autocars/TAD dans une logique intermodale ;
- La multiplication des pôles d'échanges multimodaux (PEM) ;
- L'avenir des trains d'équilibre du territoire ;
- La relance du fret ferroviaire ;
- La poursuite de la concertation et les relations partenariales avec la création du GART Régional.

De nombreuses contributions émises dans le cadre de la concertation autour du projet de Connexion Ligne B renvoient vers plusieurs des chantiers identifiés par la Région dans le cadre de ces Etats Généraux.

En 2017, une étude alternative ferroviaire à la 3^{ème} Ligne de métro a été menée en partenariat avec Tisséo Collectivités, le Conseil Scientifique, l'AUTATE, la Région Occitanie et la SNCF.

Les résultats de cette étude ont fait l'objet d'une présentation du groupe miroir et d'un avis d'un Conseil Scientifique avec notamment la partie concernant la desserte du Sud-Est.