

CONSEIL MUNICIPAL



COMPTE-RENDU

Séance du Jeudi 27 Février 2017



L'an deux mille dix-sept, le vingt-sept février, à dix-neuf heures, le conseil municipal de la Commune de RAMONVILLE SAINT-AGNE, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire à la mairie, sous la présidence de Monsieur Christophe LUBAC, Maire.

Nombre de Conseillers

En exercice :.....33

Présents :.....28

Représentés :.....5

Absent :.....0

Présents :

M. LUBAC, Mme FAIVRE, M. ARCE, Mme GEORGELIN, M. ROZENKNOP, Mme DOSTE, Mme LETARD, M. CHEVALLIER, Mme MATON, M. CLEMENT, M. SCHANEN, M. ROSTAN, Mme GLEIZES, Mme SCANO, M. ROUSSILLON, M. PALÉVODY, Mme CIERLAK-SINDOU, Mlle NSIMBA LUMPUNI, M. CARRAL, M. PASSERIEU, Mme BLANSTIER, M. BROT, M. ESCANDE, M. CHARLIER, Mme A. POL, M. H. AREVALO, M. J- P. PERICAUD et Mme L. TACHOIRES.

Date de la convocation :

Le 21 février 2017

Absents excusés ayant donné procuration :

*Mme BAUX a donné procuration à M. CARRAL
Mme GRIET a donné procuration à M. PASSERIEU
Mme CABAU a donné procuration à M. CHARLIER
M. MERELLE a donné procuration à M. BROT
Mme ARRIGHI a donné procuration à M. AREVALO*

Début de séance : 19h00

Fin de séance : 19h45

M. LE MAIRE ouvre la séance du conseil municipal, salue et remercie les membres présents, fait l'appel, arrête le nombre des conseillers présents, constate le quorum, le nombre de pouvoirs, le nombre de votants et le nombre d'absents.

Il invite ensuite le conseil à nommer celui de ses membres qui doit remplir les fonctions de secrétaire. M. ARCE est désignée.

M. LE MAIRE propose ensuite d'avancer dans l'examen de la seule question à l'ordre du jour de ce conseil.

M.LE MAIRE expose :

« Par délibération du 4 février 2015, Tisséo SMTC a initié le Projet Mobilités 2025 – 2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains approuvé le 17 octobre 2012.

Tisséo – SMTC a engagé une première phase de concertation publique qui s'est tenue entre le 7 septembre et le 2 octobre 2015. Le Sicoval a exprimé un avis par délibération du 28 septembre 2015.

L'année 2016 a été consacrée à la rédaction du projet ainsi qu'à des phases de concertation diverses avec les différents partenaires (commissions thématiques et territoriales).

Le projet a été arrêté administrativement lors du Comité Syndical du SMTC du 19 octobre 2016. Les représentants du Sicoval auprès du SMTC se sont abstenus aux motifs d'un plan de financement restant à finaliser, notamment les participations des collectivités membres ainsi que la demande d'une desserte équilibrée du territoire du Sicoval particulièrement pour son secteur Sud.

Les prochaines étapes d'élaboration du Projet Mobilités sont les suivantes :

- septembre 2017 : enquête publique ;*
- début 2018 : approbation et mise en œuvre.*

Par ailleurs, un débat public s'est tenu entre le 12 septembre et le 17 décembre 2016 sur le projet de 3^{ème} ligne de métro (Toulouse Aerospace Express - TAE) organisé par la Commission Nationale du Débat Public. Les premières conclusions du débat ont été exprimées par son Président Jacques Archimbaud lors de la réunion de clôture du 17 décembre, le rapport définitif a été remis le 16 février 2017.

Le Projet Mobilités 2025-2030 a été présenté en commission conjointe Transports et Déplacements / Aménagement du Sicoval le 26 janvier 2017.

Le débat public sur TAE a constitué une étape majeure du débat sur les mobilités au sein de la grande agglomération toulousaine. Au-delà de la question de l'opportunité de la 3^{ème} ligne de métro, nos concitoyens regrettent le retard de notre agglomération dans la mise en œuvre de solutions capacitaires, innovantes et de mobilité active permettant d'améliorer leur qualité de vie. Le Sicoval a participé au débat par la production d'un cahier d'acteurs dont les éléments sont repris et complétés dans le présent avis.

1) Un accord de principe sur le Projet Mobilités, mais un financement à consolider et des priorités à confirmer

Le projet de 3^{ème} ligne (TAE) et sa planification opérationnelle ont été le point de départ de la révision du Plan de Déplacements Urbains, dit « Projet Mobilités 2020-2025-2030 ».

***Le Projet Mobilités, tel que voté le 19 octobre 2016, intègre les infrastructures métro attendues par le Sicoval pour la desserte de ses parcs d'activités Nord.** Ces infrastructures prolongent le réseau structurant métropolitain et confortent le sud-est toulousain comme porte d'entrée de l'agglomération. Ces équipements ont fait l'objet d'intenses discussions entre exécutifs après l'abandon, par la majorité du SMTC, du projet initial de prolongement de la ligne B (PLB) défendu historiquement par le Sicoval.*

Le Projet Mobilités intègre également d'autres projets de transports en commun ou de mobilité alternative répondant à la diversité des besoins de la métropole et du Sicoval.

a) La desserte de Labège-Innopole, parc d'activités d'intérêt régional, par TAE

Dès les premières réflexions sur TAE, le Sicoval s'est montré ouvert et intéressé par ce projet ambitieux.

Le projet initial de PLB abandonné, le Sicoval souhaite malgré tout que TAE soit réalisée **sur l'itinéraire du tracé du PLB de l'INPT jusqu'au terminus de Labège La Cadène** en confirmant le principe d'une infrastructure franchissable par les divers usagers de l'Innopole, aujourd'hui Labège Enova Toulouse. Pourquoi ? En 2014, le Sicoval a élaboré un projet urbain en cohérence avec le PLB. Les principes d'aménagement et d'accueil des entreprises sont déjà mis en œuvre et concernent des implantations actuelles et futures. L'ensemble du schéma d'implantation répond à une desserte optimale en transports en commun pour les salariés actuels et à venir.

Le SMTC propose une **solution variante : l'insertion en surface, parallèle à la voie ferrée. Cette solution ne répond ni aux attentes du Sicoval ni aux objectifs d'augmentation de la part modale TC dans les mobilités** : la nouvelle distribution des stations ne permet pas de desservir l'ensemble de Labège Enova Toulouse et bouleverse l'organisation prévue en séquences programmatiques reliées par TAE et « La Diagonale » - axe prioritairement modes actifs -, qui constitue la nouvelle identité du secteur.

Par ailleurs, il serait préjudiciable de ne pas conserver d'emprise pour permettre le passage à 4 voies de la ligne ferroviaire sud-est (Montaudran / Villefranche-de-Lauragais). N'oublions pas que ce projet a été « fléché » comme nécessaire dans le cadre de la future liaison ferroviaire grande vitesse Toulouse-Narbonne. La fusion des Régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon pourrait le réactiver.

Le Sicoval souhaite que TAE s'adapte et prenne en considération les études déjà réalisées, notamment en ce qui concerne la création de la halte de Labège - La Cadène par la Région et SNCF Réseau.

La synthèse du débat public sur la 3^{ème} ligne :

Comme indiqué précédemment, le compte rendu final du débat public sur la 3^{ème} ligne de métro a été remis le 16 février 2017. Ce débat a réuni près de 3 000 participants dans le cadre de 80 rencontres publiques. Les divers réseaux sociaux ont également permis une large diffusion et une interaction forte avec le grand public.

Le contexte du débat a été le suivant : peu d'interférences partisanes, une maîtrise d'ouvrage très impliquée, une mobilisation importante des acteurs, un calendrier difficile à appréhender par le grand public du fait de la concomitance des différentes concertations (notamment relatives au Projet Mobilités).

Le diagnostic global a été partagé par les participants : une agglomération qui connaît une forte augmentation démographique, la réalité de l'étalement urbain, une situation de thrombose routière et une faible part des transports en commun dans les déplacements domicile – travail.

Il est rappelé que certaines collectivités et notamment le Sicoval, se sont fortement impliquées dans le débat en particulier pour mettre en discussion les clés de répartitions financières.

Les questionnaires renseignés par le grand public (près de 5 000) ont démontré la priorité donnée à la 3^{ème} ligne en mode métro (vitesse commerciale et capacité importantes) pour améliorer la desserte des zones d'emplois. De plus, l'importance des extrémités Colomiers et Labège, est soulignée tout comme l'importance de la connexion avec le prolongement de la ligne B. (p 43, question 2 : 58% des répondants sont d'accord avec l'affirmation : « la 3^{ème} ligne doit absolument desservir Labège », 54% sont d'accord avec l'affirmation : « La 3^{ème} ligne doit absolument être connectée avec un prolongement de la ligne B »).

Si la solution métro est plébiscitée, le débat a mis en lumière des doutes sur les rabattements (cadencement des TER), sur l'efficacité du bouquet Linéo (pas de régularité en absence d'aménagements en sites propres), sur la capacité des parkings relais existants. Ainsi, certains participants privilégient une densification du maillage des transports à la création d'une 3ème ligne de métro.

La desserte des grands pôles a été interrogée : notamment la gare Matabiau et l'aéroport. Matabiau est un site d'interconnexion majeur (lien ferroviaire avec arrivée souhaitée de la LGV, accès au réseau urbain). La desserte de l'aéroport revêt une grande importance en particulier pour les milieux économiques. Les citoyens la conditionnent à une contribution du gestionnaire.

Par ailleurs, les collectivités et le grand public qui ne disposeraient pas d'une desserte directe, s'interrogent sur les rabattements, l'interconnexion des différents réseaux et souhaitent que soit privilégié un développement polycentrique de la métropole.

Différentes alternatives à la 3ème ligne de métro ont été proposées par divers collectifs / associations / partis politiques : poursuite du maillage tram - bus, amélioration de l'étoile ferroviaire assortie d'un maillage complémentaire, desserte des quartiers plus denses par la 3ème ligne (secteur nord-est).

Concernant la desserte de Toulouse, un débat en lien avec le projet urbain métropolitain s'est tenu : faut-il desservir les secteurs denses ou les secteurs à densifier ? Comment garantir les mixités fonctionnelles, sociales et la répartition homogène des équipements publics ?

Une expertise indépendante a confirmé les simulations de trafic de la 3ème ligne (200 000 voyageurs / jour) en précisant que les hypothèses de développement urbain ont été prudentes et en relevant la pertinence du modèle utilisé.

A ce stade des études, le coût du projet pourrait évoluer à la hausse ou à la baisse. Pour certains participants, le coût apparaît comme sous-estimé. Le risque principal mentionné est que ce projet englobasse les financements dédiés au Projet Mobilités en cas de dérive des coûts ainsi que les conséquences éventuelles sur la tarification des transports en commun et sur la fiscalité. Il est souhaité que de nouveaux modes de financement soient étudiés et que des dispositifs législatifs spécifiques puissent être mis en œuvre (cf. Grand Paris express).

Certains participants au débat ont évoqué la possibilité d'un phasage en cas d'impasse financière, par exemple en commençant par le tracé Matabiau – Colomiers, en poursuivant par le prolongement de la ligne B puis en achevant la 3^{ème} ligne au Sud. La traduction serait potentiellement un coût global plus important et la définition d'une tranche fonctionnelle constituant un projet en soi. Par ailleurs, le fait de commencer par une tranche pourrait compromettre l'alliance politique autour du tracé.

Les impacts sur l'environnement ont été peu débattus. Une attention particulière devra être apportée à la qualité de l'air, aux risques technologiques, aux sites et sols pollués, aux risques d'inondation, à la préservation de la biodiversité et des paysages. Les coupures urbaines (la 3ème ligne serait à 60% en souterrain et 40% en viaduc ou au sol) sont également pointées comme des impacts paysagers.

Le Sicoval approuve les recommandations émises par la Commission en particulier :

- un portage politique du projet à mieux partager, impliquant plus fortement les élus concernés sur l'ensemble du périmètre. Le Président du SMTC a annoncé lors du rendu du rapport que ce portage pourrait être assuré dans le cadre d'une conférence des exécutifs renforcée ;*
- une meilleure articulation des diverses concertations pour une meilleure compréhension des processus administratifs par le grand public, la prochaine étape importante étant l'enquête publique sur le Projet Mobilités qui devrait se tenir en septembre 2017 ;*

- la poursuite de la dynamique de participation. La commission préconise en particulier l'instauration d'un panel test de citoyens, l'ouverture d'une Maison du projet, la mobilisation des 3 Codev jusqu'à l'enquête publique sur le PDU avec les moyens nécessaires. Par ailleurs, un garant post débat public pourrait être nommé avec l'accord du maître d'ouvrage. Son rôle serait de poursuivre le dialogue, demander des expertises complémentaires (son rapport serait joint au dossier d'enquête publique). Le Président du SMTC a annoncé en séance son accord pour la nomination d'un garant par la commission du débat public ;
- la création d'un Conseil Scientifique pour mieux donner accès aux données de mobilité et étudier les solutions alternatives énoncées lors du débat en lien avec les Codev ;

Suite à la remise de ce rapport, le SMTC a 3 mois pour décider de la poursuite du projet.

b) Interconnexion entre la ligne B et TAE, du terminus de la ligne B (Ramonville Saint Agne) à la future station INPT

Cette interconnexion a pour objectif de desservir, par une infrastructure de transport lourde **sans rupture de charge**, le Parc Technologique du Canal (implanté sur Toulouse et Ramonville Saint Agne) et Labège Enova Toulouse, via le franchissement du Palays, fonctionnalité historique liée à l'attractivité du corridor de la ligne B (cf. enquêtes ménages). Cette interconnexion permettrait de proposer un maillage pertinent aux usagers du sud de l'agglomération toulousaine.

Des études sont prévues par le SMTC pour déterminer les caractéristiques de cet ouvrage et l'offre de transport associée.

L'Etat, les Conseils Régional et Départemental, déjà impliqués sur le PLB, ont reconduit leurs efforts de soutien financier pour réaliser cette interconnexion. Pour rappel, l'Etat s'est engagé à apporter 35 M€, les travaux devant démarrer avant la fin 2017. Si cette interconnexion n'est pas confirmée rapidement, ce financement sera perdu.

Ne pourrait-on pas également valider les autorisations et les démarches administratives menées dans le cadre du PLB ?

Indépendamment de l'arrivée de TAE, le Sicoval souhaite que la ligne B (pour laquelle 15 M€ ont déjà été engagés dans le cadre des études détaillées) soit prolongée jusqu'à la future station INPT, lieu d'interconnexion.

c) Les projets de transports principaux ou de mobilité alternative inscrits au Projet Mobilités et concernant plus précisément le territoire du Sicoval

Action 1 : Faire la 3^{ème} ligne de métro / p97

Action 2 : Doubler la capacité de la ligne A du métro / p 98

Action 3 : Interconnecter la ligne B à TAE / p 100

Action 5 : Faire la ceinture Sud / p 104

Action 7 : Développer le réseau Linéo

La mise en service de Linéo 6 (Ramonville métro – Castanet) est prévue en septembre 2017.

Le prolongement de Linéo 6 est prévu à l'horizon 2025 selon le développement du territoire et notamment la création du quartier durable La Maladie à Castanet.

Action 8 : Hiérarchiser le réseau bus / p112

Développement du réseau Optimo : ces lignes transversales sont connectées à des pôles d'échanges, desservent les secteurs économiques et peuvent bénéficier de facilité de circulation.

Une ligne Optimo entre Labège et Castanet est inscrite à l'horizon 2030 en lien avec la création du quartier durable La Maladie à Castanet.

Une ligne Optimo entre Escalquens et Labège est inscrite à l'horizon 2025.

Action 9 : Adapter le réseau bus aux territoires / p 115

A ce titre, le Sicoval souhaite que l'offre actuelle en transports en commun de la zone périurbaine puisse être améliorée en l'adaptant aux besoins de mobilité croissants des territoires dans une logique de service social aux habitants et de couverture territoriale. Des solutions de nouvelles mobilités (covoiturage instantané) pourraient être mises en œuvre en complément ou pour les secteurs non desservis.

Action 13 : Préparer l'avenir dans l'organisation des chaînes de mobilité / p 122

La commune de Labège et en particulier le parc d'activités Labège Enova Toulouse, est retenue par le SMTC pour l'expérimentation d'une navette autonome.

Action 14 : Mettre en œuvre d'un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste / p 126

Sur le volet services vélo, le SMTC s'est engagé par courrier auprès du Sicoval pour étudier la faisabilité technique et économique d'un service de location de vélos sur le ressort territorial du SMTC. Le Sicoval est particulièrement intéressé par ces services pour ses zones d'activités Nord en lien avec la mutation de la Maison de la Mobilité en Maison du Vélo évoquée plus avant. Le Sicoval va engager une étude plus locale, qui menée conjointement à celle du SMTC, pourrait définir les conditions de l'expérimentation d'un nouveau service de location de vélos sur Innopole et le Parc technologique du canal.

Action 21 : S'engager sur la cohérence urbanisme / mobilités / p 144

Action 22 : Mettre en œuvre des pactes urbains sur les territoires déjà desservies ou pour lesquels des projets de desserte en transports en commun sont programmés / p 146

La démarche de pacte urbain devra être déclinée notamment pour le contrat d'axe signé n°9 relatif au Prolongement de la ligne B.

Un pacte urbain devra également être mis en œuvre pour le projet de Connexion ligne B, pour le projet de desserte Sud du territoire par une ligne express et pour Linéo 6.

Action 24 : Améliorer l'accessibilité et la desserte des zones économiques

(amélioration de la ligne 79 par exemple) / p 150

Action 29 : Dynamiser l'usage de la voiture partagée / 162

Le développement du covoiturage et des spots covoiturage (points de prise en charge sécurisés) est prévu. Figure en projet, sur le Sicoval, le développement des spots covoiturage sur les axes RD16 et RD813 (axe RD2 déjà réalisé).

Action 30 : Accompagner et favoriser l'essor de l'électromobilité / p 164

Action 34 : Accentuer le report modal en amont des zones de congestion / p 172

Redonner la priorité aux usagers des transports dans les P+R, étendre l'offre existante.

Par ailleurs, le SMTC s'est engagé par courrier auprès du Sicoval à intégrer au projet Mobilités une action relative au déploiement d'une ligne express connectée au réseau urbain structurant. Pour rappel, le Sicoval souhaite que le sud de son territoire (Ayguesvives, Baziège, Montgiscard) soit desservi par une ligne express qui pourrait être mutualisée avec la ligne Hop 3 (Nailloux) exploitée par le Conseil Départemental.

d) Un plan de financement à consolider

Aujourd'hui, l'offre de déplacement sur le Sicoval est entièrement financée par des ressources issues de son territoire (Source SMTC). Les dépenses d'exploitation du réseau sont compensées par le « versement transport » des entreprises de la Communauté d'Agglomération (12,3 M€ en 2014), les recettes commerciales (1,8 M€) et la contribution du Sicoval (1,06 M€ en 2014).

Pour réaffirmer son volontarisme en matière de développement des transports collectifs, le Sicoval souhaite changer de paradigme en matière de financement en revoyant le mode de participation imaginé pour financer le PLB. Ce financement pourrait consister en une augmentation de la contribution du Sicoval en montant et dans la durée, conditionnée à la réalisation effective des infrastructures priorisées par le Sicoval.

Notre Communauté d'Agglomération souhaite cependant que les contributions supplémentaires demandées :

1. soient conformes à une approche solidaire des déplacements sur le territoire de Tisséo SMTC prenant en compte notamment la répartition des déplacements domicile-travail pour l'affectation du versement transport aux différents projets ;
2. soient adaptées à la capacité contributive des collectivités membres.

L'absence de financement du SMTC sur les dessertes aux extrémités de TAE (Labège, Colomiers), ainsi qu'à l'interconnexion entre la ligne B et l'INPT serait une novation rompant l'égalité de traitement des territoires membres d'un même syndicat. Les fondements même du syndicat mixte ne seraient plus respectés : seules les collectivités qui pourront financer leurs projets seront desservies efficacement. Cette remise en cause de la mutualisation du financement pose la question centrale de la pérennité du syndicat et du ressort territorial. Si cette nouvelle doctrine devait être confirmée, le Sicoval souhaite pouvoir décider de l'affectation des ressources qu'il aura mobilisées selon le principe : « qui paye, décide ».

Dans l'attente du bouclage du plan de financement et de la confirmation des priorités du Projet Mobilités, les représentants du Sicoval auprès du SMTC-Tisséo se sont abstenus sur l'arrêt du projet lors du Comité Syndical du 19 octobre 2016.

Ci-dessous : comparaison des coûts (source SMTC) des projets TAE et PLB (Ramonville-Inpt) pour le territoire du Sicoval et répartition des financements des principaux partenaires.

			Fourchette basse	Fourchette haute
PLB	180 – 220 M€	SMTC + SICOVAL	55	95
		CR	25	25
		CD	65	65
		Etat	35	35
		TOTAL	180	220

			Fourchette basse	Fourchette haute
TAE	267 M€	SMTC + SICOVAL	140	
		CR	25	
		CD	67	
		Etat	35	
		TOTAL	267	
PLB + TAE	447 – 487 M€	TOTAL	447	487
		SMTC + SICOVAL	195	235

(Sur la TAE, restent à confirmer les participations CR et Etat)

Pour rappel, le coût du prolongement de la ligne B s'élevait à 373,9 M€ (valeur 2011) – Source Dossier d'enquête publique.

2) L'urgence de proposer des solutions de déplacement pour les habitants et les salariés de notre agglomération

Les réunions organisées dans le cadre du débat sur la 3^{ème} ligne l'ont bien montré : la perspective de réalisation de TAE, infrastructure majeure du Projet Mobilités, reste lointaine et hypothétique pour les participants. Les débats ont souvent été occultés par des sujets plus proches de leurs préoccupations actuelles : le développement des pistes cyclables et des services associés, la tarification... Le débat public a dépassé son objet initial, **un véritable débat sur les mobilités s'est tenu à l'échelle de l'agglomération.**

Au-delà des nécessaires solutions capacitaires de transports en commun, longues à mettre en œuvre, le Sicoval propose que des solutions immédiates d'ecomobilité (location de vélos, covoiturage et autopartage dans les zones d'activités, aires de covoiturage...) soient intégrées dans la feuille de route du SMTC et rapidement mises en œuvre.

A ce stade du projet Mobilités, ces actions pourraient être facilement développées et trouver un écho favorable auprès des habitants. Les initiatives telles que le Pass Ecomobilité (abonnement intégrant toutes les solutions de déplacement) sont louables, mais restent trop confidentielles.

Par ailleurs, le Sicoval et le SMTC sont partenaires de la Maison de la Mobilité de Labège qui informe, depuis 10 ans, sur les modes alternatifs à la voiture solo : transports collectifs, covoiturage, vélo... Le Sicoval souhaite que le SMTC étudie la mutation de cet équipement public en Maison du Vélo. En effet, avec une desserte de Labège-Innopole par TAE repoussée à 2024, les problématiques de mobilité déjà dénoncées par les entreprises et les salariés sur le secteur ne vont pas diminuer. Cette Maison du Vélo pourrait être dupliquée sur d'autres stations de TAE, créant une véritable offre de vélos en location gérée par le SMTC. Cette action ne sera possible que si le SMTC se transforme véritablement en Autorité Organisatrice de la Mobilité.

3) Une nécessaire coordination approfondie des Autorités Organisatrices de la Mobilité

Le débat public sur TAE a montré concrètement la nécessité de développer le travail des 3 autorités organisatrices de la mobilité de la grande agglomération (SMTC, Conseil Régional, Conseil Départemental) avec les collectivités concernées. La mutualisation des offres, les points

d'interconnexion, les financements croisés, la tarification... sont autant de sujets à traiter ensemble pour la réussite de TAE et du Projet Mobilités. L'ensemble des réseaux doivent être optimisés pour maîtriser les dépenses d'exploitation et d'investissement des autorités organisatrices. A cet égard, le SMTC s'est engagé à étudier la mise en place d'une ligne de bus express entre le Sud du Sicoval et le réseau structurant urbain. Par ailleurs, l'accent est mis sur l'intérêt d'une meilleure coordination des offres, projets et tarifications entre les réseaux ferroviaire et urbain pour proposer aux usagers du sud est toulousain une offre plus intégrée.

4) La mise en œuvre et le suivi du Projet Mobilités

Pour répondre à l'urgence et retrouver la confiance du grand public, les projets qui sont techniquement prêts doivent être engagés rapidement : l'interconnexion de la ligne B de Ramonville à l'INPT doit être lancée au plus tôt, quel que soit le calendrier de réalisation de la TAE.

Par ailleurs, le Sicoval souhaite que dans la mise en œuvre du Projet Mobilités, un suivi des actions soit assuré et disponible pour les collectivités membres du SMTC permettant notamment de connaître l'état d'avancement des actions ainsi que leurs échéances de mise en œuvre.

Le débat public sur TAE a montré une forte lassitude des habitants de l'agglomération face à la non-réalisation de projets pourtant inscrits dans les documents de planification.

De plus, étant données les perspectives annoncées de développement démographique de l'agglomération et des déplacements associées, une attention doit être portée à l'évolution des réseaux à des échéances plus lointaines que le Projet Mobilités (2040 2050).»

M. AREVALO remercie le président du Sicoval et le maire de Ramonville Saint-Agne d'avoir accepter de reporter la décision pour respecter le calendrier.

Il pense qu'il était important de respecter le calendrier tel qu'il avait été envisagé pour que les collectivités puissent délibérer en ayant connaissance du rapport du débat public. Ce débat public qui a été de grande qualité, animé avec en grande compétence par l'équipe de la CNDP et qui a réuni plus de 400 à 500 personnes à chaque fois. Il y a eu énormément d'ateliers et un grand nombre de contributions sous forme de cahiers d'acteurs ou de contributions directes sur le site. Cela est la preuve que la démocratie participative peut aboutir à d'excellents résultats et beaucoup de créativité de la part des citoyens. Cela montre bien que sur des grands dossiers de ce type là, on a intérêt à ouvrir le débat de façon très large et de s'en nourrir.

Le problème ce soir c'est qu'au final ce débat public avec un calendrier très serré et le Président du SMTC et le Maire de Toulouse qui souhaitent aller très vite de façon à pouvoir engager le projet de la troisième ligne le plus rapidement possible, avec les premiers travaux avant mars 2020, est un calendrier en marche forcée. En toute logique, les propositions formulées lors du débat devraient être étudiées et examinées avant que l'on puisse passer à l'étape suivante de validation du PDU.

Il rappelle que l'on révisé le PDU pour pouvoir justement intégrer la réalisation de cette 3^{ème} ligne. Donc si la ville de Toulouse veut démarrer vite le projet, il faut accélérer toutes les procédures.

Il rappelle pour information qu'il y a cette phase de révision du PDU qui va durer un certain temps puisqu'il sera validé début 2018 et derrière sera engagé le processus par rapport à cette 3^{ème} ligne. Cela laisse donc peu de temps pour arriver à l'échéance dite précédemment.

Sur cette délibération, globalement il y a un certain nombre de choses qui sont inscrites mais il manque aussi pas mal de choses notamment un point extrêmement important ; le PDU doit proposer un ensemble de solutions en réponse et au respect de la loi sur l'air de façon à accroître la qualité de l'air dans l'agglomération. Or, aujourd'hui, sur la proposition de PDU qui est faite, il n'est pas garanti que la qualité de l'air sera améliorée et que donc la loi sera respectée.

La part de report modal est normalement inscrite en progression mais on n'a pas les effets et surtout les mesures qui sont inscrites dans ce PDU, notamment la réalisation de cette 3^{ème} ligne ne se fera que dans 8, 12 ou 15 ans puisqu'elle est soumise à des aléas de réalisation considérable tant sur le plan de la concertation qui va avoir lieu que sur des recours juridique qui peuvent être menés ou sur les coûts ; aujourd'hui on a une estimation mais dans de grands chantiers comme celui-ci, on est jamais à l'abri que les coûts augmentent. Le système de financement n'est pas aussi arrêté ; on peut donc considérer que ce type de projet est soumis à beaucoup d'aléas. Aussi, la réponse à la qualité de l'air va s'opérer dans 10/15 ans et on va donc encore supporter, dans cette grande agglomération, une qualité d'air médiocre. Il indique qu'il a rappelé au dernier conseil communautaire qu'il y avait eu 14 pics de pollution ces dernières semaines, ce qui ne s'était jamais vu.

Ce projet actuel prévoyait un certain nombre de projets qui avait été décidé il y a 5/6 ans avec une série de projets plus modestes mais qui présentaient la caractéristique de pouvoir être réalisé dans des délais assez rapides et avec des envergures financières relativement accessibles comme terminer la boucle du tram ou tous les transports en site propre. Aujourd'hui dans le projet que l'on nous propose, on ne dit nulle part que ces projets là sont retirés. Or, ils étaient réalisables rapidement et l'exemple du projet qui est indirectement retiré, c'est le fameux prolongement de la ligne B qui était acté dans l'ancien PDU et qui était réalisable immédiatement. Même si on nous propose une autre solution, on nous indique que la connexion de ligne B sera reportée et réalisée à condition de la TAE. Cela veut dire, qu'alors que tout est prêt, la connexion ne sera réalisée au final que dans 10 ans. Donc ce projet de prolongement de la Ligne B, ça fait des années et des années qu'on en parle, puis il y a toujours eu une décision politique malheureuse qui reportait le projet. Il y a donc ces éléments de projets qui disparaissent .

Ce qui apparaît également dans le débat public, c'est qu'il y a tout un tas d'autres solutions qui sont proposées par des citoyens , par des associations, ect... qui apparaissent aussi des solutions de rations. Il indique que certains proposent de prolonger la ligne A, après Basso Cambo jusqu'au rond-point de Saint-Simon de façon à désengorger Plaisance du Touch, Tournefeuille, ect... C'est un secteur qui est extrêmement encombré de véhicules. C'est un petit prolongement qui est plus court que celui que nous avons et qui apporterait des solutions qui sont balayées d'un revers de main.

Aussi, du point de vue de son groupe, le débat aujourd'hui est de savoir si on travaille sur l'élaboration d'un réseau, d'un vrai maillage sur l'ensemble de l'agglomération de façon à porter des solutions rapides ou si on privilégie la réponse de dire on trouve un nouveau grand moyen de structuration qui est la 3^{ème} ligne où l'on pense qu'elle va apporter des réponses suffisantes. On voit bien que c'est un vrai pari de baser tout le développement de transport sur cette 3^{ème} ligne. Il souligne qu'il connaît pas cœur les réponses du président du SMT ou du maire de Toulouse de dire qu'on fait la troisième ligne et en même temps on fait un certains nombre de choses, comme par exemple les LINEO qui sont des bus plus confortables, plus fréquents et le fameux téléphérique. On apporte donc quelques réponses en parallèle sauf que le risque c'est que l'emballement sur la troisième ligne nous emmène à des dépenses inconsidérées à savoir 2,3 milliards d'euros aujourd'hui et peut-être plus quand on ouvrira les plis. On risque donc de devoir concentrer les moyens sur cette troisième ligne engagée et que l'ensemble des autres projets parallèles ne soient pas au final réalisés. On risque donc de se retrouver dans 10/15 ans avec un problème de maillage de l'agglomération pas à la hauteur des enjeux d'aujourd'hui. Le Sicoval tirera son épingle du jeu très certainement mais il y aura des secteurs entiers du sud et du nord qui pourraient être délaissés.

En ce qui concerne son groupe, la délibération leur convient sauf que l'accumulation de réserves ne leur permet pas de donner un avis favorable. Il préfère le « NON parce » au « OUI mais ». Le « oui MAIS » va amener que quelques réserves vont être levées certainement mais il ressortira de l'équipe actuelle du SMTC de TOULOUSE que tout le monde est d'accord. Aussi, il pense qu'il faut marquer plus fortement notre désaccord sur ce projet qui n'est pas arrivé à maturité. Il salue d'ailleurs les élus de la métropole qui ont voté contre.

Le PDU que l'on nous propose n'est pas à la hauteur des enjeux. Par conséquent, son groupe votera contre cette délibération.

M. ROSTAN pense que le débat est sur 2 niveaux et à la fois sur est ce que le PDU est bon ?

Il trouve qu'il y a des choses intéressantes dans les propos tenus par M. AREVALO

Ce qu'il voit dans ce PDU, c'est que l'on propose des stations de métro à Ramonville et que ça lui paraît très compliqué pour notre commune de se positionner contre en tant que conseiller municipal. L'enjeu est de savoir si on veut un prolongement de la ligne B du métro jusqu'à Labège en passant par Ramonville.

M. SCHANEN indique qu'il comprend l'inquiétude de M. AREVALO de savoir si on n'est en train de donner un blanc-seing. On sait que ce n'est pas le cas et que Ramonville est très attentif aux détails du dossier et à l'enjeu que cela a pour la commune. Les dernières remarques qui ont été rajoutées sur la délibération indique clairement que la commune n'est pas simplement sur une acceptation d'un « oui » avec quelques réserves. On est véritablement sur la logique du fait qu'on ne participera pas à un PDU dans lequel on aurait pas les choses qui nous sont nécessaires et qui nous sont promises, c'est-à-dire la prolongation du métro avec les stations.

Aussi, si on vote « non », cela veut dire qu'on vote « non » aussi au compromis qui a été négocié. Il souligne à M. AREVALO que cela sera impossible à défendre au niveau du Sicoval

M. AREVALO indique que le point qui a été rajouté est effectivement une bonne chose et que ce n'est pas cela que son groupe remet en cause.

Par rapport à l'intervention de M. ROSTAN, effectivement on est toujours dans une situation toujours compliquée quand on est élu, de savoir si on se positionne sur un enjeux global ou si on se positionne dans l'intérêt local. Aussi, si on se place du point de vue ramonvillois, on peut considérer qu dans le PDU, s'il y la connexion ligne B avec une station sur le parc technologique Ramonville sera une des communes de l'agglomération la mieux desservie en transports avec le LINEO 6, le prolongement de la ligne B, ect...

Ce soir au Sicoval, on va appliquer le même raisonnement de savoir si le Sicoval tire parti de cette situation. La réponse sera plutôt oui.

Aujourd'hui, dans cette instance là, il indique que pour un vote par conviction, il est difficile pour son groupe de voter autrement que ce qu'il avait proposé. Aussi, son groupe ne bougera pas.

Ce qui est intéressant de se rendre compte, c'est que sur ce grand dossier de la 3^{ème} ligne, on se retrouve dans une situation où il y a une équipe municipale qui a gagné les élections à Toulouse qui s'est engagé dans sa campagne sur ce projet et qu'on finit tous par valider le système sur un projet qui n'est pas excellent au final. Sur le plan démocratique, il y a quand même un problème majeur qui fait que finalement une équipe municipale élue à 51 % par 60 % de la population qui est allé voter, va finir par imposer à un million d'habitants une solution qui n'a pas été réellement négociée.

Aussi, son groupe restera sur un vote de conviction plutôt que de prévention ou de soumission.

M. LE MAIRE entend ce qui est dit par M. AREVALO, est d'accord sur le constat sauf que les délibérations que le conseil a eu à voter depuis 2008 sur les questions de transports n'ont jamais réglées la question démocratique à l'intérieur du SMTTC. Nous n'avons pas eu réellement de solutions qui ont été proposées si ce n'est de dire qu'il faut que le département rentre de nouveau ce qui a fait l'objet d'une délibération à Ramonville Saint-Agne. Ça c'est le constat.

Après, il faut trouver des solutions. Il y avait une solution qui était de dire on sort du SMTTC. Mais il n'a jamais entendu personne avoir porté cette possibilité. Aussi, à partir du moment où on est dedans, la position de la commune a toujours été de s'abstenir ou d'émettre des réserves. Mais l'abstention, qui a été celle d'une très grande majorité des élus socialistes de Toulouse Métropole, a été de dire que sur un projet comme la troisième ligne, on est dans l'incapacité objective pour s'opposer à ce projet. Le rapport de la CNDP met en difficulté sur ce point.

A part cette question là, en terme d'aménagement et d'impact environnemental, on n'a pas d'élément. Dire que puisque qu'on a perdu un combat politique, on va continuer à s'affronter sur ce dossier semble un peu difficile. La position de la commune, à sa place, c'est de regarder à quel moment les projets qu'elle défend pour son territoire rentrent dans le PDU. Ça peut être une vision trop territoriale de l'aménagement mais en même temps c'est ce pour quoi on a été élu.

Il y aura très certainement un 2^{ème} débat à avoir et cela a été évoqué en bureau exécutif au Sicoval. Il ne faut pas se laisser enfermer dans un système de financement alors qu'on n'a pas à les porter directement. Le débat sur les financements n'est pas terminé en dehors de la question du PDU qui ne

règle pas la question du financement. C'est pour ça qu'il pense que le président du Sicoval va proposer un avis favorable en indiquant les réserves territoriales.

M. BROT pense qu'il ne faut pas aller dans la négation des forces politiques en présence mais plutôt pour aller chercher le compromis. A ce titre là, il votera « POUR, mais... ».

M. AREVALO indique qu'il est lui aussi pour le compromis. Aussi, la demande qui doit être faite c'est d'avoir plus de temps collectivement au niveau de la grande agglomération pour arriver à maturation de projet. C'est peut-être un projet intéressant mais avant d'engager le projet de troisième ligne, on finit ce qui avait déjà été programmé. Le problème c'est que l'équipe de Toulouse nous met la pression et veut absolument arriver à déclencher cette troisième ligne.

On part quand même dans une situation aberrante du point de vue du financement ; à ce jour le SMTC qui est la structure de mutualisation refuse de financer la partie Sud-Est. Tout est financé par le Sicoval, l'Etat, le Département, ect...C'est une rupture y compris sur le principe de solidarité des territoires à l'intérieur de la grande agglomération. Le projet serait bon on pourrait dire on y va... mais il n'est même pas bon pour notre territoire.

M. LE MAIRE souhaite faire une remarque complémentaire sur le financement. Cela a été indiqué et fait partie des points d'achoppement C'est très clair dans la délibération. Cela a d'ailleurs fait l'objet d'un débat en bureau exécutif de dire qu'on ne pouvait pas avoir qu'un financement du Sicoval ; c'est impossible. En plus, ça reviendrait quasiment à financer directement l'équivalent de ce qu'était la ligne B. Donc autant faire la ligne B et on n'en parle plus.

Le conseil municipal, ouï l'exposé de M. LE MAIRE et après en avoir délibéré par **29 Voix POUR et 4 Voix CONTRE** (M. AREVALO, M. PERICAUD, Mme TACHOIRES et par procuration Mme ARRIGHI) :

➤ **DONNE UN AVIS FAVORABLE** sur le Projet Mobilités 2020 – 2025 – 2030 sous réserve de la prise en compte des remarques formulées dans la présente délibération et en particulier :

- la desserte du Nord du Sicoval par TAE et par la Connexion Ligne B ;
- il est souhaité que TAE soit réalisée sur l'itinéraire historique du PLB de l'INPT jusqu'au terminus de Labège La Cadène en cohérence avec le projet urbain Labège Enova Toulouse, et que la ligne B soit prolongée en mode metro jusqu'à la station INPT, lieu interconnexion ;
- la mise en œuvre rapide des projets prêts à être engagés, en particulier le prolongement de la ligne B jusqu'à la station INPT quel que soit le calendrier de réalisation de TAE ;
- la desserte du Sud du Sicoval par une ligne express connectée au réseau urbain structurant ;
- la soutenabilité financière du Projet Mobilités pour les collectivités membres du SMTC ;
- le prolongement de Linéo 6 à l'horizon 2025, selon le développement du territoire et notamment la création du quartier durable La Maladie à Castanet ;
- le développement du réseau Optimo entre Escalquens et Labège et entre Castanet et Labège ;
- l'amélioration de la desserte périurbaine ;
- le développement des services de location de vélos dans les parcs d'activités en lien avec la mutation de la Maison de la Mobilité de Labège en Maison du Vélo ;
- la mise en œuvre des pactes urbains relatifs à la desserte Nord métro, la ligne express Sud et Linéo 6 ;
- la poursuite et l'amplification des actions d'Ecomobilité ;
- la coordination approfondie des Autorités Organisatrices de la Mobilité ;
- La délibération adoptée par la commune de Ramonville le 14 décembre 2011 concernant la mise en place d'un fonds de concours en vue de participer au financement du prolongement de la Ligne B du métro à hauteur de l'équivalent des taxes foncières qui

seront perçues dans le périmètre de l'extension de la ZAC du canal. Ce financement du prolongement de la Ligne B en mode métro est suspendu au fait que le PLB soit engagé préalablement à TAE.

➤ **TRANSMET** le présent avis à Monsieur le Président du SMTC – Tisséo.

M. LE MAIRE indique que l'ordre du jour du conseil municipal du 27 février 2017 est terminé et déclare la séance close à 19h45.