



COMPTE-RENDU

DU COMITE SYNDICAL

SEANCE DU 27 Novembre 2019

*
* *

L'an deux mille dix-neuf, le vingt-sept novembre à Toulouse Métropole, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine, s'est réuni sous la présidence de Monsieur Jean-Michel LATTES, Président du Syndicat Mixte.

	PRESENTS	POUVOIR	ABSENTS EXCUSES
TOULOUSE METROPOLE			
ANDRÉ Gérard		X (Mme Traval-Michelet)	
AUJOULAT Michel	X		
BRIAND Sacha	X		
CARNEIRO Grégoire	X		
CHOLLET François	X		
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X		
KELLER Bernard		X (M. Grass)	
LAGLEIZE Jean-Luc		X (M. Chollet)	
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe		X (M. Del Borrello)	
MOUDENC Jean-Luc	X		
TRAUTMANN Pierre	X		
TRAVAL-MICHELET Karine	X		
SICOVAL			
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X		
SITPRT			
BACOU Denis	X		
GUYOT Philippe	X		
MURETAIN AGGLO			
ROUCHON Adeline			X
SUAUD Thierry			X

Monsieur le Président fait l'appel.

Il indique que plusieurs personnes sont représentées.

M. LE PRÉSIDENT : Nous avons veillé à ce que ce comité syndical important soit un comité syndical élargi, à savoir M. Lubac représenté par Mme Faivre sa première adjointe, M. Carles, présent et M. Chérubin qui arrive.

PROPOS PRELIMINAIRES

M. LE PRÉSIDENT : Nous allons commencer ce comité syndical qui est un comité syndical exceptionnel que nous avons programmé pour un acte juridique important, qui clôt en quelque sorte un très long processus.

Sans plus tarder, M. le Président propose de passer à l'étude et à l'analyse de ce dispositif. Nous allons tout d'abord rappeler les étapes précédentes, nous ferons ensuite le bilan et présenterons les conclusions de l'enquête publique. Nous allons détailler techniquement les adaptations qui améliorent le projet et nous concluons sur les opérations d'intérêt général qui font suite à ce dispositif.

La première étape de cette présentation consiste à évoquer les étapes qui précèdent ce parcours. C'est un très long parcours que nous avons vécu ensemble, qui nous a permis d'arriver à ce jour, de la déclaration de projet.

Ce point de départ date du 4 février 2015 où nous avons présenté deux délibérations cadre, avec un engagement du projet mobilités qui valait révision du Plan de Déplacements Urbains et une deuxième délibération qui nous engageait vers des études sur une ligne de transport en commun en site propre intégral dénommée à l'époque Toulouse Aerospace Express.

La révision du PDU était liée au fait que le développement de nos transports intégrait une troisième ligne de métro et nous avons fixé d'entrée des objectifs :

- Améliorer la desserte des pôles d'emplois. C'était un enjeu majeur.
- Créer de nouvelles capacités de transport qui soient adaptées à la croissance incroyable de notre agglomération.
- Le maillage du réseau en connexion avec le réseau ferré.

Tout cela faisait partie des objectifs. Vous voyez sur cette carte les premières études de tracé, complexes que nous avons faites.

En décembre 2015, un autre comité syndical extraordinaire, important, où nous avons présenté le premier itinéraire de référence de 21km avec plusieurs options possibles. Nous avons intégré à la fois la desserte de l'aéroport et de Labège Enova. Un calendrier avait été présenté sur la partie juridique du projet. M. le Président note aujourd'hui que ce calendrier est respecté. Ce calendrier avait annoncé que nous serions à la déclaration de projet en 2019. Certains, à l'époque, nous ont dit que ce n'était pas possible. Force est de constater qu'aujourd'hui, nous sommes dans le timing prévu à l'époque.

En mars 2016, étape importante. C'est l'extension du périmètre. Le projet se renforce. Le Conseil Départemental et le Conseil Régional viennent participer au dispositif avec une double prolongation de la ligne : une prolongation vers l'ouest pour desservir Colomiers et vers le sud-est pour desservir Labège Enova. La longueur de la ligne est alors portée à 27 km, soit autant que les lignes A et B réunies. C'est considérable.

Sur cet itinéraire, nous notons cinq connexions au réseau ferroviaire. Nous répondons ainsi à la nécessaire intermodalité de notre dispositif, deux connexions avec la ligne B, une connexion avec la ligne A, essentielles en matière d'intermodalité, une connexion au tramway et de nombreuses connexions au réseau bus. L'enjeu consiste à établir un maillage. Le projet établit particulièrement bien ce maillage.

De septembre à décembre 2016, il y a eu le grand Débat Public. C'est la première fois en France qu'un grand débat public est ainsi ouvert sur un projet transport ; un grand débat public mené par la Commission Nationale de Débat Public. Nous avons participé à ce débat public, mais c'est la commission nationale qui le menait. Vous vous rappelez la présence de ses représentants, en permanence, sur cette séquence là, avec comme étape préalable la saisine par notre institution de la CNDP en avril 2016. Le débat a été considérable. Il croit pouvoir dire, et ce qui suit le montre, jamais dans notre métropole, il n'y avait eu un sujet aussi largement débattu. Nous le voyons dans le rappel du dispositif : 80 rencontres publiques, des grandes réunions publiques, 3000 participants et une connexion internet record avec 21 000 connexions sur notre site internet.

A l'issue de cette phase tout à fait importante en matière de concertation, dans le rapport de la commission nationale du débat public, était indiqué que 72% des personnes considéraient que le projet de métro était un projet prioritaire.

Nous avons pris en compte les recommandations de la Commission Nationale avec la mise en place d'un Conseil Scientifique avec la nomination d'un garant de la concertation. Nous avons été suivis par quelqu'un désigné par la Commission Nationale, avec derrière cette demande, l'étude des alternatives à la fois au mode proposé, au tracé, la desserte de l'aéroport ; tout cela a été étudié en détail pour compléter les études de Tisséo.

A fin de cette phase, le garant a reconnu que notre concertation et notre méthode de travail avaient été exemplaires. C'est ce qu'il ressort en particulier du rapport qu'il a rendu.

En juillet et décembre 2017, nous arrivons au programme de l'opération : ligne longue de 27 kms, 20 stations, un programme important de pôles d'échanges. Nous approuvons ce programme de l'opération, avec la ligne Aéroport Express permettant de desservir l'aéroport et le programme de pôles d'échanges avec des P+R, des gares bus, des espaces de dépose / reprise pour rendre plus propice à l'efficacité notre dispositif.

En 2018, nous poursuivons notre parcours chronologique : c'est l'approbation du projet Mobilités 2020.2025.2030, lors du comité syndical de février 2018.

A l'issue de ces trois années de travail et de co construction du projet, après plus de 100 réunions avec les partenaires, associations et le contact de 270 personnes publiques associées, nous sommes arrivés à l'ajustement du programme de l'opération.

Ce comité avait décidé l'implantation du Site de Maintenance et de Remisage des rames, l'ajustement de la localisation de la station des Sept Deniers et le complément d'une station dans le quartier Fondevre.

Le projet Mobilités vaut révision du PDU. Pour autant, nous n'avons pas arrêté la concertation. Nous avons voulu que cette concertation, lancée par le débat public, se poursuive et elle se poursuit encore. On aura l'occasion d'en reparler.

Au printemps 2017, nous avons ouvert un dialogue territorial avec les acteurs économiques et institutionnels.

A l'automne 2017-2018, nous avons eu une série de rencontres associatives et techniques sur le thème de l'expérience voyageurs et de l'insertion de la station dans les quartiers. Nous sommes allés sur tous le territoire pour analyser ces modes d'insertion. Cette phase de concertation continue a été considérable avec plus d'un millier de plaquettes distribuées, des questionnaires, des contributions : 1800 contributions formulées lors des ateliers, et la mise en place des ateliers citoyens avec 547 avis recueillis dans ce contexte là.

En janvier 2019, le rapport du garant a été rendu public. Nous avons déjà des éléments par rapport à ce garant, puisqu'à chaque fois qu'il nous demandait quelque chose, nous étions amenés à lui répondre le plus positivement possible. Quelques extraits de ce rapport d'une personnalité, qui par nature, est une personnalité indépendante ; le garant nous dit : *« la maîtrise d'ouvrage s'est engagée avec constance et sérieux dans la concertation post débat et post concertation publique ; la maîtrise d'ouvrage a répondu à de nombreuses demandes du garant : les études complémentaires, les dialogues bilatéraux, les outils et démarches »*. Le garant a pu assister à toutes les réunions à chaque fois qu'il en a demandé la possibilité.

Dans la conclusion, le garant indique que *« la concertation citoyenne a permis d'aborder les questions en suspens qui méritaient débat, et que cette concertation est de nature à permettre de construire une position argumentée »*.

Le garant a demandé aussi, et c'est ce que nous avons fait, de continuer ce processus de concertation.

En février 2019, étape importante, avec l'approbation du dossier d'enquête publique, avec deux éléments dans ce dispositif : à la fois, le CLB et la troisième ligne de métro.

La troisième ligne de métro est longue de 27 kms, 21 stations, 5 connexions train, 4 connexions métro, 1 connexion tram, des P+R, 1500 places vélos.

Sur l'Aéroport Express, nous avons 2 kms, 4 stations et une fréquence à 5 minutes.

Le CLB est longue de 2,7 kms, 2 stations et un système qui fonctionne avec une rame sur quatre.

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est alors approuvé.

Tout cela nous amène à la réunion d'aujourd'hui : un processus long et extrêmement conséquent avec le bilan et les conclusions de l'enquête publique.

Les modalités de l'enquête publique : elle s'est déroulée du 6 juin au 18 juillet 2019, la durée la plus longue des enquêtes publiques qui se sont tenues en France, équivalentes à ce dispositif.

Cette enquête portait sur 2 opérations (TAE et CLB) et recouvrait, pour chacune des opérations, plusieurs objets :

- Déclaration d'Utilité Publique
- Mise en compatibilité des documents d'Urbanisme
- Enquête parcellaire.

La commission a désigné 12 lieux d'enquête qui ont accueilli 13 permanences et une enquête unique pour les deux opérations comme indiqué précédemment : TAE et CLB.

La participation a été très importante : 1 882 contributions. Vous avez à titre de comparaison ce qui s'est passé ailleurs : Rennes : 373 ; Grand Paris : maximum 700 ; Télec : 398 ; TESO : 1763.

Aujourd'hui, ce sont les contributions, sur les systèmes de transport, les plus importantes de France. On dit toujours sauf Paris, mais c'est avec Paris, car c'est nous qui avons obtenu le plus grand résultat par rapport à ces contributions. 22 000 visites sur le site internet, 360 personnes rencontrées.

Les sujets les plus abordés ont été les suivants : le tracé, les stations, l'intermodalité, les impacts environnementaux et le stationnement avec les P+R.

Le procès-verbal de synthèse a été transmis le 26 juillet par la commission. Nos équipes ont été efficaces pendant cette période d'août, avec un mémoire en réponse envoyé le 9 août par Tisséo.

M. le Président insiste sur l'importance de cette participation : les commissaires enquêteurs ont été les premiers à nous dire que c'était la première fois qu'ils vivaient une enquête publique avec une telle participation des citoyens.

Le résultat a été le suivant : un avis favorable à l'enquête publique de la 3ème ligne de métro, assorti de 2 réserves et de 7 recommandations.

M. le Président rappelle les éléments techniques de ces mots « réserve » et « recommandation ».

Pour les réserves, il nous faut accepter ces réserves et nous devons tenir compte de l'avis de la commission.

Quant aux recommandations, ce sont des conseils destinés à rendre une décision plus acceptable.

Nous avons décidé d'aller au bout de l'exercice et de suivre l'ensemble de ces dispositifs pour être le plus positif par rapport à ce système.

Les deux réserves concernent le maintien de l'alignement des arbres à François Verdier et la réduction de la capacité du P+R sur les Sept Deniers.

Les sept recommandations sont les suivantes :

- la recherche environnementale destinée à épargner les arbres et les espaces végétalisés ;
- la sécurité, l'accès et l'environnement, c'est à dire prendre le pouls des associations, continuer la concertation, en particulier dans les secteurs qui sont identifiés où il existe souvent un noyau associatif extrêmement riche ;
- l'étude d'alternatives moins pénalisantes pour des emplacements d'ouvrages annexes ;

- Assurer, dans les pôles d'échanges, la plus grande sécurité des liaisons entre les modes de transport ; l'intermodalité est au cœur de ces réflexions ;
- La poursuite des mises en cohérence des modalités de transport et de stationnement avec en particulier, la SNCF et le Conseil Régional ;
- Prévoir les caractéristiques géométriques de la gare de Colomiers pour une extension de ligne possible dans l'avenir ;
- Prendre en compte la stratégie volontaire et cohérente du projet, en liaison avec l'urbanisation future de ces dispositifs.

Notre dialogue s'est poursuivi après l'enquête publique et il se poursuivra encore dans les mois et les années qui viennent.

Monsieur le Président a oublié une recommandation, et il s'en excuse :

- Sur le CLB, on nous demande de ne pas hypothéquer un doublement éventuel futur de la ligne.

Jacques Oberti le sait, nous avons prévu tout ce qu'il faut pour ne pas obérer cette évolution.

Quand nous avons reçu les réserves et les recommandations, nous avons eu un sentiment de satisfaction, car ces réserves et recommandations, c'était de l'accompagnement ; ce n'était pas du bouleversement dans notre projet. C'est quelque chose de tout à fait important.

Le dialogue s'est poursuivi pour adapter le projet, pour présenter les variables d'aménagement et pour recueillir les observations.

Nous nous sommes rendus dans de nombreuses communes et dans de nombreux sites. Avec Joseph Carles, on a organisé des rencontres à Blagnac autour de la thématique de Layrac, tout cela pour déboucher sur un projet adapté qui tient compte des enseignements de ce dialogue.

Voilà pour la présentation.

Ce parcours a été très long, mais à aucun moment nous n'avons perdu de temps. Nous avons enchaîné des procédures extrêmement lourdes et importantes.

Monsieur le Président indique qu'il est très satisfait que l'on arrive aujourd'hui à se réunir sur le vote de cette délibération. Nous aurons l'occasion d'y revenir en conclusion.

M. le Président va maintenant céder la parole aux ingénieurs pour le détail des évolutions proposées.

M. GAVALAND va présenter les adaptations apportées au projet de troisième ligne de métro. Nous allons parcourir le tracé d'Ouest en Est, de Colomiers à Labège. Des zooms seront faits sur les pôles d'échanges et les stations qui font l'objet d'adaptations. Il faut bien garder à l'esprit que l'ensemble de ces adaptations tiennent compte des enseignements du dialogue qui s'est tenu de septembre à novembre 2019.

La première adaptation porte sur le pôle d'échanges Colomiers gare, situé à l'extrémité ouest de la troisième ligne de métro. Pour améliorer l'accessibilité au pôle d'échange, deux accès supplémentaires sont créés, à l'ouest via l'allée du pic d'Ossau et à l'est via l'allée du Vignemale.

La deuxième adaptation porte sur l'insertion de la troisième ligne de métro, sur une section d'environ trois kilomètres, qui traverse la zone aéronautique et qui passe au sud des pistes de l'aéroport. Au stade de l'enquête publique, l'insertion du métro est aérienne, au sol ou en viaduc. Il est proposé de modifier cette insertion pour que la troisième ligne de métro circule en souterrain.

Cette adaptation du projet permet d'éviter l'impact pour les activités industrielles et tertiaires du secteur. Cela permet également d'éviter l'impact acoustique pour les habitants du quartier Layrac à Blagnac. On peut également souligner que l'impact environnemental du projet est amélioré puisque, grâce à cette adaptation du projet, on épargne 127 arbres qui sont sortis des emprises du projet, dont 37 platanes d'alignement.

La troisième adaptation du projet concerne un ouvrage annexe. C'est un puits qui permet la ventilation des infrastructures et également, si nécessaire, l'accès des secours. La troisième adaptation propose le déplacement d'un ouvrage annexe sur une parcelle voisine, de manière à réduire l'incidence pour les riverains, en particulier pour une copropriété qui a été rencontrée.

La quatrième adaptation du projet porte sur un autre pôle d'échanges : celui des Sept Deniers qui fait l'objet d'une réserve de la Commission d'Enquête. La capacité du parc relais est réduite et passe de 300 places à 100 places, de manière à prendre en compte la réserve de la Commission d'Enquête. Par ailleurs, il y a une modification du partage de l'espace au sein de ce pôle d'échanges qui permet de consacrer davantage de place au mode alternatif à la voiture : les bus, les piétons, les cyclistes et d'autre part un meilleur traitement paysager du pôle d'échanges, puisque nous avons plus de place pour les arbres et pour les espaces végétalisés. Cette adaptation du projet, dont la réduction de la capacité du parc relais, s'accompagne d'une amélioration de l'accessibilité de la station, en bus, en vélo ou à pied.

La cinquième adaptation concerne le pôle d'échanges de La Vache, au nord de Toulouse. Sur proposition du comité de quartier Minimes Barrière de Paris, le parc relais initialement positionné au nord du site, est déplacé un petit peu vers l'est, le long des voies ferrées. Cela permet d'améliorer la qualité urbaine du pôle d'échanges et aussi de réduire l'impact paysager pour les riverains.

La sixième adaptation concerne de nouveau un ouvrage annexe : un puits situé rue Taine. Il est déplacé pour réduire l'incidence pour les riverains.

La septième adaptation concerne de nouveau un puits situé place Arago. Il est proposé de déplacer ce puits pour préserver la qualité urbaine de la place Arago et épargner 13 arbres qui ne seront plus situés dans l'emprise du projet.

La huitième adaptation concerne la station François Verdier. Au stade de l'enquête publique, la station François Verdier était positionnée au niveau des allées. Il est proposé de déplacer la station au nord du Monument à la Gloire des Anciens Combattants, de manière à préserver l'alignement des arbres et donc prendre en compte l'autre réserve formulée par la Commission d'Enquête. C'est de l'ordre de 50 arbres d'alignement préservés grâce à cette adaptation du projet. Il faut savoir que cette relocalisation de la station a été discutée avec les associations de quartiers.

La neuvième adaptation concerne un autre ouvrage annexe, situé à proximité du lycée Saint Joseph. La relocalisation de ce puits a été étudiée. Pour le moment, il n'y a pas de solution alternative, mais

les investigations vont se poursuivre pour essayer de déplacer cet ouvrage annexe, afin de réduire les incidences pour les riverains.

La dixième adaptation concerne la station Côte Pavée Limayrac. Cette station est légèrement déplacée vers le nord-ouest de manière à épargner une trentaine d'arbres d'alignement dont 12 muriers centenaires et également de manière à réduire l'incidence de la phase chantier pour les riverains qui ont également été associés à la définition de cette adaptation du projet.

La onzième adaptation concerne de nouveau un ouvrage annexe situé sur la parcelle de l'EPHAD du Christ Roi. Cette parcelle est déplacée vers une parcelle voisine de manière à éviter l'impact pour l'EPHAD du Christ Roi.

La douzième adaptation concerne la station Ormeau. Cette station est légèrement déplacée vers le sud, de manière à épargner six arbres sur les quinze arbres que compte la place. Cela permet également de mieux prendre en compte les propositions des associations de quartier qui là encore ont été associées.

La treizième adaptation concerne le tracé de la troisième ligne de métro dans la partie sud-est. Au stade de l'enquête publique, le tracé en viaduc dans cette partie de l'agglomération passait rue des Cosmonautes. Il est proposé de déplacer le tracé vers l'ouest, toujours en viaduc, de manière à éviter l'impact pour les activités économiques du secteur : en particulier, le site tertiaire d'Airbus, Defence & Space, un hôtel qui s'est exprimé lors de l'enquête publique ainsi que l'institut national polytechnique qui s'est également exprimé. Au-delà, cette modification du tracé permet de préserver 300 arbres de boisement diffus et donc d'améliorer l'impact environnemental du projet de manière significative.

La quatorzième et avant-dernière adaptation du projet concerne une légère modification du tracé, de manière à réduire l'impact paysager en phase travaux pour la société Datamédia située au sud de Labège et vis-à-vis de la médiathèque départementale.

La quinzième et dernière modification présentée, concerne le pôle d'échange de Labège La Cadène. Il est proposé de déplacer latéralement la future passerelle qui permettra le franchissement des voies ferrées et d'améliorer à la marge l'accès routier au niveau de la RD 16 pour améliorer l'accessibilité tous modes du pôle d'échange de Labège La Cadène.

Une quinzaine d'adaptations sont proposées. L'ensemble de ces adaptations permet de lever les deux réserves qui ont été exprimées par la Commission d'Enquête et prendre en compte quatre des recommandations exprimées. Les autres recommandations sont, pour partie, traitées par l'intermédiaire de démarches spécifiques, la poursuite de la coordination avec la Région et la SNCF d'une part, et l'élaboration avec Toulouse Métropole et le SICOVAL d'un pacte urbain qui doit permettre de préciser la stratégie d'urbanisation future dans le corridor de cette troisième ligne de métro et dans l'aire d'influence des stations, et qui a fait l'objet de délibérations au début de l'année de Tisséo-Collectivités, de Toulouse Métropole et du SICOVAL pour lancer le dispositif.

Les deux dernières recommandations sont déjà prises en compte grâce à plusieurs dispositions :

Au niveau de Colomiers gare, à l'extrémité ouest du tracé de la troisième ligne de métro, le profil en long de la ligne permet de passer sous les voies ferrées : c'est l'axe Toulouse-Auch à cet endroit, et donc préserve la possibilité d'étendre le métro vers l'ouest.

Par ailleurs, des dispositions ont été prises pour permettre le doublement de la connexion ligne B, le doublement des rames d'une part, mais également le doublement de la voie, lorsque cela sera nécessaire.

M. LE PRESIDENT remercie Antoine Gavaland pour cette présentation et établit un rapide bilan des adaptations en cause : Premier élément : un élément clé, l'économie générale de l'opération est préservée. L'incidence de l'ensemble des opérations s'élève à 1,34 % du montant global de l'opération. Ce surcoût est absorbé par la provision pour risques que nous avons prévue dans l'enveloppe de l'opération.

S'agissant de l'impact environnemental, ce que nous vous proposons entraîne le fait que nous allons épargner 496 arbres, dont 106 arbres d'alignement.

L'acceptabilité du projet nous semble renforcée, car nous avons pris en compte de nombreuses remarques, de nombreuses phases de concertation avec les associations de quartier et les collectivités que nous avons rencontrées.

Nous arrivons à une phase de conclusion de cette présentation.

Sans rentrer dans le détail des analyses portant sur l'intérêt général, M. le Président souhaite rappeler quelques extraits de conclusion de la Commission d'Enquête et présenter quelques chiffres qui illustrent le dispositif : Que dit la commission d'enquête dans son rapport ?

« Le métro est le moyen le plus performant pour le nombre de voyageurs transportés et la rapidité de déplacement. Le tracé proposé est satisfaisant. La réalisation de ce projet permettra de limiter l'usage de la voiture individuelle au profit des transports collectifs.

Elle souligne une décongestion routière et la baisse de l'accidentalité qui résulte de ce dispositif.

Elle souligne l'amélioration de l'aspect environnemental : qualité de l'air, réchauffement climatique, nuisances sonores et elle indique que sur le plan environnemental, le projet est satisfaisant.

Elle conclut en disant qu'il y a un très large consensus pour la réalisation du projet ».

Ces éléments présentés sont issus des conclusions de la Commission d'Enquête.

Quelques chiffres clés autour de ce dispositif : il concerne 100 000 habitants et 80 000 emplois qui seront à moins de 600 m des stations. Le temps de déplacement de la gare Matabiau à l'aéroport de Toulouse Blagnac sera de 24 minutes. 90 000 déplacements de voitures sont susceptibles d'être évités chaque jour.

L'emploi, à la fois en place et créé, sera amélioré dans ses liaisons et l'urbanisation sera préservée avec ce dispositif dans sa construction.

Concernant le chiffre qui traduit la rentabilité socio-économique de l'opération : ce chiffre a été consolidé à plusieurs reprises. Nous avons saisi le secrétariat général pour l'investissement qui nous avait confirmé que la rentabilité socio-économique de notre opération était particulièrement forte.

S'agissant du CLB, l'extension est de trois kilomètres, deux stations et 20 000 emplois situés à moins de 600 m. Le temps de trajet UPS-Labège sera de 10 minutes. On évitera 20 000 kms/jour et nous sommes sur un potentiel d'amélioration de la création d'emplois de 2500 emplois grâce à la construction et au fonctionnement.

Conclusion sur l'intérêt général pour clore la présentation.

Deux déclarations de projet : celle qui porte sur la troisième ligne de métro et sur la ligne Aéroport Express ; nous apportons les réponses aux personnes publiques associées qui ont été sollicitées au printemps 2019.

Nous indiquons comment les réserves et les recommandations sont prises en compte et comment l'impact environnemental de l'opération et son accessibilité sont améliorés.

On conclut que l'opération est d'intérêt général et que celle-ci est renforcée par le CLB.

S'agissant de la déclaration de projet pour le CLB, des réponses sont apportées aux personnes publiques associées sollicitées au printemps 2019. On indique comment la recommandation est prise en compte et on conclut que l'opération est d'intérêt général.

La suite, en fonction de votre analyse et de votre vote, sera un courrier envoyé à Monsieur le Préfet pour transmettre les deux déclarations de projet, pour transmettre la MECDU modifiée et demander l'examen de l'arrêté de déclaration d'utilité publique. Nous sommes sur un délai de deux mois. C'est le Préfet qui, au terme de ce délai, prendra sa décision.

Voilà la présentation que M. le Président souhaitait faire sur ce dispositif.

M. LE PRESIDENT indique que c'est un très long processus qui nous amène à ce comité syndical aujourd'hui. En France, les processus sont devenus longs et complexes. Nous avons mené ces étapes à la fois avec sérieux et rapidité. On nous avait dit que ce n'était pas possible. Aujourd'hui, nous montrons que c'est possible. Le calendrier qui avait été annoncé est un calendrier tenu. L'ensemble des collectivités est en capacité de se retrouver dans ce que nous présentons. C'est une étape très importante pour nos territoires.

M. LE PRESIDENT : Il me reste maintenant à vous céder la parole en fonction de ceux qui souhaitent intervenir sur le sujet, et puis ensuite de passer aux votes.

INTERVENTIONS :

M. GUYOT : S'agissant de la gare de Colomiers, M. Guyot s'interroge sur les différentes modifications prévues : préserve-t-on la possibilité d'un transport en commun en site propre qui utiliserait l'emplacement des voies ferrées d'En Jacca actuellement désaffectées, de façon à permettre aux habitants de l'ouest toulousain et même au-delà, du Gers, de pouvoir s'arrêter bien en amont par rapport à la voie rapide d'Auch, de façon à ne pas engorger la ville de Colomiers et la rocade jusqu'à l'accès à Colomiers ? Cet accès permettrait à des voyageurs venant de l'ouest d'utiliser un site propre qui emprunterait les voies ferrées d'En Jacca, et d'arriver dans les meilleures conditions à la nouvelle ligne de métro.

M. LE PRESIDENT répond par l'affirmative. Ce n'est pas dans l'enquête publique, mais c'est dans le PDU. Ce sont des choses inscrites dans les chantiers à venir.

MME TRAVAIL MICHELET souligne l'importance de cette déclaration de projet qui marque un temps stratégique dans le cadre de ce grand projet qui a démarré dès le début de ce mandat et qui devrait trouver son aboutissement avec une déclaration d'utilité publique portée par Monsieur le Préfet dans les délais qui lui sont impartis.

Il est vrai que pour un grand nombre de nos concitoyens qui se sont intéressés et impliqués dans cette longue concertation, ces délais peuvent parfois paraître longs, tant l'attente est importante et tant la question des embouteillages est prégnante, particulièrement tout le long de ce tracé, que ce soit à l'ouest comme à l'est. Une des questions importantes soulevée par nos concitoyens pendant cette enquête publique, est celle des rabattements. Comment les personnes les plus éloignées des stations de métro, comme évoqué par M. Guyot, pourront facilement se rabattre ? C'est aussi une question importante pour les villes comme Colomiers qui va accueillir avec satisfaction deux stations de métro, et qui peuvent se trouver surencombrées alors même que l'intérêt est d'éviter cette circulation. Des rencontres, des réflexions, voire même des études sont en cours pour travailler sur cette question des rabattements, avec un écueil sur les transports en commun : la question des ruptures de charge. Plus on est éloigné, plus il est important d'avoir un tracé et une mobilité assez directs vers la station itinéraire ciblée. Ce sera le cas entre Plaisance du Touch et Colomiers, puisque

(suite propos Mme Traval-Michelet) notre réflexion doit éviter ces ruptures de charge qui constituent un frein et un obstacle à la facilité qui consiste à prendre la voiture et à se rendre directement vers la station la plus proche et encombrer finalement les voiries voire même les P+R. C'est un des points de préoccupation que nous avons à Colomiers avec la station gare et avec un vrai pôle d'échanges multimodal qui pourrait concentrer une congestion de circulation.

Le point évoqué par Monsieur Guyot est tout à fait d'intérêt, et repris également dans ses réflexions, puisque Colomiers possède des parcelles précédemment occupées par une régie ferroviaire, qui sont aujourd'hui désaffectées et qui peuvent constituer la base d'un tracé en site propre pour amener les citoyens de Plaisance du Touch ou davantage de l'ouest, vers cette station.

Mme Traval Michelet a demandé à ses services de travailler sur cet axe là et d'avoir des rendez-vous avec les collaborateurs du SMTC pour travailler sur cet axe qui lui paraît tout à fait intéressant, pour permettre une véritable voie en site propre de Plaisance à Colomiers sans rupture. C'est là où nous devons porter notre attention à ce stade des éléments qui lui ont été communiqués par les services techniques. Elle estime que ce sera possible. Il faut continuer ce travail qui présente un intérêt pour tout le monde.

Voici la réponse très officielle de Madame Traval-Michelet.

M. LE PRESIDENT Quelques remarques complémentaires sur ce qui a été dit. Nous sommes focalisés dans notre présentation sur la troisième ligne de métro. Il rappelle cependant que nous travaillons également sur d'autres projets, des projets de maillage autour de la troisième ligne de métro. Nous avons lancé de manière effective et technique les linéo 11, 12 et bientôt le linéo 13. Nous avons déposé un projet de plusieurs lignes emploi qui vont irriguer le territoire.

Nous avons également le projet de ligne Express. Une réunion publique de la ligne Express Muret-Toulouse s'est tenue avec un nombre important de participants qui ont témoigné sur le dispositif.

Nous avons commencé à travailler sur la ligne Express Pechbonnieu-Toulouse. Tous ces projets sont en cours. Il y a également la ligne Express Saint-Lys-Colomiers qui vient se placer sur une capacité en site propre tout à fait intéressante.

Ce dispositif est maillé par la grande ceinture sud qui sera opérationnelle en décembre 2020, avec la partie téléphérique sud et aussi très largement la liaison bus mise au point avec les maires concernés, qui sera en place au moment du lancement du téléphérique. Ce ne sera pas un téléphérique fermé, mais un téléphérique ouvert qui permettra de créer cette grande transversalité dans le territoire ouest.

M. CARNEIRO exprime ses remerciements à l'ensemble des équipes qui ont travaillé sur ces projets, notamment la commission nationale du débat public, le conseil scientifique ainsi que les équipes du SMTC avec lesquelles nous travaillons au quotidien. La semaine dernière, une réunion s'est tenue concernant le territoire nord de l'agglomération toulousaine, avec le linéo 10 à l'ordre du jour, la ligne Express. Tout cela va dans le bon sens puisque le maillage est pris en compte.

Ce projet est fédérateur et apaisé. Apaisé parce qu'il fut un temps où les choses étaient complexes, puisque Jean-Luc Moudenc, il faut rappeler les choses dans leurs chronologie, avait annoncé ce projet de troisième ligne. Certains n'y croyaient pas, d'autres y ont adhéré. Aujourd'hui, nous avons tous adhéré à la démarche.

Pour ce qui concerne le nord toulousain, nous pouvons également remercier tous ceux qui ont eu de la ténacité sur ce sujet, car la volonté de certaines associations, certaine au singulier d'ailleurs, était plutôt une boucle nord qui est bien effective jusqu'à Borderouge. Ceci va également dans le bon sens puisque le rythme de développement du territoire nord est considérable aujourd'hui. Nous le savons tous en tant que maires, mais nous le savons également en tant qu'usagers.

(suite propos M. Carneiro) Pour un bon rabattement, il est nécessaire d'avoir un bon système de parking. Récemment, il a pu discuter avec certains de ses administrés qui estimaient que les parkings sont trop grands lorsqu'on les prévoit et trop petits quand on les utilise. C'est une expression que M. Carneiro a trouvé intéressante de rappeler, ici, dans ce moment de solennité, mais aussi de plaisir car le projet avance. Nous sommes dans un contexte de perspective de décongestionnement de toute la circulation routière de l'ensemble de l'agglomération, grâce à ce projet ; outre le fait des bénéfices indiqués tout à l'heure, soulignés avec brio par Monsieur le Président, en matière environnementale le projet est de bonne qualité. Le bouclage économique a été fait dans de bonnes conditions. Monsieur Oberti se félicite que ce prolongement de la ligne B ait pu être réalisé grâce à un projet un peu plus ambitieux. Cet enlisement juridique qui existait au départ ne permettait pas de faire aboutir le projet, le prolongement de la ligne B. C'est notre vision des choses. Elle a été rappelée à plusieurs reprises. On peut se féliciter. Le projet est fédérateur, M. Carneiro insiste encore sur ce mot, car il prend en compte à la fois les ambitions de chacun des territoires, au-delà de l'impulsion initiale, mais il prend en compte également les perspectives d'apaisement de la circulation et en sa qualité de vice-président chargé de la voirie à Toulouse Métropole, M. Carneiro avoue que cette complémentarité que nous cherchons au niveau des routes, puisqu'on parle encore de route, mais bientôt nous parlerons d'axes de mobilité, puisque nous consacrons au bitume 40 % de la dépense et 60 % pour tout ce qui concerne les modes doux et environnementaux, on peut se féliciter de la qualité de ce projet. Il reste un vœu à formuler : il faut aller vite dans la concrétisation et la réalisation. Il reste persuadé que cette énergie que nous développons collectivement aujourd'hui sera de nature à permettre l'aboutissement du projet dans de bonnes conditions temporelles.

M. LE PRESIDENT : Grégoire Carneiro a évoqué la notion de maillage routier sur lequel il travaille. Monsieur le Président revient sur le maillage ferré. Sur cette ligne, nous avons cinq contacts avec les voies ferrées, avec en particulier un contact des plus opérationnels, celui du nord toulousain, avec l'hypothèse d'un projet qui pourrait se mettre en œuvre en même temps que l'arrivée de la LGV. Il est intéressant de voir ce qui se passe ailleurs : Actuellement, d'autres grandes métropoles travaillent sur la même question ; en particulier Bordeaux travaille sur un maillage RER autour du dispositif. Cependant, Bordeaux se heurte à un problème qu'il n'arrive pas à résoudre : la saturation de son réseau de ville. En effet, le réseau de tramway aujourd'hui n'est plus en capacité de recevoir des personnes supplémentaires.

C'est en cela que Monsieur le Président indique que notre projet est complémentaire avec le projet ferré, car il permet de redistribuer avec efficacité toutes les personnes qui pourront accéder au réseau par ces cinq points là. Nous avons aujourd'hui des réserves de capacité qui nous permettent de le faire ; d'autres choix dans d'autres métropoles ne permettent plus de faire ces mêmes choix.

M LAFON précise qu'il n'est pas là pour faire une déclaration soit idéologique, soit empreinte de quelque contingence politique, mais juste sur le cadre d'un retour d'expérience d' élu depuis dix neuf ans maintenant.

Le président a parlé de six ans : six ans de travail administratif, six ans de travail technique, six ans de concertation, six ans d'échanges, de nombreuses réunions. C'est dire si aujourd'hui le temps de la technocratie, le temps de l'administrativisme à outrance prend le pas sur le temps des travaux. Nos concitoyens doivent le savoir : le temps technique et le temps administratif sont plus longs que le temps de réalisation physique des travaux que nous allons entreprendre. Ce n'est pas une perte de temps puisque cela permet de lever pas mal de doutes, permet de faire converger bon nombre de nos intentions aux uns et aux autres, et de donner le meilleur du projet pour notre agglomération, qui est un projet partagé. C'est un projet qui, M. Lafon l'espère et qu'il appelle de tous ses vœux,

(suite propos M. Lafon) alors que son troisième et dernier mandat se termine, aura une effectivité concrète pour nos concitoyens dans une temporalité assez proche.

Dans le cadre de cette accélération de ce processus de réalisation de troisième ligne, il souhaite que soit comptabilisé le nombre de jours que nous perdons. Alors même que nous parlons d'urgence climatique, de réchauffement qui vont nous conduire à la fin du monde, il aimerait que l'on fasse prendre conscience aux uns et aux autres, que chaque jour perdu correspond à des tonnes équivalent carbone qui sont rejetées dans l'atmosphère. La qualité de l'air est dégradée. Celles et ceux qui à un moment donné veulent systématiquement retarder, freiner, stopper avec des recours parfois fondés, parfois abusifs, avec des discussions sur le sexe des anges, se rendent compte qu'à un moment donné, l'urgence pour nous est la crédibilité de la restitution technique d'un travail qui est aussi une aspiration citoyenne. La démocratie participative est très en vogue, mais il existe encore en France la démocratie représentative où des hommes et des femmes sont mandatés par des électeurs pour les représenter sur un programme et un projet politique. La crédibilité du politique est de mettre en œuvre ce pourquoi il a été mandaté. Nous avons en face de nous la réalisation concrète de ce qu'est la démocratie représentative. Elle a encore quelques beaux jours devant elle.

M. Lafon souhaite bon courage à celles et ceux d'entre vous qui continueront l'aventure après mars 2020.

M. CARLES : La démocratie représentative doit être à l'écoute de la démocratie participative. C'est ce qui a été fait. Il souhaite le saluer ici, et saluer le travail qui a été fait notamment avec le collectif de Layrac. M. Carles souligne également l'implication des habitants. Les personnes de ce collectif n'étaient absolument pas des spécialistes du transport, mais après avoir entendu les remarques qu'ils ont faites et le travail qu'ils ont engagé, ils ont passé beaucoup de temps pour produire leur rapport et leurs remarques auprès du commissaire enquêteur, c'est quand même tout à fait significatif. Nous n'avons pas eu des personnes qui étaient là en disant : « *on ne veut pas, etc.* ». Ce n'était pas ça. C'était de dire : « *effectivement c'est une très bonne initiative; on la soutient, mais attention il y a des problématiques environnementales, des problématiques de proximité qu'il faut prendre en compte* ».

Pour avoir participé à ces échanges entre Tisséo d'un côté et le Collectif de l'autre, M. Carles estime que c'est de cette manière que l'on peut avancer et que l'on peut avoir des ambassadeurs de la dynamique que l'on met en place avec cette troisième ligne dès lors que l'on a apporté les réponses à ce qui était attendu. Merci, en leur nom et au nom aussi de la commune, de la disponibilité puisque nous les avons rencontrés à plusieurs reprises. M. le Président l'a souligné tout à l'heure. A chaque fois nous avons eu des personnes qui n'étaient pas dans la revendication, mais dans la volonté de construire. Cela mérite d'être souligné.

M. LE PRESIDENT Un remarquable travail de fond a été fait par certaines associations. Ce travail a frappé la Commission d'Enquête Publique à tel point qu'elle nous a dit : « *vous avez là des gens extrêmement positifs et extrêmement techniques. Il faut continuer à les mobiliser car ils permettent d'améliorer le projet.* » Sur la présentation qui a été faite, à plusieurs reprises nous avons dit et nous l'actons, que les modifications proposées venaient de ce monde associatif extrêmement vivant et extrêmement actif. Dans les mois qui viennent, nous allons poursuivre ce dialogue très fructueux avec ces associations de quartier en particulier.

M. AREVALO Pense que le Président du SICOVAL va prendre la parole après lui, ce qui est tout à fait logique. En ce qui concerne le SICOVAL, la délibération a été très claire, y compris la commune de Ramonville, pour le soutien à ce projet. Il est vrai que le territoire du SICOVAL, ces deux projets réalisés, aura enfin obtenu des dessertes qu'il attend depuis des années, avec notamment sur la question du prolongement de la ligne B, beaucoup d'hésitations.

Concernant le PLB, M. Arévalo rappelle qu'en début de l'année 2014, nous étions prêts à lever la main lors d'une séance de comité syndical pour que ce projet puisse se réaliser. Tout était bouclé. Seule manquait cette décision là. M. Arévalo regrette une fois de plus que la décision n'ait pas pu être prise à ce moment là ; en effet, le prolongement de la ligne B serait aujourd'hui en fonctionnement. Un certain nombre de problèmes auraient été réglés et les émissions de gaz à effet de serre auraient baissé, alors que nous avons pris la décision de ne pas réaliser, pour six ans après, sans doute, il n'y a pas de suspense dans notre délibération, les votes sont acquis pour ces deux projets. Le délégué du SICOVAL qu'il est, devrait théoriquement suivre l'avis du SICOVAL.

M. Arévalo tient à rappeler que nous sommes les uns et les autres, tenus dans nos fonctions, de nous positionner par rapport à l'intérêt le plus général du périmètre et des populations qui vivent sur ce périmètre. Il souhaite continuer son intervention au titre de cet intérêt le plus général. Que le Président du SICOVAL ne prenne pas ombrage de son intervention. Elle n'est nullement contre le SICOVAL.

M. Arévalo souhaite aujourd'hui pouvoir porter à réflexion et à contribution, l'ensemble des réflexions qui sont portées par un certain nombre d'acteurs de la cité, qu'ils soient associatifs, ou qu'ils soient politiques et qui ne partagent pas totalement l'avis de cette assemblée potentielle, et qui ont exprimé à différents niveaux de nombreuses réserves. Il est de son devoir aujourd'hui, dans sa caractéristique politique, de pouvoir relayer un certain nombre d'éléments de ce type là.

S'agissant de la question sur la troisième ligne de métro, qui est discutée depuis six ans, peut-être même avant, puisque c'était une hypothèse qui avait été évoquée bien avant, mais qui à l'époque, apparaissait comme surréaliste jusqu'à ce qu'elle devienne une proposition de campagne du maire de Toulouse et sans doute perçue comme une bonne possibilité pour emporter l'opinion des toulousains. Cela apparaissait pour lui comme une bonne solution pour retrouver son poste de maire à la mairie de Toulouse. On parle de consensus. M. Arévalo rappelle cependant que dans la procédure démocratique, l'ensemble de la population du périmètre des transports n'a jamais été consulté là-dessus. Un certain nombre d'entre nous n'ont pas été mandatés au moment de notre élection pour porter ce projet. Il faut en prendre acte.

La vie démocratique de notre pays est organisée de telle sorte qu'effectivement, il y a des effets de faits majoritaires qui emportent un certain nombre de décisions sans que pour autant, elles aient été mûries largement.

Il y a eu un processus de consultation : le débat public, l'avis d'enquête publique sur le PDU, l'enquête publique sur la troisième ligne ainsi que la teneur d'un grand nombre de réunions. Cependant, M. Arévalo constate globalement, hormis un certain nombre de modifications qu'il considère à la marge dans l'amélioration ponctuelle du projet, fondamentalement sur la réflexion globale sur la question de la mobilité dans cette grande agglomération, les avis qui ont été formulés par un certain nombre d'acteurs n'ont jamais vraiment été pris en compte et n'ont pas infléchi sur la décision initiale.

Le processus de participation peut être extrêmement dense sans que pour autant il modifie l'idée initiale. Nous avons plutôt été dans cette perspective là. M. Arévalo ne parle pas d'insincérité dans la démarche, mais dans les faits on peut le constater. Ce projet a été porté techniquement avec brio. Il faut saluer la grande qualité technique des techniciens et des ingénieurs. C'est un très beau projet en tant que tel. Le projet a été porté avec une campagne de communication qu'il ne qualifierait pas de propagande, mais qui est assez extraordinaire. En effet, depuis plus d'un an, la troisième ligne est

(suite propos M. Arévalo) affichée dans le métro avec son itinéraire, qui fait que finalement la population de Toulouse pense que ce projet a été validé depuis plusieurs mois. Ce projet va être décidé aujourd'hui dans sa réalisation, alors qu'on laisse entendre à tout le monde qu'il est déjà décidé depuis plus d'un an.

La vraie question soulevée par un certain nombre de structures, même si c'est un beau projet, réside dans le fait de connaître sa pertinence au regard des enjeux d'aujourd'hui. C'est une idée qui a six ans dans un contexte particulier. Six ans après, s'agissant de la question de l'urgence climatique, on peut constater que les choses ont considérablement bougé, y compris dans les consciences. Il y a six ans, il était évoqué un réchauffement de l'ordre de 1°C à la fin du siècle, passé ensuite à 1,5°C au moment du sommet de Paris. Aujourd'hui, les scientifiques annoncent 4°C à la fin du siècle, qui engendreront des perturbations immédiates assez puissantes qui bouleverseront l'ensemble de l'équilibre planétaire à tous les niveaux, sur le plan économique, sur le plan social, sur le plan des migrations, sur le plan de la capacité à résister à un certain nombre de phénomènes climatiques qui sont en train de pointer. La conscience d'aujourd'hui est telle et plus personne ne conteste. Cette situation d'urgence nous appelle à revisiter un certain nombre de décisions au regard de cette urgence là. La déclaration d'intérêt général d'un projet de troisième ligne doit être, de son point de vue et du point de vue d'un certain nombre d'acteurs, revisitée au regard de cette urgence. La réalisation de cette ligne, la réalisation, même si tout le monde est optimiste sur le fait qu'elle va être réalisée assez rapidement, comporte cependant des aléas. Tous les grands projets de transport comme celui-ci ont des aléas, qui peuvent amener à ce qu'elle soit retardée.

Cette troisième ligne comporte également des aléas sur le modèle financier, avec des incertitudes sur le versement transport et des incertitudes sur la capacité des collectivités à apporter leur contribution, à l'augmenter y compris même pour le SICOVAL au regard du contexte économique, au regard des perturbations que le changement climatique pourrait amener. Certains parlent d'effondrement avec des horizons extrêmement rapides, plus rapides qu'on ne le pense. Cela fait près de trente ans ou quarante ans que les écologistes portent des analyses et aujourd'hui ces analyses et ces propositions se confirment. Elles sont même reprises par l'ensemble des organisations politiques et intégrées dans leur propre programme. L'alerte est là et l'urgence à agir est là. Le caractère d'intérêt général de cette ligne devrait être revisité aujourd'hui au regard des urgences à agir. Des acteurs ont tenté de porter des contributions à la réflexion, avec des niveaux qualitatifs techniques de très haut niveau, il y a d'ailleurs eu des contributions qui ont été élaborées à la fois dans le débat public, à la fois dans l'enquête publique lors de la révision du PDU et lors de cette enquête publique, qui sont de très grande qualité et qui sur le plan scientifique et technique sont à prendre en compte.

Il existe trois catégories d'acteurs :

- ceux qui ont validé le principe d'une troisième ligne, mais qui ont contesté notamment sa conception, son itinéraire, ses stations, la boucle nord.
- ceux qui ont validé le principe d'une ligne dont il fait partie, mais considérant qu'elle était prématurée et qu'avant il était nécessaire de réaliser et de finaliser le réseau de surface au regard des questions d'urgence climatique, c'est-à-dire gérer plutôt un ensemble de petits et moyens projets, comme le prolongement de la ligne B, le prolongement de la ligne A jusqu'à Saint Simon, contribuer à faire un peu plus de tramway, mettre tous les Linéo en site propre, utiliser le réseau ferré plus qu'il ne l'est actuellement et en le rénovant et en l'améliorant.

A titre d'exemple, si un usager prend le train pour venir d'Auterive, de Baziège, de Castelnau d'Estrétefonds, ou d'Auch, il se rend vite compte que la qualité de desserte est loin d'être qualitative, attractive et avec fréquence. Nous sommes loin d'une performance du réseau.

(suite propos M. Arévalo) C'est un problème. Avant d'engager ces travaux de troisième ligne, certains ont préconisé de consacrer les crédits dont nous disposons à faire tous ces projets finalisés.

- Ceux qui contestent radicalement l'existence même de cette ligne qui n'apportera pas de réponse à la problématique de la mobilité, notamment celle des banlieues, puisqu'elle dessert essentiellement la ville. Il vaut mieux consacrer la totalité de ce financement à bien d'autres projets.

L'existence de ces trois positions mériterait d'être beaucoup plus prise en considération au regard du contexte.

M. Arévalo souhaitait apporter ces éléments, au nom de toutes ces structures qui n'ont pas la parole au sein de cette assemblée, puisque par vocation, elles n'ont pas de représentants.

Il lui a semblé nécessaire, dans ce premier temps d'intervention, de porter à la connaissance des membres du comité syndical, l'ensemble de ces éléments pour qu'il y ait une parole peut-être différente que celle que les uns et les autres ont porté ou porteront dans ce conseil.

M. Arévalo remercie l'ensemble des membres du comité syndical pour leur attention.

M. LE PRESIDENT souhaite juste reprendre un élément qui vient de l'enquête publique sur la troisième ligne. Elle entraînera une baisse de consommation énergétique d'origine fossile de l'ordre de 20 millions de litres de carburant par an. Monsieur le Président soutient que ce projet est le projet le plus écologique qu'il était possible de monter sur la région.

M. BRIAND M. Arévalo a souhaité se faire le porte-parole d'un certain nombre de personnes et d'un certain nombre de structures dont il considère qu'elles n'ont pas eu la capacité à se faire entendre de manière suffisamment approfondie. Personne ne peut contester la réalité des procédures de concertation qui ont été mises en œuvre, le nombre de réunions et le nombre de personnes qui ont participé.

S'agissant de la question de la légitimité démocratique évoquée par Henri Arévalo, il faut accepter parfois, lorsqu'on n'est pas nombreux à avoir un point de vue, que ce point de vue ne puisse pas devenir une position majoritaire. Il peut arriver, dans la vie démocratique, que le plus grand nombre ait, politiquement, au sens noble du terme, raison car c'est l'essence même de la démocratie, que de permettre de prendre des décisions par un moyen assez simple : c'est de compter ceux qui partagent un point de vue et ceux qui ne le partagent pas, ce qui est légitime, parce qu'en démocratie il faut de la critique et il faut laisser à chacun la possibilité de s'exprimer. Cependant, en démocratie, le pire est de ne pas arriver à prendre une décision pour avancer concrètement.

Dans tout le discours tenu par Henri Arévalo, on a le regret que des décisions soient prises, que les calendriers soient respectés et que les projets avancent. Il est vrai que lorsqu'on est minoritaire, comme c'est le cas de certains mouvements politiques, on a une fâcheuse tendance à contester le fait majoritaire, parce que ce fait majoritaire auquel on n'arrive pas à accéder, ne nous permet pas d'exercer concrètement les responsabilités auxquelles on aspire tout à fait légitimement.

La concertation a été menée d'autant plus fortement depuis 2014 que l'enquête publique fait apparaître un certain nombre d'adaptations qui ont été exposées et qui constituent la prise en compte de choses qui n'étaient pas imaginées *ab initio* par le maître d'ouvrage et qui du fait de l'enquête publique et du fait de l'intervention d'un certain nombre de personnes permet ces adaptations et cette prise en compte pour améliorer le projet.

(suite propos M. Briand) Dans un système démocratique, lorsque les procédures prévues par la loi, l'expression de la volonté populaire qui sont mises en œuvre de manière régulière, permettent d'aboutir à un certain nombre de choses, et que ces réserves d'observations sont prises en compte, on ne peut pas dire qu'il y a un problème de légitimité démocratique et on ne peut pas dire qu'il y a un problème de concertation.

La démocratie, ce n'est certainement pas que tout le monde soit d'accord. Le jour où tout le monde est d'accord, on est dans un système politique qui est rarement caractérisé par la démocratie.

La concertation ne consiste pas à prendre en compte toutes les observations y compris celles de groupuscules qui représentent trois personnes et qui depuis trente ans ont été successivement contre tout ce qui a existé pour pouvoir eux-mêmes exprimer un point de vue divergent.

Il est nécessaire de revenir à la réalité de choses. Henri Arévalo a évoqué l'urgence climatique. Sur ce fondement-là, M. Arévalo explique qu'il faudrait ne pas attendre TAE pour faire des choses. Il a raison. C'est pour cette raison que sur le montant de quatre milliards du PDU, tout ce qui ne concernait pas la troisième ligne de métro, a été engagé dès l'adoption du PDU. A l'intérieur de cette enveloppe, TAE est un projet important, mais également tous les autres projets. Tous ces autres projets ont commencé à avancer avant même que TAE n'ait commencé à être construite : nous avons développé le réseau linéo, mis en œuvre l'opération du doublement de la capacité ligne A, mis en place le téléphérique urbain sud, développé les études et les travaux sur les lignes emploi ; Plus précisément, préparer cette structure du réseau avec un réseau primaire constitué du métro, du tramway, des linéo, qui permet de redistribuer des volumes kilométriques sur l'ensemble du territoire et dès l'ouverture de la troisième ligne de métro, avoir un réseau permettant d'aller d'un point à un autre avec un maillage renforcé de l'ensemble du territoire.

Dans cette notion d'urgence climatique évoquée par Henri Arévalo, ce dernier propose d'attendre, revisiter cette déclaration de projet pour attendre.

Nous l'avons dit depuis 2014 ; nous avons décidé de ne pas attendre et de construire le futur structurant sans oublier les transports du quotidien. Dans tout le déploiement des projets, notamment linéo, on n'oublie pas le reste.

M. Briand rappelle à Henri Arévalo qu'aux endroits où circule un linéo, il y a des bus et ces kilomètres de bus ont été restructurés pour renforcer le réseau auquel contribue le linéo. La réalité par rapport à la fréquentation du réseau démontre une évolution extrêmement favorable.

M. Arévalo est pour ce projet, mais avec tellement de réserves qu'on se demande comment il pourrait le mettre en œuvre. Il est pour ce projet, mais il y a les aléas du calendrier, c'est-à-dire que « *je suis pour quelque chose, mais j'espère que cela ne va pas arriver trop vite* ». Il est pour ce projet, mais il y a des aléas financiers : « *je suis pour ce projet, mais j'espère que l'on ne sera pas capables de le financer* ». A tel point qu'il est pour ce projet, mais il voudrait bien que l'on puisse substituer à ce projet le développement du réseau de surface : finaliser le réseau de surface. Ce n'est pas progresser, mais finaliser : nous ne faisons rien, nous finalisons d'abord et nous verrons ensuite.

S'agissant des propos de M. Arévalo : « *il faut faire des petits projets, des grands projets, le réseau ferré* ». Le réseau ferré : dix ans, c'est une urgence climatique. Effectuer des travaux sur le métro est compliqué, mais effectuer des travaux sur le réseau SNCF, peut-être qualifié d'extra terrestre. Ce qui est fait en quinze jours sur le métro, il faut compter six mois sur le réseau ferré français. On ne peut pas dire que cet objectif de finaliser le réseau ne soit autre chose qu'une stratégie qui consiste à financer tout et n'importe quoi pour qu'à la fin on puisse dire : nous n'avons plus les moyens de faire TAE.

Henri Arévalo appartient à cette famille politique qui a compris qu'elle ne pouvait plus lutter contre le souhait des habitants de l'aire urbaine et du PTU : un réseau de transport efficace et performant. Comme ils ont compris qu'ils ne pouvaient plus lutter, ils font semblant d'être pour le projet, tout en

(suite propos M. Briand) faisant tout leur possible pour le ralentir et le mettre en échec. C'est quelque chose de grave, car il faut avoir le courage d'assumer.

Dans la famille politique de Monsieur Arévalo, M. Briand a entendu un candidat aux élections, reconnaître objectivement, qu'il considérait que le projet TAE n'était pas une priorité, qu'il ne fallait pas le faire dans sa totalité et tout de suite. Il a le courage de l'assumer. Dans ces moments et dans les semaines qui arrivent, il faut que chacun ait le courage d'avoir et de porter une parole claire.

La nôtre est extrêmement claire et volontariste : nous ferons la troisième ligne de métro, nous ferons le PDU parce qu'il est déjà mis en œuvre et nous assurerons ainsi le progrès du réseau de transport en commun sur l'ensemble du territoire.

M. CHERUBIN souhaite amener un témoignage concernant la commune de Labège et la satisfaction qu'il peut avoir. Il précise qu'il n'a pas récupéré la commune depuis très longtemps. Dans tous les cas, c'est un projet existant, historique et qui a connu des amendements et des solutions qui n'ont pas vu le jour. Aujourd'hui, on peut se satisfaire de voir enfin arriver une solution et une alternative, positive, renforcée, notamment pour les habitants, mais également pour les acteurs économiques qui prendront la mesure de l'implication des uns et des autres sur le projet que l'on aura pu mener et que l'on aura pu réussir en concertation, en échange et en construction. C'est un élément important. Sur une thématique aussi importante que celle-là, il faut prendre une hauteur autre que celle de la notion politique et des divergences politiques pour justement mener la satisfaction de nos habitants à l'amélioration de leur vie et de leur cadre de vie.

Ce projet est en ce sens positif et améliorera significativement la vie de nos habitants. C'est la principale action à mener.

Monsieur Chérubin souhaitait amener un témoignage de satisfaction et surtout appuyer les éléments de plaidoirie qu'il a pu entendre juste avant.

M. BACOU reprend les propos de M. Briand quand il parle de courage.

M. Bacou évoque les réunions qui ont démarré en 2015. Le nord était là et nous étions pour les projets. Nous n'avons jamais changé notre fusil d'épaule. Oui, nous sommes contents, oui, nous sommes satisfaits, oui, nous allons travailler pour nos contribuables et nous aurons des lignes express.

A ce titre, M. Bacou remercie les techniciens et les personnes qui ont œuvré pour en arriver là. Merci encore pour le nord.

M. CHOLLET rappelle que l'impact de ce projet pour la santé publique est majeur. Il ne faut pas avoir peur de l'affirmer. Il a été évoqué la réduction de la production de CO2. C'est une chose, mais il faut aussi tenir compte de la réduction massive que ce projet entraînera en matière de production d'oxyde d'azote, en matière de production de particules fines qui menacent directement la santé humaine. Avec ce projet, nous aurons une diminution de l'incidence des maladies chroniques liées à la pollution sur le territoire.

Par ailleurs, l'intérêt de ce projet est quantitatif. De par la quantité des personnes qu'il est amené à transporter, il est amené à diminuer de façon quantitativement importante les éléments de la pollution. Le CO2 c'est une chose, les particules fines et NOx c'est autre chose, et c'est important directement pour la santé humaine.

M. AREVALO Ne regrette pas d'être intervenu précédemment, puisque son intervention amène le débat ; nous serions restés en effet sur des considérants extrêmement techniques ou de détail.

Sacha Briand vient de faire une fois de plus sa grande démonstration de sa capacité à interpréter, à transformer les propos, à les tordre, mais cela tient sans doute à ses compétences professionnelles d'avocats, qui sont experts dans ce métier-là pour faire cela.

M. Arévalo interroge sur le bilan du mandat depuis six ans. Quels changements dans l'agglomération en termes de réalisations ? Le PLB n'a pas été réalisé. Les Linéos sont une proposition des élus écologistes et des Verts lors d'une révision du PDU, il y a très longtemps. Les bus linéo sont coincés dans la circulation. Certes, il y a une amélioration, mais un grand nombre d'entre eux ne circulent pas et sont toujours gênés dans leurs mouvements. C'est une opération à moitié réalisée.

Le téléphérique n'est pas encore réalisé. Le doublement de la ligne A n'est pas encore opérationnel. L'opération est plus longue que prévue. Le doublement de la ligne B n'est pas programmé alors qu'elle est déjà saturée et que nous aurions pu l'engager. La liste de projets qui n'ont pas été menés est longue. La préparation d'un grand nombre de projets a été menée, mais leur réalisation tarde à venir. Peut-être que cela viendra d'un coup pour le mandat prochain, et peut-être que ceux qui seront à la gouverne dans quelques mois, se réjouiront du travail qui a été réalisé. Dans les faits, la population de Toulouse ne pourra que constater ce fait. Il aura fallu beaucoup de patience, y compris pour le SICOVAL, pour attendre cette décision, mais concrètement, depuis six ans il existe toujours des embouteillages au Palays, toujours l'impossibilité de se rendre à l'Innopole comme il se doit, etc...

C'est la réalité et là-dessus, vous ne trouverez pas d'arguments pour faire la démonstration que votre action a été d'une efficacité remarquable à ce niveau là.

M. Arévalo regrette que d'autres camarades politiques, de sensibilité qui devait être proche ne prennent pas la parole dans ce sens là, mais un certain nombre d'entre eux n'en pensent pas moins. Cela va ressortir de fait pendant la campagne. Il ne faut pas transformer nos paroles. Nous ne sommes pas défavorables à cette troisième ligne. Nous estimons que les urgences devraient nous amener à être en capacité de faire au-delà. Si nous avions six milliards d'euros à disposition, nous pourrions considérer en effet que tout est faisable. Excepté que nous n'avons pas six milliards d'euros à consacrer à tout cela et nous avons des choix prioritaires à faire dans une efficacité d'un service de transport et d'une mobilité à réaliser rapidement. Nous attendons toujours les réalisations pour les vélos dans cette ville ainsi que les modes doux. Nous avons eu une attitude extrêmement constructive en permanence, en termes de force de propositions ; l'histoire le prouve. Nous ne sommes pas des opposants systématiques et râleurs. Les vrais problèmes sont posés sur la table comme M. Arévalo vient de le faire.

M. LE PRESIDENT : S'agissant du Linéo 1, il a atteint ces jours-ci 27 000 passagers jour. C'est une ligne qui a été modifiée à plusieurs reprises et c'est un score qui nous ramène au début du tramway.

M. le Président est interpellé par beaucoup de maires qui lui demandent des rendez-vous pour lui présenter leur demande de Linéo. Ils ont en effet des retours des usagers qui montent dans ces bus, contrairement à ce que Monsieur Arévalo laisse supposer, et qui profitent d'un service amélioré.

MME FAIVRE Pour Ramonville, puisque M. le Maire n'a pas pu être présent : Mme Faivre voudrait préciser qu'elle n'est pas tout à fait d'accord avec les propos d'Henri Arévalo, notamment par rapport à l'urgence écologiste. Avec tout le temps que Tisséo et que tous les partenaires ont pris pour porter ce projet, il faut maintenant ne pas encore attendre, parce qu'on reprendrait encore des années en arrière. Il est important de ne pas attendre et de finaliser ce projet. Nous y tenons beaucoup puisque cela fait quelques temps que nous y avons travaillé. Nous subissons tous les jours les problématiques de passage du Palays qui deviennent de plus en plus prégnants.

(suite propos Mme Faivre) Elle souhaite rappeler à Sacha Briand qu'Henri Arévalo est constant dans sa façon de défendre l'écologie et également sur la commune. Lorsque la commune a travaillé un PLU pour imposer, dans les constructions, des bâtiments appelés NE4 SA, c'est-à-dire de répondre rapidement à l'urgence écologique, ce n'est pas assez et c'est trop tôt. Il faut encore attendre. « Je ne sais pas ce qu'il faut attendre Henri quelquefois, mais cela revient de façon prégnante ». Ceci pour rassurer un peu M. Briand.

M. GUYOT considère que Monsieur Arévalo a une façon très forte de tout ramener à lui, même quand il est absent, et de donner des leçons à tout le monde. C'est dommage car ce n'est pas dans cette enceinte que l'on doit le faire. On doit le faire pendant les campagnes électorales et on doit se faire élire.

La première des choses à faire quand on est un élu et quand on veut être élu, c'est d'abord se faire élire et ensuite on réalise les projets.

M. Guyot est très fier de faire partie de cette assemblée et de pouvoir voter ce lancement de projet, pour une raison très simple : l'ensemble de la population, de tous les horizons de la métropole, en a besoin. La campagne électorale aura beaucoup plus de teneur si l'on parle de l'après. Ce n'est pas terminé. Les transports de surface ont été évoqués tout à l'heure. Il y a plein de projets et un certain nombre vont encore arriver. Au jour d'aujourd'hui, ils ne sont pas encore faits, mais on mesurera le bilan dans un an. Il est important dans une campagne électorale de voir l'après et qu'on réfléchisse aux besoins de l'ensemble de la ville, car la ville continue de grandir dans toutes les directions. Il faut avancer les projets un par un, il faut les faire et ensuite on passe au projet suivant. On doit y mettre les moyens. C'est là que nous avons une responsabilité et le courage de dire : « *on y met les moyens, on fera tout pour que le projet aboutisse, y compris financièrement* ». Il est important que tous les élus qui sont pour ce projet, aillent dans ce sens là et prennent leurs responsabilités pour que nous soyons capables de mettre les moyens dans les transports en commun à Toulouse, pour une raison toute simple : nous avons pris beaucoup trop de retard dans les années 80-90 avec des oppositions politiques complètement stériles. Tout ceci doit être derrière nous. La population nous sanctionnera si nous continuons sur cette voie.

MME TRAVAIL-MICHELET rappelle que M. Arévalo a évoqué deux points : d'une part la question de la légitimité de la représentation démocratique qui aurait pu en effet poser une difficulté. A Colomiers, la question de cette troisième ligne de métro n'était pas dans le débat public pendant la campagne électorale, mais pour autant, Mme Travail-Michelet considère que toutes les actions entreprises depuis 2014, 2015, 2016, 2017 et rappelées par le Président du SMTC, ont permis justement de garantir cette représentation et ce débat démocratique, pour les élus, et de trouver une forme de légitimité aujourd'hui et depuis plusieurs années maintenant, à soutenir ce projet sans réserve, car c'est un projet important pour la décongestion de nos territoires.

A Colomiers, ville de gauche s'il en est, il ne faut pas le nier, nous avons un site aéronautique qui concentre près de 40 000 emplois entre la partie Blagnac, St Martin du Touch et Colomiers ; 40 000 habitants ; tout l'ouest toulousain vient congestionner la RN 124. Nous avons besoin d'un transport en commun lourd et lorsqu'on voit les chiffres indiqués ici et qui sont importants, comment ne pas soutenir ce projet qui répond, et qui n'est pas exclusif dans sa réponse, le président l'a d'ailleurs rappelé, à cette urgence des déplacements et qui va permettre un report de circulation fort de la voiture. Soit on ne fait rien, soit et c'est démontré aujourd'hui, la ligne A et la ligne B : le métro est le transport en commun le plus efficace pour permettre ce report modal que nous appelons tous de nos vœux. C'est également cela l'urgence écologique. En effet, il ne faut pas rester uniquement sur ce projet et bien d'autres projets sont en cours. Sur ces deux axes, nous pouvons considérer en effet que c'est un projet qui répond aux attentes du territoire.

(suite propos Mme Traval-Michelet) Là-dessus, des avancées importantes ont été faites et ont reçu le soutien de l'ensemble des collectivités territoriales comme le Département, la Région, la connexion vers la gare de Colomiers permettant ce maillage fort qui reste encore à développer, avec un réseau de TER plus efficace pour venir rabattre également par la voie de chemin de fer les habitants qui sont encore très éloignés. Au départ ce projet pouvait être considéré comme un projet toulousain. Aujourd'hui, c'est un projet d'aire métropolitaine bien plus large et qui répond également à ces demandes de transport sur le territoire. Si on s'arrête là, on pourrait considérer que ce n'est pas suffisant. Le débat de l'urgence écologique existe aujourd'hui dans le débat politique, existe dans cette forme de prise de conscience des citoyens ; c'est là où la volonté politique doit exister pour venir rejoindre maintenant où il y a une forme de conscience citoyenne qui s'est réveillée et qu'il est important de relayer politiquement sur un ensemble de champs pour permettre d'avancer, comme l'a souligné Madame Faivre, sur de nombreux sujets. Et nous y sommes.

M. CARNEIRO rappelle que le niveau de performance de l'augmentation des transports en commun avec Tisséo n'est plus à démontrer. La volonté de mettre en place, par les Linéo, par les lignes express, par les lignes économiques, une impulsion nouvelle n'est plus à démontrer. L'efficacité de la troisième ligne TAE n'est plus à démontrer. Il faut arrêter de s'enliser dans une perception du monde, non pas appelée d'économie circulaire, mais de politique circulaire. Certains voudraient se parer de toutes les vertus de la défense de l'environnement. C'est ce que M. Carneiro appelle l'écologie politique, appelée presque politicienne. Personne n'a le monopole de la défense de l'environnement. Aucune organisation ne peut brandir cet étendard en disant : *« je suis le porte-parole privilégié de tous ceux qui réclament aujourd'hui un regard plus attentif sur l'écologie »*. Un certain nombre d'entre nous sont maires depuis de nombreuses années. On sait bien que c'est inscrit dans notre quotidien. Nous n'avons pas attendu l'intervention ni de l'un ni des autres pour faire ce que nous avons à faire dans ce domaine là. On sait bien qu'il faut sauver des arbres, qu'il faut planter des arbres, qu'il est nécessaire d'avoir des moyens plus performants en matière de circulation avec moins de consommation de carbone. Que faisons nous au quotidien depuis de nombreuses années pour certains d'entre nous ? C'est ce que nous faisons.

M. OBERTI : Je sais que vous apprécierez sans doute ce que je vais vous dire qui sera assez succinct, puisque beaucoup de choses ont été dites. Mais d'abord vous permettre de partager tout le plaisir que j'ai à présider le SICOVAL dans un contexte où tous les avis président aux décisions, qui, pour ce projet d'ailleurs, à toutes les étapes de son élaboration, ont été à la quasi-unanimité. Ce qui me donne effectivement la force aujourd'hui, dans le soutien que j'ai, de porter la réalisation de ces deux lignes, principalement la troisième ligne, mais aussi la connexion ligne B.

M.Oberti tient à remercier principalement deux personnes : Jean-Michel Lattes et Francis Grass qui ont consacré énormément de temps à porter ce projet au fil de ces dernières années ; au travers de ces remerciements, tous les élus qui se sont investis ainsi que tous les services et aussi celles et ceux, qu'ils soient personnes physiques ou morales, qui ont contribué car cela donne aussi sa caractéristique d'intérêt général au projet dont nous parlons.

Nous sommes effectivement en pleine transition écologique avec une vision écologique plutôt que celle de la croissance d'un territoire qui est la grande agglomération toulousaine. Les habitants de ce territoire et les entreprises attendent des élus qu'ils prennent des décisions et qu'ils prennent leurs responsabilités. Nous sommes dans cette situation particulièrement aujourd'hui sur des éléments assez simples. Le SICOVAL a mis un peu de temps à « atterrir ». Il était important pour le SICOVAL que la zone d'activités la plus importante, le nord de son territoire, soit desservie par le métro. C'est sur quoi nous nous sommes attachés à trouver un terrain d'entente et aujourd'hui, on peut s'en féliciter.

(suite propos M. Oberti) Ce métro représente un effort considérable, y compris en termes de moyens. M. Oberti ne peut passer sous silence l'accompagnement de la Région et du Département dans la mise en œuvre de ce projet en ce qui concerne particulièrement le territoire du SICOVAL, que ce soit en termes de multi-modalités, ou simplement de réalisation. Il faut le souligner.

Nous nous remontons d'ores et déjà les manches pour tout ce qui va concerner le rabattement. Certes nous avons du temps, mais le temps est court d'ici la mise en œuvre effective, mais une étape après l'autre. Cette décision et *in fine* la déclaration d'utilité publique, il nous faut la gagner et donc ne pas oublier qu'il reste encore quelques étapes à franchir. Malgré tout, nous sommes en passe de relever un défi majeur.

Monsieur Oberti rappelle qu'il avait échangé en 2015-2016 avec Jean-Luc Moudenc en indiquant qu'il fallait que ce soit les mêmes élus qui, sur un mandat, décident du projet et démarrent les travaux. Nous sommes en passe de gagner ce défi et il s'en félicite.

Merci à toutes et à tous.

M. LE PRESIDENT : Pour clore ce débat préliminaire : Jean-Luc Moudenc.

M. MOUDENC souhaite joindre ses félicitations à celles déjà exprimées à l'endroit de toutes celles et ceux, grâce à qui nous avons pu arriver au jour d'aujourd'hui, c'est-à-dire toutes les équipes d'élus impliqués, de techniciens, de bureaux d'études et de prestataires extérieurs, qui tout au long de ces six années ont été mobilisés, n'ont pas ménagé leur peine, leur temps et qui effectivement, par la qualité de leur engagement et leur haut niveau de professionnalisme, nous permettent d'arriver aujourd'hui, par notre vote, à un projet qui va connaître sa mouture finale.

Jean-Michel Lattes l'a dit et il a raison : il y a eu beaucoup de critiques, beaucoup de scepticisme sur le calendrier, sur la faisabilité, parfois de manière très ironique, en inventant même des dates qui n'existaient nulle part. Là-dessus, il y a des déclarations assez curieuses de personnes pourtant très responsables.

M. Moudenc est content que tout ce travail sérieux, solide, approfondi, ait permis d'arriver à aujourd'hui, c'est-à-dire le démenti de ces procès d'intention.

Le projet sur lequel nous atterrissons est un projet considérablement lourd sur le plan financier. Il représente un investissement inédit pour notre agglomération : 2,7 milliards. Parfois, il y a là-dessus des déclarations qui sont faites, qui critiquent le fait que le projet est passé de 1,7 milliard lorsque M. Moudenc l'a présenté, à 2,7 milliards en feignant de s'étonner et en sous-entendant, sans le dire explicitement, qu'il y aurait une dérive des coûts.

C'est la raison pour laquelle, à l'heure où nous écrivons la conclusion sur le projet, M. Moudenc souhaite faire un petit rappel de bon sens.

M. Moudenc a présenté ce projet aux toulousains, il y a pratiquement six ans. C'était en décembre 2013. Il l'a présenté effectivement dans une version plus modeste qui, à l'époque, était évaluée de manière sérieuse autour d'1,7 milliard. L'élection étant ce qu'elle est, M. Moudenc observe que les gouvernements passent mais que la loi ne change pas. Nous sommes candidats les uns et les autres à des élections municipales, mais comme beaucoup de problèmes qui se posent, ont des solutions à l'échelle de l'agglomération, forcément nous présentons les uns et les autres des projets qui ne sont pas dans le strict champ municipal et qui ne peuvent ensuite se concrétiser qu'à l'échelon soit de l'intercommunalité à laquelle nous appartenons, la métropole pour ce qui le concerne et ce qui concerne beaucoup d'autres ici, et puis Tisséo, c'est-à-dire une coopération de nature intercommunale encore plus large.

Ce projet, qui au départ était un projet municipal toulousain, les uns et les autres vous vous l'êtes approprié. Les différentes intercommunalités qui composent Tisséo, sont rentrées dans la proposition et donc, forcément, ont amené un autre regard, une contribution.

(suite propos M. Moudenc) M. Moudenc considère qu'elles l'ont amélioré. L'esprit d'ouverture et de partenariat que nous avons tous voulu, avec en particulier la Région et le Département, a amené ces deux grandes collectivités, elles aussi, pas simplement à proposer un co-financement qu'elles n'étaient pas obligées d'avancer ni l'une, ni l'autre, mais aussi de poser un certain nombre d'objectifs et d'exigences ô combien légitimes.

Le résultat de cette coopération entre collectivités, de ce travail respectueux entre élus de sensibilités différentes, est une ambition encore plus forte que l'intuition initiale que M. Moudenc avait portée.

C'est la raison pour laquelle, nous avons un projet d'une dimension assez exceptionnelle et forcément d'un coût qui a crû, mais qui a crû d'une manière extrêmement proportionnelle et raisonnable sans dérive aucune, avec d'ailleurs une appellation qui est parfaitement logique, mais qui est trompeuse : on dit la troisième ligne de métro. Evidemment, c'est la troisième ligne. Elle est logique, elle est véritable. En réalité, elle est trompeuse, car la longueur de cette ligne est égale à celle de la ligne A et de la ligne B additionnées. En réalité, la troisième ligne, on pourrait presque dire, pour être dans le service qui va être offert à nos concitoyens, la troisième ligne et la quatrième ligne. Si on disait ça, on serait dans la vérité de la dimension du projet.

M. Moudenc souhaite noter un point dans ce qui est proposé, c'est-à-dire la prise en compte des réserves et des recommandations formulées par la commission d'enquête publique. Grâce à ce travail qui a été fait en quelques mois à peine, il y a 500 arbres qui vont être épargnés. Nous tous élus, techniciens, prestataires venus renforcer la compétence de la collectivité, nous n'avions pas, il y a quelques années à peine, par définition, suffisamment conscience de cette question de la nature en ville. Nous avons laissé passer plus ou moins un projet qui, au passage était quand même un petit peu dur pour quelques 500 arbres.

En l'espace de quelques mois, de quelques semaines, nous sommes capables de trouver des solutions pour répondre, de manière plus respectueuse de ce point de vue-là, à l'exigence qui est posée. La conscience progresse, mais il faut que l'on acquière, les uns et les autres et nous tous, des réflexes qui n'étaient pas forcément suffisamment présents jusqu'ici.

Ce projet, nous allons effectivement le voter dans quelques instants. Cela ouvrira la voie, comme cela a été expliqué, à la possibilité pour le Préfet de prendre l'arrêté de déclaration d'utilité publique et nous aurons ensuite l'essentiel des outils pour avancer et se lancer dans la préparation du chantier. Auparavant, il y a un rendez vous électoral, nous avons tous des rendez-vous électoraux qui ne seront pas sans incidence sur ce projet.

M. Moudenc émet le souhait que tout ce travail, très collectif, très ouvert, très collaboratif qui a été effectué tant au niveau politique que technique pendant ces six années, soit en quelque sorte validé et confirmé par les urnes de mars prochain. Il y a d'autres propositions, ce qui est normal dans une démocratie : il y a des propositions d'abandon pur et simple de ce projet, il y a des propositions consistant à le scinder en deux, ce qui obligerait à revoir toute la procédure. Pour le scinder en deux, le projet serait mis à l'arrêt pendant au moins quatre ans. Il faut le dire en vérité. Il y a toutes sortes d'oppositions, plus ou moins radicales, plus ou moins assumées.

M. Moudenc évoque les contorsions de certains qui étaient des opposants beaucoup plus clivants dans leurs propos il y a quelques mois et qui à l'approche du scrutin, polissent un peu leur prise de position et baissent d'un ton. Ils ont effectivement compris ce que nous savons : ce projet ne correspond pas simplement à la volonté des élus que nous sommes ici. Il correspond à une attente de la population.

(suite propos M. Moudenc) Lorsque M. Moudenc entend dire : «*ah oui, mais ce projet : attention, d'ici là il y a des urgences, etc..*» et au nom de l'urgence, on arrête les choses. C'est un paradoxe assez incroyable. Qu'au nom de l'urgence, on doive arrêter ce projet pour en imaginer d'autres, cela veut dire que c'est une promesse d'inertie pendant les six ans qui viennent. A six ans de travail de fond, succèderaient en réalité six ans d'inertie. Il espère que les choix que feront nos concitoyens, dans la pluralité et les sensibilités que nous représentons, permettront au contraire la confirmation de ce projet.

Le travail à faire concerne la préparation du chantier, qui sera un chantier très lourd. Il faut ensuite, et c'est important pour la qualité urbaine, faire tout un travail de réflexion sur l'aménagement du pourtour des stations, la bonne insertion des stations. Ce travail interroge peu Tisséo ; à la vérité, il concerne directement les élus municipaux et intercommunaux que nous sommes. La station doit être bien insérée esthétiquement, fonctionnellement dans le quartier, et soit un plus pour chaque quartier de nos communes respectives. Et puis, le Président Oberti l'a bien dit, il faut sans tarder s'attaquer à une opération d'une ampleur inédite pour l'agglomération toulousaine : la redistribution, la réaffectation des lignes de bus. A chaque fois que nous avons inauguré une ligne de métro, c'est arrivé à deux reprises, les lignes de bus ont été revues afin de permettre au plus grand nombre d'accéder à la ligne de métro concernée.

Cette fois ci, comme nous sommes sur une longueur qui est l'addition des deux lignes existantes, le réseau va être remanié beaucoup plus que lors des deux précédentes mises en service de métro. L'approche que nous devons avoir, c'est de savoir comment faire bénéficier un maximum de nos concitoyens, situés dans les périphéries, de ce projet qui ne sera pas près de chez eux, mais qui doit être le moins loin possible de chez eux en temps de parcours, grâce des itinéraires bus, à des offres bus qui devront être relevées quantitativement et qualitativement. C'est un chantier considérable où la voix des élus communaux et intercommunaux devra se faire entendre, tout cela dans un esprit collaboratif avec les équipes de Tisséo.

Nous avons beaucoup travaillé pendant six ans, mais les années à venir seront également chargées en rendez-vous pour ce qui nous concerne.

M. LE PRESIDENT indique qu'il va clore ces débats préliminaires.

Nous avons pu débattre pendant deux heures sur le sujet et nous sommes allés au bout de nos réflexions.

M. le Président indique qu'il repasse à la phase juridique de notre assemblée.

Une note de correction de l'annexe 2 de « la déclaration de projet 3^{ème} ligne de métro et Ligne Aéroport Express » a été remise sur table.

M. le Président constate que le quorum est atteint et rappelle que seuls votent ceux qui sont membres du SMTC. Les personnes invitées ne peuvent pas participer au vote. On reste sur la légalité.

1 – RESEAU STRUCTURANT

1.1 - TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS (3^{EME} LIGNE DE METRO ET LIGNE AEROPORT EXPRESS) - APPROBATION DE LA DECLARATION DE PROJET.

Monsieur le Président soumet la délibération au vote des membres du comité syndical.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- **De déclarer** d'intérêt général l'opération Toulouse Aerospace Express 3^{ème} Ligne de métro et Ligne Aéroport Express).
- **De décider** de poursuivre la réalisation de l'opération.
- **pour la déclaration d'utilité publique :**
 - **De lever** la Réserve relative au maintien des alignements d'arbres à François Verdier.
 - **De lever** la Réserve relative à la réduction de la capacité du P+R projeté Dans le quartier des Sept Deniers.
 - **De prendre en considération** les 7 recommandations relatives à :
 - o La recherche d'alternatives en plusieurs autres endroits, notamment Limayrac et Les Ormeaux, permettant d'épargner la destruction d'arbres ou d'espaces végétalisés.
 - o La prise en compte des réflexions des association ou de collectifs en liaison avec les habitants pour finaliser le projet sur les secteurs de Layrac, Sept Deniers, la Vache, Limayrac, Montaudran, Labège. En effet, l'arrivée dans certains quartiers du métro avec la réalisation des stations va entraîner des modifications dans le comportement des usagers. Plusieurs associations et collectifs de quartier ont dans le cadre de l'enquête mené des réflexions intéressantes sur les accès, la sécurité, l'environnement.
 - o L'étude des alternatives moins pénalisantes pour les emplacements des ouvrages annexes suivants : 04, 09, 11, 14, 15,
 - o Pour plusieurs stations servant de points d'appui multimodal, à assurer dans la plus grande sécurité les liaisons entre les divers modes de transports, sans trajet excessif pour les usagers,
 - o Lors de la mise au point définitive du projet d'exécution, poursuivre les mises en cohérence des diverses modalités de transport et de stationnement avec les responsables des transports public, SNCF, Conseil Régional, ...
 - o Prévoir des caractéristiques géométriques (profil en long notamment) pour une éventuelle extension de la ligne à Colomiers,

o La mise en œuvre d'une stratégie volontaire et cohérente avec l'urbanisation future pour accompagner le projet de métro.

- **pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme :**

- **De prendre en considération** la recommandation relative à l'adaptation des documents initiaux suite aux modifications apportés au projet dans le cadre de la DUP.

- **pour l'identification des parcelles à déclarer cessible :**

- **De prendre en considération** la recommandation relative à l'adaptation des documents initiaux suite aux modifications apportés au projet dans le cadre de la DUP.

- D'autoriser Tisséo Collectivités et Tisséo Ingénierie à saisir le Préfet afin de prononcer la Déclaration d'Utilité Publique de l'opération.
- D'autoriser Tisséo Collectivités et Tisséo Ingénierie à poursuivre l'ensemble des démarches en vue de l'obtention des autres autorisations administratives nécessaires pour la réalisation dudit de l'opération.

APRES EN AVOIR DELIBERE ET A L'UNANIMITE DES SUFFRAGES
EXPRIMES (ABSTENTION : M. AREVALO).

LE COMITE SYNDICAL APPROUVE LA DELIBERATION.

M. le Président remercie les membres du comité syndical pour ce vote qui est un vote fondamental, important pour nous. Nous pouvons être tous heureux d'avoir été présents dans cette salle.

M. le Président clôt le comité syndical.

Il est indiqué au Président que la seconde délibération inscrite à l'ordre du jour n'a pas été soumise au vote.

M. le Président indique qu'il a globalisé les projets et propose au vote le CLB.

1.2 - CONNEXION LIGNE B - APPROBATION DE LA DECLARATION DE PROJET.

Monsieur le Président soumet la délibération au vote des membres du comité syndical.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- **De déclarer** d'intérêt général l'opération Connexion Ligne B.
- **De décider** de poursuivre la réalisation de l'opération.
- **pour la déclaration d'utilité publique :**
 - **De prendre en considération** la recommandation relative à : Ne pas hypothéquer un doublement éventuel futur de la ligne.
- **pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme :**
 - **De prendre en considération** la recommandation relative l'adaptation des documents initiaux suite aux modifications apportés au projet dans le cadre de la DUP.
- **pour l'identification des parcelles à déclarer cessible :**
 - **De prendre en considération** la recommandation relative l'adaptation des documents initiaux suite aux modifications apportés au projet dans le cadre de la DUP.
- **D'autoriser** Tisséo Collectivités et Tisséo Ingénierie à saisir le Préfet afin de prononcer Déclaration d'Utilité Publique de l'opération.
- **D'autoriser** Tisséo Collectivités et Tisséo Ingénierie à poursuivre l'ensemble des démarches en vue de l'obtention des autres autorisations administratives nécessaires pour la réalisation dudit de l'opération.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

M. LE PRESIDENT fait remarquer que ce second vote n'a de sens que si le premier est voté aussi, met fin à ce comité syndical et indique qu'un point presse va se tenir avec Jacques Oberti, Jean-Luc Moudenc, Francis Grass et lui-même.