

Nous tenions tout d'abord à vous remercier pour la qualité de l'organisation de ce débat public.

Nous voulions également vous faire part d'une analyse des réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage aux différentes questions, avec une attention particulière sur celles touchant à son tracé qui a été au cœur de nombreuses contributions.

I. Sur la forme

Sur la forme, malgré une certaine frustration liée à l'incapacité pour les participants de réagir aux (nombreuses) dernières réponses apportées juste après la date de clôture, la maîtrise d'ouvrage a bien respecté son engagement à répondre dans les 15 jours.

En revanche il reste deux travers formels à déplorer. Le premier grief concerne les fréquentes réponses « à côté », phénomène aggravé par une utilisation un peu trop systématique de copier-coller sur les questions dont le thème était proche. L'autre travers, sans doute parfois favorisé par la multiplicité des questions posées dans une même contribution, est le fait de ne pas répondre (du tout) aux questions posées (ou seulement à certaines) dans la réponse. Ils sont tous deux illustrés dans le petit florilège suivant :

Question 249 : « Si le financement de la branche aéroport échoue, Tisséo saura-t-il reconsidérer ses objectifs et desservir directement la zone d'activité de Purpan ? Et ne croyez-vous pas que ce pôle à Jean Maga est dissuasif pour les employés allant à l'aéroport avec des temps de parcours toujours plus performants en voiture? (surtout depuis les banlieues nord : Aucamville, Saint Jory...) »

Réponse : « Début 2017, les conclusions du débat public feront l'objet d'une attention toute particulière de la part du SMTC Tisséo, qui disposera d'une période de 3 mois pour les analyser et les prendre en compte dans le projet. Les décisions finales seront donc prises à l'issue de cette analyse et des études en cours.

A ce stade du Débat Public, nous pouvons constater un positionnement de nombreux acteurs en faveur d'une desserte aéroport plus efficace qu'aujourd'hui.

Nous avons bon espoir de trouver des solutions pour cette branche ou à défaut, d'améliorer très fortement l'efficacité du tramway T2 en correspondance avec la 3ème ligne de métro. »

Question 257 : Pas de réponse à la dernière question « - S'engage t'il à amender ou modifier, le cas échéant, la Version 1 du Projet Mobilité, en fonction des recommandations de la CPDP et des avis de Personnes Publiques Associées? ».

Questions 278 :

« Comment se fait-il qu'un P+R à proximité des Sept Deniers soit possible dans le cas de l'itinéraire Médian, mais serait impossible dans le cas l'itinéraire Sud ? »

« Par conséquent, le maître d'ouvrage peut-il fournir une version corrigée de ce tableau, en prenant des références équivalentes : - Jean Maga - Sept Deniers - Bd de Suisse - Purpan - Sept Deniers - Ponts Jumeaux ? »

Aucune réponse à ces 2 questions n'est apportée dans la réponse qui se contente de justifier le passage par Jean Maga.

Question 314 : « Quelles ont été les études sur la faisabilité technique d'une telle implantation [Jean Maga]? »

Réponse : « L'emplacement exact des stations n'est pas encore déterminé » puis « La faisabilité de créer de nouvelles stations de tramway au niveau de Jean Maga est analysée tant du point de

vue technique que du point de vue exploitabilité des lignes. » sans indiquer le résultat de ces études de faisabilité (si elles ont été menées, sujet sur lequel la réponse est ambiguë). En fait un copier-coller intégral de la réponse apportée à la question 239 qui demandait, elle : « Comment la jonction du métro avec le TRAM (T1 et/ou T2) est-elle prévue à Jean Maga ? »

II. Sur le fond

Sur le fond également, les réponses de la maîtrise d'ouvrage, au-delà d'un désaccord naturellement compréhensible sur les options défendues (c'est le propre du débat !), ont été décevantes à plusieurs titres. Un certain nombre de raisonnements développés apparaissent souffrir de biais inquiétants :

1) Un raisonnement « en entonnoir » :

Comme il aboutit, par construction, à une seule solution possible, le raisonnement « en entonnoir » (pour reprendre l'expression même de la maîtrise d'ouvrage dans sa réponse à la question 306) se retrouve, par essence, fermé à toute option alternative. En repassant systématiquement toutes les hypothèses, même nouvelles, dans le même entonnoir, on aboutit toujours à la même solution.

A plusieurs reprises, la maîtrise d'ouvrage renvoie ainsi systématiquement au raisonnement figé exposé dans son dossier, y compris pour les options qui n'ont pas été considérées initialement en entrée de l'entonnoir (notamment la desserte des Amidonniers...).

2) Une optimisation locale aux dépens de l'optimisation globale

Il est fort justement indiqué à plusieurs reprises par la maîtrise d'ouvrage (comme dans la réponse à la question 289) qu'il convient d'évaluer un projet dans son ensemble et non pas station par station.

Or le raisonnement par étape successive et par section du tracé adopté par la maîtrise d'ouvrage (et décrite par exemple également dans la réponse à la question 289) tombe justement dans ce biais d'une succession d'optimisations locales et non d'une approche globale.

Dans la même veine les réponses apportées cristallisant sur un nombre réduit de trajets occultent complètement l'efficacité globale du tracé.

Ainsi dans les réponses aux questions sur ce sujet, il est fait référence à une optimisation (en réalité minime, voir plus bas au point 6) des trajets Saint Jory – Airbus (question 222) ou La Vache – Purpan (question 223), sans étudier l'impact sur tous les autres trajets du choix d'un tracé avec un détour par le nord. Or cette vue globale des principaux flux (y compris sur le seul tracé retenu) n'est jamais abordée. Il est pourtant largement préférable de faire « perdre » 10 minutes à 10% des usagers plutôt que 5 minutes à 90%. A cet égard un tracé plus direct (de même que des correspondances au centre plutôt qu'en bout de ligne) est mécaniquement plus favorable à l'ensemble des stations du réseau (y compris sur les autres lignes via les correspondances) alors qu'un « détour » ne bénéficie qu'à la poignée de nouvelles stations desservies par un trajet non direct, aux dépens de toutes les autres.

On peut, à ce titre également, déplorer le refus de répondre à des questions sur les temps de trajet « autres » comme demandé par exemple dans la question 274.

3) Une utilisation à géométrie variable des objectifs du projet.

Dans un raisonnement similaire, les objectifs principaux du tracé (desservir des territoires économiques majeurs, assurer des connexions avec l'ensemble du réseau structurant pour mailler et arrimer les différents territoires de l'agglomération en évitant un passage systématique par le centre de Toulouse, relier des secteurs denses mal desservis aujourd'hui et valoriser des territoires pour leurs capacités d'accueil de population à court, moyen et long terme en tenant compte de la durabilité d'une telle infrastructure) sont opposés alternativement comme LA contrainte prise en compte (parfois aux dépens des deux autres) pour justifier telle ou telle option du tracé. Ce parti pris est manifeste dans la réponse à la question 270, réponse dans laquelle la maîtrise d'ouvrage ne répond d'ailleurs à aucune des questions posées dans le corps de la question.

Il est, à ce titre, inquiétant de voir la maîtrise d'ouvrage focaliser la majeure partie de la capacité de densification sur les seuls faubourgs nord (qui ne font l'objet d'aucun projet d'aménagement et qui présentent de sérieux handicaps dont certains sont identifiés en question 134).

4) Un certain manque de transparence

Au-delà des questions qui n'ont pas pu obtenir de réponses évoquées plus haut, on peut déplorer un manque de transparence manifeste sur des sujets qui soulèvent pourtant de nombreuses interrogations.

Ainsi la demande de partage des éléments complémentaires fournis aux experts, question 262, a été rejetée assez cavalièrement (les participants au débat ne pouvant partager « un cheminement de réflexion propre à ce comité d'experts »). Mais on nous assure par ailleurs dans cette même réponse que « chaque étape sur les avancées du projet fera l'objet d'une communication adéquate ». Reste à savoir quand et ce qui est entendu par « adéquate ».

En réponse à la question 89, il est évoqué des « études urbaines et environnementales engagées » auxquelles les participants au débat public n'ont pas pu accéder alors qu'elles sont le fondement de plusieurs choix dimensionnants effectués par la maîtrise d'ouvrage dans le tracé proposé.

De même, si par ailleurs il est évoqué que l'étude précise d'implantation de la station Jean Maga n'a pas été faite, dans la réponse à la question 186 sur le caractère inondable de la zone, il est évoqué: « Pour ce qui concerne la station Jean Maga, aucune de ses positions envisagées à ce stade des études ne se situe dans une zone inondable du PPRi. », sans que les participants au débat n'ait jamais accès à ces « positions envisagées à ce stade des études » alors qu'elles pourraient éclairer un sujet qui a fait l'objet de nombreux questionnements.

Enfin il est évoqué en réponse à la question 267 : « Les échanges intervenus à la fin de la réunion publique du 15 décembre auront certainement permis d'éclaircir cette question. »

Peu évident à comprendre, notamment pour ceux qui n'ont pas eu la chance de participer à cette réunion.

5) Un manque de coordination avec les autres projets structurants

Le passage par le « pôle multimodal » de La Vache est justifié par son positionnement « péri central » qui doit permettre de pouvoir cadencer au quart d'heure les TER du nord toulousain, en évitant le tronçon congestionné plus au sud (cf. réponse à la question 222).

Or le projet SNCF d'Aménagements Ferroviaires au Nord de Toulouse, à priori livrable à la même échéance que la 3^{ème} ligne (du fait de la contrainte « commune » de l'arrivée du TGV), comprend les investissements nécessaires, sur le tronçon saturé cité plus haut, au cadencement du trafic régional entre Matabiau et le nord de Toulouse... au quart d'heure !

On détournerait donc le tracé de la 3^{ème} ligne au nord pour résoudre un problème de desserte TER qui sera résolu par la SNCF à la livraison de la 3^{ème} ligne...

6) Des raisonnements surprenants, pour ne pas dire de mauvaise foi

La maîtrise d'ouvrage évoque, dans sa réponse à la question 279 sur la création du « pôle multimodal » de La Vache, « des conditions de correspondances optimales entre les 3 lignes, avec des distances de marche à pied tout à fait acceptables à l'échelle d'un réseau de cette ampleur ». Or il existe une distance incompressible de plus de 300 mètres à parcourir entre la halte ferroviaire (même déplacée) et la station de la ligne B. C'est pratiquement la distance entre 2 stations du réseau existant (Capitole – Jean Jaurès sur la ligne A ou Esquirol – Carmes entre lignes A et B). Pour mémoire, la RATP a fait installer des tapis roulant de, respectivement, 150 mètres et 180 mètres pour faciliter les correspondances entre les stations Chatelet – Les Halles et Montparnasse – Bienvenue... Avec 300 mètres, il est donc assez osé de parler de « conditions de correspondance optimales ».

De même dans la réponse à la question 7 suggérant de faire passer le métro en centre-ville et de prévoir un TCSP pour les quartiers à urbaniser des faubourgs nord, la maîtrise d'ouvrage répond « De plus, la 3^{ème} ligne de métro, en comparaison à votre proposition [de desservir plutôt Purpan, Sept Deniers, Amidonniers, Saint Pierre, Arsenal, Jeanne d'Arc], permet d'éviter :

- une correspondance supplémentaire, critère discriminant [sic] pour les usagers des transports en commun (le maximum moyen toléré étant de 2),
- l'entrée de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) de surface dans un espace urbain constitué. »

Il vaut donc mieux une correspondance supplémentaire pour les habitants des quartiers denses dont la desserte directe est proposée par le contributeur dans sa question que pour les habitants des faubourgs nord (si c'est bien eux et seulement eux qu'il faut voir derrière « les usagers des transports en commun »). Et, si la mise en place de TCSP « dans un espace urbain constitué » (pourtant indiqué par ailleurs comme à restructurer/renouveler !) est problématique, que doit-on dire de la mise en œuvre de TCSP dans les espaces urbains déjà denses (et parfois encore en voie de densification supplémentaire) cités ?

La maîtrise d'ouvrage conseille d'ailleurs aux habitants de ces derniers l'utilisation des lignes Lineo qui ne sont au mieux qu'un ersatz de TCSP et qui pourrait fort bien être mis en œuvre également (et sans doute plus efficacement) dans les « espaces urbains constitués » des faubourgs nord, de manière volontariste pour favoriser leur développement, à un coût nettement plus faible qu'un allongement du tracé du métro.

De même le kilomètre à pied pour atteindre la plus proche station de métro serait tout à fait acceptable pour les nombreux résidents du Bazacle ou tous les étudiants de la Toulouse School of Economics mais inacceptable pour les quelques habitants de Fondeyre (zone qui se densifiera peut être d'ici 25 ans) comme indiqué dans la réponse à la question 77.

Question 249 : « Un an plus tard et après trois mois de débat public, hormis la levée des deux options vers Colomiers et Labège, quelles ont-été les évolutions ou optimisations ? »

Réponse : « Comme vous le soulignez, l'itinéraire a été modifié entre décembre 2015 et mars 2016 et ce, de manière significative puisqu'il a augmenté d'un tiers. »

Alors que les auteurs de la question regrettaient justement l'augmentation de la longueur du tracé (en réduisant son efficacité)...

De même, en réponse à la question 222, il est avancé un écart de près de 15 minutes entre une correspondance à La Vache et une correspondance à Matabiau, en provenance de Saint Jory pour atteindre Airbus. Les temps de trajet ne prennent certainement pas en compte l'optimisation rendue par possible par un trajet plus direct (comme celui du collectif citoyen) puisque l'écart doit alors être proche de 5 minutes.

Cette incompréhension (feinte ou authentique) des questions sur les temps de trajets comparés trouve son paroxysme avec la réponse apportée à la question 297. En effet celle-ci souligne l'importance de comparer avec un autre tracé pour la 3^{ème} ligne en l'illustrant par un dessin montrant un trajet Matabiau – Airbus plus direct en passant par Compans Caffarelli. Au lieu de considérer le trajet le plus naturel, pourtant explicitement proposé dans la question, (correspondance à Matabiau au lieu de La Vache puis desserte plus directe d'Airbus avec un trajet de la 3^{ème} ligne ne faisant pas le détour par le nord), la maîtrise d'ouvrage calcule dans sa réponse un trajet avec une double correspondance, bien entendu nettement désavantageuse, à La Vache avec la ligne B puis à Compans Caffarelli avec la 3^{ème} ligne...

Il existe également de graves incohérences relevées dans les tableaux de décision du dossier de la maîtrise d'ouvrage. Comme évoqué notamment dans les questions 271 et 278 (qui ont eu droit à la même réponse copier-coller), la même station Ponts Jumeaux permet dans l'itinéraire « médian », retenu, un P+R alors que ce n'est, de manière incompréhensible (et la maîtrise d'ouvrage se garde bien d'avancer la moindre explication à cette erreur grossière), pas le cas pour la variante « sud », changeant notablement l'évaluation globale des options étudiées (le scénario « sud », seul rejeté, apparaissant alors « meilleur » selon l'analyse multi critères que les deux autres).

A la question 243, il est indiqué que le choix de Jean Maga est lié « au choix de la desserte des faubourgs Nord » alors qu'aucun lien de dépendance n'est explicité. C'est d'ailleurs assez surprenant puisque toutes les variantes (y compris le trajet optimisé proposé par le collectif citoyen) passent par les Sept Deniers qui se situent entre Jean Maga (à l'ouest) et les faubourgs Nord (à l'est). Il reste donc difficile de comprendre qu'il serait nécessaire de venir, à l'ouest de cet invariant des Sept Deniers, de Jean Maga plutôt que de Purpan pour pouvoir desservir ensuite les faubourgs Nord.

L'étude de l'implantation des stations un peu plus poussée que la localisation sur le plan général de la ligne est présentée comme impossible à préciser par la maîtrise d'ouvrage à ce stade du projet, notamment sur le cas Jean Maga (cf. réponses aux questions 239, 314). Pourtant des implantations négligées par la maîtrise d'ouvrage dans son trajet auraient, elles, été étudiées assez finement pour les classer comme irréalisables en pratique (cas de Purpan en réponse aux questions 203 et 223 par exemple, réponses soulevant par ailleurs contestation sur la base d'éléments factuels).

D'autre part, en réponse à la question 257, il est indiqué que « Les PPA (Personnes Publiques Associées) auront ainsi le temps de consulter ces conclusions et de les prendre en compte dans la rédaction de leurs avis concernant le Projet Mobilités » alors qu'elles auront au mieux un mois, et peut être même juste deux petites semaines, pour ce faire. En effet la commission peut rendre son rapport (potentiellement volumineux tant les débats ont été riches) mi-février 2017

et le Projet Mobilités 2020-2025-2030, dont la 3^{ème} ligne constitue le cœur, est « en phase de consultation des PPA [...] jusqu'au 28 février prochain. ».

L'exercice est d'autant plus compliqué que la maîtrise d'ouvrage « disposera d'une période de 3 mois pour les analyser et les prendre en compte dans le projet » (en réponse à la question 249). Les PPA ne seront donc, dans tous les cas, pas en mesure d'apprécier les analyses effectuées et les conclusions tirées par SMTC-Tisseo avant de rendre leurs avis.

Enfin, en réponse à la question 89, il est indiqué que les « études urbaines et environnementales engagées permettront, en fonction des conclusions du Débat Public, de définir au printemps 2017, le programme du projet urbain et d'infrastructure sur le corridor de Toulouse Aerospace Express. ». On ne connaîtra donc, au mieux, au printemps 2017, soit après la validation du projet mobilités 2020-2025-2030 intégrant le tracé de la 3^{ème} ligne, les conditions de réalisation d'une des hypothèses fondamentales justifiant le détour par les faubourgs nord. Que se passera-t-il si jamais cette hypothèse ne peut finalement pas se vérifier ?

7) Des hypothèses structurantes à vérifier

Lors des échanges, il a été clairement établi par la maîtrise d'ouvrage que son choix de tracé s'appuyait sur des hypothèses structurantes, au premier rang desquelles la capacité à financer la fourche du métro vers l'aéroport (évaluée 110 millions d'euros), la capacité à développer les faubourgs nord, ainsi que la faisabilité technique d'implantation de certaines stations du tracé (particulièrement pour Jean Maga).

Comment le tracé proposé sera-t-il revu si une de ces hypothèses structurantes venait à être invalidée ?

C'est d'autant plus perturbant que, en réponse à la question 39, il est indiqué que la « décision concernant le tracé et la branche aéroport se fera en prenant en compte les conclusions du Débat Public, ainsi que les possibilités de son financement, et ce au premier semestre 2017 », soit probablement après la fin de la consultation sur le Projet Mobilités 2020-2025-2030 intégrant le tracé de la 3^{ème} ligne.

III. Conclusion

A défaut de pouvoir exiger de la maîtrise d'ouvrage des réponses précises et cohérentes aux nombreuses questions posées qui n'ont pas pu trouver de réponse satisfaisante au cours de la période de débat public, il serait sans doute utile de lui rappeler ces insuffisances qui militent donc fortement en faveur de recommandations déjà mises en exergue par la commission :

- Etablir une évaluation comparée, globale et transparente, des projets de tracé répondant aux mêmes exigences générales (comme celui du collectif citoyen notamment)
- Assurer une plus grande coordination du plan de déplacement à l'échelle de la métropole, et notamment avec les projets de la SNCF comme l'AFNT (qui invalide la justification principale du pôle multimodal de La Vache).

Par ailleurs, étant donnée la fragilité de certaines hypothèses structurantes (financement d'une fourche métro desservant directement l'aéroport ; échéance d'urbanisation de La Vache, Fondeyre, Jean Maga ; faisabilité technique de l'implantation des stations), il reste essentiel que la maîtrise d'ouvrage explicite également sur quels éléments elle compte s'appuyer pour les valider, et dans quels délais, ainsi que ce qu'elle compte faire si l'une de ces hypothèses n'était pas confirmée.