

COMPTE-RENDU

DU COMITE SYNDICAL

SEANCE DU 18 DECEMBRE 2015

*
* *

L'an deux mille quinze, le dix-huit décembre à Toulouse Métropole, le 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.

TOULOUSE METROPOLE :

Etaient présents :

MM. AUJOLAT, BRIAND, CARNEIRO, CHOLLET, DEL BORRELLO, GRASS, KELLER, LAGLEIZE, LATTES, MME MARTI, MM. MOUDENC, RAYNAL, TRAUTMANN, MME TRAVAIL-MICHELET.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SICOVAL :

Etaient présents:

MM. AREVALO & LAFON.

SYNDICAT INTERCOMMUNAL :

Etait présent :

M. LERY.

Empêché d'assister à la séance et a donné pouvoir :

M. BACOU.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU MURETAIN :

Etait présent :

M. SUAUD.

Empêchée d'assister à la séance et a donné pouvoir :

MME ROUCHON.

MONSIEUR LE PRESIDENT OUVRE LA SEANCE DU COMITE SYNDICAL A 10 H 12.

M. LE PRESIDENT introduit son propos en indiquant que cette séance sera centrée sur la proposition d'un itinéraire de référence de Toulouse Aerospace Express.

Il y a tout lieu de se féliciter de la présence de deux présidents d'intercommunalités : MM. MANDEMENT et OBERTI.

Avant de rentrer dans le vif du sujet, il convient de rappeler que, lors de la séance précédente, des demandes de rectification et de précision avaient été faites.

S'agissant du compte-rendu de la séance du 14 octobre dernier, il a été procédé aux rectifications souhaitées et, sur la demande de précision, il a été transmis en préalable à cette séance des éléments complémentaires sur les deux délibérations visées, conformément à ce qui avait été demandé.

M. LAFON remercie le Président de soumettre à nouveau à ce comité syndical les deux délibérations, estimant que celles-ci étaient incomplètes.

Le fait de présenter à nouveau ces deux délibérations est la marque de la recherche d'un dialogue constructif permettant de travailler sereinement au sein de cette instance avec, les mêmes remarques qui avaient pu être formulées lors de la précédente présentation de cette délibération : outre les pièces jointes aujourd'hui, figurait dans la note de synthèse une retranscription des avis issus de cette concertation préalable, qui, aux yeux des membres du SICOVAL, ne retranscrivait pas tout à fait intégralement, et donc il pouvait être estimé que ce n'était pas tout à fait sincèrement que le bilan de cette concertation était présenté.

Chacun des membres du conseil syndical a pu lire attentivement les 427 ou 437 avis émis. Si l'on fait une analyse quantitative de ces avis par rapport à leur libellé, il apparaît que le désir de réalisation du prolongement de la ligne B du métro jusqu'à Labège l'emporte en nombre sur les observations qui ont pu être formulées sur Toulouse Aerospace Express. Cette note de synthèse devait retranscrire un peu plus fidèlement ce qui a été réellement le bilan de la concertation. Aux yeux des représentants des territoires de la communauté d'agglomération du SICOVAL, cette remarque était importante à faire.

APPROBATION DU COMPTE RENDU DU COMITE SYNDICAL DU 14 OCTOBRE 2015 (CORRIGE)

Les pages 11 et 12 du compte-rendu de la séance du 14 octobre sont modifiées, comme indiqué ci-dessous :

*« **M. le Président** propose, si le débat est achevé, de passer au vote de cette délibération.*

***M. AREVALO** considère que M. le Président n'a pas répondu à sa proposition qui consisterait à mettre en ligne les avis et à reporter la délibération. En l'état, on peut estimer difficile de la voter. Or, il n'est pas très compliqué de reporter d'un mois une délibération de ce type.*

***M. LE PRESIDENT** indique qu'il maintient la délibération et va la soumettre au vote. Il tient à préciser qu'il y a bien un bilan quantitatif mentionnant les 437 avis recueillis dans la délibération soumise.*

Il est proposé aux membres du Comité Syndical :

- d'approuver le bilan de la concertation publique du Projet Mobilités 2025-2030 valant révision du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine ;*
- de dire que ces avis seront considérés dans l'élaboration du Projet Mobilités 2025-2030 valant révision du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine ;*
- de dire que la présente délibération, ainsi que la délibération -2015.05.27.1.1 du 27 mai 2015 fixant les modalités de la concertation seront jointes au dossier d'enquête publique du projet de révision du PDU.*

Après en avoir délibéré et à la majorité des suffrages exprimés :

Pour : MM. Aujoulat, Briand, Carneiro, Chollet (pouvoir), Del Borrello, Grass, Keller, Lattes, Lagleize, Mme Marti, MM. Moudenc, Raynal (pouvoir), Trautmann, Mme Traval-Michelet, MM. Bacou, Lery.

Contre : MM. Arévalo, Lafon.

Abstentions : Mme Rouchon, M. Suaud (pouvoir) »

Cette nouvelle rédaction présentée, il est procédé au vote :

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL .

STRATEGIE MOBILITES 2025/2030

RESEAU STRUCTURANT

POINT 1.1 - ELABORATION DU PROJET MOBILITES 2025-2030 VALANT REVISION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAINE : BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Rapporteur : M. le Président

Lors du Comité Syndical du 14 octobre, le SMTC a validé le bilan de la concertation publique.

Cette délibération dresse un bilan de la procédure de consultation publique qui s'est déroulée du lundi 7 septembre au vendredi 2 octobre 2015 dans les 115 communes et 9 EPCI concernés dont le SMTC, ainsi que sur le site mieuxbouger.fr.

Elle rappelle les engagements pris par le SMTC en termes de modalités de concertation et dresse un bilan quantitatif et qualitatif de cette concertation.

Elle engage également le SMTC sur la prise en compte des avis formulés pour la suite des travaux d'élaboration du Projet Mobilités 2025/2030.

APRES EN AVOIR DELIBERE ET A LA MAJORITE DES SUFFRAGES EXPRIMES :

Pour : MM. AUJOULAT, BRIAND, CARNEIRO, CHOLLET, DEL BORRELLO, GRASS, KELLER, LAGLEIZE, LATTES, MME MARTI, MM. MOUDENC, RAYNAL, M. TRAUTMANN, MME TRAVAIL-MICHELET, MM. BACOU (pouvoir), LERY.

Contre : MM. AREVALO, LAFON.

Abstentions : MME ROUCHON (pouvoir), M. SUAUD.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de dire que cette délibération annule et remplace la délibération D 2015.10.14.1.1 du 14 octobre 2015 ;
- d'approuver le bilan de la concertation publique du Projet Mobilités 2025-2030 valant révision du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine ;
- de dire que ces avis seront considérés dans l'élaboration du Projet Mobilités 2025-2030 valant révision du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine ;

- de dire que la présente délibération et le recueil des avis, ainsi que la délibération D.2015.05.27.1.1 du 27 mai 2015 fixant les modalités de la concertation seront jointes au dossier d'enquête publique du projet de révision du PDU.

POINT 1.2 - TELEPHERIQUE URBAIN SUD : APPROBATION DU BILAN DE CONCERTATION

Rapporteur : M. le Président

Lors du Comité Syndical du 14 octobre, le SMTC a validé l'actualisation du programme Aérotram rebaptisé téléphérique urbain sud et a défini les modalités de la concertation qui s'est tenue du 2 au 20 novembre 2015.

Une réunion publique était initialement prévue le 17 novembre, mais a dû être annulée en raison des événements exceptionnels qui ont eu lieu le 13 novembre dernier. Cette réunion a été reportée au 3 décembre et a mobilisé environ 80 participants, globalement favorables au projet.

En complément, lors de cette période concertation, des permanences ont été tenues à proximité de chacune des futures stations du projet et ont permis de confirmer l'adhésion des riverains, dont certains seront de futurs utilisateurs.

Au total ce sont 44 contributions écrites qui ont été recueillies (via le site Internet exclusivement - aucune contribution dans les registres de concertation).

L'avis général recueilli est largement positif, avec comme point d'intérêt :

- Le souhait de voir rapidement le projet prolongé vers Basso Cambo et Montaudran ;
- L'utilité d'améliorer les liaisons Est-Ouest et l'alternative à la voiture particulière proposée ainsi que la solution apportée par le projet pour franchir la Garonne, notamment pour les déplacements en vélo ;
- La gestion du stationnement à proximité des stations ;
- La dimension marketing territorial pour la grande métropole toulousaine que génère un tel projet.

Il convient également de souligner l'avis du Comité de Quartier de Pouvoirville et les remarques de la Communauté éducative du Lycée de Bellevue au sujet de l'implantation des stations. Ces éléments seront intégrés dans la phase de conception du projet et confirme la nécessité de poursuivre ce travail de concertation et d'échange avec les riverains.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver le bilan de la concertation ;
- de décider de poursuivre les échanges avec les différentes parties prenantes au projet ainsi que les études en intégrant les éléments du bilan de la concertation.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

M. LE PRESIDENT présente un dossier fondamental pour l'avenir des territoires : la proposition d'itinéraire de référence de Toulouse Aerospace Express.

Il convient de remercier M. Jean-Luc Moudenc : en effet, le point de départ de ce projet a été ce jour de novembre 2013, où, il a eu l'intuition de l'intérêt de cette ligne, et a annoncé publiquement ce magnifique projet.

Cela emmène à réfléchir sur des points importants : pourquoi fait-on de la politique ? Dans un contexte électoral brûlant et compliqué, pourquoi s'engage-t-on ? On s'engage pour réaliser des projets qui modifient la vie de nos concitoyens.

Ce projet présenté aujourd'hui fait honneur à la politique : c'est de cette façon-là que l'on pourra à nouveau mobiliser les gens autour de l'action politique.

Concernant la mise en œuvre de ce projet, le point de départ a été le 4 février 2015, date importante à laquelle le comité syndical a voté la feuille de route du SMTC. L'enjeu était de lancer tous dispositifs afin de disposer des éléments nécessaires avant la fin de l'année. Cela a été le cas pour le bouquet Linéo des 10 lignes, le lancement des travaux et du chantier des 52 m, le projet du téléphérique urbain sud . C'est aujourd'hui le cas pour la ligne de référence TAE.

L'année n'est pas tout à fait terminée , or, le contrat a été respecté. Tous les grands projets sont donc lancés.

Il faut insister sur le fait que ce que porte aujourd'hui le SMTC, est le plus grand projet de France, si on écarte celui du Grand Paris, un projet hors norme. En comparaison avec les projets développés dans les autres métropoles, il n'y a pas d'équivalent au projet porté autour de ce dispositif.

Avant de rentrer dans le détail de ces éléments de mise en œuvre, il faut remercier plusieurs personnes et plusieurs groupes : la SMAT avec son directeur M. Bonneau et son président, notre collègue M. Grass, l'EPIC avec son président M. Del Borrello et le SMTC avec son directeur général M. Evin, pour le travail réalisé. Un petit focus sur un groupe qui s'il a été discret, a été très efficace, car il a préparé ce que l'on va découvrir aujourd'hui ; c'est l'équipe AUAT/SMAT/ SMTC/ Métropole.

Cette équipe a travaillé de manière très intense : soit environ une quinzaine d'ingénieurs qui, depuis mars, ont travaillé sur tout ce que l'on va voir aujourd'hui.

Ce qui est plaisant à souligner, comme l'a fait un directeur de Toulouse Métropole, c'est qu'elle a travaillé dans une ambiance excellente et dynamique, au point d'être surnommée « l'équipe joyeuse ».

On peut l'affirmer avec résolution : c'est une chance que de les avoir à ses côtés.

Trois objectifs sont assignés à ce projet.

Le premier est l'enjeu capacitaire : 15 000 habitants arrivent chaque année en Métropole, soit une augmentation de 50 000 déplacements par jour qui se produiront chaque année. A échéance de 10 ans, ce sont 500 000 déplacements jour pour lesquels il faut dès aujourd'hui imaginer et créer les moyens nécessaires. Il fallait donc trouver un outil en capacité de répondre à cette lourde charge que représentent ces 500 000 déplacements.

Le deuxième objectif est de mettre en lumière la problématique de l'économie et de l'emploi. Les deux premières lignes A et B ont été très centrées sur l'habitat. La 3e ligne, TAE, sera la ligne de l'économie et de l'emploi, à travers la création d'un réseau lourd qui va relier les grands pôles économiques de la métropole toulousaine. Les études démontrent qu'environ la moitié des emplois de la métropole sera desservie par cet axe.

Le troisième objectif concerne les territoires : les deux premières lignes sont des lignes croisées au centre-ville de Toulouse. La troisième ligne est une ligne qui va tangenter les territoires extérieurs à ce dernier, en vue d'en intégrer le maximum.

Cette ligne aura à répondre aux besoins de compétitivité territoriale, mais également apporter une amélioration quant à la qualité de vie des habitants.

Quelques retours nous sont déjà parvenus sur ces intuitions : la très grande réactivité du monde économique montre que cette ligne correspond à une attente forte. C'est un vrai levier pour l'avenir, c'est un geste volontaire, fort.

[suite propos M. le Président] L'enjeu est multiple : faciliter les trajets domicile-travail des salariés concernés, mais également faciliter les liens entre ces pôles économiques et l'ouverture aux échanges nationaux et internationaux par l'avion et le train.

C'est aussi une réponse globale ; l'enjeu de cette ligne consiste à ne pas se focaliser sur un territoire particulier de l'aire métropolitaine de Toulouse, mais de couvrir le plus grand nombre possible de ceux-ci.

Plus que les deux précédentes lignes, elle va participer au renouvellement urbain. C'est un exemple fort, qui montre qu'un geste important de transport dans des secteurs qui peuvent être qualitativement de moyenne qualité peut renouveler son image à travers le travail d'accompagnement de sa structuration urbaine. Ainsi, TAE sera bien un levier du renouvellement urbain.

Il faut bien prendre conscience du fait que, malgré un grand nombre d'éléments d'attractivité, il existe pourtant un domaine où la métropole toulousaine présente actuellement des insuffisances qui nuisent à son attractivité : celui des transports.

La ligne trois, TAE, comprend 17 stations, 21 Kms, à un prix référent d'1,7 milliard d'€.

Quel a été le cheminement pour arriver au comité syndical d'aujourd'hui ?

En mars 2015, le fuseau a été présenté avec des critères. En octobre 2015, le « traitement croisé » des critères a amené à quatre hypothèses possibles. Aujourd'hui, c'est la ligne de référence qui vous est présentée.

Plusieurs comités de pilotage se sont tenus, tant sous pilotage SMTC que sous pilotage partenarial.

Le 28 octobre 2015, quatre fuseaux ont été présentés sur la base de critères précis, chaque fuseau incarnant un critère : le critère densité, le critère territoire en développement, le critère faubourg, et l'élément « connexion » au sens de la capacité à multiplier les interconnexions.

Cette présentation est un « mix » des quatre critères avec des enjeux et des objectifs dont le principal est de viser à transporter 200 000 personnes par jour. C'est un maillage métropolitain. Ce sont des performances dans les déplacements. C'est la connexion avec TESO et l'intégration de nouvelles technologies prenant appui sur un tronçon central conforme à ce qui avait été proposé : à savoir un prix référence d'1,7 milliard d'€ et des extensions possibles qui vont être présentées en options.

Les enjeux majeurs du projet sont le coût et le calendrier. Il fallait que ce projet qui est le plus grand projet d'infrastructure sous maîtrise d'ouvrage d'une collectivité territoriale, soit inscrit dans un calendrier et soit inscrit dans des coûts. Pour cela, trois conditions devaient être réalisées : la nécessité de mettre en place un référentiel d'exigences, des dispositifs de gouvernance et une équipe de projets dédiée.

Concernant le coût, des contraintes préalables ont été mises en place : on a intégré l'idée que le coût devait être maîtrisé et assumé, avec un coût précis pour chaque station. Derrière ces références au coût, il y a des fiches entières de données. On est en capacité d'expliquer portion par portion, station par station, pourquoi tel coût, pourquoi ce choix plutôt qu'un autre, grâce à l'approche multicritères évoquée ci-avant.

Le prix moyen d'un métro est d'autant plus difficile à mettre en évidence que chaque section a sa spécificité. Il faut ici faire référence au métro de Rennes : il suffit de s'intéresser à la nature des sols dans lesquels passe le métro de Rennes pour comprendre que la comparaison n'est pas possible avec le métro toulousain, compte tenu de la nature du sous-sol alluviaire de la plaine de la Garonne.

Une autre remarque importante tient au partage entre aérien et souterrain. L'enjeu, en l'espèce, est de sortir d'une évaluation aléatoire, voire fantaisiste, pour donner des réponses les plus précises possibles grâce à l'application de tous les critères travaillés.

Le financement – question essentielle s'il en est - donnera lieu à une autre séance avant l'été. Il manquait une donnée précise : quelle serait la définition de la ligne. Elle arrive à l'occasion de ce comité. A partir de là, on peut avancer.

Le calendrier présenté sera extrêmement détaillé.

[suite propos M. le Président] Il y a eu ce sujet des données fantaisistes, étant évoqués des délais « incompressibles » conduisant à une mise en service en 2030, voire 2035. Il est à espérer que les personnes qui ont développé ces données réagiront dans les jours qui viennent pour expliquer en quoi ils peuvent ajouter des années entières, des décennies à ce qui sera présenté : un scénario réaliste a été défini, reposant sur des fondements construits.

Pour se donner les moyens de le réaliser, la méthode suivie reprend celle qui a présidé à la construction de l'Airbus néo. C'est une méthode avec des points d'entrée précis : une enveloppe fixée à l'avance, un référentiel d'exigences, des déclinaisons sans possibilité de retour sur la phase précédente. C'est une méthode de travail extrêmement moderne. Cela permettra d'avoir un rythme de calendrier intéressant.

Ce calendrier est démultiplié : il intègre plusieurs données, dont la prise en compte de la dimension PDU – à travers son planning propre de révision et de la dimension travaux au sens de « chantier ».

Pour conclure, il faut être ambitieux pour la métropole et pour les communes.

Aussi, il est bon de faire référence à Pierre-Georges Latécoère, qui parlait de ses projets en ses termes : *« j'ai fait tous les calculs, notre idée est irréalisable, il ne nous reste plus qu'une chose à faire : la réaliser »*. En reprenant cette phrase, on peut dire, plus modestement : *« nous avons fait tous nos calculs, notre idée est réalisable, il ne nous reste plus qu'une chose à faire : la réaliser »*.

2) TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS :

PRESENTATION DE LA PROPOSITION D'ITINERAIRE DE REFERENCE.

Premier rapporteur technique : M. GEORJON

La présentation se déroule en quatre parties : la première est un rappel des fondamentaux du projet qui a démarré avec deux délibérations au comité syndical de février 2015 : une sur la stratégie mobilités et l'autre sur l'engagement des études sur le réseau structurant.

La deuxième partie concerne le référentiel d'exigences

La troisième partie concerne la proposition d'itinéraire de référence, et la quatrième les suites à donner.

Concernant les fondamentaux, M. le Président les a largement rappelés : enjeu de croissance démographique important avec 500 000 déplacements supplémentaires d'ici 10 ans, la prise en compte du contexte économique et l'enjeu des dessertes des zones d'emploi avec une nécessaire déclinaison par territoire représentée par des flèches jaunes afin de réunir maillage, capacité et interconnexion.

Les trois enjeux majeurs, mobilité, attractivité et accessibilité pour répondre à la demande des déplacements et conserver une grande région métropolitaine attractive pour ses habitants et pour les emplois, et en transversalité l'Innovation, la notion de « ville intelligente » au cœur des démarches de mobilité, et en particulier du projet mobilités 2025-2030.

Les trois leviers identifiés de la stratégie mobilités 2025-2030 qui sont le fondement du plan de déplacements urbains en cours de révision : le premier levier est le report modal : comment faire en sorte que l'alternative à la voiture solo soit le plus efficace possible, avec une notion de performance, de maillage. Le deuxième levier est la cohérence entre urbanisme et transport : comment développer la ville à proximité des transports en commun et enfin l'organisation des réseaux routiers, ou comment mieux aménager les voiries et les stationnements, comment optimiser l'usage de la voiture et également l'ensemble des réseaux existants y compris cyclables.

Une spécificité du projet inscrit à la délibération de février 2015 est la mise en relation des fonctions métropolitaines, qui permet d'expliquer le nom du projet : Toulouse Aerospace Express ; Toulouse par la spécificité du projet sur le plan de la dynamique que cela peut représenter sur l'économie locale ; c'est une spécificité qui doit être visible au niveau national ; Toulouse a le premier site industriel en France avec la zone aéronautique et première concentration d'emplois aéronautique en

Europe. Aerospace a vocation à relier des sites économiques majeurs qui sont en grande partie situés dans le corridor d'étude de la troisième ligne, 48 % des emplois de la région toulousaine sont concernés. Express a une notion de rapidité et de capacité.

Les objectifs de la délibération sont rappelés : pour fin 2015, une analyse multicritère permettant de statuer sur un fuseau préférentiel en lien avec les objectifs prioritaires et une opportunité de projet de territoire et une enveloppe financière. L'étude doit prendre en compte l'ensemble des solutions techniques possibles.

Entre février et décembre 2015, cinq comités de pilotage se sont tenus, trois au format du comité syndical du SMTC : en mai, en juin, en octobre et ensuite deux comités partenariaux en juillet et fin octobre, avec Airbus Group, la CCI, la Région, la SNCF, l'Etat, le Conseil Départemental et l'Aéroport. Premier comité de pilotage du mois de mai : les fondamentaux du projet. Le comité de pilotage de juin consiste à l'analyse territoriale et la définition des scénarios-tests. En juillet, validation par le comité de pilotage partenarial : une analyse qui a duré tout l'été jusqu'en octobre pour une présentation de ces enseignements aux instances en octobre ; ensuite, approfondissement des études sur une proposition d'itinéraire de référence qui va être présenté.

Il rappelle les grands objectifs : une ligne structurante capacitaire avec les grands invariants : la zone aéronautique, Toulouse Euro Sud-Ouest, la zone de Montaudran, avec possibilité d'aller vers Colomiers et Labège ; et favoriser l'accueil de nouveaux habitants et emplois autour des lignes structurantes.

L'étape de juin consistait à la présentation de l'analyse territoriale ; rappel des précédents comités de pilotage : définition du type de territoire dans le corridor d'études ; en particulier les zones économiques principales ; les zones d'habitat ; il faut noter les faubourgs nord qui est une spécificité de ce corridor ; un rappel ensuite des nombres d'habitants dans les différents secteurs : 230 000 habitants et 201 000 emplois ; c'est environ le quart de la population de l'ensemble de la grande agglomération. La répartition par différents secteurs fait apparaître un volume d'emplois important, parfois supérieur au nombre d'habitants ; c'est le cas du secteur 2, la zone aéronautique qui comprend 76 emplois à elle seule.

Au mois de juillet, les 4 scénarios tests ont été présentés, pour tester en termes d'insertion, en termes techniques, de performance les différents scénarios : fuseau « Densité », fuseau « Territoire en développement », fuseau « Faubourg », fuseau « Connexion » ; Ils ont été définis en juillet et présentés au comité de pilotage du mois d'octobre.

Le deuxième point, comme l'a souligné le Président, est un point fondamental pour le projet : c'est le fondement du projet pour la suite des événements : c'est le référentiel d'exigences qui part des principaux enjeux définis dans la délibération de février, mais actualisés lors des différents comités de pilotage : une fréquentation qui justifie un projet de TC lourd avec un objectif de 200 000 voyageurs/jour qui sera atteint par l'optimisation du projet entre Colomiers et Labège, un rôle de maillage métropolitain à différentes échelles : centre élargi, agglomération, territoire régional, portes d'entrée nationales ; des performances attractives avec des temps de parcours efficaces entre les grands invariants : la zone aéronautique vers Matabiau, la gare Matabiau vers Montaudran en particulier ; deux points particuliers que sont autour du quartier Toulouse Euro Sud-Ouest, le quartier Bonnefoy, le plus dense de Toulouse qui n'est pas desservi par un mode lourd ; c'est un quartier à fort potentiel qui répond très bien en termes de fréquentation, ce qui signifie une proposition de trois stations dans le quartier Toulouse Euro Sud-Ouest-Bonnefoy ; le deuxième focus présenté en présence des partenaires Aéroport et SNCF, est les trois hypothèses de desserte de l'aéroport. Un autre enjeu actualisé est la notion d'innovation technologique : un système de métro automatique des plus performants sur les lignes A et B, mais avec une conception date des années 80... Il y a possibilité d'optimiser le projet en prenant en compte l'innovation technologique et le prendre en compte dans la conception du projet. Le point déterminant est un budget cible de 1,7 milliard d'euros. On respecte un budget cible qui doit être une composante fondamentale du référentiel d'exigences ; autre composante : le calendrier ; avec un itinéraire fin 2015, un début des travaux en

2019 et une mise en service en 2024. Cela va constituer une nouvelle exigence dans le planning qui va être présenté.

Le référentiel d'exigences est constitué d'un budget contenu, des objectifs de performance et d'un délai ambitieux. Il est ensuite décliné en fonction de ce qui a été défini dans les instances de comité de pilotage, qui doit prendre en compte la maîtrise de l'ensemble des composantes de la feuille de route du SMTC et des interfaces « territoires ». Les conditions de succès sont basées sur l'expérience de grands projets ayant des ambitions comparables de maîtrise coûts-objectifs-délais : le pilotage en continu du référentiel d'exigences au cœur du pilotage du projet, l'évaluation préalable du meilleur choix Montage & Partenariat, une instance de pilotage au rythme du projet, et une équipe projet spécifique. Comme l'a souligné le Président, ce sera le plus grand projet d'infrastructure sous maîtrise d'ouvrage d'une collectivité territoriale, et l'un des plus grands projets de transport en France et même en Europe dans les prochaines années.

Le projet est au cœur des interfaces de l'organisation des mobilités et des territoires : performance du projet Mobilités avec trois leviers : le report modal, la cohérence urbanisme mobilités et l'organisation des réseaux routiers ; toutes les interfaces territoires à différentes échelles : régional et même au-delà réseau ferroviaire, l'interface avec les territoires qui se situent soit très près du métro, soit très loin qu'il faudra raccorder, ainsi que des projets urbains à constituer autour du projet. C'est également la capacité financière des territoires.

Performances du réseau structurant : c'est un projet qui va s'interfacer autour du téléphérique urbain sud-ceinture sud, avec les lignes de métro existantes, y compris la ligne A qui va voir sa capacité renforcée dans les prochaines années, c'est le réseau Linéo qui va se développer : 10 lignes d'ici 2020 ; c'est l'organisation et la gestion du réseau qui est à la fois le court terme et le moyen terme ; un réseau bus optimisé en 2017, 2020 et 2025 ; un réseau qui comprend la gestion du patrimoine, qui devient de plus en plus important puisqu'aujourd'hui on a un patrimoine d'un réseau de 100 lignes de bus, de deux lignes de métro, deux lignes de tramway et après une troisième ligne de métro.

Ce référentiel d'exigences peut être décliné en lien avec les trois composantes du projet annoncées dès le départ : la notion de projet territorial au sens le plus large : le sens du projet qu'on peut décliner en critères : échelle métropolitaine, connexions nationale et internationale, projet territorial : C'est la partie efficacité du projet transport avec la notion de performance : connexion territoriale tous modes, notion « Express » : efficacité du temps de parcours, régularité de la fréquence ; performance de la fréquentation avec un objectif de 200 000 voyageurs par jour.

Enfin, la sphère gouvernance qui comprend le coût d'un montant d'1,7 Milliard d'euros, les délais de réalisation en 2024 et les invariants fixés dès le départ sur ce projet : zone aéronautique, Matabiau, Montaudran.

Ce référentiel d'exigences est décliné en critères d'analyse : on déroule le cercle des critères.

Ces critères ont conduit à un itinéraire de référence qui va être présenté avec un tableau d'analyses multicritères. Ce référentiel d'exigences sera conservé tout au long du projet.

Le tracé de référence « 2015 » est un linéaire de 21 kms entre Airbus Colomiers et Airbus Defence & Space : 17 stations dont l'emplacement donné ici est à titre indicatif, de même que les noms des stations. L'emplacement des stations sera précisé avec la phase suivante d'études que sont les études préliminaires. D'est à ouest, 17 stations, Airbus Colomiers, Airbus St Martin, Jean Maga, le sud du quartier Sept Deniers autour du quartier Job, le boulevard de Suisse, Fondevre, La Vache Gare, Toulouse Lautrec, Raynal, Bonnefoy de l'autre côté des voies du fort potentiel habitat de ce côté-là, Marengo, station qui va s'ouvrir avec la gare mais également avec la ligne A, la station François Verdier : point important de connexion de réseau structurant avec la ligne B, donc nouveau grand pôle d'échanges de l'agglomération, Jean Rieux, côte Pavée, l'Ormeau, et deux stations à Montaudran : station Montaudran et station Airbus Defence&Space.

Des options : desserte directe de l'aéroport, et deux options au sud-est : une option vers Labège Innopole et une option vers Malepère.

On va examiner maintenant en quoi cet itinéraire de référence et ces options peuvent attirer un territoire beaucoup plus large que le périmètre de la ligne elle-même.

2e rapporteur technique : **M. TOUPIN**

On est vraiment dans un contexte de desserte de territoire élargi qui va au-delà du périmètre de desserte locale. La fonction de maillage est dans l'ADN du projet, à travers notamment la question du tracé ; on est dans un contexte de desserte transversale de la métropole qui propose un certain nombre de points de connexion avec le réseau ferroviaire et le réseau urbain. Et puis, un enjeu très important qui renvoie à la desserte des zones d'emploi qui si elles sont très localisées, les actifs sont très dispersés dans le territoire et qui renvoient bien à des enjeux de maillage et de correspondance pour accéder à leur emploi.

Plusieurs échelles d'analyse : une échelle locale de rabattement par les modes actifs, une échelle de la région avec des enjeux de rabattement par le réseau urbain structurant, par le réseau ferroviaire et une échelle nationale voire internationale puisque le tracé propose des connexions avec Matabiau, et améliore la performance de l'accessibilité à l'Aéroport. On est en lien avec les trois leviers du Plan de Déplacements Urbains, que ce soit les questions de report modal, de cohérence urbanisme transport et d'optimisation des réseaux.

3e rapporteur technique : **M. LAPORTE**

Concernant la proposition d'itinéraire, il est présenté un certain nombre de fuseaux sur lesquels une analyse multicritères a été faite, qui a permis d'éliminer un certain nombre d'éléments.

En termes de budget, toute l'analyse de coût a été basée sur un détail technique approfondi. Les coûts ont été examinés au plus précis pour pouvoir les compiler ; c'est une démarche sur laquelle est basée le projet, à savoir qu'on ne compare pas les coûts à la fin, mais dès le début où les coûts doivent aider à guider la décision et faire partie des éléments pour prendre des décisions.

Dans ces grands objectifs, on retrouve les temps de desserte : on a aujourd'hui une caractéristique un peu différente des lignes A et B sur Toulouse : on a des interstations relativement grandes qui permettent d'avoir des vitesses commerciales intéressantes : pour exemple, le temps de parcours entre l'Aéroport et la gare Matabiau est de 24 mn, Airbus Defence&Space et gare Matabiau entre 13 et 16 mn. Ces temps de parcours rendent le transport attractif ; si l'on rajoute des critères de qualité en termes de fréquence et de plage horaire, on donne à l'agglomération, un moyen et un outil de supporter les besoins en termes de déplacements et de les rendre très attractifs par rapport aux autres modes de déplacements.

Rapporteur : **M. TOUPIN**

Au-delà des aspects transports, le projet s'inscrit également dans une vision territoriale et de développement de l'agglomération. D'ici 2030, on estime qu'il va concerner directement 220 000 individus, au sens habitants, emplois, scolaires, localisés à moins de 600 m des futures stations. Si on élargit la focale, c'est plus de 600 000 individus au regard des hypothèses urbaines réalisées, qui renvoient aux hypothèses démographiques des territoires qui intègrent la question des projets urbains, et qui intègrent également des grands projets connus tels que Montaudran ou Toulouse Euro Sud-Ouest.

L'itinéraire privilégie également des territoires de mutation ; on pense notamment au faubourg Nord, la zone de Fondeyre où l'on imagine que bien au-delà de 2030, on est bien là sur du moyen et long terme, on a des capacités d'accueil et de mutation de population qui sont extrêmement importantes.

Rapporteur : M. GEORJON

Il présente le calendrier du projet :

Les grands jalons du projet : en 2016 : engagement des études préliminaires et état initial ; saisine de la Commission Nationale du Débat Public sur la base du dossier de choix qui sera présenté au 1^{er} trimestre 2016 ; une concertation et/ou débat public et un choix du programme au cours du 2^{ème} semestre 2016.

En 2017, choix du maître d'œuvre en cas de montage classique, type loi MOP, engagement des études avant-projet et étude d'impact.

En 2018, fin de l'avant-projet et enquête publique.

En 2019, DUP – début des travaux d'une durée de 5 ans qui emmène à fin 2024.

Les études techniques : une première phase avec des études préliminaires qui va permettre de définir très précisément l'emplacement des stations, et la deuxième phase concerne l'avant-projet à partir de 2017.

Les études environnementales : première étape en 2016 avec la réalisation de l'Etat initial qui doit durer un an pour couvrir l'ensemble des saisons ; deuxième étape avec les études d'impacts. Ces différentes études alimentent les procédures : concertation ou débat public en 2016, enquête publique en 2018 et après la DUP en 2019, phase de consultation des entreprises et d'attribution pour une durée de travaux de cinq ans.

Pour rappel, projet de mobilités du PDU : actuellement, c'est la phase de rédaction du projet grâce aux commissions thématiques et territoriales du PDU ; une phase de consultation qui va se poursuivre au-delà de la concertation qui vient de faire l'objet d'une délibération, une phase de consultation avec le public pour arriver à un projet de PDU au début du trimestre 2016 qui sera suivi d'une enquête publique avec un PDU approuvé fin 2017.

Dès 2016, les études préliminaires et études environnementales seront engagées ; il faut anticiper et organiser une stratégie foncière avec une première délibération sur un périmètre de protection du fuseau, la définition d'un projet de territoire adossé à l'opération, un plan de communication et au-delà une concertation ; une définition des montages et partenariats ; depuis l'été dernier, le code des marchés publics a été modifié : toutes les opérations supérieures à 100 millions d'euros doivent faire l'objet d'une évaluation sur le meilleur montage. Le choix du montage sera fait en septembre 2016.

Pour conclure, il rappelle les trois grandes étapes charnières du projet : choix et itinéraire en 2015, DUP en 2019 et fin des travaux en 2024.

M. LE PRESIDENT : rappelle l'importance de la question de la gouvernance dans ce dossier. Cela suppose que le projet en la matière soit clairement défini. L'équipe technique dédiée doit pouvoir piloter toutes les tâches et interfaces. Une gouvernance qui appuie le projet auprès de l'Etat. Les passations de marchés doivent faire l'objet d'une grande attention, et, pour cela, un programme le plus clair possible doit être défini pour le maître d'œuvre. Ces dernières années, les projets du SMTC ont parfois souffert d'un manque de clarté, d'un manque d'accompagnement.

C'est pourquoi, la gestion des interfaces internes et externes sont stratégiques.

En 2016 et en 2017, toute une série d'études seront engagées sur la définition technique du projet : les études préliminaires, les étapes essentielles, la dimension environnementale avec les études socio-économiques et diagnostic, les saisies des organes nationaux nécessaires.

Concernant la communication, on a toute une série d'éléments qui correspond à ce qui a été fait dans les projets précédents, avec, peut-être plus qu'autrefois, la dimension internet.

Sur le projet territorial, un projet urbain sera à développer, fondamental permettant de donner une stratégie globale et les grands principes de traitement, une étude « intensité et formes urbaines » au droit de chaque station, et la problématique du périmètre d'étude.

[suite propos M. le Président] Sur le montage et partenariat, on retiendra les expertises financières et techniques précisant le montage le plus efficient (loi MOP, marché de partenariat, concession, etc...), l'optimisation des leviers fiscaux et financiers liés au projet, l'étude des potentiels fonciers et espaces mutables en lien avec la stratégie foncière ; les étapes essentielles avec l'évaluation préalable du mode de réalisation, la réponse de plusieurs appels à projets, dont européens, et la veille foncière.

Les étapes décisionnelles figurent dans ce dispositif. Dès à présent, plusieurs étapes à lancer : la définition du budget sur les différents volets, l'avis d'appel à concurrence pour la production des études préliminaires, l'avis d'appel public à concurrence pour l'état des lieux environnemental et technique, l'organisation avec le budget études et la répartition des tâches entre le SMTC ; la SMAT-TM et l'AUAT.

Le programme du comité de pilotage partenarial doit être également défini.

Le prochain comité syndical aura lieu le 10 février prochain : y seront présentés, l'itinéraire de référence et ses options, l'engagement des études préliminaires, l'autorisation de saisir la Commission Nationale du Débat Public, l'engagement du processus d'évaluation préalable du mode de réalisation du projet, et la réponse à l'appel à projet européen dit « MIE ».

En appui, le Conseil Communautaire du 18 février prochain, aura à délibéré sur l'instauration du périmètre d'étude sur le tracé, et la sollicitation de l'EPFL en vue de la création d'un périmètre d'intervention foncière associé au projet seront évoqués.

Ce matin, les quatre présidents des intercommunalités qui composent le SMTC se sont réunis. M. Louis Escoula, Président du SITPRT, a dû quitter la réunion et a demandé que l'on signale sa position : il se dit très intéressé par ce projet, mais il souligne que la station terminus actuelle Colomiers doit être prolongée pour aller chercher plus en amont des flux venant de l'ouest.

Il précise qu'il dispose en effet de toute une série d'emprises foncières mobilisable et il pense qu'il serait opportun de pousser jusqu'à la zone d'En Jacca.

Face à cette approche, il importe, pour le SMTC, de préciser que Colomiers est une station « ouverte », susceptible de connaître une extension, comme cela a été fait pour la station Jolimont il y a quelques années. C'est de bon sens.

INTERVENTIONS TAE :

M. AREVALO souligne que la présentation de ce jour constitue une première victoire à l'actif du Président, ce dont on ne peut que se féliciter.

Nombreux sont ceux à valider le principe de cette troisième ligne. Toulouse mérite, à terme, d'avoir un réseau structurant et ambitieux. Il n'y a pas de problème par rapport à cela.

L'enjeu se situe sur des questions de phasage. D'une façon réaliste, comment est-on capable à la fois d'organiser une structuration de grand projet tout en étant en mesure de mener un certain nombre de projets de plus petite dimension qui répondent d'une façon précise et concrète au besoin des populations sur d'autres territoires, de sous-territoires de la grande agglomération, dans des délais relativement courts ?

Le Président a évoqué les paroles de personnes qui ont émis l'idée, d'une mise en service en 2030-2035. On peut dire la même chose de ceux qui parlent d'une ouverture en 2024 : il faudra peut-être dire la vérité - l'expérience montre que le projet prend toujours du retard - on rentre en effet dans une société très procédurière. Autant sur le plan technique et financier, on peut arriver à maîtriser, autant ce qui relève de l'inconnu, des résistances qui peuvent s'installer, des zones à défendre - il faudrait consulter le maire de Nantes pour savoir s'il arrive à maîtriser « son » projet comme il le souhaiterait - est très difficile à maîtriser. Malgré la bonne volonté politique et collective, ces grands projets prennent souvent du retard.

Le problème est d'arriver à rendre tout compatible, c'est à dire à la fois structurer des grands projets et réaliser des projets de plus petite envergure. On se réjouit de la performance des lignes A et B en termes d'utilité, mais, historiquement, le fait d'avoir investi dans ces deux lignes, a empêché de

[suite propos M. Arévalo] mener un certain nombre de projets qui auraient été d'une grande utilité à Toulouse. Cela a construit paradoxalement le fait qu'un certain nombre de territoires de ces 101 communes restent déshérités en desserte très efficace des transports collectifs : en effet beaucoup de concitoyens aujourd'hui sont obligés d'utiliser leur véhicule avec les effets produits assez catastrophiques pour la grande agglomération. Les gens passent des heures dans les bouchons, avec des effets sur la santé publique. Il faut donc arriver à résoudre la question d'un phasage. Sur le sud-est toulousain, les options qui sont proposées sont ouvertes : c'est assez intéressant, notamment par rapport à la compatibilité avec ce fameux projet du PLB.

L'intérêt serait d'examiner quelle est la meilleure solution pour le sud-est toulousain, sur le plan de l'efficacité à très court terme de la desserte. Même si on arrive en 2024 à avoir la troisième ligne à Labège, cela reste tendu dans ce secteur du point de vue de la desserte dans la desserte, d'autant plus que cela ne résout pas le problème du parc technologique du Canal, commun aux deux intercommunalités de Toulouse Métropole et du SICOVAL.

Il faut regarder de très près quelle est la meilleure solution, d'une façon ouverte. Il ne doute pas de la volonté du Président par rapport à cela.

Il termine son intervention en revenant sur l'anecdote évoquée par le Président : qui a cité Pierre Georges Latécoère en regardant le Maire de Blagnac.

Il rappelle que Pierre Georges Latécoère est un ramonvillois, qui repose au cimetière de la ville. C'est un homme qui d'une certaine manière a été visionnaire. Il a cependant fait une grave erreur industrielle, en investissant dans les hydravions..

On peut être visionnaire et parfois se tromper dans un certain nombre de choix industriels...

M. LE PRESIDENT ajoute quelques précisions sur les délais : les bases du débat posées sont différentes de ce qui s'est passé jusqu'à présent. Aujourd'hui, on est en capacité, section par section, morceau par morceau, de donner le délai. D'un côté, un calendrier, qui peut être discutable, mais qui a été préparé sur la base de très nombreuses heures de travail de la part de techniciens de haut niveau et, de l'autre, une estimation qui est opposée sur la seule foi du « doigt mouillé ». Ceux qui évoquent 2035 auront à donner des éléments précis fondant leur verdict, par rapport aux éléments détaillés que l'on donne vis à vis de ce dispositif.

M. LAFON considère qu'en cette fin d'année, c'est une bonne nouvelle, d'avoir un tracé et un chiffrage de ce qui est du projet politique de Toulouse Métropole, sur lequel la majorité en poste a été élue par les toulousains, et qui est porté sur les fonts baptismaux avec l'ensemble de la techno-structure pour laquelle il y a eu un appui sans faille sur le calendrier, le financement et autre.

Loin de l'idée de contrer ce projet politique. C'est celui sur lequel Les élus du SICOVAL ont été eux aussi élus sur un projet : celui du prolongement de la ligne B du métro ; un projet pour lequel les concitoyens les ont mandatés et pour lequel « on ferraille » de temps à autre de manière courtoise, parfois même discourtoise, sur ces projets et ces points de vue.

Il faut se réjouir d'avoir aujourd'hui une restitution factuelle du tracé de cette troisième ligne.

Les engagements de campagne quant au coût et au tracé restent en adéquation : le coût d'1,7 milliard évoqué concerne uniquement le tracé dessiné en orange sur la carte présentée. Les prolongements en « bleu » sur l'Innopole et le détour sur l'Aéroport sont des options qui devront être analysées très sérieusement, notamment la desserte de l'aéroport. Ce serait la première fois que dans un projet structurant de transport, un aéroport ne serait pas relié à une gare.

Le travail effectué par Christian Estrosi sur la ville de Nice est à souligner à cet égard : son objectif premier a été de relier l'aéroport à la gare et au centre-ville.

Le projet du SICOVAL reste toujours l'arrivée et la temporalité de ce prolongement de la ligne B du métro. Il faut travailler plus attentivement sur les coûts et les bilans d'un côté et de l'autre d'un point de vue financier, pour savoir si ce phasage et cette co-construction de territoire sont possibles et envisageables.

[suite propos M. Lafon] La Métropole Toulousaine et la Métropole Montpellieraine ont scellé un pacte à la fois pour leur développement économique, pour la croissance de leur territoire et pour le rayonnement du Grand Sud-Ouest en règle générale.

Il faut oser espérer que ce qui est possible entre Toulouse et Montpellier pourra être possible entre Toulouse Métropole et la Communauté d'Agglomération du SICOVAL.

Le système de développement économique basé sur une ligne de transport en commun par le PLB, avec une zone d'activités économique telle que Labège Innopole, l'accueil du village numérique, le développement des start-up liés à l'informatique sur le territoire du SICOVAL, permettront de faire rayonner encore plus la grande agglomération toulousaine. C'est la raison pour laquelle il faut appeler de tous les vœux ce travail partenarial qui permettra de faire rayonner l'agglomération dans son ensemble, au-delà des intérêts territoriaux et métropolitains.

M. KELLER souligne que c'est un très beau projet qui a le double mérite de relier, d'est en ouest et d'ouest en est, les principaux pôles d'emploi de la métropole toulousaine, et qui le fait également en « périphérique », pour desservir la partie nord de Toulouse, qui jusqu'à présent n'était pas toujours très bien desservie. C'est une très belle proposition. Il faut féliciter tous ceux qui y ont participé dans un temps relativement rapide. C'est un projet extrêmement séduisant.

Il n'étonnera personne que le Maire de Blagnac non seulement le trouve très séduisant, mais en relais avec les propos de M. Lafon, il est clair que ce serait dommage qu'il n'y ait pas une liaison directe sans rupture de charge entre l'aéroport et la gare et le futur TGV. C'est une variante optionnelle qui sort de l'épure du milliard sept. Il faut l'analyser très finement. Ce serait dommage, à la fois pour le public externe à l'agglomération toulousaine qui va de l'aéroport à la gare Matabiau et de Matabiau à l'aéroport, et pour les salariés : la plate-forme aéroportuaire est celle qui concentre le plus grand nombre d'emplois (entre 75 000 et 80 000 emplois). Les liaisons quotidiennes pour des raisons professionnelles entre Blagnac et Colomiers et Colomiers-Blagnac sont considérables : la rupture de charge à la station Jean Maga serait quelque chose d'assez dissuasif.

Il précise que tout près de l'aéroport, se situe le siège Monde d'Airbus Groupe ; c'est la « central entity » d'Airbus. Il est important de veiller à ce que leur demande soit bien relayée : un courrier a été adressé au Président, tant de la direction de l'Aéroport, que d'Airbus et de la SNCF. C'est une variante sur laquelle on ne peut pas faire l'impasse. Sous réserve de connaître en pourcentage ce que représenterait le surcoût de ces variantes et de savoir comment des financements complémentaires, privés pourraient être impliqués, cela mériterait d'être étudié très finement.

Faire une si belle ligne sans une station dans l'aéroport serait très dommage.

M. CARNEIRO souligne la très grande qualité du projet et félicite les équipes d'élus, et les équipes techniques qui ont beaucoup travaillé afin de respecter les échéances.

Il est vrai que ce projet prend en compte un certain nombre de besoins des territoires. Si certains élus représentent le secteur de Labège, d'autres, dont il fait partie, représentent le secteur Nord. Avoir une attractivité « Nord » est d'une importance considérable, compte-tenu de la capacité d'accueil de la population de ce secteur, et qui ne pourra véritablement entrer en action que dans la mesure où l'on aura ce type de raccordement à la gare et à l'aéroport. Ce projet, qui est l'aspect macro du travail du SMTC, s'inscrit dans une démarche de complémentarité.

Dix Linéo ont été mises en place dans des délais relativement courts. L'intégration de la CAM, afin de rattraper un retard considérable de la Communauté du Muretain en matière d'offre de transport, se déroule dans de bonnes conditions. On répond ainsi aux attentes multicritères et multi-organismes du SMTC. Il est vrai que dans le contexte du doublement des stations, donc d'une offre meilleure intra-muros, cela apparaît comme une action d'ensemble de grande qualité.

Pour revenir sur l'attractivité pour les territoires du Nord, il indique que la station La Vache est située un peu bas. Il faudra étudier la possibilité de tirer cette station vers le Nord : c'est indispensable, car le territoire du Nord est en pleine expansion, avec un accueil de population quotidien considérable.

[suite propos M. Carneiro] Ce projet n'est pas exclusivement toulousain. Il ne faut pas souhaiter qu'on ait l'impression dans cette instance qu'il y a des projets toulousains et les communes autour, « vassalisées ». Ce n'est pas le cas. C'est un projet d'agglomération, une ligne de territoire extra-muros. On était favorable à ce projet avant les élections, on le reste après les élections.

Pour ce qui concerne le PLB, la querelle n'est plus d'actualité. Aujourd'hui, on peut à la fois synthétiser et concilier l'ambition de la troisième ligne et l'ambition du PLB. Cela demande une réflexion complémentaire, mais il n'y a pas d'antinomie entre les deux. Il a été raisonnable d'attendre un petit peu pour se lancer d'une façon effrénée dans ce prolongement de la ligne B qui aurait absorbé beaucoup de crédit, dans une période de rationalisation des choix budgétaires.

Le SMTC est une instance extrêmement apaisée, grâce à l'arrivée du projet de cette troisième ligne. On a l'impression qu'il y a des modulations dans les interventions des uns et des autres qui font que l'on se rapproche tout doucement du projet, non pas de Jean-Luc Moudenc, mais du projet d'agglomération, de sa vision que partage un certain nombre de maires de communes de la métropole.

MME TRAVAIL-MICHELET Précise qu'elle s'exprime en tant que Maire de Colomiers, même si la difficulté de ce type de grand projet est d'éviter que chacun s'exprime au nom et au titre de son territoire, rejetant ainsi et par évidence les autres. Avant même que des études plus approfondies soient engagées, des problématiques se posent : les élus du SICOVAL plaident pour le prolongement de la ligne B et plaideront encore longtemps pour cela. On ne peut que rejoindre Bernard Keller sur la nécessité de relier à la fois cette ligne à l'aéroport et de relier Blagnac à Colomiers, ce qui est une nécessité.

On ne peut pas parler d'une ligne à vocation économique, reliant des territoires à fort potentiel économique, sans imaginer que cette ligne puisse partir de Colomiers. Cela aurait été une erreur.

Le maire de Colomiers exprime ici sa satisfaction : il est presque normal, à partir du moment où l'on réfléchit sur cette ligne, de la faire démarrer de Colomiers.

Quelques regrets néanmoins : lors des comités de pilotage, a été exprimée l'idée que cette ligne puisse se prolonger plus loin sur la commune de Colomiers. Finalement, le territoire columérin ne sera pas très correctement desservi. On dessert très précisément la zone aéronautique de Colomiers, sans aller chercher les populations là où elles habitent.

Or, Colomiers c'est 40 000 habitants à l'horizon de la mise en service évoquée. Pourquoi ne pas étudier, comme l'idée avait été évoquée lors des comités de pilotage, la possibilité d'aller plus avant sur le territoire columérin : et pourquoi pas la zone d'En Jacca ?

Il conviendra de réfléchir à assurer des connexions, notamment avec la gare à Colomiers.

Il a également été évoqué l'idée de deux parc-relais et d'un dépôt ; rien n'est indiqué sur où ils sont positionnés. Il y a aussi l'idée d'un tracé en partie en tunnel, l'autre partie en aérien : rien non plus sur cette thématique. Il faut affiner pour en savoir un peu plus.

Il convient d'attirer l'attention de quelques points de vigilance, en lien et en connexion avec l'ensemble des élus des territoires : la crainte que ce type de ligne absorbe tous les financements, laissant de côté tout autre projet, alors que des réponses immédiates doivent être apportées aux concitoyens.

On travaille aussi à Colomiers sur la reprise de la compétence transport pour desservir le territoire columérin, il y a des réponses également à apporter sur les gares d'échanges, les problématiques de stationnement, le maillage.

Lors de l'adoption du PLH au Conseil Métropolitain, les 36 maires des autres communes qui effectivement font un lien évident entre le maillage de leur territoire et leur capacité de développement urbain ont manifesté leur intérêt. Elle s'interroge sur le financement de cette ligne, nonobstant les quelques pistes qui sont données.

Il faut reconnaître l'excellente qualité du travail des équipes techniques. Les aléas peuvent être forts, les jalons et les étapes difficiles à passer. L'inquiétude aujourd'hui, n'est pas de savoir si cette troisième ligne sera mise en service en 2024 ou 2026. Très sincèrement, cela ne change rien aux

[suite propos Mme Traval-Michelet) questions posées aujourd'hui, même si on peut émettre quelques réserves pour 2024, pour différentes considérations, notamment toutes les procédures administratives qui sont très lourdes et très longues, aux questions de stratégies d'acquisitions foncières particulièrement difficiles. Avant d'obtenir la DUP, qui est toujours le « graal » en matière de projets de transports en commun, il est fort difficile de s'approprier le foncier. Aussi bien souvent, les choses se décalent.

A ce stade, pas de grande surprise pour la maire de Colomiers : quelques points néanmoins à travailler, Colomiers-Blagnac, Colomiers et ses habitants qui en ont fort besoin. Il faut donc aller un peu plus loin sur le territoire columérin, et ne pas faire cette ligne au détriment de tous les sujets brûlants et d'actualité qui doivent continuer de nous préoccuper.

M. LE PRESIDENT précise que le premier Linéo à inaugurer est le Linéo 2, ex ligne 64 Colomiers-Arènes en septembre 2016. Ce n'est que quelques semaines plus tard que sera inauguré le Linéo 1 agrandi et prolongé.

M. SUAUD estime, au titre de la Communauté d'Agglomération du Muretain, qu'il n'y a pas à intervenir dans le détail du projet, mais que cela ne signifie pas une remise en cause de ce dernier. Cependant, le propos sera centré sur l'expression des enjeux suscités par un tel projet. Le PDU précédent avait été voté, car c'était un plan de déplacements urbains équilibré, qui prenait en compte, avec des modes dont on peut toujours discuter à l'envi de la pertinence, l'ensemble du grand territoire de la grande agglomération toulousaine, c'est-à-dire l'ensemble des territoires représentés dans la « mutuelle transport » qu'est Tisséo-SMTC. Il y avait également des éléments de phasage et de perspectives de financement.

Aujourd'hui, sur le dossier lui-même, il faut rejoindre les alertes et les interrogations sur les enjeux de financement, sur les enjeux de la mise en œuvre et de planning. De façon globale, ce projet ne pourrait être conçu au détriment des autres investissements nécessaires à l'équilibre de la grande agglomération toulousaine. Il ne pourrait être conçu non plus, puisque l'on va devoir aborder le contrat qui lie le SMTC à l'EPIC, au détriment des moyens de fonctionnement nécessaires à l'exploitation d'un réseau de qualité, à la fois sur l'existant, sur ce que l'on est en train de construire ou d'étendre, et sur les perspectives.

La Communauté d'Agglomération du Muretain ne peut pas être à l'opposé d'un projet majeur et d'un projet aussi important mais il ne faut pas confondre un territoire de promesse ou un territoire de cartographie. Elle doit être un territoire de réalisation et d'engagement. En ce sens, d'un point de vue local, la CAM a, pour l'instant, une position de construction, mais également d'attente sur des choix plus globaux et plus généraux, dans la mesure où on attend que l'intégration du réseau de la CAM au sein de Tisséo soit effectivement enclenchée d'un point de vue définitif et opérationnel, avec les quelques reports dans le temps qui ont été évoqués, et liés au deuxième sujet. On souhaite que ce soit traduit par un engagement ferme et définitif au sujet de la mise en œuvre, avec des investissements conséquents sur les « points durs », seule condition à sa capacité à fonctionner. A étudier à cet égard le Linéo Oncopôle-Gare de Portet sur Garonne, qui sert également à un rabattement des territoires de la CAM et d'Axe Sud. Le territoire de la CAM n'est pas non plus mineur en termes d'habitants et d'emploi, en termes de flux de déplacements, en termes de production de circulation automobile, dont chacun voit, quand on vient sur Toulouse ou quand on en repart, combien l'enjeu est urgent.

Il avait été évoqué également, la nécessité, au-delà de Tournefeuille et de Plaisance du Touch, d'améliorer sur les communes de Fonsorbes et de Saint-Lys la desserte de transport en commun, qui, aux yeux de la CAM, est un véritable enjeu.

M. LE PRESIDENT précise que l'intégration du réseau de la CAM est un des dossiers-clé de 2016.

M. RAYNAL souligne qu'il a pris plaisir à siéger au sein de ce Comité Syndical. S'il a transmis sa lettre de démission au Préfet, c'est parce qu'il ne peut jamais être présent à ces comités syndicaux qui se tiennent, à l'initiative du Président, le mercredi.

Il faut remercier le Président de Toulouse Métropole de lui avoir permis de représenter Toulouse Métropole au sein du conseil syndical. Ce n'était pas une obligation loin s'en faut. Aussi, il y a été sensible.

Il convient de remercier également sur le fait d'avoir accepté que M. Gérard ANDRE lui succède. Il a une bonne compétence dans le domaine du transport, il le remplacera utilement, en étant présent, ce qui est un point majeur.

Pour des raisons de délais préfectoraux dans la transmission des documents, c'est un plaisir de participer, pour une dernière fois, aux débats.

Malgré les appréciations positives qu'il peut y avoir sur ce projet, il y a, quelques remarques à faire.

En examinant le nom des stations, il peut en être signalé une dont la dénomination est « Raynal ». Faut-il y voir une attention particulière ? En tout cas, elle ne saurait servir à « acheter » une position qui serait par principe acquise.

Ce projet a du sens. Il a d'ailleurs fait partie de documents très anciens de l'AUTAT, et on a également retrouvé un certain nombre de fuseaux qui étaient dans les réflexions de très long terme que formait l'Agence à une époque au sujet des besoins des transports de l'agglomération toulousaine.

Concernant la définition du projet, il convient d'ajouter que tout élu n'a ni compétence, ni capacité pour dire si cette ligne doit passer par tel endroit ou tel autre.

Le Président a insisté sur la nécessité de reprendre la méthode de restructuration des grands projets, en citant la méthode de l'A 320-Néo.

On peut utiliser des méthodes et des structurations grands projets, et pour autant ne pas obtenir les résultats souhaités. Cela doit emmener à faire preuve de modestie...

Le Président a évoqué aussi une enveloppe de 1,720 milliard avec des options et des « bretelles » à 112 ou 120 millions d'euros. Pour autant, l'histoire a démontré que, quelquefois, entre l'enveloppe de départ et l'enveloppe d'arrivée, il y a quelques nuances. Tout le monde sait que cela coûte rarement moins cher. Il peut y avoir quelques dépassements significatifs.

Il faut recommander la prudence et préconiser de prévoir des enveloppes nécessaires à titre de précaution, qui peuvent s'envisager sans grande difficulté. A ce sujet, il faut évoquer le tramway de l'aéroport – la ligne Envol - où la prise en compte d'un certain nombre de demandes d'entreprises, et d'éléments issus de l'enquête publique, ont produit un dépassement significatif de l'enveloppe prévue.

Prudence par rapport à l'enveloppe, mais également prudence par rapport au délai. Les sujets sont importants, mais il n'y a plus rien à voir aujourd'hui avec ce qui s'est passé avec la ligne B en termes de procédure administrative.

Il y a systématiquement des difficultés, des interprétations, des reprises à faire. Les relations sont compliquées tant avec les habitants qu'avec l'administration pour faire avancer les projets. Cela emmène souvent à des délais complémentaires. Il faut l'intégrer avec beaucoup de justesse.

Sur la question des oppositions qui pourraient se révéler, il faut se montrer beaucoup moins inquiet. A ce sujet, il convient de s'adresser au Maire de Toulouse et lui rappeler qu'il a quelques experts dans son équipe qui sauront lui indiquer les voies pour éviter ce type de pièges. L'attention aux riverains est un sujet très important à prendre en compte dès le début.

Sur l'aspect financement, qui est vraiment le cœur du sujet, le Président a évoqué une date de mai ou juin pour officialiser un dispositif précis. Cependant, si le cœur du sujet est d'avoir des projets ambitieux, il faut pouvoir les financer. Ce financement passe par des choix, et c'est sur ces choix que l'on peut réagir de même que sur la façon dont on maille le territoire de cette agglomération : comme l'a souligné M. Thierry Suaud, on évoque un ensemble de grandes agglomérations qu'il faut relier.

[suite propos M. Raynal] Tournefeuille se situe au milieu d'une sorte « de triangle des Bermudes » avec d'un côté Colomiers, et de l'autre Basso Cambo : secteurs qui sont aux extrémités et qui ne desservent pas directement la ville. Il faut être attentif aux Linéo qui apporteront une amélioration. Il a été mis en lumière la question des entreprises desservies. Il faut remarquer à ce sujet qu'un grand nombre d'entreprises implantées sur le Boulevard Eisenhower ne sont pas desservies. Il faut ensuite marcher longuement pour arriver dans les entreprises en question. Reste donc à traiter cet « intervalle », afin que dans 30 ans les élus qui siégeront au SMTC, ne soient pas à s'interroger. Aussi, pourquoi ne pas mettre joindre tout ceci dans une « couronne » ? En suivant la rocade Arc en Ciel, on pourrait desservir Tournefeuille, Colomiers Centre, et les nouveaux quartiers, et on bouclerait la question du transport. Il convient de se mettre dans une perspective de très long terme sur laquelle il importe de témoigner maintenant pour le futur.

Les propos de M. Carneiro peuvent paraître étonnants, sur le prolongement de la ligne B, les coûts que cela induit dans une période de rationalisation des choix budgétaires. Remplacer une prolongation actuelle par une prolongation future c'est un peu comme le clignotant des Peugeot 203.

Il faut surtout alerter sur les coûts affichés : 122 millions d'euros il y a peu, 145 millions aujourd'hui, 122 millions en 2030 ; on est sur des niveaux un peu équivalents, entre les deux choix : la question reste donc posée.

M. CARNEIRO s'adresse à M. Raynal et lui souhaite « bon vent », ils ont souvent travaillé ensemble et ce travail était de qualité. Il faut le remercier de l'avoir cité dans sa conclusion.

Il faut remarquer qu'on a fait ici un focus dans cet immense domaine d'activité du SMTC, sur la troisième ligne, de la même façon qu'on peut faire un focus sur le SMTC en partant de la métropole. Dans l'intermodalité, d'autres actions sont également engagées, elles sont complémentaires : la desserte Nord-Ouest, pour laquelle on a signé pour une fontaine lumineuse ; la jonction Est, le Boulevard Urbain. Si le SMTC peut être un focus de l'action métropolitaine, de la même façon, la troisième ligne peut être un focus de l'action du SMTC. C'est le jeu des « poupées russes », et c'est ainsi qu'on gère par cercles concentriques.

M. le PRESIDENT tient à mettre fin à une ambiguïté, en précisant que la station « Raynal » n'est pas la station « Claude » Raynal. ; Il ajoute que modestie et ambition ne sont pas incompatibles. On peut rappeler l'exemple de la ligne A, qui a coûté moins cher que prévu.

M. LERY prend la parole en tant que représentant du SITPRT, avec toute la difficulté que cela représente, puisque le territoire couvert par ce syndicat inclut des communes situées au nord, à l'ouest et au sud de l'agglomération.

Une réaction « à chaud » sur ce tracé semble difficile, dans la mesure où il sera nécessaire de poser une position plus nuancée au regard des territoires représentés par le SITPRT.

Il faut remarquer que les communes du Nord auraient préféré un tracé un peu plus au Nord, les communes de l'Ouest auraient probablement préféré un tracé plus vers l'ouest. A ce sujet, le nom de Louis Escoula a été mentionné à plusieurs reprises : il a effectivement exprimé une certaine satisfaction de voir ce tracé aller vers Colomiers, et voir que ce tracé n'obère pas l'avenir d'un éventuel prolongement. Il n'a pas évidemment pas précisé quel pourrait être ce prolongement, par le métro ou par d'autres lignes structurantes, dans la mesure, où des développements sont en cours, vers l'ouest, notamment à la Ménude.

Concernant le Sud, difficile de dire que l'on aurait aimé que cette ligne nord passe plus au sud. Sur cet angle., on ne peut que rejoindre la position défendue par M. Thierry Suaud, position évoquée maintes fois par la CAM mais également par le SITPRT, à savoir effectivement que cette troisième ligne de métro ne doit pas remettre en question un développement équilibré et de qualité des réseaux de surface vers tous les territoires de la grande agglomération.

M. AREVALO remercie Claude Raynal de la dernière partie de son intervention, sur la question du prolongement. Il a vainement tenté de faire clarifier la position de M. Carneiro qui est souvent dans la pensée complexe, mais dont la position n'est pas toujours claire parfois, notamment sur le secteur du sud-est. Peut être reviendra-t-il là-dessus dans le temps.

Il faut rappeler que tout est une affaire de prolongement. On aurait très bien pu imaginer que la ligne A soit prolongée jusqu'à Tournefeuille. On s'aperçoit que, de l'autre côté, on aurait pu aller jusqu'à En Jacca. Dans le sud-est, il est également question de prolongement.

En conclusion, on constate que les prolongements subissent toujours des prolongations, dans le temps, bien après la prise de décisions.

M. MOUDENC indique que c'est un très beau projet, à la mesure du développement de la grande agglomération, qui détient le record de France de création d'emplois, de progression démographique. C'est un projet enthousiasmant. Dans les temps actuels, c'est utile : trop souvent, la morosité et le pessimisme constituent le fond de trame de la réflexion des élus et de leurs débats.

C'est un projet tellement beau... que l'on demande déjà des prolongements. C'est significatif sur son utilité. C'est un tracé qui a fait le choix de coller à la dynamique à la fois économique et démographique de l'agglomération toulousaine. Il faut rappeler que les trois-quarts des emplois sont à l'ouest de l'agglomération et aujourd'hui les pourcentages de progression de l'urbanisation les plus forts se trouvent dans le nord. C'est un tracé qui reflète tout cela, tout en considérant et en desservant le sud-est.

Il y a deux ans, ce n'était à l'époque qu'une idée. On n'avait pas à disposition à ce moment-là une équipe technique, des ingénieurs et des bureaux d'études. Cette idée était alors plus limitée : elle ne prévoyait qu'une longueur de 17 kms, avec un budget d'un montant d'1,4 milliard. Aujourd'hui, on a, d'une manière plus ambitieuse, une vision qui s'est enrichie, s'est étoffée et qui aboutit à porter la longueur de la ligne à 21 kms, avec un budget d'un montant de 1,7 milliard, comme cela avait été convenu il y a plusieurs mois. Tout le travail technique considérable et intense qui a été réalisé a permis d'affirmer de manière plus forte la dimension de ce grand projet, qui n'a plus vocation à être exclusivement porté par une vision toulousaine.

Il faut imaginer, qu'à partir de cette épine dorsale supplémentaire, on va pouvoir faire bénéficier des transports en commun des territoires, bien qu'ils ne seront pas directement desservis par la troisième ligne : on va « brancher » des lignes de bus venus des périphéries pour faciliter l'accès dans des temps de trajets raccourcis. Le bénéfice va aller au-delà de la zone immédiatement desservie. C'est important de le mentionner.

Il faut noter que l'hypercentre n'est pas touché. C'est un point de vigilance qu'il fallait mentionner : les toulousains ont connu en effet deux chantiers assez traumatisants dans l'hypercentre, à quelques années de distance. Nonobstant le rattachement à la station François Verdier, l'hypercentre ne sera pas concerné.

Il faut féliciter, à son tour, les équipes qui ont travaillé : derrière le document présenté aujourd'hui, il y a des centaines, voire des milliers d'heures de travail avec de nombreuses équipes professionnelles. Il est important de saluer la mobilisation à la fois des services du SMTC, de la SMAT, de l'Auat, des bureaux d'études, et des ingénieurs qui ont été mobilisés.

Il convient de souligner également la transversalité de ce projet.

Comme cela a été évoqué le matin même avec les Présidents des autres exécutifs membres du SMTC, il y a une vraie révolution : en vingt ans de présence dans les instances qui travaillent sur les transports en commun, il a très longtemps entendu un discours qui venait et revenait de manière lancinante : pourquoi les projets les plus structurants, les plus importants, ceux qui représentent les investissements les plus coûteux ont toujours pour but de converger vers le centre-ville de Toulouse ?

[suite propos M. Moudenc] Quand aura –t-on une vision de liaison, de transversalité entre les périphéries ? Lorsqu'on examine ce projet, on se rend compte que des trois lignes de métro, c'est celle qui va le plus répondre à cette nécessité, qui est celle de solidarité des territoires au-delà des frontières institutionnelles de telle ou telle intercommunalité.

Les interrogations qui ont pu être entendues sont parfaitement normales et légitimes au stade initial du projet. Pour autant, ce serait assez malvenu d'insister sur le négatif, sur les retards, les inconvénients, les opposants, etc...

Lorsqu'on a un beau projet, les élus sont tenus de porter un message positif, et en même temps, de poser les questions de vigilance et d'interrogations que l'on a le devoir de traiter, parce que l'on a un devoir de la responsabilité. Les risques « zadistes » ne paraissent pas être invoqués de manière valables et les analogies nantaises avec Notre Dame des Landes sont pour le moins incertaines. Il existe une culture « métro » à Toulouse, qui préserve de ce type de risques.

Ce qui est important pour la crédibilité du projet, c'est d'avoir un calendrier en même temps que le tracé. Cet élément calendaire est tenu et respecté.

Le grand avantage d'un calendrier posé initialement, c'est de permettre de vérifier, trimestre par trimestre, si nous sommes « dans les clous », si la réalisation est conforme à la prévision et à partir de là, d'avoir quelque chose d'objectif qui puisse nous réunir. Désormais, on a une « boussole » pour mesurer le rythme d'avancement dans la transparence la plus complète. C'est une bonne méthode.

Il importe de mettre en garde, vis-à-vis d'un certain discours, qui voudrait mettre sur le même plan une date non démontrée, assise sur aucune étude, et celle de 2024, avec toutes les étapes intermédiaires, qui est le fruit d'études considérables et extrêmement professionnelles.

L'essentiel est d'avancer. Il est prévu, pour les semaines à venir, deux types de rendez-vous pour approfondir les points bleus du schéma. La Métropole participera dans un esprit d'ouverture et de dialogue à la discussion, d'une part avec le SICOVAL pour arriver à un maximum de convergences possibles et d'intérêts partagés pour tous les territoires, et d'autre part avec l'aéroport, avec Airbus, et avec la SNCF pour effectivement voir, compte tenu du fait que le tramway existe, comment on peut donner une réponses satisfaisante à tout l'environnement aéroportuaire.

Ce sont les deux terrains de discussion à avoir, dans un esprit positif, en acceptant l'échange, en étant dans des hypothèses que les partenaires que nous aurons pourront également produire de leur propre initiative en même temps que celles que nous pourrions avoir nous-mêmes.

M. LE PRESIDENT remercie les membres du Comité Syndical et termine en soulignant : « *quand on a une vie personnelle, on a des moments forts, on se marie, on a des enfants Dans une vie politique, il y a également des moments forts : la séance d'aujourd'hui, fera partie, dans ma mémoire, de ces moments forts* ».

L'ORDRE DU JOUR ETANT EPUISE, LA SEANCE EST LEVEE A 11H33.