



COLLECTIF CITOYEN POUR UNE TROISIÈME LIGNE MÉTRO-POLITAINE

Change : change.org/p/pour-que-tisséo-modifie-le-projet-3e-ligne-métro-toulouse-aerospace-express

Site web : toulouse-metro-politaine.com

Contact : toulouse.metro.politaine@gmail.com

Twitter : @CollectifTAE

Communiqué de presse

Toulouse, le 16 février 2017.

La commission nationale du débat public (CNDP) a publié aujourd'hui son rapport sur le projet Toulouse Aerospace Express (TAE), qui clôture plus de trois mois de débat.

Le document synthétise la perception du projet par la population (habitants, associations etc.) et par les acteurs institutionnels (collectivités, chambres consulaires, syndicats, entreprises etc.). À vocation informative, il n'a aucune valeur contraignante pour le maître d'ouvrage Tisséo.

► Notre positionnement

Le positionnement du collectif est simple : nos propositions de tracé doivent être étudiées en profondeur, avec rigueur et indépendance, afin de pouvoir être comparées de façon bilancielle à celles du maître d'ouvrage Tisséo. En toute transparence et conformément aux bonnes pratiques en matière d'investissement public.

Par ailleurs, nous regrettons que le débat soit régulièrement caricaturé entre partisans et opposants du métro. Le choix du tracé optimal est au moins aussi engageant que celui du mode.

► Pourquoi nous nous mobilisons

Car nous estimons que le projet urbain ne doit pas prendre le pas sur le projet transport. Il est certes nécessaire d'articuler mobilité et urbanisme, personne ne le conteste. Mais il faut également répondre aux besoins de transport d'aujourd'hui avant d'inventer ceux de demain. Pour que la 3ème ligne proposée par Tisséo soit rentable, ce ne sont pas moins de 150 000 nouveaux habitants qui devraient s'installer dans les quartiers Nord de Toulouse (La Vache, Fondeyre et Barrière-de-Paris).

Cette hypothèse nous semble bien trop optimiste. Elle est d'autant plus surprenante que les besoins d'aujourd'hui ne sont pas satisfaits par le réseau actuel : comment imaginer que des quartiers péricentraux denses comme les Amidonniers, les Ponts-Jumeaux ou Guilheméry soient condamnés pour le siècle à venir au bus, alors que des secteurs pavillonnaires et logistiques 20 fois moins denses et déjà desservis, comme La Vache, le soient avec 2 lignes de métro à 100M€ du kilomètre (auxquels il faut rajouter le projet d'aménagement ferroviaire AFNT à 620M€). Le collectif note que pour élaborer les lignes A et B, les techniciens de l'époque s'étaient basés sur la fréquentation du réseau de bus pour dessiner le tracé optimal. Désormais, la méthode est strictement inverse : les pôles générateurs et les principaux projets urbains (ZAC Malepère, Brouardel Europe, Ponts-Jumeaux ou Cartoucherie) sont évités et on recherche le vide, requalifié pudiquement « zone à fort potentiel ».

Aujourd'hui, Tisséo n'est plus dans cette logique et s'affranchit des règles de l'art de conception d'une infrastructure métro en proposant un projet à 2,5 milliards d'euros ne répondant même pas à la demande actuelle. Par exemple, un quartier comme Fondeyre (rue Adonis, où Tisséo projette une station TAE à proximité d'un site SEVESO) n'est en 2017 même pas desservi en bus ! À l'inverse, nos propositions s'appuient sur les lignes les plus densément fréquentées (Linéo 1,2, lignes 22, 10, 38).

Dans métro, il y a métropolitain, et c'est donc pourquoi nous jugeons indispensable que la ligne desserve le centre-ville mais embrasse également davantage l'agglomération : nous défendons aussi 3 stations supplémentaires hors de Toulouse et un terminus Est dans le secteur de Malepère, plus gros projet urbain de la décennie à venir, avec 10 000 logements prévus.



Au reste, des **choix techniques aberrants imposés par le politique ont été présentés sans aucune justification**. C'est ainsi que Tisséo privilégie un **passage de la ligne au carrefour Jean Maga** (absence de connexion au tramway, insertion en lisière du Touch sur une zone naturelle et inondable, au milieu d'un rond-point et à cheval sur une voie rapide), quelques mètres après la limite communale de Toulouse, **pour bénéficiaire de financements de Blagnac, plutôt qu'un kilomètre au Sud, au CHU Purpan**, où pourtant **l'interconnexion pourrait être idéale entre le métro et le tramway vers l'Aéroport**. Malgré plus de 20 questions posées officiellement à Tisséo, nous n'avons **pas eu de réponse technique** valable sur ce **choix visiblement très orienté**.

► Nos actions pendant le débat

Tout au long du débat, le **Collectif Citoyen en faveur d'une 3ème ligne métro-politaine a fédéré près de 900 soutiens en faveur d'une optimisation du tracé et des grandes fonctionnalités du projet TAE**. Autour d'un noyau dur composé de **30 spécialistes des transports**, architectes, économistes mais aussi usagers, le « collectif citoyen » a « **largement nourri le débat** » de sorte que la commission en a conclu « **qu'il avait contribué à sa notoriété et à la richesse de son contenu** ». Pendant trois mois, dans une démarche **bénévole et indépendante** (notamment politique), notre collectif a en effet :

- **Analysé finement le projet complet proposé** par Tisséo et a identifié des faiblesses et des pistes d'optimisation : nous ne sommes **pas dans de l'opposition stérile puisque 60% du tracé fait consensus** ;
- **Proposé des variantes**, étayées par des études, documents de synthèse, statistiques, analyses économiques et des cartes ;
- Posé plus d'une **centaine de questions techniques au maître d'ouvrage** tous médias confondus ;
- **Participé à toutes les réunions publiques** et à tous les événements organisés par la commission ;
- **Analysé**, commenté et diffusé **toutes les auditions d'expert** ;
- **Demandé une expertise complémentaire** indépendante de toutes les variantes, requête partiellement acceptée par la CNDP ;
- **Lancé sur change.org une pétition** et **contribué à informer** les habitants de la métropole ;
- **Été auditionné à 2 reprises** par les membres de la commission ;
- **Été très actif sur les réseaux sociaux**, les forums spécialisés et le site de la commission ;
- **Créé un site web informatif** (toulouse-metro-politaine.com) répertoriant tous les documents et les études produites par les membres du collectif.

► Le positionnement du maître d'ouvrage Tisséo-SMTC

Au cours du débat, **Tisséo n'a pas souhaité nous répondre et a choisi la stratégie du silence et du mépris face à nos propositions, jouant la partition convenue des « conservateurs » contre les « visionnaires »**. **Mais de quelle vision parle-t-on ? Est-ce aux toulousains de déménager vers le métro ou au métro d'aller vers eux ? Est-ce nécessaire de doubler en souterrain un tramway fraîchement inauguré vers l'aéroport ? Ne devrait-on pas mieux articuler les modes et promouvoir un développement conjoint métro-tramway-RER ? Veut-on s'endetter de 3 500€ par habitant de l'agglomération pour financer TAE ou préfère-t-on utiliser les leviers de la fiscalité écologique**, soit quelques centimes par déplacement en voiture ?

M.Moudenc et M.Lattes plastronnent aujourd'hui sur un sacro-saint « consensus politique et institutionnel » sur ce projet TAE, entre la région, le département, l'Etat et les acteurs locaux. **Ils oublient pourtant que le tracé qu'ils ont soumis aux électeurs en 2014 passait par les Amidonniers, les Ponts-Jumeaux et Guilheméry**.

Ce consensus politique, s'il existe (Quid du Sicoval ?), empêcherait tout amendement de la 3e ligne. Quelle **place** accorder alors **au débat public** ? **Était-ce une simple parodie démocratique** ?

En deux ans, **entre fin 2014 et fin 2016, le projet n'a pas bougé de sorte que l'on puisse considérer que ce ne sont pas les ingénieurs et les économistes qui ont rationnellement conçu le projet de façon itérative, mais bien les élus sur un coin de table**. Quand par exemple M.Lattes répond au collectif que le CHU de Purpan ne veut pas du métro, M.Lattes oublie aussi de dire que le président du conseil de surveillance du CHU de Toulouse est aussi le Maire de Toulouse M.Moudenc. **Triste illustration de l'entre-soi des fameux « acteurs institutionnels » de la 4ème ville de France où tout le monde se tient et avance pour ses propres intérêts au mépris de l'intelligence collective**.



► Notre interprétation

Finalement, en **refusant d'étudier nos propositions alternatives de tracé**, Tisséo admet aussi **implicitement qu'elles sont meilleures**. C'est méconnaître les dispositions réglementaires sur les grands projets d'infrastructures qui **imposent pourtant à Tisséo de conduire objectivement une analyse socio-économique approfondie de toutes les variantes** (Cf. Décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013 relatif à la procédure d'évaluation des investissements publics, en tant que projet bénéficiant d'un financement public de 20M€ HT).

En d'autres termes, Tisséo et M.Moudenc parent leur tracé des vertus de l'articulation urbanisme-transport pour éviter de dévoiler les vrais ressorts de leur stratégie : éviter le centre pour limiter l'impact du chantier et **gagner du temps**, dans l'optique de **lancer coûte que coûte le premier coup de pelle** quelques mois avant les municipales de 2020.

Passer par **La Vache, Fondeyre ou Jean Maga au lieu de Jeanne d'Arc, Ponts-Jumeaux Amidonniers et Purpan, c'est avant tout privilégier l'insertion en viaduc**, supposément **plus rapide à construire** (mais pas forcément moins chère en milieu urbain). On a connu justification plus étayée.

Il a fallu un siècle pour que l'Île-de-France se dote de sa première ligne de métro en rocade...nos élus locaux estiment que Toulouse peut décentement se le permettre en 20 ans. Utopique et dangereux alors même que de nombreux quartiers denses de la métropole sont encore à plus d'un kilomètre à pied d'une station de métro.

► La recommandation de la CNDP

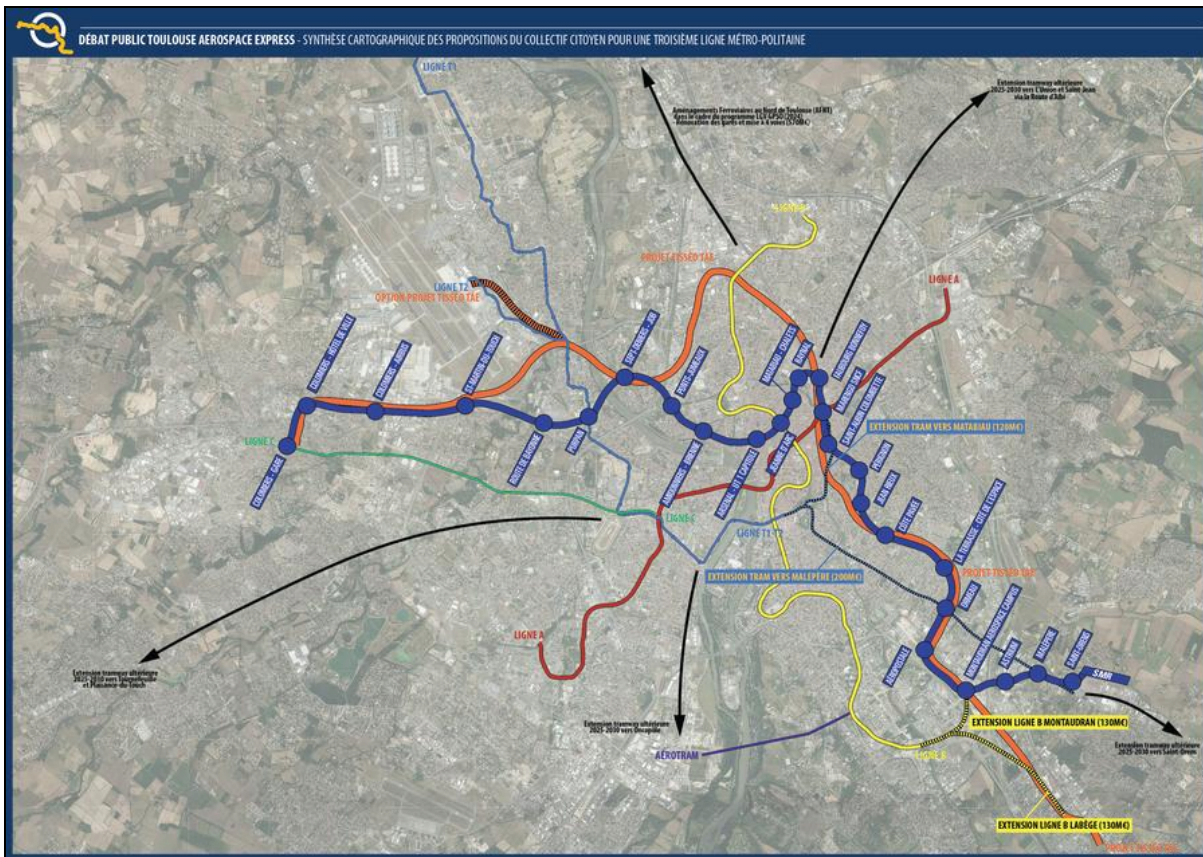
La CNDP soutient aujourd'hui nos demandes en recommandant dans son rapport final que « **Tisséo étudie avec soin et rigueur les solutions alternatives proposées par le Collectif citoyen** ». Le collectif devra être associé à cette démarche : « *Afin que la légitimité de la démarche soit complète, il importe que ces alternatives soient soumises à expertise dans la présentation et la description qu'en feront leurs initiateurs et avec leur concours* ».

► Les suites à donner au débat

Le collectif sera donc très attentif à la suite donnée par le maître d'ouvrage au débat public. Nous poursuivons notre mobilisation et notre travail d'information auprès du plus grand nombre.

Nous exigeons que les variantes de tracé soient toutes étudiées et comparées objectivement avec celles de Tisséo. Auquel cas, dans les phases à venir qui déboucheront sur l'enquête publique, nous ne verserons alors plus dans « l'approbation critique » mais bien dans l'opposition pure et simple au projet. Nous serions alors contraints et prêts à utiliser toutes les voies de droit à notre disposition pour opposer un recours juridique, susceptible d'empêcher tout lancement du chantier avant la fin du mandat municipal.





► Qui sommes-nous ?

Adrien VILLIERS Usager et observateur du réseau Tisséo

Alain ROY Membre de l'association du quartier Chalets-Roquelaine, usager et observateur du réseau Tisséo

Alexandre PAJON Historien, observateur et usager du réseau Tisséo

Antoine BARON (@Conducteur_SNCF) Conducteur de trains SNCF dans la région toulousaine et en Occitanie, usager et observateur du réseau Tisséo

Arnaud ROITG Ingénieur, observateur et usager du réseau Tisséo

Arnold KROON (@Arnus31) Architecte diplômé de l'ENSA VT de Marne-la-Vallée, usager et observateur du réseau Tisséo

Association ASCOBAZ (Association des Copropriétés du Bazacle) Association de quartier représentant neuf copropriétés et plus de 800 logements

Benjamin LAFAGE Ingénieur en Informatique et Systèmes d'Information, usager et observateur du réseau Tisséo

Florent TEICHTIL Usager et observateur du réseau Tisséo

François OBÉ Directeur marketing chez un avionneur européen à Blagnac, usager et observateur du réseau Tisséo

Hélène DAÏDÉ Présidente de l'association AsCoBaz, usagère et observatrice du réseau Tisséo

Hugo LADEVÈZE Usager et observateur du réseau Tisséo

Jean Louis DELIGNY Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées honoraire, ancien directeur du CERTU et ancien directeur de l'Équipement 31

Lucas HENRIAT Étudiant spécialisé dans les transports, observateur du réseau Tisséo

Ludovic LAMBERT (@MidiMobilites) Passionné des transports toulousains, usager et observateur du réseau Tisséo

Manon LUB Professeure, usagère et observatrice du réseau Tisséo

Mathieu MASHLER (@MidiMobilites) Passionné des transports toulousains, usager et observateur du réseau Tisséo

Mathieu PETIT (@MPagran) Ingénieur diplômé de l'INP ENSEEIHT de Toulouse

Mathieu SUDRES (@msudres) Architecte diplômé ENSA Toulouse et TampereUniTech, créateur de startup, entrepreneur, usager et observateur du réseau Tisséo

Maxime LAFAGE (@M_Lafage) Chargé de projet transports dans une AOT, diplômé Sciences Po Toulouse (master action publique) et Sciences Po Paris (master école des affaires urbaines)

Michel MAINVILLE Cadre retraité d'Airbus, observateur et usager du réseau Tisséo

Muriel MARC Usagère et observatrice du réseau Tisséo

Nicolas QUANTIN Architecte-urbaniste, responsable du pôle infographie, prospective et projets urbains dans une agence d'urbanisme

Olivier LAURET Usager et observateur du réseau Tisséo

Paul DEBAX (@VoieMidi) Passionné des transports ferroviaires et urbains de Toulouse, usager et observateur du réseau Tisséo

Pierre LABORDE Usager et observateur du réseau Tisséo

Samuel DESMAISON Usager et observateur du réseau Tisséo

Serge SACALAI Cadre supérieur honoraire de la SNCF, membre du bureau de l'association AsCoBaz et usager et observateur du réseau Tisséo

Xavier RAFFIN (@xavierraffin) Architecte logiciel, ancien responsable de 2010 à mai 2016 de toute l'architecture web, mobile et OpenData de Tisséo ainsi que de l'infrastructure technique du SGGD.

