

<http://www.universitepopulairetoulouse.fr/spip.php?article642>



Le métro jusqu'à Labège

- Thématiques - Ecologie & Politique -



Date de mise en ligne : vendredi 4 mars 2016

Copyright © Université Populaire de Toulouse - Tous droits réservés

La décision du Maire de Toulouse d'interrompre la ligne de métro jusqu'à Labège provoque quelque remous dans le landernau politique. Les remous ne suffiront pas à faire changer le Maire de Toulouse de politique, il faudrait une puissante mobilisation. Voilà pourtant un sujet sur lequel la gauche radicale, pourrait sans problème construire un cadre unitaire. Pour cela il faudrait, d'abord trouver une cohérence revendicative entre l'avion et le refus de l'extension de l'aéroport, le TGV plutôt que la LGV et l'amélioration de l'existant, les transports dans la cité.

Nous avons demandé à JP Damaggio de commenter ce nouvel épisode du métro vers Labège

Le métro jusqu'à Labège, éléments fondamentaux

Depuis l'article sur La Dépêche rendant public les tractations de couloir où Moudenc (Toulouse Métropole) impose sa loi à Méric (Sicoval) la polémique prend de l'ampleur. Pierre Cohen sur son Facebook en appelle à sauver le projet PML (Prolongement Métro Labège), La Dépêche revient à la charge mais sans jamais entrer dans les fondamentaux du projet.

L'Enquête d'utilité publique

Ce projet PML a fait l'objet, comme tout projet, d'une enquête d'utilité publique sous le contrôle du président Vincent Saint-Aubin, du 2 avril 2015 au 18 mai 2015. Comme toute enquête, elle a donné lieu à un vaste rapport (132 pages) avec ses conclusions. Pour ne pas alourdir l'article nous n'évoquerons que les conclusions remises au préfet de Haute-Garonne et qui furent favorables mais avec des restrictions.

Le point le plus crucial et qui fait polémique aujourd'hui concerne... le financement.

Combien ça coûte et qui va payer ?

La Dépêche du 9 décembre 2015 indiquait : "L'extension du métro à Labège coûterait 362 M€, selon le budget élaboré ces dernières années. Le SMTC apporterait 141 M€, le Sicoval autant, et le conseil départemental 80 M€."

L'information était erronée au vu des documents de l'enquête :

Valeur 2011 le montant de la dépense était évalué à 374 M€.

Valeur 2014 : 392 M€ (toujours dans le dossier d'enquête).

Et aujourd'hui : 420 M€.

Une augmentation d'environ 15% en quatre ans.

A partir de, là la commission d'enquête avait noté :

"Elle constate qu'un accord de répartition financière sur la base de 362 M€ existe, cependant elle constate également qu'un accord de prise en charge financière n'existe pas pour le montant prévisionnel de 392 M€, indiqué dans le dossier, et encore moins pour le montant de 420 M€ envisagé par le SMTC après achèvement des travaux.

<http://www.universitepopulairetoulouse.fr/sites/universitepopulairetoulouse.fr/local/cache-vignettes/L400xH263/49-4896f.jpg>

(...) La commission pense que la répartition des dépenses, réelles et globales, entre participants, devrait être acté, avant l'éventuelle Déclaration d'Utilité Publique, afin d'éviter des déconvenues gravissimes."

Et que croyez-vous qu'il arriva ?

La Déclaration d'utilité publique

Le 20 janvier 2016 sans tenir compte des recommandations des commissaires le préfet de Haute-Garonne signe la

déclaration d'utilité publique en "oubliant" totalement la question financière. Or voici un projet déclaré d'utilité publique le 26 janvier et qui, un mois après, est déclaré mort-né !

Bel exemple d'incohérence institutionnelle allant du préfet jusqu'au président de Toulouse-Métropole.

Que penser au bout du compte ?

Si la polémique sur ce point pouvait relancer une réflexion globale sur le projet de transport en commun en site propre sur Toulouse (TCSP) ça serait déjà bien.

On a donc en janvier 2016 une DUP signée suite à une enquête défavorable qui continue son chemin, alors que la DUP signée suite à une enquête favorable est arrêtée !!!

Et il suffit de comparer le coût des aménagements ferroviaires nord Toulouse (deux fois plus cher sans compter le coût total de la LGV) avec celui du prolongement de la ligne de métro vers Labège pour mesurer que nous vivons sous l'ère du féodalisme : chaque élu plaide pour sa boutique sans réflexion globale et en matière de transport le non sens devient monumental puisqu'il faut penser en réseaux.

<http://www.universitepopulairेतoulouse.fr/sites/universitepopulairेतoulouse.fr/local/cache-vignettes/L400xH302/pt78892-e1afb.jpg>

Or vers Labège il n'y a pas de transport en commun sur site propre alors que vers Saint-Jory il en existe déjà un qui, certes, mérite des aménagements, mais équilibrés par rapport à la situation d'ensemble.

D'autres questions environnementales mériteraient un complément d'article.

Jean-Paul Damaggio

[lire ici](#)

Hier, ce commentaire a disparu du compte « Facebook » du maire de Toulouse...

[lire ici](#)

Georges Méric : « La 3e ligne n'est pas envisageable avant 2030 »

[lire ici](#)