

**I.2019.02.06.1.2****1 – TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS****1.2 – Point d'information : Bilan du garant sur la concertation post-débat public de la 3^{ème} ligne de métro et post concertation réglementaire du CLB.****Préambule (extrait)**

« Le projet de 3^{ème} ligne de métro (TAE) dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par Tisséo Collectivités, a fait l'objet d'un débat public en application d'une décision de la Commission Nationale du Débat Public en date du 4 mai 2016.

A l'issue de ce débat, un compte rendu et un bilan ont été dressés et acte en a été donné par décision de la CNDP en date du 16 février 2017.

Le 29 mars 2017, le maître d'ouvrage prenait la décision de poursuivre le projet et sollicitait la CNDP aux fins de désignation d'un garant chargé de veiller à l'information et à la participation du public.

Par décision en date du 5 avril 2017, la CNDP désignait M Jean-Claude Ruysschaert pour assurer ces fonctions, jusqu'au dépôt du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Parallèlement à cette procédure, tenant compte des apports du débat public et des concertations engagées, le maître d'ouvrage saisissait la CNDP sur un projet de connexion entre la Ligne B du métro toulousain (Connexion Ligne B) et le projet de 3^{ème} ligne de métro (TAE).

Par décision en date du 8 novembre 2017, la CNDP décidait que ce projet ne ferait pas l'objet d'un débat mais d'une concertation préalable pour laquelle elle désignait M. Ruysschaert comme garant. Les modalités de cette concertation et le contenu du dossier de concertation étaient validés en Commission Nationale du Débat public le 10 janvier 2018.

Il était donné acte du bilan de cette concertation établi par le garant le 4 avril 2018, la CNDP nommant par ailleurs M. Ruysschaert pour veiller à l'information et à la participation du public sur ce projet et ce jusqu'au dépôt du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le projet de 3^{ème} ligne de métro de l'agglomération toulousaine et le projet de connexion de cette nouvelle ligne avec la ligne B du métro étant totalement imbriqués, et appelés à faire l'objet d'un même dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, un seul et même processus de concertation a été conduit sur les deux projets. »

Un seul et même bilan, objet de la présente délibération, portant sur ces deux projets a donc été établi par le garant.

Les conclusions du garant (extrait)

« La Commission Particulière du Débat Public sur la 3^{ème} ligne du métro de l'agglomération toulousaine avait émis un certain nombre de recommandations.

Celles-ci ont été suivies et mises en œuvre par le maître d'ouvrage, comme l'ont été celles émises à l'issue de la concertation publique sur la Connexion Ligne B.

En effet, concernant la Connexion Ligne B, le maître d'ouvrage a conduit des études complémentaires permettant de comparer les différents tracés au droit du lac de la Justice et le garant ne peut que se féliciter des suites données quant à l'élaboration d'un schéma directeur cyclable piloté par Tisséo Collectivités avec l'ensemble des acteurs.

Sous des formes variées, utilisant différents outils, le maître d'ouvrage a poursuivi un processus continu d'information et de concertation du public sur ces deux projets.

Les études des solutions alternatives à la troisième ligne proposées par le Collectif Citoyen et l'AUTATE ont été conduites sur plusieurs mois et fait l'objet d'une analyse comparative avec le tracé de référence, sous l'égide d'un conseil scientifique garant de l'exhaustivité et de l'objectivité de ces études.

Des critiques ont pu être formulées quant à la libération tardive de certaines données ou de parties d'études.

La conclusion des études comparatives produites, notamment sur le tracé alternatif défendu par le Collectif Citoyen, reste contestée par ce dernier.

Cependant, même si le débat ouvert sur ces questions n'a pas permis de partager un projet commun, cette démarche a conduit le maître d'ouvrage à expliciter et justifier ses choix et décisions, donnant au public les informations utiles lui permettant de se prononcer lors d'une prochaine enquête publique.

En tout état de cause elle a mis en avant le fait que le projet de 3^{ème} ligne de métro ne pouvait se réduire à un projet technique mais qu'il s'intégrait dans un projet de développement territorial.

L'étude conduite sur l'alternative « Etoile Ferroviaire » a montré la complémentarité indispensable entre ce projet et celui de la 3^{ème} ligne de métro, élargissant le périmètre de ce projet territorial.

Si le tracé de la troisième ligne n'a pas évolué de façon significative, le programme a pris en compte certains apports de la concertation, à l'image de la desserte de l'Aéroport de Toulouse Blagnac et a été arrêté après prise en considération des avis du conseil scientifique et d'un bilan d'une première phase de concertation validé par le garant.

Les outils utilisés par le maître d'ouvrage pour assurer l'information tout au long du projet (site internet, plaquettes, info mobiles, etc...), ainsi que les dispositifs de concertation (ateliers territoriaux, ateliers citoyens, etc...) ont été mis en œuvre sous l'égide du garant au plus près des usagers et des habitants.

Ces démarches territorialisées au plus près des habitants ont permis au public de s'exprimer et de faire connaître son avis, voire son opposition à certaines dispositions à l'image de l'implantation de la station des Sept Deniers qui demeure contestée par les habitants du quartier, ou des modalités d'insertion dans le tissu urbain et de réalisation de la station François Verdier.

Cette expression et les arguments développés apportent des éléments qui devraient permettre une co-construction d'un projet par le maître d'ouvrage, la métropole et les habitants, dans le prolongement de cette démarche de concertation.

Il ressort que la maîtrise d'ouvrage s'est engagée avec constance et sérieux dans la concertation post débat et post concertation publique.

Elle a répondu aux nombreuses demandes du garant concernant les études complémentaires, les dialogues bilatéraux conduits avec les équipes en charge du projet et leurs prestataires, tout comme elle a mis en place les outils et démarches qu'il a proposés.

Le garant a pu assister à toute réunion lorsqu'il en a manifesté l'intérêt.

Le garant considère donc que la concertation citoyenne a permis d'aborder les questions en suspens ou méritant débat, et que cette concertation est de nature à ce que les acteurs du projet comme le public puissent construire une position argumentée et formule le vœu que le maître d'ouvrage poursuive cette démarche de concertation lors des étapes suivantes du projet. »

Ce bilan est présenté par le garant aux membres de la Commission Nationale du Débat Public en date du 6 février 2019.

Le Comité Syndical :
Entendu l'exposé de Monsieur le Président,

ARTICLE 1 : PREND acte du bilan du garant.

BILAN DU GARANT

Concertation post débat public
sur la 3ème ligne de métro et
post concertation préalable de
la Connexion Ligne B

2017-2018-2019

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

LE 18 JANVIER 2019

BILAN DU GARANT

Concertation post débat public sur la 3^{ème} ligne de métro et post concertation préalable de la Connexion Ligne B

2017 - 2018 - 2019

TABLE DES MATIÈRES	
INTRODUCTION ET DÉCISIONS DE RÉFÉRENCE	4
1. LA MISSION DU GARANT DE LA CONCERTATION	5
2. LE CONTEXTE DU PROJET APRES LE DEBAT PUBLIC ET LA CONCERTATION PREALABLE SUR LA CONNEXION AVEC LA LIGNE B	5
2.1 // Le projet de 3ème de métro de l’agglomération toulousaine (Toulouse Aérospace Express)	5
A // Partager le portage politique du projet et le rendre plus lisible	5
B // Bien articuler les concertations à venir	6
C // Prolonger la dynamique de participation	6
D // Libérer les données et étudier les alternatives à travers la mise en place d’un conseil scientifique	6
2.2 // La concertation publique sur le projet de Connexion Ligne B	7
3. CONCERTATION 1ÈRE PHASE : ORGANISATION ET MODALITÉS	9
3.1 // Le projet initial	9
3.2 // Les outils de communication et de la concertation	9
A // Le dialogue territorial	9
B // Le conseil scientifique	10
C // Le groupe miroir	10
D // La communication institutionnelle «grand public»	11
3.3 // Le dispositif d’information-participation	13
A// La plate-forme d'information dédiée et de concertation	14
B // Les ateliers de quartier	14
C // les info mobiles	14
D // Restitution et exploitation	14
3.4 // Bilan et enseignements à l’issue de la première phase, évolution du projet	14
A // L'étoile ferroviaire	17
B // L'alternative centre	18
4. LA DEUXIÈME PHASE DE CONCERTATION - ORGANISATION ET MODALITÉS	21
4.1 // Objectifs finalités	21
4.2 // Ateliers territoriaux	22
4.3 //Panels citoyens	22
4.4 // Enseignements et suites données	23
5. CONCLUSIONS DU GARANT	24
ANNEXES	

INTRODUCTION ET DÉCISIONS DE RÉFÉRENCE

Le projet de 3^{ème} ligne de métro (TAE) dont la maîtrise d’ouvrage est assurée par le syndicat mixte des transports en commun (Tisséo Collectivités), a fait l’objet d’un débat public en application d’une décision de la Commission Nationale du Débat Public en date du 4 mai 2016.

A l’issue de ce débat, un compte rendu et un bilan ont été dressés et acte en a été donné par décision de la CNDP en date du 16 février 2017.

Le 29 mars 2017, le maître d’ouvrage prenait la décision de poursuivre le projet et sollicitait la CNDP aux fins de désignation d’un garant chargé de veiller à l’information et à la participation du public.

Par décision en date du 5 avril 2017, la CNDP désignait M Jean-claude Ruysschaert pour assurer ces fonctions, jusqu’au dépôt du dossier d’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique.

Parallèlement à cette procédure, tenant compte des apports du débat public et des concertations engagées, le maître d’ouvrage saisissait la CNDP sur un projet de connexion entre la Ligne B du métro toulousain (Connexion Ligne B) et le projet de 3^{ème} ligne de métro (TAE).

Par décision en date du 8 novembre 2017, la CNDP décidait que ce projet ne ferait pas l’objet d’un débat mais d’une concertation préalable pour laquelle elle désignait M. Ruysschaert comme garant.

Les modalités de cette concertation et le contenu du dossier de concertation étaient validés en Commission Nationale du Débat public le 10 janvier 2018.

Il était donné acte du bilan de cette concertation établi par le garant le 4 avril 2018, la CNDP nommant par ailleurs M. Ruysschaert pour veiller à l’information et à la participation du public sur ce projet et ce jusqu’au dépôt du dossier d’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique.

Le projet de 3^{ème} ligne de métro de l’agglomération toulousaine et le projet de connexion de cette nouvelle ligne avec la ligne B du métro étant totalement imbriqués, et appelés à faire l’objet d’un même dossier d’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique, un seul et même processus de concertation a été conduit sur les deux projets.

Un seul et même bilan, objet du présent texte, portant sur ces deux projets a donc été établi par le garant.

La concertation post débat ou post concertation préalable sur ces projets, s’est déroulée en deux phases distinctes, selon des modalités propres.

La première, axée essentiellement sur le tracé, les caractéristiques du projet, les études alternatives ou complémentaires et le dispositif d’information et de concertation sur l’expérience voyageurs s’est conclue avec les décisions du Comité Syndical de Tisséo Collectivités du 18 mars 2018, approuvant le bilan de la première phase de concertation du 12 juillet 2018 confirmant le tracé et ajustant le programme au vu de la concertation et des avis du conseil scientifique.

Les délibérations et le bilan de la concertation première phase figurent en annexe au présent rapport.

La seconde, conduite ces derniers mois, a été axée sur l’implantation des stations, leurs caractéristiques, leur insertion dans le tissu urbain et sur les projets urbains liés à cette implantation.

1. LA MISSION DU GARANT DE LA CONCERTATION

La mission du « garant de la concertation » s’inscrit dans le cadre des principes définis par la Commission Nationale du Débat public.

Ainsi le garant, dont neutralité, impartialité et objectivité sous-tendent son action, doit notamment :

- Veiller aux bonnes conditions d’information et de participation du public et s’assurer que le public a été éclairé sur les enjeux du projet, ses caractéristiques et ses impacts.
- Contribuer à la détermination des modalités de mise à disposition de l’information auprès du public et de sa participation.
- S’assurer du bon déroulement de la concertation et de la faculté donnée au public et aux différents acteurs de poser des questions au porteur de projet, d’obtenir des réponses, de pouvoir formuler des remarques, avis et critiques à l’encontre du projet.
- Valider le compte rendu de la concertation rédigé par le maître d’ouvrage.

2. LE CONTEXTE DU PROJET APRES LE DEBAT PUBLIC ET LA CONCERTATION PREALABLE SUR LA CONNEXION AVEC LA LIGNE B

2.1 // Le projet de 3^{ème} de métro de l’agglomération toulousaine (Toulouse Aerospace Express)

Le projet de 3^{ème} ligne de métro a fait l’objet d’un débat public organisé et animé par une commission particulière présidée par Jacques Archimbaud.

Ce débat, tenu du 12 septembre au 17 décembre 2016, avait mis en œuvre des outils de participation divers, traditionnels (réunions publiques, ateliers, focus groupes etc) ou plus innovants (débat-mobile, ateliers carto, dialogue 3D, plate-forme d’échanges et réseaux sociaux) permettant une très forte mobilisation du public et des différentes catégories d’acteurs. Mobilisation relayée par la presse durant plusieurs mois.

Recueillant une majorité incontestable d’avis favorables à sa réalisation, le projet était cependant contesté en opportunité par une association l’Association des Usagers/Usagers des Transports de l’Agglomération Toulousaine et de ses environs (AUTATE) qui proposait une alternative ferroviaire au projet, dans son tracé par le Collectif Citoyen qui défendait un tracé plus central et par certains élus ou acteurs socio-économiques en ce qui concernait les modalités de desserte de l’aéroport.

A l’issue de ce débat, la commission particulière avait émis les recommandations rappelées succinctement ci-après :

A // Partager le portage politique du projet et le rendre plus lisible

Dans ce cadre, la commission soulignait qu’un projet d’une telle ampleur ne pourrait réussir que s’il apparaissait dépolitisé et dépassait les clivages traditionnels liés à la couleur politique. Les débats au sein du comité syndical, les réunions de dialogue territorial organisées par la maîtrise d’ouvrage, la décision de connecter la ligne B à la 3^{ème} ligne de métro, la décision relative à la desserte de l’aéroport apparaissent comme significatifs à cet égard, même si peuvent déjà émerger ou émergeront des voix discordantes à l’approche d’élections à venir.

Par ailleurs, la présence de représentants de la métropole toulousaine, ou des collectivités concernées, aux côtés de la maîtrise d’ouvrage, explicitant le projet urbain et les aménagements dans le périmètre des stations est de nature à montrer l’articulation entre aménagement urbain et mobilité dans le cadre d’un projet partagé.

B // Bien articuler les concertations à venir

L’articulation entre différentes concertations et notamment celle sur la 3^{ème} ligne de métro simultanément à la mise à l’enquête publique du Plan de Déplacements Urbains, à la concertation préalable sur la connexion avec la ligne B aurait pu constituer un écueil important.

L’enchevêtrement et la complexité des procédures (PDU, SCot, PLUi, etc ...) qui sont soumises à concertation, demeurent une source d’incompréhension pour le grand public.

A cet égard, le choix de poursuivre simultanément la concertation puis de mener conjointement l’enquête publique sur la 3^{ème} ligne de métro et la Connexion Ligne B apparaît comme un élément de simplification et de clarification appréciable.

L’enquête publique sur le PDU et les conclusions ou recommandations de la commission d’enquête ont remis sur table certains éléments déjà argumentés lors du débat, montrant la cohérence des positions exprimées par les différentes parties prenantes, dans un processus continu.

C // Prolonger la dynamique de participation

Pour être crédibles, les processus de concertation doivent être continus et adaptés à chaque étape du projet.

Au-delà d’une information assurée sur le site internet du maître d’ouvrage dédié au projet (jugée quelquefois trop tardive ou incomplète par certains) et fréquemment relayée par la presse, différents canaux ont été utilisés afin de prolonger la dynamique de concertation, tant vers les structures institutionnelles que les associations de quartiers ou le grand public. Les outils mis en œuvre à cet effet seront abordées dans les chapitres suivants.

D // Libérer les données et étudier les alternatives à travers la mise en place d’un conseil scientifique

Au cours du débat public, des solutions alternatives au projet élaboré par le maître d’ouvrage ont été proposées notamment par le Collectif citoyen d’une part et par l’AUTATE d’autre part. De même, lors de la concertation post débat d’autres sujets comme la desserte de l’aéroport, le tracé, le positionnement voire l’intérêt de certaines stations (Les Sept Deniers ou Fondreyre par exemple) ont fait l’objet de discussions animées ou de contestations.

La justification de telle ou telle disposition adoptée ou rejetée par le maître d’ouvrage repose sur des études ou des expertises dont la légitimité, l’objectivité et la transparence sont des facteurs essentiels pour éviter toute suspicion.

Si l’on peut comprendre la réticence du maître d’ouvrage à diffuser le contenu d’études ou d’expertises en raison de contraintes liées à leur complexité, à la rigueur scientifique de leur élaboration, au caractère parfois provisoire ou controversé de leurs résultats, de la possible instrumentalisation par des groupes de pression pour influencer l’opinion, la libération des données et la mise à disposition du public de ces études et de leurs résultats, assorties des précautions d’usage, sont un préalable à la justification des choix opérés par le maître d’ouvrage.

Afin de garantir la rigueur et l’objectivité de ses études et notamment celles portant sur les solutions alternatives, le maître d’ouvrage a mis en place un conseil scientifique. Les conclusions de ce conseil scientifique ont été publiées sur le site de Tisséo Collectivités.

Par ailleurs un groupe miroir garant de la communication des résultats des études à l’ensemble des acteurs a été institué. Y ont également été présentés le résultat des études et les avis du comité scientifique.

La composition, le rôle et les missions de ces instances seront développées ci-après. De manière générale, si la concertation menée après le débat public et le climat dans lequel elle s’est déroulée ont permis de montrer la complémentarité plutôt que l’opposition entre deux projets (TAE et étoile ferroviaire), de trouver un compromis sur certains sujets (à défaut d’un consensus) comme sur la desserte de l’aéroport de Blagnac, ce n’est pas le cas sur le tracé de la 3^{ème} ligne de métro.

Malgré les études conduites pendant plusieurs mois sous l’égide du conseil scientifique, et la participation du Collectif Citoyen au cadrage de ces études, la position des uns et des autres n’a guère évolué et la contestation, sous différentes formes plus ou moins polémiques, du tracé par le Collectif Citoyen reste entière.

Ces études ont pour le moins eu le mérite de montrer que les critères techniques (trafic, coût, etc) n’étaient pas de nature à discriminer de manière tranchée les deux projets mais qu’ils traduisaient chacun une vision différente de l’aménagement métropolitain et de la mobilité, le tracé retenu par le maître d’ouvrage résultant donc d’un choix politique au sens noble du terme, étayé par un argumentaire technique et socio-économique.

2.2 // La concertation publique sur le projet de Connexion ligne B

La concertation publique sur le projet de Connexion Ligne B a fait suite au débat sur la 3^{ème} ligne de métro, et à l’adoption après enquête publique du Projet Mobilités 2020.2025.2030 valant Plan de Déplacements Urbains.

Trois recommandations ont été formulées par le garant à l’issue de cette concertation :

- D’une part que soient étudiées la faisabilité, l’opportunité et les alternatives à la réalisation d’une piste cyclable utilisant les infrastructures du métro.
- D’autre part que soit engagée une étude permettant de s’assurer au regard d’autres variantes que le tracé au centre du lac de la justice était le plus pertinent.
- Enfin que soit étudiée la possibilité d’une réalisation distincte de la Connexion Ligne B et de Toulouse Aerospace Express.
Sur ce dernier point, même si les procédures administratives et les études techniques sont menées conjointement, la maîtrise d’ouvrage a engagé les procédures d’appel d’offres pour les marchés de maîtrise d’œuvre de manière distincte.
Cependant l’imbrication des deux projets au niveau du lac de la Justice et de la station INPT nécessite une coordination étroite des études de la Connexion Ligne B avec celles du secteur Sud Est de la 3^{ème} ligne de métro, conduisant à un planning de réalisation sensiblement équivalent.

Contrairement au projet de 3^{ème} ligne de métro, celui concernant la connexion avec la ligne B s’est poursuivi dans un contexte apaisé et non polémique.

La mise en place d’une structure d’animation et d’études associant notamment, sous l’égide de Tisséo Collectivités, les élus concernés, les associations représentant les usagers du vélo et visant à établir un schéma directeur des pistes cyclables a sans nul doute contribué à apaiser la polémique quant à la possibilité d’emprunter les ouvrages du métro.

Lors de la concertation publique sur la Connexion Ligne B, de nombreuses contributions et une pétition réclamaient la création d’une piste cyclable sur le viaduc de la 3^{ème} ligne de métro franchissant notamment les autoroutes A61 et A620.

Les études conduites par le maître d'ouvrage ont mis en avant qu'un tel aménagement était techniquement réalisable (pour un surcoût de 11 millions d'euros) mais qu'un tel aménagement présentait de nombreux inconvénients tels que : forte pente et longueur des rampes d'accès, inconfort notable des cyclistes roulant à proximité immédiate des rames, fragilisation de la sûreté du métro et problème d'accessibilité des secours, impact environnemental lié aux emprises supplémentaires pour les rampes.

Compte-tenu de ces éléments, le maître d'ouvrage n'a pas souhaité donner suite à ces demandes. En revanche, comme il l'avait proposé lors de la concertation publique, le maître d'ouvrage s'est engagé dans le pilotage des différents schémas directeurs cyclistes et piétons sur l'ensemble de son ressort territorial. Ces schémas sont en cours de définition en collaboration avec les acteurs associatifs, les intercommunalités, et autres collectivités, Conseil Départemental, Conseil Régional, État et seront validés au plus tard fin 2019.

Une démarche de révision de son schéma directeur cyclable a également été engagée de façon coordonnée par le Sicoval.

Cette approche stratégique cohérente devrait permettre d'évaluer le besoin et l'intérêt d'un franchissement de l'A61/Hers et de mieux le positionner, sans doute plus au sud, au regard des enjeux cyclables et piétons, visant à développer un réseau structurant et continu sur l'ensemble du secteur.

À l'issue de l'enquête publique sur le prolongement de la ligne B la commission d'enquête avait recommandé un passage de la Ligne B en viaduc au centre du lac de la Justice plutôt qu'en rive.

Le tracé de la Connexion Ligne B a été étudié en prenant en compte cette recommandation. Toutefois une entreprise riveraine en raison de possibles nuisances phoniques ou visuelles émettait des réserves qui se traduisent dans les faits comme une demande de modification de tracé de la Connexion Ligne B mais aussi de la 3^{ème} ligne de métro.

Le maître d'ouvrage a donc étudié des variantes en souterrain ou selon un tracé plus sinueux s'éloignant du tracé de référence et se rapprochant de l'Institut National Polytechnique de Toulouse (INP).

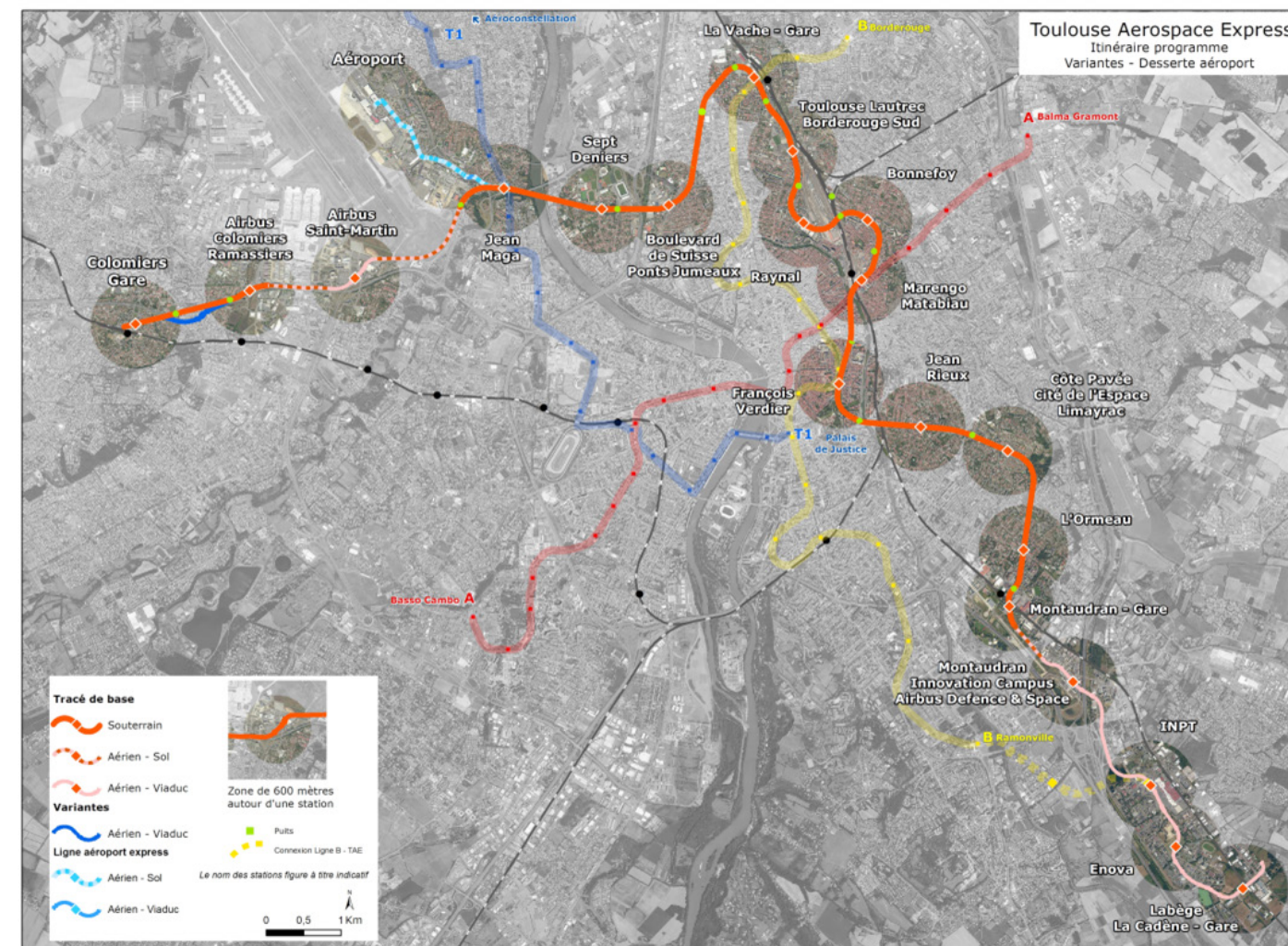


Les impacts de telles variantes sur l'environnement, les conditions d'exploitation et de respect de normes de sécurité étant jugés trop pénalisant, le maître d'ouvrage, n'a pas jugé possible de modifier le projet sur ces points qui seront explicités dans le dossier d'enquête publique.

3. CONCERTATION 1ÈRE PHASE : ORGANISATION ET MODALITÉS

3.1 // Le projet initial

Au vu des conclusions du débat public, le Comité syndical lors de la réunion du 29 mars 2017 a délibéré en faveur de la poursuite du projet et approuvé son programme le 5 juillet 2017.



3.2 // Les outils de communication et de la concertation

Afin de poursuivre la dynamique de participation autour du projet, les outils et dispositifs suivants ont été mis en œuvre par le maître d'ouvrage, en lien étroit avec le garant.

A // Le dialogue territorial

Souhaitant maintenir des relations privilégiées avec les acteurs du territoire, le maître d'ouvrage a mené une série de réunions d'information et d'échanges avec :

- Les institutions politiques du territoire (Région Occitanie, Conseil Départemental, etc).
- Les grandes entreprises ou institutions locales (Airbus, Stade Toulousain, etc).
- Les porteurs de projets urbains (Enova, TESO, etc).
- Les élus concernés par le projet (Colomiers, Labège, Blagnac, Maires de quartier, etc).

Tenues lors de chacune des étapes du projet et associant outre le maître d’ouvrage dans ses différentes composantes mais également la Métropole de Toulouse, ces réunions avaient pour objet d’informer et de recueillir les expertises d’usage ou les positions des structures territoriales sur les tracés, le positionnement des stations, les aménagements identifiés etc..

B // Le conseil scientifique

Répondant aux recommandations de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP), et dans la perspective de disposer d’une instance, présentant toutes garanties déontologiques et de neutralité, chargée de veiller à la complétude et à la pertinence des études et des démarches, le maître d’ouvrage a mis en place un Conseil scientifique.

Ce conseil scientifique réunit des experts indépendants du maître d’ouvrage, spécialistes reconnus dans les domaines de l’urbanisme et de l’aménagement, des évaluations socio-économiques, de l’ingénierie technique et financière des projets d’infrastructures de transport.

Présidé par Patrick Vandevoorde, puis par Emile Quinet, composé initialement de Claude Gressier, Guillemette Guilbaud, Marc Ivaldi, Robert Marconis, Umberto Pisu, Jean-Claude Prager, Emile Quinet et Noël de Saint Pulgent. Ce conseil scientifique s’est particulièrement investi sur les études de trafic et de modélisation, l’évaluation socio-économique et les bénéfices économiques attendus du projet, sa soutenabilité financière, mais aussi sur les alternatives ou sujets débattus lors du débat public, à savoir :

- La desserte de l’aéroport et de la zone aéroportuaire.
- L’alternative «Centre» soutenue par le Collectif Citoyen.
- L’alternative «Etoile ferroviaire» soutenue par l’AUTATE.

Se réunissant de manière régulière, il a établi tout au long de ses travaux des notes d’étape et rendu à l’unanimité un avis sur les différents sujets dont il a eu à connaître.

cf annexe 1 : avis relatif à la desserte de l’aéroport et du secteur aéronautique
cf annexe 2 : avis concernant le projet alternatif d’étoile ferroviaire
cf annexe 3 : avis relatif à l’alternative centre

A noter que Patrick Vandevoorde, dont le garant tout au long des travaux du conseil scientifique auxquels il a été invité à assister, a pu constater la neutralité et l’objectivité, a jugé souhaitable, pour éviter toute suspicion quant à un éventuel conflit d’intérêt, lors d’étapes ultérieures du projet, se démettre de ses fonctions au sein du conseil scientifique et a été remplacé par Emile Quinet.

C // Le groupe miroir

Les associations précitées ayant été associées à la définition des études sur les alternatives centre ou étoile ferroviaire par le maître d’ouvrage et le conseil scientifique, celles-ci auraient pu être suspectées de disposer d’informations privilégiées.

Afin d’éviter cet écueil et de partager plus largement les résultats des études avec les acteurs du débat public, d’apporter toute assurance quand a l’objectivité la qualité et la transparence des échanges et des travaux, le garant a proposé de constituer un «groupe miroir» devant lequel le maître d’ouvrage présente ses résultats et le conseil scientifique soumet ses conclusions tout en recueillant les attentes ou remarques des acteurs représentés.

Présidé par le garant, ce groupe est composé :

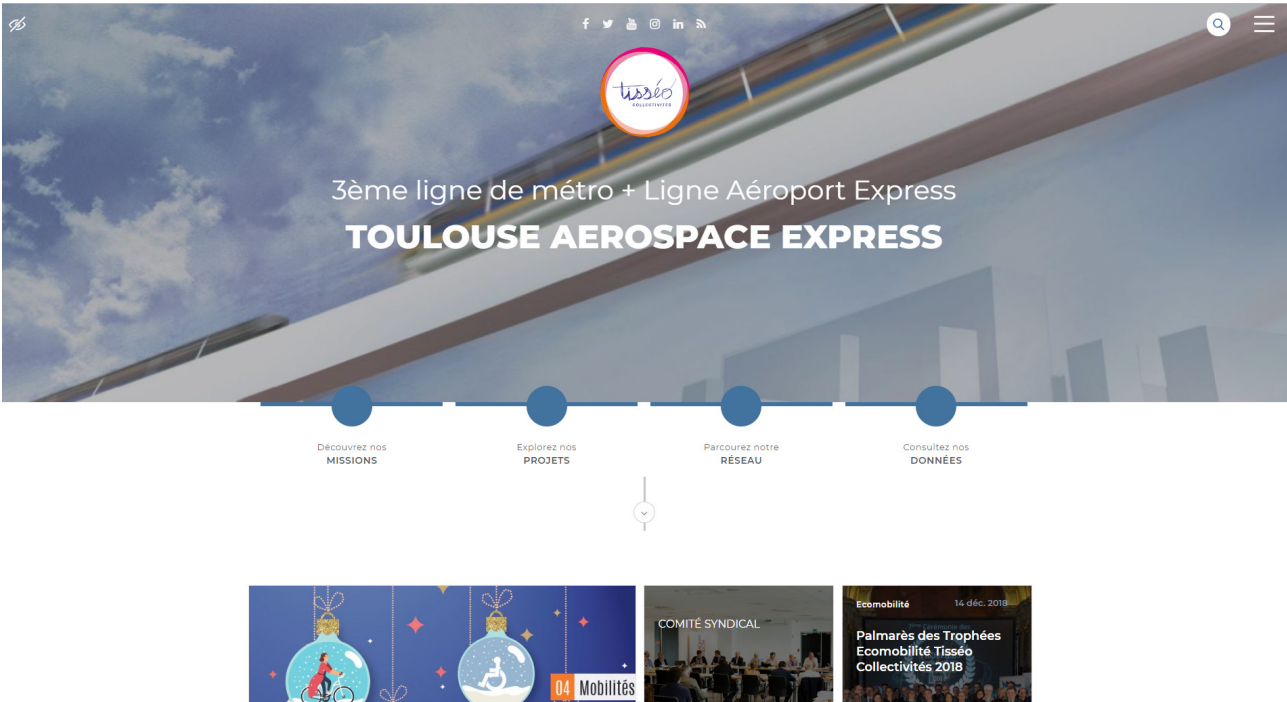
- De représentants de la société civile (CODEV, Union des Comités de Quartiers de Toulouse, Associations de Quartier de Labège et Colomiers).
- De personnalités qualifiées (urbaniste, président du CESER).
- De représentants institutionnels (DREAL, Chambre de Commerce et d’Industrie, Chambre des métiers, etc).
- De représentants d’instances professionnelles (MEDEF, CGPME, Union Professionnelle Artisanale, Syndicats).
- De représentants d’entreprises ou institutions (Airbus, CHU, Thales, la Poste, etc).

Se sont associés aux travaux du groupe en fonction des sujets les représentants du Conseil Régional, de la SNCF ou de l’Aéroport de Blagnac.

Ont ainsi été présentées et discutées au groupe miroir les conclusions des études relatives à «l’Alternative Centre», «l’Etoile Ferroviaire», «la desserte de l’aéroport», «la localisation de certaines stations».

D // La communication institutionnelle «grand public»

Mise en place de façon continue, des actions de communication et d’information sur l’actualité du projet et son tracé ont été menées en continu.



Cette communication institutionnelle repose sur :

- Un site internet renouvelé, facile d’accès donnant toute information sur les projets en cours ou futurs (6000 visiteurs uniques mensuels).
- Les réseaux sociaux.
- Le magazine «Mobilités». Magazine trimestriel, édité entre 40 et 60 000 exemplaires et distribué dans les stations, les agences Tisseo, les mairies, ce support a diffusé dans chaque numéro vers les usagers des informations relatives au projet, aux décisions politiques et sur l’avancée des études techniques.

- Le relais par la presse ou les médias.
- Le projet de 3^{ème} ligne de métro et de Connexion Ligne B ont largement été couverts par la presse locale.
- Plus de 250 articles ou reportages se sont fait l'écho du bilan du débat, des décisions du comité syndical, de l'avancement des études, le tracé, la localisation de stations (Sept Deniers notamment) et des controverses liées, des avis du conseil scientifique, etc.
- L'événementiel



A l'occasion d'événements sur le thème de la mobilité (salon Futurapolis, rencontres nationales du transport public, etc), des informations sur le projet et l'ambition de Toulouse Aerospace Express ont été délivrées.

A noter l'initiative de Tisséo Collectivités dans le cadre de l'Appel à Manifestation d'Intérêt Innovation, de rassembler une centaine d'entreprises start up, institutions diverses qui ont présenté autour du projet de 3^{ème} ligne de métro et du Projet Mobilités plus de 270 projets innovants.

Il convient par ailleurs de rappeler que la 3^{ème} ligne de métro constituant un projet majeur du Plan de Déplacements Urbains en révision (Projet Mobilités 2020.2025.2030), ce sujet a naturellement un élément important abordé lors des consultations du public, de la consultation des personnes publiques associées (Septembre - Octobre 2017), de l'enquête publique préalable à l'avis favorable à son approbation rendu par la commission d'enquête le 14 décembre 2017.

<https://tisseo-collectivites.fr/actualites/projet-mobilites-202020252030-avis-favorable-de-la-commission-denquete-publique>

3.3 // Le dispositif d'information - participation

Mis en œuvre essentiellement au cours des derniers trimestres 2017 et premier trimestre 2018, parallèlement à la poursuite des études, ce dispositif construit pour informer et faire participer le grand public sur le projet sur la base du programme approuvé en juillet 2017 et recueillir les attentes, les besoins des futurs usagers en profitant de leur expérience d'usage, a été conçu pour répondre aux exigences susceptibles d'être formulées par le garant.

En amont de cette phase, quatre réunions ont été tenues avec les élus du territoire (Toulouse, Blagnac, Sicoval et Colomiers) afin de leur présenter le dispositif et l'adapter aux spécificités locales.

Le relais d'information sur ce dispositif (présentation du dispositif, calendrier de rencontres, modalités de participation, documents de synthèse du projet) a été assuré par la presse locale ou régionale et une mise en ligne sur le site internet et les réseaux sociaux.

A cette occasion ont été développés des outils de communication papier (plaquettes de présentation du projet TAE et de la Ligne Aéroport Express-LAE) ou digitaux (questionnaire en ligne, réseau de concertation Colidee, cartographie dynamique sur tablette)



Le dispositif mis en œuvre se compose de trois parties :

A// La plate-forme d'information dédiée et de concertation

Afin de permettre une large participation du public, Tisséo Collectivités a mis en place une plate-forme de concertation (www.colidee.com) présentant le projet (historique, chiffres clés, objectifs, caractéristiques, stations à l'échelle du quartier et ses enjeux) le dispositif de concertation via une page «Participez», donnant l'occasion au grand public de faire part de l'expérience voyageur et de poser des questions.

B // Les ateliers de quartier (10 réunions de Novembre 2017 à Janvier 2018)

Temps de co-construction territorialisée, les ateliers qui ont réuni des représentants d'associations de quartier, d'associations d'usagers des transports en commun, des CODEV, avaient pour objet d'informer sur le projet et de recueillir les besoins des futurs usagers sur le thème de l'expérience voyageur (abords de la station, conception de la station de la rame, etc.).

Ils ont permis de recueillir plus de 1770 contributions émanant de 130 personnes et d'une cinquantaine d'associations, portant sur l'accessibilité, la sûreté, l'aménagement, l'intermodalité, la signalétique, les accès vélo, etc.

C // Les Info'Mobiles

Organisées sur 13 lieux jugés stratégiques en raison de flux importants de population, de mixité des publics d'horaires de travail de salariés, etc..., ces rencontres se sont déroulées de novembre à février 2018 dans des centres commerciaux, des gares, des restaurants d'entreprises ou universitaires etc. permettant d'atteindre un large public moins averti.

Utilisant les différents supports de communication (plaquettes, cartographie sur tablette, etc...), les Info'Mobiles ont permis de conduire 950 entretiens, de recueillir plus de 80 contributions écrites, 270 personnes renseignant un questionnaire sur leurs expériences voyageurs, les pistes d'amélioration ou d'innovation.

D // Restitution et exploitation

L'ensemble des contributions recueillies lors de cette phase a été compilé, transmis au garant, qui a pu en juger et attester de l'intégralité et de l'objectivité des restitutions, et présenté aux élus, associations ou aux services concernés pour être intégrés dans les réflexions thématiques.

Après exploitation, ces contributions ont été intégrées dans le programme des pôles d'échanges et traduites dans le cahier des charges. Elles constitueront des prescriptions que devront respecter les bureaux d'études en charge de la conception des pôles d'échanges, des stations et des rames.

Enfin, l'intégralité des questions posées dans cette phase d'info participation a reçu une réponse de Tisséo Collectivités par oral, par écrit ou mail, ou transmission des comptes-rendus des ateliers.

3.4 // Bilan et enseignements à l'issue de la première phase, évolution du projet

Un bilan de la première phase d'information et de concertation a été dressé par les services de Tisséo Collectivités, bilan auquel le garant a été associé et qu'il estime sincère et exhaustif.

[cf annexe 4 Bilan de la première phase du dispositif d'information participation et perspectives 2018](#)

D'une manière générale, la démarche d'information et de participation a été très favorablement accueillie, les publics rencontrés ayant apprécié la présence et la mobilisation des équipes du maître d'ouvrage pour les rencontres en atelier ou sur site, l'adaptation des horaires et des sites de rencontre l'obtention de précision ou de réponses à leurs interrogations. Elle a permis de toucher des habitants ou des riverains peu ou pas informés qui ont ainsi pu s'exprimer et par le biais d'un contact direct trouver l'occasion d'interroger ou de (re)poser des questions sur le tracé, les caractéristiques techniques du projet et son avancement, sur la stratégie de Tisséo Collectivités et la complémentarité avec les autres réseaux de transport en commun.

Un grand nombre de personnes rencontrées n'utiliseront pas la 3^{ème} ligne de métro seule mais en complémentarité avec d'autres moyens de transport ou d'autres modes. **L'articulation entre TAE et les autres lignes, les interconnexions comme les interfaces avec les autres modes de transport (voiture, modes actifs) apparaît donc comme un sujet important de préoccupation devant être traité avec attention.**

Si l'opportunité du projet de 3^{ème} ligne de métro et de son interconnexion avec la ligne B n'a pas lors de cette phase suscité d'interrogations ou de remises en cause, la démarche conduite a aussi fait réapparaître ou émerger, notamment lors des ateliers, des demandes de justification des choix opérés par le maître d'ouvrage voire des divergences quant au tracé ou à la localisation des stations.

A pu naître un sentiment de frustration chez certains, dès lors que le maître d'ouvrage sollicitait leur contribution sur le thème de l'expérience voyageur, le confort, l'accueil, la sûreté, etc alors que la localisation précise de la station dans le quartier et les aménagements urbains liés leur semblaient plus au centre de leurs préoccupations.

A ce stade, si selon le maître d'ouvrage la localisation précise des stations restait soumise à la conclusion d'études notamment sur les tracés alternatifs, aux contraintes d'ordre technique ou de réalisation d'ouvrages annexes (centre de maintenance et de remisage par exemple), les interrogations, demandes de précision ou critiques formulées apparaissaient légitimes et nécessitaient une démarche complémentaire du maître d'ouvrage.

Elle trouvera sa traduction dans la deuxième phase de concertation abordée ci-après et décidée par le comité syndical du 18 mars 2018.

Bien que le projet soit plébiscité par la grande majorité des participants, certaines stations ont fait l'objet de débat ou de demandes récurrentes, telles que :

- La localisation de la station Jean Rieux souhaitée voir assurée au niveau de l'avenue Camille Pujol ou à défaut accompagnée d'aménagements piétons et bus adaptés.
- Le nombre et l'emplacement des émergences (exemple de la place de l'Ormeau) sur des sites où le principe de l'émergence unique par station prévue au programme TAE est contesté pour des questions de sécurité des accès (traversées de voies très circulées par exemple).
- L'aménagement de la station Jean Maga et la correspondance avec la desserte de l'aéroport.
- La station Fondeyre, dont le maintien argumenté est réclamé par plusieurs associations (maintien pour lequel le conseil scientifique s'est prononcé favorablement).
- Enfin la station des Sept Deniers pour laquelle des divergences de fond sont apparues dès l'origine et demeurent à ce jour.
- Le programme approuvé le 5 juillet 2017 prévoyait l'implantation de la station « Sept Deniers» en limite d'un espace vert à proximité du Stade Ernest Wallon et incluait la réalisation d'un pôle d'échange bus et parking relais afin de maîtriser les flux de rabattement des voitures depuis le nord/ouest de l'agglomération.

Le comité de quartier et le Collectif Job se sont opposés dès l'origine à cette localisation considérée comme mettant en péril le dynamisme du quartier et la pérennité de l'espace vert, renforçant le trafic et la congestion automobile. Ils défendaient l'idée d'une localisation en cœur de quartier à proximité immédiate de l'esplanade Job.

Une rencontre de Tisséo Collectivités avec les associations du quartier en septembre 2017, l'atelier de quartier avec les associations concernées par le projet dans le cadre du dispositif d'information-participation le 23 novembre 2017 comme la rencontre bilatérale du 5 décembre n'ont pas permis de rapprocher les points de vue.

Le comité de quartier, relais de la mobilisation organisait le 13 décembre 2017 une réunion publique (à laquelle assistait le garant), suivie d'une conférence de presse le 15 janvier 2018, des temps d'échanges avec

la population lors du marché et le lancement d’une pétition signée à 1600 exemplaires selon l’association. Devant l’impasse des discussions et la polémique engagée, le garant demandait au Maître d’ouvrage d’approfondir les études de localisation y compris sur le volet aménagement urbain, et d’engager, sur la base de ces études complémentaires un nouveau temps d’échange avec les associations et riverains du quartier. Pendant cette période d’étude où les informations sont restées confidentielles, les échanges de mail ou de courriers entre les acteurs n’ont sans doute pas amélioré les rapports entre intervenants, ce d’autant que les études complémentaires menées par Tisséo Collectivités, ont finalement conduit à une inflexion du tracé et à une nouvelle implantation de la station plus au nord, plus proche du Stade Toulousain et sensiblement contraire aux vœux du comité de quartier qui a pu se sentir exclu de toute concertation.

Le maître d’ouvrage a justifié cette nouvelle implantation notamment par la possibilité d’implanter le centre de maintenance et de remisage, et établi une analyse multicritères visant à expliciter les raisons de ce choix.



.../...Une position plus centrale (place Job) est certainement meilleure pour le quartier sans que cela soit très déterminant pour le projet dans son ensemble. Cette station reste l'une des moins chargée de la ligne et les habitants des Sept Deniers disposent du Lineo 1 pour se rejoindre le centre-ville.

En revanche, le positionnement de la station et le tracé dans le secteur influent sur deux points importants qui concernent plus le fonctionnement d'ensemble de la ligne: La possibilité d'implanter un parc d'échange qui doit pouvoir être branché sur la rocade pour ne pas encombrer la voirie du quartier.

L'implantation du garage atelier pour lequel un emplacement à Ginestous constitue une solution intéressante.

Ces deux éléments militent pour un tracé le plus au nord possible (même un peu plus que le tracé actuel de la solution de référence, ce qui permettrait d'épargner l'espace vert pour l'implantation du parc d'échanges.

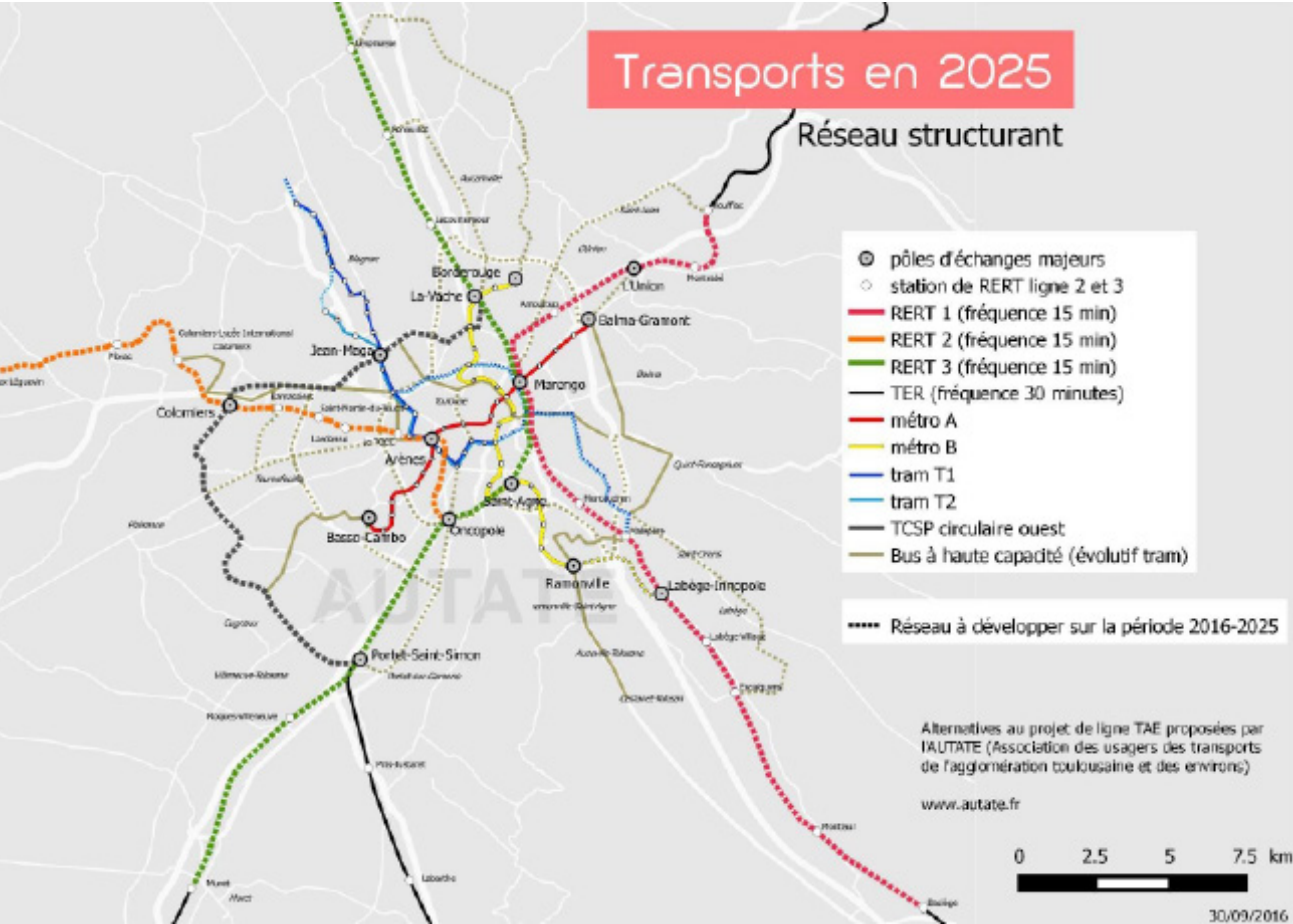
De l'avis du conseil scientifique, la concertation mérite d'être poursuivie mais il n'existe pas d'élément déterminant conduisant à placer la station au cœur du quartier.../...

Ce sujet a fait l’objet d’un avis motivé du conseil scientifique dont l’extrait figure ci-avant. Il n’appartient pas au garant de prendre position sur telle ou telle implantation. Il ne peut que regretter que les arguments des uns et des autres n’aient pu être partagés et qu’aucun dialogue serein n’ait pu s’engager lors des réunions d’atelier territorial ou d’ateliers citoyens tenus au cours du deuxième semestre 2018. Les craintes exprimées par les habitants, reprises dans la deuxième phase d’information et de concertation de détérioration de la qualité de vie en raison d’un trafic et un stationnement automobiles accrus, de création d’une seconde centralité conduisant à une dégradation du cœur de quartier (espace Job), d’accès trop éloignés à la station et donc d’une réorganisation de l’espace urbain, méritent d’être apaisées.

La co-construction d’un projet urbain par les services de la métropole, de Tisséo Collectivités avec la participation des habitants, prenant en compte cette nouvelle implantation, paraît souhaitable aux yeux du garant pour aboutir à une solution de compromis.

A // L'étoile ferroviaire

Le projet d'étoile ferroviaire a été présenté lors du débat public par l'association AUTATE comme une alternative à la 3^{ème} ligne de métro. Ce projet consiste essentiellement à organiser trois lignes de type « RER » cadencées à une fréquence au quart d'heure en utilisant le réseau ferré actuel et passant toutes par la gare Matabiau.



©AUTATE

Répondant aux recommandations de la Commission Particulière du Débat Public, le maître d’ouvrage a mené ou fait procéder par ses prestataires les études relatives à cette alternative, sous l’égide du conseil scientifique. La définition précise de cette alternative ainsi que la nature des études qui devaient être conduites ont été précisées lors d’une réunion à laquelle assistait l’AUTATE, Tisséo Collectivités et ses prestataires ainsi que le conseil scientifique.

Ces études, menées jusqu'en octobre 2017, ont été restituées le 16 octobre 2017 en présence du garant et des représentants de la SNCF et de la région Occitanie, puis présentées au groupe miroir avec l'avis du conseil scientifique établi le 16 novembre 2017.

Au terme de ces études, et selon l'avis du conseil scientifique, joint en annexe 4.1, il apparaît que l'aménagement complet avec une desserte cadencée au quart d'heure coûterait de l'ordre de 50% de plus que le projet TAE pour un trafic quatre fois moindre et un délai de réalisation deux fois plus long. Il ne saurait donc répondre aux objectifs de la 3^{ème} ligne de métro et constituer une alternative.

Les objectifs et les services attendus des deux projets ne se recouvrent pas et les deux projets ne sauraient donc se substituer l'un à l'autre.

En revanche, même si sa fréquentation est encore faible, l'étoile ferroviaire contribue à la desserte de la grande banlieue toulousaine. Son aménagement et sa modernisation dans le cadre d'une desserte cadencée sont complémentaires du projet de ligne de métro de l'agglomération toulousaine.

Toute amélioration de la branche Nord, dans le cadre des AFNT (aménagements ferroviaires du nord toulousain) ou de la branche sud-ouest (Muret) permettraient d'améliorer une desserte aujourd'hui insatisfaisante des territoires concernés et favoriseraient un transfert modal vers les transports en commun (dont la future ligne de métro si elle se concrétise).

Les études engagées par la Région, autorité organisatrice des transports, sur ces sujets seront déterminantes. La mobilisation des usagers du transport comme les manifestations médiatisées ces dernières semaines sont significatives des attentes à cet égard.

B // L'alternative centre

Lors du débat public, un collectif de personnes, sous le vocable « Collectif Citoyen » (qui sera en 2018 constitué sous forme d'association), tout en étant favorable au principe d'une troisième ligne de métro a proposé un tracé sensiblement différent du tracé présenté par le maître d'ouvrage, tracé alternatif dit « Alternative Centre ».

NOS PROPOSITIONS POUR UNE 3^{ÈME} LIGNE MÉTRO-POLITAINE



@toulouse-metro-politaine.com

Répondant à la recommandation formulée par la Commission Particulière du Débat Public, le maître d'ouvrage a engagé une étude complémentaire, mobilisant ses prestataires ainsi que l'agence d'urbanisme de l'agglomération toulousaine.

Ce travail engagé dès mai 2017, sous l'égide du conseil scientifique a d'abord consisté à stabiliser avec le Collectif le tracé proposé pour l'alternative centre.

Ce tracé alternatif, à l'issue de plusieurs réunions auxquelles participaient le Collectif et le conseil scientifique, a ainsi été stabilisé en juillet 2017, permettant d'engager la comparaison entre les deux solutions proposées. Cette comparaison a porté sur les coûts d'investissement, d'exploitation, la desserte et la fréquentation.

Au vu des premiers résultats, le Collectif citoyen, en novembre 2017, modifiait sa proposition en renonçant à la desserte de Malepère et adoptant un tracé identique au tracé de référence dans la partie sud est.

Trois scenarios ont été ainsi étudiés et comparés :

- Le tracé de référence.
- L'alternative centre telle que proposée lors du débat public.
- Une alternative centre modifiée (correspondant à la position exprimée par le collectif en novembre 2017).

A la demande du conseil scientifique s'est ajoutée, afin de disposer d'une analyse exhaustive des possibilités, une dernière variante dite « Variante Minimales », variante du tracé de référence en remplaçant la boucle de La Vache par un tracé plus direct passant par les Minimales.

La comparaison entre les variantes a été conduite selon deux approches :

- Une approche sectorielle permettant d'autoriser le cas échéant des solutions mixtes combinant les différentes variantes et qui a conduit à explorer une nouvelle variante dite des Minimales.
- Une approche globale permettant la vue d'ensemble sur le fonctionnement du réseau, les trafics et l'utilité socio-économique du projet.

A l'issue d'une année d'études, de résultats intermédiaires mis à disposition et faisant l'objet de notes d'étape du conseil scientifique, d'investigations complémentaires, le maître d'ouvrage a produit en mai 2018 un rapport de synthèse, rapport remis au collectif citoyen et présenté en groupe miroir accompagné de l'avis du conseil scientifique.

cf annexe 3 : avis relatif à l'alternative centre

De manière très synthétique, il ressort des études et selon les avis motivés du conseil scientifique que les deux variantes (celle d'origine et celle modifiée en novembre 2017) proposées par le Collectif Citoyen n'apportent pas d'avantage qualitatif ou quantitatif par rapport au tracé de référence, en raison de coût d'investissement supérieur partiellement compensé par un coût d'exploitation moindre, d'un moindre impact sur la diminution de la circulation automobile, car desservant une population certes plus importante mais déjà desservie par les axes structurants de transport en commun, d'un bilan socio-économique inférieur à celui du tracé de référence, pour un trafic global équivalent, enfin d'un impact moindre sur la structuration de développement urbain.

Ces conclusions sont contestées par le Collectif Citoyen, qui estime que le tracé qu'il propose assure une meilleure desserte de milieux denses, déjà urbanisés ou en développement, une meilleure fréquentation conduisant à un trafic plus important et à un bénéfice socio-économique supérieur par rapport au projet de référence qui au contraire lui apparaît inadapté aux besoins, trop coûteux car ayant adopté un tracé trop long desservant des zones peu denses ou déjà desservies.

Si le conseil scientifique considère que les documents produits par le maître d'ouvrage sont riches et de bonne qualité, qu'ils formalisent de façon claire et documentés les éléments quantitatifs ou qualitatifs, que les investigations ont été menées avec une précision adaptée au niveau d'études préliminaires d'un projet et qu'il n'a pas été décelé d'incohérence dans les résultats obtenus, le Collectif Citoyen estime quant à lui, ne pas avoir disposé d'informations suffisamment fiables et exhaustives de la part du maître d'ouvrage, ou de les avoir eu trop tardivement pour pouvoir les analyser, contestant sous différentes formes (y compris par un recours contre la délibération de juillet 2018 de Tisséo Collectivités) l'objectivité et l'exhaustivité des études et de leurs résultats et par voie de conséquence la décision prise par le comité syndical.

Certaines parties d'études ont pu effectivement être mises à disposition tardivement par le maître d'ouvrage, ceci résultant de la crainte de ce dernier d'une part du caractère nécessairement provisoire de certaines données et d'autre part de voir utilisés certains de ces éléments d'études de manière détournée ou partielle notamment sur les réseaux sociaux.

Le rappel des règles d'usage, précisées dans le bilan de la CPDP et rappelées par le garant, sur l'utilisation des études a permis la mise à disposition de l'ensemble de ces études complémentaires.

Le garant ne peut que faire le constat et regretter que ces études dont il considère qu'elles ont été menées pendant des mois dans le respect des principes de loyauté, d'objectivité et de transparence n'aient pu conduire à un projet partagé.

Il note cependant que l'étude approfondie de l'alternative centre, au-delà des critères techniques ou financiers, a permis de mieux étayer les fondements du projet, le maître d'ouvrage explicitant les raisons de son choix du tracé Nord par des considérations liées aux enjeux territoriaux, de restructuration et de renouvellement urbain de territoires à fort potentiel d'attractivité et à des enjeux d'amélioration de l'accessibilité des communes périphériques arguments l'amenant à rétablir la station Fondeyre dans le programme de la 3^{ème} ligne de métro.

La desserte de l'aéroport

Dans le dossier mis à disposition du public lors du débat, la desserte de l'Aéroport de Toulouse Blagnac figurait sous forme optionnelle, la ligne TAE étant conçue en fourche, une branche desservant Colomiers, l'autre branche desservant l'aéroport depuis Jean Maga.

Son financement n'était pas inclus dans le projet.

Porte d'accès de la métropole (avec la gare Matabiau), au territoire national ou à l'international l'aéroport dispose d'un plan de développement ambitieux, situé à faible distance du centre-ville, il peut être un facteur d'attractivité de la métropole dès lors qu'il sera efficacement connecté au réseau structurant de transport urbain.

Par ailleurs, la plate-forme aéroportuaire et industrielle, concentre plus de 90 000 emplois, constituant le principal moteur économique de la métropole toulousaine et la part des transports collectifs y est faible.

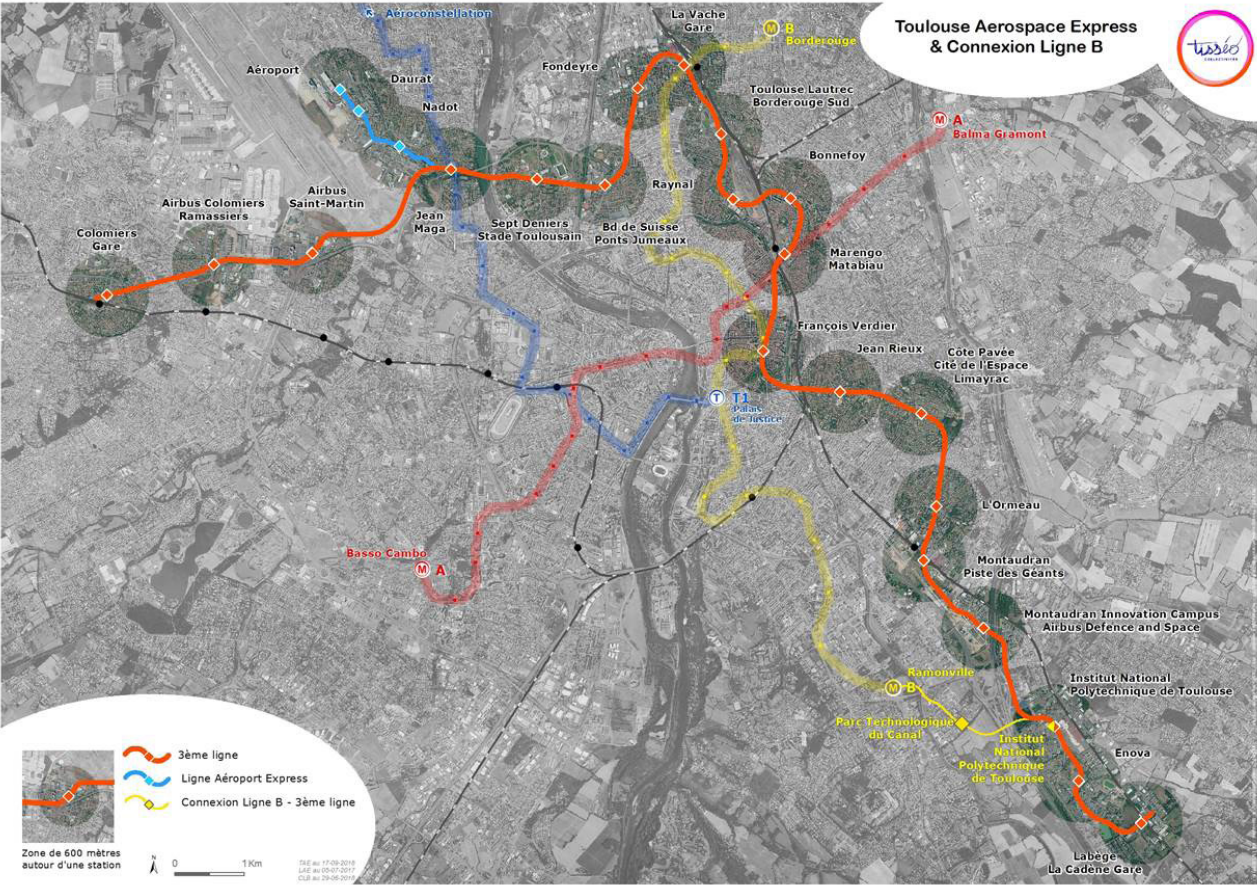
La desserte de l'Aéroport et plus largement de la zone Nord-Ouest est apparue comme un objectif majeur du projet, tant lors du débat que dans les différentes réunions de concertation avec les élus ou les acteurs économiques.

Différentes solutions ont été envisagées par Tisséo Collectivités, trois familles de tracé étant analysées : les familles de tracé passant par Purpan ou par Blagnac ont été rapidement abandonnées au profit de variantes passant par Jean Maga.

Après comparaison de trois variantes, la première consistant en une navette express connectée à la 3^{ème} ligne de métro à Jean Maga, la seconde en une desserte en fourche avec branche vers l'aéroport depuis Jean Maga et la troisième sous forme d'une boucle avec tracé sous les pistes, Tisseo proposait de retenir la solution d'une navette express a fréquence de 5 minutes, entre Jean Maga et l'aéroport (conduisant à une restructuration du tramway).

Regrettant toutefois que la desserte de l'aéroport ne puisse être assurée par le métro, les différents acteurs ont accepté cette solution de compromis, validée avec certaines réserves ou recommandations par le conseil scientifique (cf avis joint en annexe 4.3).

Compte-tenu de ces éléments, le comité syndical par délibération du 5 juillet 2017 retenait la solution de navette express et intégrait cette nouvelle ligne dans le programme de Toulouse Aerospace Express.



A l'issue de cette phase de concertation, Tisséo Collectivités a donc, par délibération du 11 juillet 2018, confirmé l'itinéraire du programme de Toulouse Aerospace Express (3^{ème} ligne de métro et ligne aéroport express) et notamment le tracé Nord passant par La Vache, arrêté l'implantation du site de remisage et de maintenance au nord du quartier des Sept Deniers, arrêté l'implantation de la station des Sept Deniers et du pôle d'échanges associé et rétabli une station au sud de Fondeyre.

4. LA DEUXIÈME PHASE DE CONCERTATION - ORGANISATION ET MODALITÉS

4.1 // Objectifs finalités

Le tracé de la 3^{ème} ligne de métro ainsi que le tracé, les caractéristiques de la Connexion La Ligne B ayant été arrêtés par le maître d'ouvrage, la localisation précise des stations, leurs caractéristiques et leur insertion urbaine au sein du quartier vont être précisés.

Ils sont de nature à modifier sensiblement l'environnement et les conditions de vie des habitants, riverains, commerçants ou usagers.

Ils doivent donc pouvoir non seulement être informés des projets de stations mais aussi faire part de leurs attentes et de leurs critiques et pouvoir participer à l'élaboration des aménagements urbains les concernant au premier chef.

Dans cette perspective, en accord avec le garant et en réponse à une attente du public formulée lors de

la première phase d’information - concertation, le maître d’ouvrage, en collaboration avec les services en charge de l’aménagement urbain de la métropole toulousaine et du Sicoval a organisé une deuxième phase d’information - concertation à l’automne 2018.

Cette phase repose sur deux dispositifs : l’un s’adressant aux élus, maires et associations de quartier, associations diverses, collectivités publiques, entreprises, porteurs de grands projets déjà utilisé lors de la phase précédente sous la forme d’ateliers territoriaux, l’autre s’adressant directement au public, habitants, usagers riverains des stations par le biais de panels citoyens.

4.2 // Ateliers territoriaux

Le tracé de la 3^{ème} ligne de métro ainsi que le tracé, les caractéristiques de la Connexion Ligne B ayant été arrêtés par le maître d’ouvrage, la localisation précise des stations, leurs caractéristiques et leur insertion urbaine

Visant à maintenir des relations privilégiées avec les acteurs du territoire, ces réunions, organisées par Tisséo Collectivités ou Tisséo Ingénierie en septembre et octobre 2018, ont constitué un lieu d’information, de recueil d’expertises d’usage, de concertation.

Certains thèmes récurrents ont été abordés par le maître d’ouvrage et ses prestataires tels que l’emplacement de la station, de ses émergences, de son accessibilité piétons - cycles, automobiles (dépose minute stationnement), l’intermodalité, l’espace public autour de la station et ont fait l’objet de discussion.

Du bilan établi par le maître d’ouvrage, il ressort, aux yeux du garant, des sujets ou des thèmes méritant d’être mis en exergue :

- L’intermodalité et la connexion de la 3^{ème} ligne de métro, au réseau de transports en commun (rabattement vers les gares et refonte du réseau), aux circulations douces (pistes cyclables, stationnement sécurisé, accès piétons ...) mais aussi au réseau ferroviaire.
Sur ce dernier point, la demande d’une meilleure desserte, plus fréquente et mieux cadencée tout comme la nécessité de faciliter l’interconnexion de la ligne SNCF et de TAE en l’assurant dans le même lieu ou bâtiment (une seule gare TER, Metro) est exprimée à plusieurs occasions.
- La réalisation de parkings relais (P+R) souhaitée sur certains sites, rejetée sur d’autres, souvent en réponse à une crainte liée à l’augmentation de trafic automobile dans le quartier ou au stationnement «ventouse».
- La sécurité des accès se traduisant par exemple dans la demande d’émergence double pour éviter une traversée de voie jugée dangereuse, ou la multiplication de sorties sur une place.
- L’aménagement urbain et la réalisation d’espaces verts et plus généralement le souci de créer un espace urbain de qualité renforçant la vie de quartier.

A noter enfin les demandes de précision sur les acquisitions foncières et les expropriations.

Le maître d’ouvrage a pu apporter en séance un certain nombre de réponses ou de précisions, il a dressé un bilan exhaustif des remarques et suggestions formulées au cours de ces réunions, bilan duquel il conviendra de tirer tous les enseignements afin de répondre aux aspirations ainsi formulées.

cf annexe 5 Bilan de la deuxième phase de concertation

4.3 //Panels citoyens

Afin de permettre au grand public de s’exprimer directement sur l’insertion urbaine des stations, sur leurs fonctionnalités, 9 « ateliers citoyens » ont été organisés en novembre et décembre 2018, en complément des ateliers territoriaux décrits ci avant.

Une large information sur le dispositif publiée sur le site de Tisséo Collectivités, largement relayée par la presse et les réseaux sociaux invitait les habitants, usagers, riverains à participer à ces ateliers.

Les panels citoyens ainsi constitués ont pu travailler avec les équipes de Tisséo Collectivités, ses prestataires, et les services de la métropole sur l’implantation, les caractéristiques des stations les concernant, sur l’insertion de la station dans le quartier et son réaménagement.

On ne peut que se louer de la forte implication des riverains dans cette démarche qui a reçu un accueil des plus favorables.

Comme pour les ateliers citoyens certains thèmes ont été largement abordés

- **La sécurité des abords** et notamment des accès piétons et cycles sous différentes formes telles que l’aménagement de pistes cyclables, d’accès réservés, mais aussi sur certaines stations le souhait de voir réalisées plusieurs sorties pour une même station afin d’éviter des traversées de chaussée jugées dangereuses pour les piétons.
Même si le principe d’une émergence unique est affiché par le maître d’ouvrage, une telle demande mérite d’être étudiée et envisagée.
- **La qualité de vie dans le quartier** qui ne doit pas être dégradée, se traduisant notamment par la volonté de maintenir ici un marché là une implantation de services ou de commerces, ailleurs par le maintien ou la création d’espaces verts ou d’aménagements urbains de qualité afin d’instituer un lieu de vie aux abords de la station.
Ceci s’est ainsi traduit par le rejet des destructions (même transitoires) de plantations existantes pour réaliser la station François Verdier, et par voie de conséquence l’exigence de déplacement de la station.
De même, le souci de ne pas sacrifier le cœur du quartier des Sept Deniers et la crainte d’une urbanisation excessive a été opposé par certains à l’implantation de la station.
La poursuite de la concertation, sans à priori, sur ces sujets, l’étude d’adaptations ou de modifications du projet, prenant en compte les objections ou critiques formulées par les habitants sont le gage de son acceptabilité.
- **La crainte souvent exprimée d’un effet « aspirateur à voitures »**, conduisant pour certains sites à rejeter la création de parking relais, à reporter ces parkings plus en amont des accès routiers ou au contraire sur d’autres à les souhaiter voir à en accroître la capacité.
- **La nécessité d’une coordination des travaux** de la 3^{ème} ligne de métro avec d’autres grands projets afin d’en limiter les impacts pour les riverains.
- **La réorganisation du réseau de transport en commun** (bus), permettant un maillage et un rabattement efficace vers les stations.

Enfin, de manière plus ciblée, les questions de la tarification et de la crédibilité des financements ont été évoquées.

4.4 // Enseignements et suites données

Un compte rendu exhaustif et un bilan des ateliers territoriaux et des ateliers citoyens ont été dressés par le maître d’ouvrage.

Une réunion de restitution aux participants aux ateliers citoyens se tient le 28 janvier 2019 en présence du garant, afin de les informer des suites réservées à leurs contributions.

De même des réunions de restitution des ateliers territoriaux sont organisées à l’initiative du maître d’ouvrage et des maires de quartiers ou des communes concernées.

La participation lors de ces réunions, aux côtés du maître d’ouvrage et de ses prestataires des services de la métropole en charge de l’aménagement et des espaces publics a permis d’apporter aux riverains une information complète quant à l’insertion des stations dans le tissu urbain, de confronter le projet à leur expérience d’usage et à leurs attentes.

Si nombre de questions ont pu obtenir une réponse de la part du maître d’ouvrage, d’autres nécessitent une poursuite des échanges et de la concertation.

La prise en compte des avis formulés et leur traduction trouveront leur place dans le dossier d’enquête publique où seront inclus le bilan fait par le maître d’ouvrage de cette concertation et les suites qu’il leur aura réservées.

5. CONCLUSIONS DU GARANT

La Commission Particulière du Débat Public sur la 3^{ème} ligne du métro de l’agglomération toulousaine avait émis un certain nombre de recommandations.

Celles-ci ont été suivies et mises en œuvre par le maître d’ouvrage, comme l’ont été celles émises à l’issue de la concertation publique sur la Connexion Ligne B.

En effet, concernant la Connexion Ligne B, le maître d’ouvrage a conduit des études complémentaires permettant de comparer les différents tracés au droit du lac de la Justice et le garant ne peut que se féliciter des suites données quant à l’élaboration d’un schéma directeur cyclable piloté par Tisseo Collectivités avec l’ensemble des acteurs.

Sous des formes variées, utilisant différents outils, le maître d’ouvrage a poursuivi un processus continu d’information et de concertation du public sur ces deux projets.

Les études des solutions alternatives à la troisième ligne proposées par le Collectif Citoyen et l’AUTATE ont été conduites sur plusieurs mois et fait l’objet d’une analyse comparative avec le tracé de référence, sous l’égide d’un conseil scientifique garant de l’exhaustivité et de l’objectivité de ces études.

Des critiques ont pu être formulées quant à la libération tardive de certaines données ou de parties d’études. La conclusion des études comparatives produites, notamment sur le tracé alternatif défendu par le collectif citoyen, reste contestée par ce dernier.

Cependant, même si le débat ouvert sur ces questions n’a pas permis de partager un projet commun, cette démarche a conduit le maître d’ouvrage à expliciter et justifier ses choix et décisions, donnant au public les informations utiles lui permettant de se prononcer lors d’une prochaine enquête publique.

En tout état de cause elle a mis en avant le fait que le projet de 3^{ème} ligne de métro ne pouvait se réduire à un projet technique mais qu’il s’intégrait dans un projet de développement territorial.

L’étude conduite sur l’alternative « Etoile Ferroviaire » a montré la complémentarité indispensable entre ce projet et celui de la 3^{ème} ligne de métro, élargissant le périmètre de ce projet territorial.

Si le tracé de la troisième ligne n’a pas évolué de façon significative, le programme a pris en compte certains apports de la concertation, à l’image de la desserte de l’Aéroport de Toulouse Blagnac et a été arrêté après prise en considération des avis du conseil scientifique et d’un bilan d’une première phase de concertation validé par le garant.

Les outils utilisés par le maître d’ouvrage pour assurer l’information tout au long du projet (site internet, plaquettes, info mobiles, etc...), ainsi que les dispositifs de concertation (ateliers territoriaux, ateliers citoyens, etc...) ont été mis en œuvre sous l’égide du garant au plus près des usagers et des habitants.

Ces démarches territorialisées au plus près des habitants ont permis au public de s’exprimer et de faire connaître son avis, voire son opposition à certaines dispositions à l’image de l’implantation de la station des Sept Deniers qui demeure contestée par les habitants du quartier, ou des modalités d’insertion dans le tissu urbain et de réalisation de la station François Verdier.

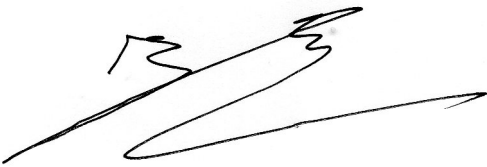
Cette expression et les arguments développés apportent des éléments qui devraient permettre une co-construction d’un projet par le maître d’ouvrage, la métropole et les habitants, dans le prolongement de cette démarche de concertation.

Il ressort que la maîtrise d’ouvrage s’est engagée avec constance et sérieux dans la concertation post débat et post concertation publique.

Elle a répondu aux nombreuses demandes du garant concernant les études complémentaires, les dialogues bilatéraux conduits avec les équipes en charge du projet et leurs prestataires, tout comme elle a mis en place les outils et démarches qu’il a proposés.

Le garant a pu assister à toute réunion lorsqu’il en a manifesté l’intérêt.

Le garant considère donc que la concertation citoyenne a permis d’aborder les questions en suspens ou méritant débat, et que cette concertation est de nature à ce que les acteurs du projet comme le public puissent construire une position argumentée et formule le vœu que le maître d’ouvrage poursuive cette démarche de concertation lors des étapes suivantes du projet.



Jean-Claude RUYSSCHAERT
Le garant de la conceration



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