



D.2017.03.29.3.1

3 - TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS

3.1 – Décision du maître d'ouvrage SMTC-Tisséo à l'issue du débat public sur le projet de 3^{ème} ligne de métro et conditions de poursuite du projet

Exposé de Monsieur le Président :

Par délibération cadre D 2016.02.10.1.1 du 10 février 2016, le Comité Syndical a délibéré sur la définition et l'organisation du projet de nouvelle ligne de métro de l'aire métropolitaine toulousaine, dite « TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS ».

Par délibération D 2016.03.30.1.1 en date du 30 mars 2016, le Comité Syndical a actualisé le périmètre d'étude et l'option aéroport dans la définition du projet Toulouse Aerospace express et son organisation.

Le projet Toulouse Aerospace Express répondant aux conditions prévues aux articles R.121-1 et suivants du code de l'environnement, le Président du SMTC a saisi le 22 avril 2016 la Commission Nationale du Débat Public.

Par décision n°2016/13/TAE/1, la Commission Nationale du Débat Public a décidé que le projet de nouvelle ligne de métro « Toulouse Aerospace Express » ferait l'objet d'un débat public. Le débat public a été organisé par une Commission Particulière du Débat Public désignée à cet effet.

Le compte-rendu du Débat Public établi par le Président de la Commission Particulière du Débat Public et le bilan du débat public établi par le Président de la Commission Nationale du Débat Public ont été rendus publics le 16 février 2017.

Le débat qui s'est déroulé du 12 septembre au 17 décembre 2016, a permis d'informer largement le public, notamment par le dossier du maître d'ouvrage diffusé à 3 000 exemplaires, sa synthèse diffusée à 5 000 exemplaires, par le site internet du débat qui a enregistré plus de 21 000 visiteurs uniques.

Le débat vif et argumenté a permis l'expression d'une grande pluralité de points de vue, dans un climat serein d'intelligence collective, en particulier au cours de 4 grandes réunions publiques, 12 focus group, 16 débats mobiles, 10 rencontres en entreprise / à l'université, 5 ateliers cartographiques, 5 conférences-débat mais aussi 1 dialogue 3D ; ces modalités ont permis l'intervention d'experts, dont certains proposés par le public, les différentes parties prenantes et la Commission Particulière du Débat Public.

SMTC

7, esplanade Compans-Caffarelli
BP 11120 – 31011 Toulouse CEDEX 6

Le débat a suscité un nombre important de contributions, avec 43 cahiers d'acteur, 40 contributions, 314 questions posées, 837 avis et commentaires sur le site internet.

Le coût du Débat Public s'élève au final à 740 K€, dont 110 K€ financés par la CNDP :

- 550 K€ de frais engagés par la CPDP (financement SMTC)
- 110 K€ de frais engagés par la CNDP (financement CNDP)
- participation de l'équipe technique représentant la maîtrise d'ouvrage (SMTC, SMAT, Toulouse Métropole, AUAT, SICOVAL) représentant 250 jours x hommes, soit environ 80 K€.

Dans le cadre de ce débat public, sollicitée par un collectif citoyen, la Commission Particulière du Débat Public a décidé la réalisation d'une étude complémentaire sur le projet de la 3^{ème} ligne de métro à Toulouse.

Cette étude avait pour objet de vérifier la crédibilité des chiffres d'évolution de la population, la pertinence de sa répartition sur le territoire métropolitain au regard des perspectives d'aménagement et des objectifs poursuivis en la matière, de caractériser et évaluer le modèle de trafic utilisé par le Maître d'ouvrage, et de vérifier la crédibilité des chiffres de fréquentation annoncés.

Après analyse des documents remis par le Maître d'ouvrage et auditions de représentants du SMTC, de l'AUAT et de Toulouse Métropole, chaque expert a rédigé un rapport concernant son champ d'investigation.

L'étude complémentaire à dire d'expert a montré que les objectifs du projet et les études de trafic ont paru cohérents pour l'essentiel. En effet, selon les experts, le projet urbain est basé sur des hypothèses de développement prudentes. Les projections de fréquentation de la troisième ligne, qui sont de 175 000 à 190 000 déplacements par jour (200 000 les jours les plus chargés), peuvent être considérés comme crédibles.

Le bilan de cette étude complémentaire a confirmé le travail réalisé par le SMTC et a mis en exergue l'importance des modélisations des études socio-économiques du projet.

Les échanges lors du débat public ont permis de partager un constat commun avec le grand public :

- Sur le développement rapide de l'agglomération toulousaine
- Sur l'étalement urbain (nouveaux habitants en périphérie et dispersion des activités dans l'agglomération),
- Sur la faible utilisation des transports en commun pour les liaisons domicile-travail, en particulier pour les déplacements de banlieue à banlieue.

Le débat a permis l'expression du public notamment sur :

- les encombrements routiers et mobilités
- le tracé de la 3^{ème} ligne
- les alternatives
- l'aménagement et l'urbanisme
- l'égalité des territoires et des quartiers
- le coût du projet
- l'impact environnemental

Le projet de 3^{ème} ligne de métro est considéré majoritairement comme la solution prioritaire à réaliser en termes de transports en commun.

La solution métro a suscité l'adhésion d'un grand nombre de participants pendant le débat public en raison de son efficacité sur les déplacements domicile-travail et du fait qu'il s'agit du mode présentant la plus forte capacité de transport de voyageurs.

Aucune des stations prévues par le tracé n'a été massivement rejetée.

La troisième ligne est considérée également par les milieux économiques comme un atout pour le territoire en raison :

- du gain de temps attendu pour les salariés ou les clients des entreprises dans les aires d'influence des stations avec une diminution des bouchons à l'entrée des grands sites industriels de l'agglomération.
- de la plus grande efficacité dans les déplacements depuis les portes d'entrée dans la ville et dans les relations inter-sites ou avec les sous-traitants.
- des effets sur l'image et l'attractivité.
- de l'opportunité de création d'emplois pour les artisans et commerçants.

Majoritairement, la 3^{ème} ligne est perçue par le public comme pouvant avoir un impact positif sur la réduction de la place de la voiture, la construction de logements et de bureaux, l'aménagement d'espaces verts et la création de commerces et de services aux particuliers.

Les effets environnementaux liés à la 3^{ème} ligne sont considérés également comme positifs.

Les cinq interconnexions de la nouvelle ligne avec le réseau TER ont été perçues par beaucoup de contributeurs comme un atout pour l'usage de ces deux modes combinés (métro+ train).

Les quatre recommandations émises par le Président de la Commission Particulière du Débat Public sont les suivantes :

- Partager le portage politique du projet, le rendre plus lisible ;
- Bien articuler les concertations à venir ;
- Prolonger la dynamique de participation ;
- Libérer des données importantes et étudier les alternatives à travers la mise en place d'un conseil scientifique.

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

ARTICLE 1 : **DECLARE** prendre acte du compte-rendu et du bilan du Débat Public ;

ARTICLE 2 : **DECIDE** de poursuivre le projet de troisième ligne de métro, dans ses caractéristiques essentielles présentées au cours du Débat Public en tenant compte des enseignements de ce dernier dans les dispositions suivantes :

ARTICLE 3 : **DECIDE** la mise en place d'un Conseil Scientifique sur l'étude des alternatives proposées dans le cadre du Débat Public, comme préconisé dans le compte-rendu du débat public établi par le Président de la CPDP ;

ARTICLE 4 : S'ENGAGE à poursuivre l'information et la participation du public, notamment :

- en demandant la nomination d'un garant :

Le maître d'ouvrage saisira la Commission Nationale du Débat Public en vue de la nomination d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public jusqu'à l'enquête publique. Ce processus participatif post débat – public sera partagé avec le garant.

- en mettant en place des dispositifs, permettant l'information du public et la mobilisation de publics variés pour une contribution à l'amélioration continue du projet :
 - Le SMTC-Tisséo mettra en œuvre des outils d'information sur le projet, en prenant en compte l'expérience acquise au cours du débat public : rencontres avec les habitants du territoire, création d'un espace dédié à l'information et la participation du public sur le site internet, un magazine du projet.
 - Le SMTC-Tisséo propose de mettre en place un panel citoyen composé d'usagers et riverains s'étant déjà montrés à différentes étapes du projet pour avis : ils exprimeront leurs préférences et propositions sur des thématiques.
 - Le SMTC-Tisséo propose de recueillir l'expertise d'usage des citoyens, riverains et commerçants concernés de manière territorialisée via un outil qui sera défini ultérieurement.
 - Le SMTC-Tisséo poursuivra son travail de partenariat avec des universités toulousaines.
 - Des appels à projets innovants seront organisés pour améliorer l'expérience voyageur des usagers de la 3^{ème} ligne de métro.

ARTICLE 5 : DIT que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité.