

BILAN DU GARANT

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

29 JANVIER 2018 – 23 FÉVRIER 2018

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

LE 5 MARS 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.

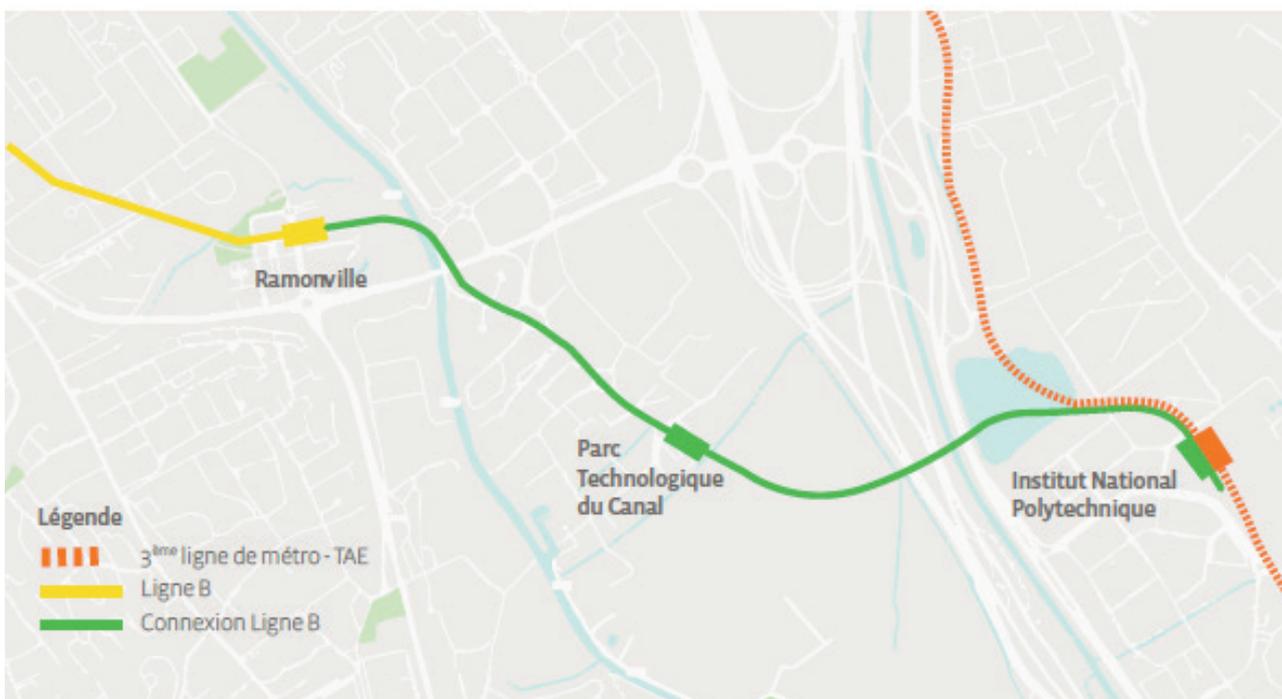
a. Tracé et localisation des stations

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.



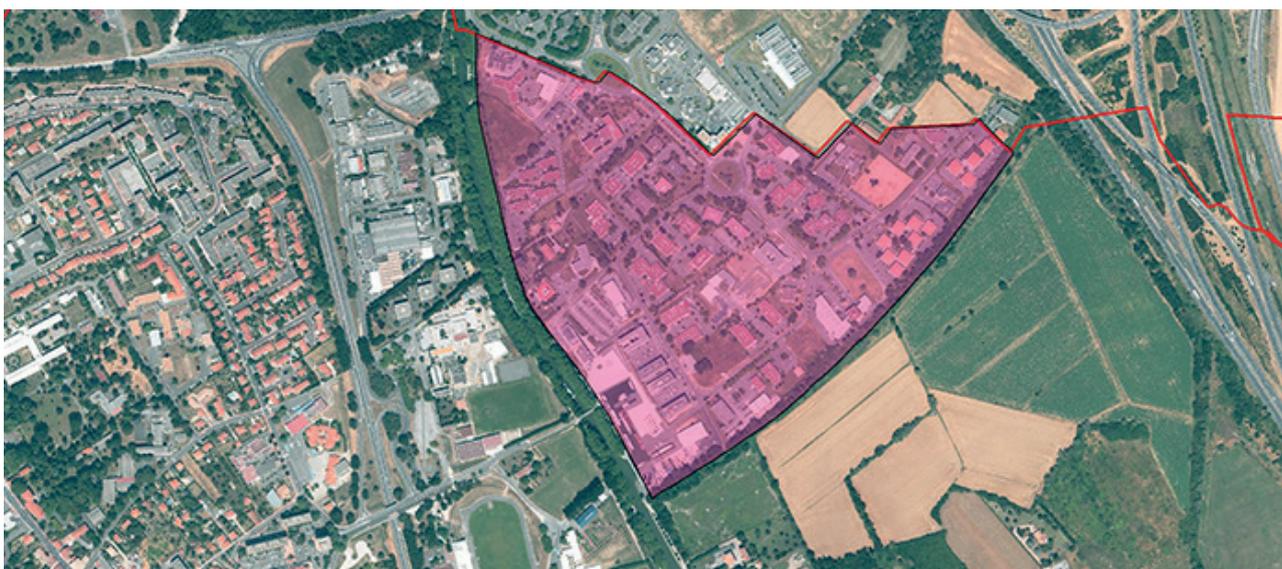
L'itinéraire et les stations retenus



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 Léger (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.

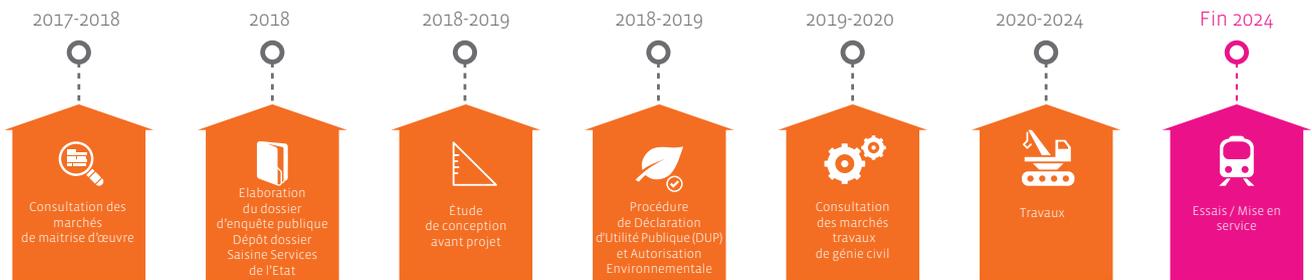
c. Coût et délais de réalisation

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).



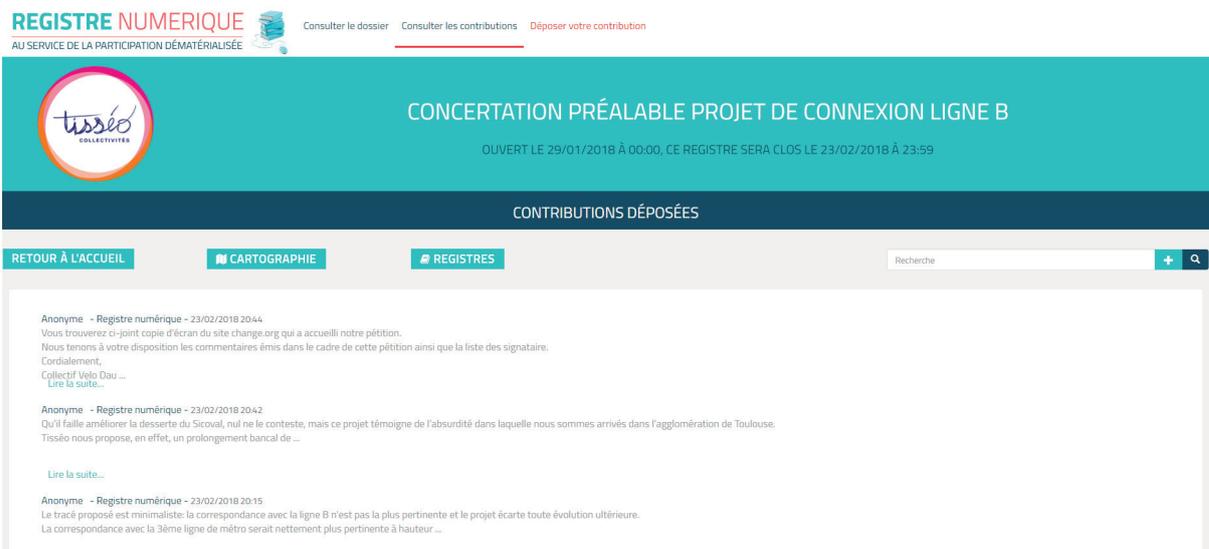
Source : extrait du site france3-régions.francetvinfo.fr

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.

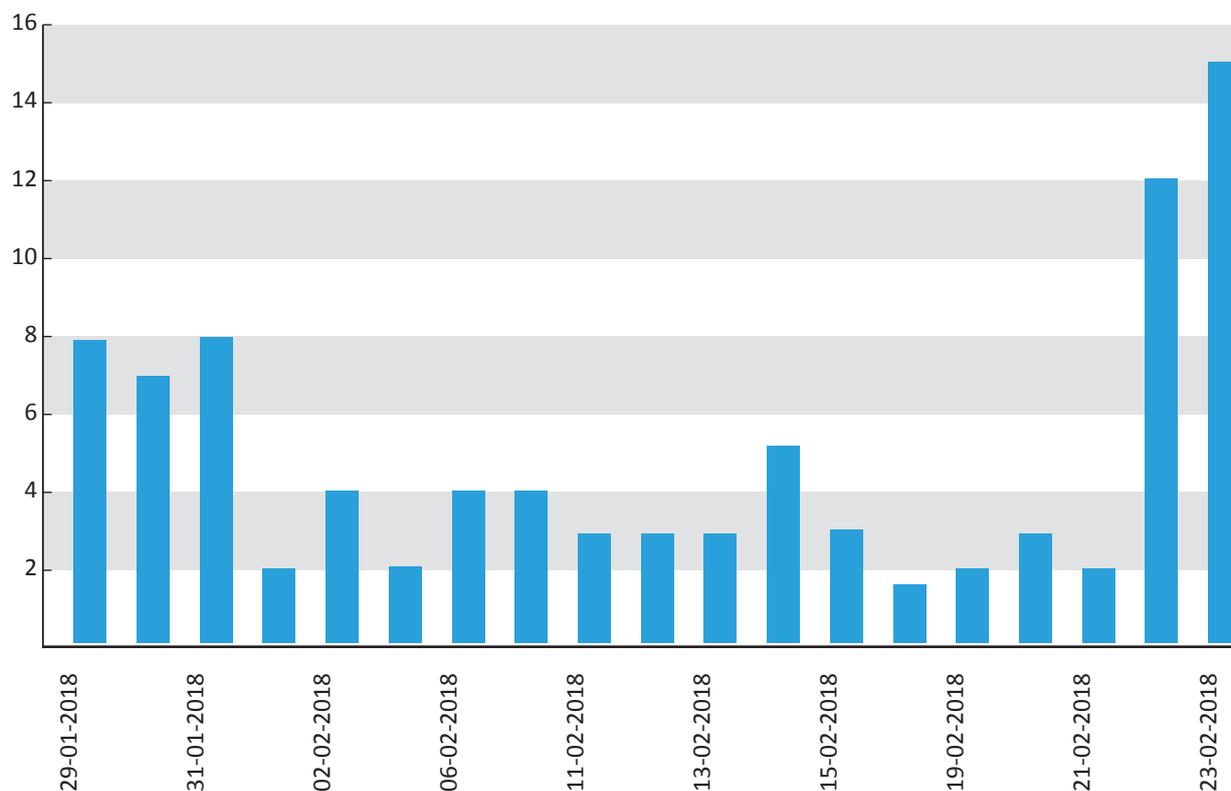


Source : extrait du registre numérique

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)

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 (tiseo-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 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