

Mesdames messieurs

Nous voilà donc au terme de trois mois et demi de débat intense sur le projet de troisième ligne de métro à Toulouse.

Les textes qui régissent notre action sont clairs : la commission ne donne pas d'avis sur le projet mais elle doit rendre compte et analyser les éléments recueillis auprès du public, formuler des recommandations pour associer la population aux suites que donnera le maître d'ouvrage à son projet.

L'examen minutieux des milliers d'observations et arguments recueillis pendant ces quatorze semaines demandera un intense travail de relecture et de rédaction de la part de la commission, la livraison du compte rendu détaillé est prévue pour fin janvier mi-février 2017.

XX
XXX

Au cours de ces quatre mois, nous avons pu constater à quel point nos concitoyens sont las à Toulouse des projets qui ne voient pas le jour, des décisions remises en cause à chaque changement de majorité. Ils aspirent sur les sujets importants à des compromis durables et stables.

L'exercice de concertation ne doit donc pas consister simplement à poser des arguments sur la table mais doit contribuer à enrichir les projets, à y intégrer, les préoccupations du plus grand nombre comme ce fut le cas suite au débat sur le grand Paris. Et cela de façon à leur donner une certaine stabilité dans le temps.

Comme nous nous y étions engagés, notre débat a bien eu lieu en opportunité : faut-il faire ou ne pas faire la troisième ligne de métro telle que proposé par le SMTC et ses partenaires ?

XX
XXX

J'en viens au fond des sujets et des avis recueillis

Le projet de troisième ligne et le nouveau PDU reposent largement sur le diagnostic suivant : le niveau très élevé d'utilisation de la voiture individuelle pour se rendre au travail et par conséquent la saturation routière aux entrées de Toulouse ont une double origine : un très fort

étalement urbain et la desserte insuffisante des grands pôles d'emploi par des moyens de transports lourds...

Depuis 25 ans, la dispersion des lieux d'habitation, la concentration croissante des activités productives et de la sous-traitance sur l'agglomération de Toulouse mais en même temps leur éclatement dans cette agglomération, ont abouti à des coûts de réseaux de plus en plus élevés.

D'autant plus que la majorité des relations domicile travail semble concerner des déplacements de banlieue à banlieue, expliquant les particularités de la thrombose routière.

Conclusion plus ou moins explicite et plus ou moins bien assumée par les pouvoirs publics : il sera de plus en plus difficile pour les transports collectifs de courir derrière ces évolutions, il faut combattre la tendance à l'étalement et rendre plus intense l'occupation de l'espace.

Le système de transports apparait dès lors comme l'un des éléments d'une politique pour maîtriser mieux l'urbanisation, bâtir des centres villes plus compacts, rationaliser voire réduire les déplacements, donner au cœur de métropole une position plus forte.

C'est une tendance européenne, c'est une tendance française comme le montrent les exemples de Lyon ou de Lille confrontés aux mêmes interrogations.

Nous l'avons observé ici : la réception de ce diagnostic est assez bonne chez les habitants des coeurs de villes, un peu plus mitigée dans les proches périphéries, moins enthousiaste parmi les populations les plus éloignées. Meilleure chez les personnes résidant en habitat collectif, moins bonne chez les personnes demeurant en maison individuelle.

Certes, sur les symptômes, les avis sont convergents : la pollution de l'air, l'impact CO2 ou les stress causés par le temps perdu sont dans tous les esprits, tout comme les risques de perte d'attractivité pour une région en compétition avec des métropoles dans lesquelles la qualité de vie et de mobilité est un atout de premier rang.

Mais nous l'avons vu aussi à l'occasion du dialogue 3D ou dans les réponses au questionnaire, quand on passe aux causes et a fortiori aux solutions, les avis sont nettement plus partagés.

Le modèle de la maison proche de la nature et pas trop éloigné de la ville est extrêmement prégnant. La densité apparaît souvent comme une proposition technocratique venue des villes centres contre les périphéries.

On pourra interpréter cela de deux façons : soit il s'agit de la résistance plus ou moins égoïste du modèle antérieur face au neuf qui émerge, soit il s'agit de la revendication assumée d'une sorte de spécificité culturelle toulousaine : On veut chez vous continuer à pouvoir choisir entre plusieurs lieux et modes d'habitat, de vie et de mobilités, selon les moments de la vie, les âges, la composition des familles ou le parcours professionnel .

En tout état de cause, le débat l'a clairement fait apparaître - l'action publique en matière de transport est bornée par les deux côtés : impossible de continuer à laisser faire et impossible d'imposer un modèle contre un autre, les mobilités du futur contre celles d'aujourd'hui, l'avenir contre les urgences ou les urgences contre l'avenir.

Les participants au débat l'affirment clairement : ils refusent ce qui pourrait apparaître comme la prééminence ou la domination d'un territoire sur les autres. Ils veulent cohabiter et se déplacer dans des modalités régulées et fortement négociées.

La commission interprète à partir de là les réactions recueillies au cours de ce débat public à l'aune des interrogations qui taraudent manifestement nos concitoyens :

Quelles sont aujourd'hui les mobilités, les temps et les segments de déplacement dont il faut s'occuper en priorité ?

Quels équilibres faut-il trouver ou retrouver entre Toulouse et le réseau des territoires qui l'entourent ?

Quels rapports dans Toulouse intramuros entre les différents quartiers et les différentes populations ?

XX
XXXX

Premier point donc au cœur du débat - les mobilités et les segments de déplacement prioritaires :

Il est réjouissant de constater, entre les propositions du maître d'ouvrage et les solutions concurrentes ou complémentaires, qu'il y a au moins entre elles un point commun :

Elles essaient toutes d'articuler la diversité des situations et des aspirations de vie que je viens d'évoquer. Elles tentent toutes de combiner des modes complémentaires de déplacement pour former système. Chacun a pu se féliciter au passage que la guerre ancienne ait paru avoir baissé d'intensité entre le tramway qui aurait une couleur politique et le métro qui en aurait une autre

Les différences essentielles portent sur les dosages, les rythmes, l'ordre des priorités dans le temps et la répartition des efforts dans l'espace.

Enoncée telle quelle, l'alternative « Réseau maillé » ou « Réseau lourd de rabattement » serait sans doute récusée par le maître d'ouvrage, ses partisans plus ou moins enthousiastes et même ses opposants.

Mais c'est pourtant de cette façon que les choix à opérer sont perçus par nos concitoyens. Quelles que soient les tensions, les hésitations voire les contradictions qui traversent presque chacun d'entre eux, comme habitant, comme salarié, comme consommateur, selon ses usages des transports et les moments de ces usages.

Faut-il consacrer l'essentiel des efforts au renforcement systématique du maillage de surface tramway/bus pour irriguer mieux tout le territoire ?

Cette solution présente plusieurs avantages : une bonne desserte à leur domicile d'un très grand nombre d'habitants. Un meilleur premier segment de parcours, une réponse plus flexible à pluralité des usages et des temps, travail, loisirs, courses, familles, tourisme...

Elle est par contre perçue, à tort ou raison, par beaucoup des participants au débat et surtout pour les personnes ayant de longs temps de parcours, comme comportant trois désavantages : une plus faible capacité aux heures de pointe, une lenteur excessive sur le trajet domicile travail, une desserte compliquée des derniers kilomètres vers les pôles d'emploi : Or c'est souvent le dernier segment à Toulouse qui est désigné géographiquement comme posant le plus de problème.

Un constat assez net a été fait lors des débats mobiles et à travers les questionnaires : autant les juniors et les seniors portent sur le tramway

et les bus un jugement positif, autant pour aller au travail, ceux qui ont les plus grandes distances à parcourir semblent les juger lents dans leur configuration actuelle et peu confortables aux heures de pointe.

A ce point de sa réflexion, la commission formule l'hypothèse suivante :

Pour les participants au débat, en majorité des actifs, les trois arguments les plus importants sont l'emport aux heures de pointe, la rapidité du déplacement et la desserte au plus près des pôles d'activité.

Le débat s'est à partir de là porté sur l'examen d'une autre hypothèse capacitaire que celle du maître d'ouvrage et que de la troisième ligne.

Autrement dit la solution « Train + maillage fort » sans ligne supplémentaire de métro.

C'est la solution que préconise l'Association des usagers de transport AUTATE mais qui reçoit des soutiens très au-delà de ses propres adhérents.

Elle renvoie notamment à une interrogation : Peut-on imaginer une réorganisation en profondeur et un meilleur usage de l'étoile ferroviaire toulousaine, qui permette une meilleure pénétration vers le cœur toulousain notamment pour des populations éloignées du centre et pour autant qu'elles puissent accéder à une ligne de chemin de fer?

Sollicitées par la commission, la Sncf et de le Conseil Régional, principaux acteurs concernées par cette hypothèse ont fait des réponses convergentes et peu encourageantes :

Le nœud ferroviaire de Toulouse est fortement contraint par la multiplicité des trains qui le parcourent ou sont appelés à le parcourir et qui ne concerne les TER : Le fret, ultérieurement le TGV, les trains d'équilibre du territoire..... Les trains de pèlerins pour Lourdes.

Compte tenu des dépenses déjà engagées pour le cadencement, compte tenu aussi des contraintes qui pèsent sur l'entretien d'un réseau ancien et budgétivore, les travaux que nécessiterait la mise de l'étoile ferroviaire au niveau proposé seraient à la fois démesurés, inscrits dans

des délais très longs et probablement tout aussi coûteux sinon plus, que la solution proposées par le maitre d'ouvrage.

Après avoir pris bonne note de ces contributions, la commission estime cependant que cette réponse de la SnCF et de la Région, qui soutiennent le projet de troisième ligne, n'a pas complètement emporté la conviction des participants au débat.

La solution proposée par l'association des usagers du transport AUTATE mériterait ainsi une évaluation au moins aussi rigoureuse que celles dont a bénéficié le projet de troisième ligne.

Certains participants ont cependant interpellé fortement l'hypothèse du renforcement fort de l'étoile ferroviaire : si ce renforcement paraît pouvoir faciliter grandement l'entrée et la sortie dans Toulouse, en quoi règle-t-il le problème de l'accès aux grands pôles d'emploi qui nécessite, pour le fameux « dernier segment » une desserte relativement directe?

En tout état de cause entre le « tout ou rien » il n'y a pas « rien »

De très nombreux salariés du pôle aéronautique ou de pôles d'emploi situés à proximité du projet de troisième ligne nous ont fait la remarque suivante notamment au cours de rencontres en entreprises :

« Certes le système de rabattement vers la ligne 3 que propose le maitre d'ouvrage avec cinq connexions et les terminus partiels qu'il propose, sont pertinents sur le papier ; mais ils n'ont de sens que si les salariés qui viennent de plus loin et en particulier du nord et de l'ouest disposent d'un système de Ter cadencés par exemple au quart d'heure le matin et le soir . »

La commission note par conséquent que l'efficacité du projet de troisième ligne est fortement conditionnée aux yeux d'un grand nombre de salariés, par une amélioration significative de l'offre de TER jusqu'aux points de connexion.

Elle note que cette amélioration renvoie à une meilleure articulation entre les autorités organisatrices des transports et des mobilités sur l'agglomération toulousaine.

D'une façon plus générale, la commission a constaté combien cette question des connexions ou de la qualité des rabattements faisait problème.

La question des parkings relais sur à peu près tous les points de connexion est venue dans toutes les rencontres

La commission a constaté un certain scepticisme en ce qui concerne la promesse supplémentaire de LINEO surtout aux heures de pointe où un certain nombre, faute de couloirs réservés suffisants, se trouvent eux-mêmes coincés dans les bouchons.

Quelles que soient les augmentations de fréquentation constatées dès à présent, le rabattement par bus tel qu'annoncé dans le projet mobilité est souvent ressenti comme positif mais insuffisant et très aléatoire.

Enfin les moyens accordés ou promis au mode doux de déplacement , vélo ou marche à pied, et la réduction de la place de la voiture en ville ne sont pas apparus suffisants , en tout cas aux yeux des associations militantes qui agissent sur ces sujets et au moins l'un des spécialistes engagés dans l'expertise complémentaire ..

XX
XXX

Cette question des rabattements et connexions par TER, trams bus et modes doux interpelle fortement la relation des territoires de l'agglomération entre eux, c'est et la seconde question clef surgie dans le débat public.

Un linéaire est souvent ressenti comme reflétant un arc d'alliances, une préférence en faveur ou en défaveur de certaines villes et même de certains quartiers.

Dès l'ouverture du débat, le maitre d'ouvrage a fortement fait évoluer l'assise de son projet en confirmant son intention de desservir un plus grand nombre de zones d'emplois et de quartiers d'habitations jusqu'à

Colomiers gare et jusqu'à Labège, ainsi que le principe de la connexion de la ligne B partiellement prolongée à la ligne 3 à l'INPT dans des modalités qui restent à définir.

Cet élargissement de la coalition en faveur de la troisième ligne a reçu l'appui conditionné du Conseil Départemental et du Conseil régional qui ont annoncé leur participation financière au projet pendant le débat.

Ces évolutions sont apparues comme fortement soutenues par les populations et les salariés des zones concernées, échaudées par l'expérience malheureuse de l'abandon du projet initial de ligne B.

La commission a pu mesurer a contrario à quel point la stabilisation publique de l'alliance autour de l'arc sud-est/ nord-ouest via Toulouse avait pu provoquer une forte crispation dans d'autres parties de l'agglomération ...

En témoignent les interventions sur le site de la part d'habitants par exemple de Tournefeuille ou de l'Union, la réaction courroucée d'élus et sur un autre registre l'accueil mitigé reçu par la commission par exemple lors de la réunion avec les salariés de l'Oncopole et de l'entreprise voisine Fabre.

Nous rendrons compte dans le détail de ces réactions à l'occasion de la publication notre rapport ...

Certes, la présentation d'un projet lourd écrase souvent la perception des projets qui l'accompagnent et même de ceux qui le précéderont dans le temps.

Les participants ont eu du mal à imaginer que la ligne 3, si elle se réalisait, interviendrait dans un environnement déjà largement modifié par le doublement de la ligne A, la création de 10 lignes Lineo, une légère extension du tramway ou la mise en service de la première tranche du téléphérique.

Mais la commission a été frappée par le l'impression de déséquilibre ressentie par le participants et le retour récurrent de quelques sujets sensibles : La rocade ouest, perçue aujourd'hui comme un pointillé sur une carte du projet mobilités...

Le boulevard urbain nord à propos duquel semble régner une certain doute, malgré les réponses répétées du maitre d'ouvrage.

D'une façon générale l'interpellation est vive sur la réparation d'un certain nombre d'erreurs du passé ou de promesses perçues comme non tenues par les équipes qui se sont succédé dans divers lieux de pouvoir.

La commission estime que le traitement systématique de ces abcès de fixation par le maitre d'ouvrage et toutes les autorités associées, est une condition d'adhésion plus forte des habitants à son projet de troisième ligne dans l'avenir.

Elle attire son attention sur le cahier d'acteurs des trois codev, qui placent l'ensemble des questions que je viens de mentionner sous l'appellation d'un « plan d'urgences » qui l'accompagnerait et même le précéderait.

Un tel plan ne peut se concevoir sans une approche plus intégrée de sujets qui sont apparus à de nombreuses reprises dans les rencontres du débat : le co-voiturage, l'autopartage, le coworking et le télétravail, l'accompagnement des personnes dans le choix de leur lieu d'habitation, une régulation plus moderne du trafic routier, la préparation de l'arrivée du véhicule électrique ou de la voiture intelligente. Autant de pistes qui offrent des développements possibles pouvant contribuer à de sensibles améliorations dans l'avenir.

Plusieurs participants ont également souligné la nécessité et la possibilité à Toulouse de mobiliser autour de ces questions la matière grise présente dans les laboratoires universitaires, les start-up comme dans les plus grandes entreprises.

XX
XXX

La question de la relation et de l'équilibre entre les quartiers de Toulouse est apparue à la commission comme le troisième point clef du débat.

Les partisans du système métro, semblent s'entendre sur plusieurs points : l'orientation globale sud-est / nord-ouest de la ligne, l'interconnexion forte à Matabiau, la desserte des zones d'emploi.

Le type de matériel , automatique , avec des voitures plus larges par rapport à l'actuel système Val, ne suscite pas de polémique particulière et paraît même rencontrer la sympathie des usagers habituels des lignes A et B, même s'ils restent pour eux à interioriser la perspective d'une fréquence un peu moins soutenue qu'à l'heure actuelle.

Mais une sérieuse contradiction est apparue rapidement entre le partisan du système métro sur le tracé dans Toulouse.

Le collectif citoyen pour une ligne optimisée, avec à l'appui une pétition aujourd'hui signée par 600 personnes, ou l'association ASCOBAZ estiment ainsi que la desserte d'un certain nombre de quartiers denses (Amidonniers, Ponts Jumeaux, Saint Aubin par exemple) devrait être assurée par la troisième ligne plutôt que d'autres au devenir plus incertain qui ne constitueraient pas à leurs yeux une priorité pour les années avenir .

Ils insistent sur le sentiment d'abandon ressenti par des habitants nouvellement installés dans des opérations d'habitat mal desservies ainsi que sur le facteur d'attractivité que représenterait la desserte de plusieurs institutions universitaires.

La commission n'est pas en situation de dire aujourd'hui dans quelle mesure les habitants soutiennent ou contestent ce tracé alternatif

Elle observe cependant que cette option contredit l'adhésion assez forte constatée auprès d'un certain nombre d'autres d'habitants et de salariés du nord de l'agglomération quant à l'intérêt d'une connexion TER/troisième ligne métro à la station La Vache .

Il est vrai que cette connexion est très liée à l'aménagement ferroviaire nord toulousain dans le cadre du grand projet Ferroviaire sud-ouest qui connaît encore quelques vicissitudes.

En tout état de cause, la décision politique de maintenir ou de ne pas maintenir le tracé prévu par le nord ne pourrait ignorer les frustrations ressenties par les habitants des quartiers évoqués par le collectif citoyen et la nécessité de répondre aux demandes fortes de desserte qui s'y sont fait jour.

Comme pour les autres propositions alternatives, la commission estime que les propositions faites par le collectif citoyen devraient être évaluées suite au débat quant à leurs effets, leurs avantages et leurs inconvénients, quant à leurs coûts comparatifs et à leurs possibilités techniques de réalisation.

XX
XXXX

Le principal mérite en tout état de cause de la discussion sur le tracé dans Toulouse aura été d'avoir accéléré la mutation du débat sur la ligne 3 comme projet de transport à un débat sur la ligne 3 comme outil d'aménagement et d'urbanisation du cœur d'agglomération

Cette évolution a confirmé des problématiques déjà présents dans le Dmo mais auxquelles la commission et l'atelier initial de préparation du projet avaient peut être accordé une attention insuffisante.

Quelles populations? Combien d'habitants nouveaux pour Toulouse et combien pour les autres villes ? Pour quel type de ville ? Avec quelle mixité sociale et fonctionnelle? Quelles activités supplémentaires ?
Quels services et quels commerces? Quels outils de maîtrise d'œuvre urbaine publique? Quel observatoire du foncier? Quelles continuités nouvelles pour relier en terme d'itinéraires et de paysages ces nouveaux espaces avec le reste de la ville? Quelles temporalités pour que le métro n'arrive ni en avance ni en retard par rapport à l'urbanisation ?

En fin de compte, quels coûts et quels arbitrages en faveur de quelles priorités ?

Des précisions ont pu être apportées notamment à l'occasion des auditions publiques concernant le coût du matériel roulant, l'aménagement des stations, la part en aérien et la part en souterrain les aléas de chantiers.

Restent que des incertitudes fortes demeurent inévitablement sur l'environnement du projet et par exemple l'évolution des taux, la capacité contributive des entreprises, la possibilité à maîtriser les couts d'exploitation, le niveau des recettes commerciales.

Le débat a montré que l'image des équipes techniques Tisseo paraissait bonne et qu'elles bénéficiaient de la confiance des participants souvent incapables de se prononcer sur des budgets aussi complexes.

Il a montré néanmoins aussi que le doute restait fort sur la capacité à réaliser la troisième ligne sans nuire aux autres projets prévus au PDU.

La commission a enregistré la réponse effectuée par le maître d'ouvrage quant à son engagement de ne pas confier à un exploitant privé la gestion de tout ou partie du réseau de métro ou de la régie de transport

De même elle a enregistré la proposition de plusieurs acteurs importants du débat d'en appeler à un mode de financement par un dispositif inspiré du Grand Paris.

Le choc de mobilité et d'attractivité nécessité par la modernisation des réseaux de transports et le dispositif de rattrapage pourraient en effet selon un certain nombre de participants appeler des montants plus importants que ceux prévus dans le plan mobilité.

Le débat public a montré enfin la sensibilité particulière du public à une gouvernance d'ensemble mieux partagée, plus inscrite dans la durée.

XX
XXX

Au terme de ce premier exposé, il revient in fine à la commission de rendre compte de l'opinion de nos concitoyens telle que nous avons pu l'objectiver à travers les réponses au questionnaire et lors du débat 3D.

La commission a beaucoup hésité avant de décider d'administrer un questionnaire. Elle souhaitait disposer d'un outil d'évaluation qui évite que son compte rendu ne soit fondé que sur de simples impressions.

Elle redoutait le risque d'une sur interprétation des résultats qui sont loin d'être univoques

La commission assume cependant le risque d'administrer et de diffuser les résultats de ce questionnaire

Elle note immédiatement un paradoxe qui recoupe d'ailleurs l'ensemble des observations faites par ailleurs par ses équipes au contact direct du grand public :

Les réponses aux questions sur les aspects partiels du projet sont nettement plus équilibrées, prudentes voire critiques que la question finale qui porte sur le projet dans son ensemble, qui confortent nettement la priorité accordée à la proposition de troisième ligne.

Elle interprète cette apparente contradiction comme la volonté des personnes ayant participé au débat d'envoyer un double message :

- Message positif qui soutient la nécessité d'un geste fort de rupture par rapport au laisser faire voire aux politiques contradictoires du passé
- Positif aussi quant à la question de la desserte directe des pôles d'emploi et du dernier segment des trajets domicile/travail

- Mais critique sur un projet de PDU perçu comme risquant de favoriser excessivement les villes desservies et notamment Toulouse elle même
- Critique enfin sur un projet de métro perçu comme arbitrant de façon un peu disproportionnée en faveur des besoins du futur au détriment de ceux du présent.

La commission exprime le souhait que ce message nuancé envoyé par les habitants ne soit pas perçu unilatéralement ni comme une approbation tout court ni comme un rejet tout court.

C'est la raison pour laquelle notre commission produira dans son rapport un certain nombre de recommandations

XX
XXXX

1/ Elle recommandera, sous des formes à définir un portage politique mieux partagé du projet de métro, impliquant de façon plus visible les principaux élus du territoire qui doivent l'assumer ensemble devant l'opinion publique.

2/ Elle considère que la dynamique de participation apparue à l'occasion du débat public doit absolument se prolonger, quel que soit le devenir du projet de troisième ligne

- En attendant la nomination d'un garant tel que prévu par les ordonnances qui reforment la participation du public elle souligne la nécessité de diffuser largement le résultat du débat public
- Elle propose d'engager l'évaluation de son déroulement et de ses effets en liaison notamment avec les étudiants de l'IEP...
- Elle croit indispensable de maintenir des moments réguliers d'information et d'échange entre les acteurs qui se sont mobilisés, dans la perspective notamment de l'enquête publique sur le projet de PDU
- Elle pense important de ne pas se contenter de grandes réunions mais de poursuivre le contact minutieux avec d'une part les salariés dans les entreprises et d'autre part les habitants dans les quartiers
- Elle pense nécessaire de poursuivre l'expérimentation concernant l'atelier cartographique participatif et suggère de l'ouvrir auprès du grand public par la mise en place d'un outil adapté analogue dans son principe à l'outil « Carticipa » utilisé par d'autres maîtres d'ouvrage

3/ *La commission* pense utile de placer sous l'autorité d'un conseil scientifique, prévu dans le Dossier du maître d'ouvrage, les conditions de libération d'un certain nombre de données concernant *l'enquête ménage, certaines études urbaines, les flux domicile-travail, les montées-descentes prévues sur les stations*, l'évaluation des effets environnementaux, de trafics, de logement, d'espaces ou et d'aménagement

Elle suggère pour la suite l'utilisation d'un dispositif de modèle et de simulation des impacts semblable dans son principe à celui présenté par la start up lyonnaise FORCITY à l'occasion du débat public.

4/ Enfin, elle considère comme absolument indispensable que soit rendue possible l'analyse des solutions alternatives ou complémentaires

apparues au cours du débat. C'est ce que prévoit d'ailleurs la procédure « grands projets FEDER » à l'occasion de l'analyse par la commission européenne de l'étude d'impact qui doit décrire les « solutions de substitution raisonnables »

Pour assurer tout ou partie de ces recommandations la commission estime que la coordination des trois Codev serait l'instance la plus adaptée et le cadre support le plus légitime. Elle devrait pour cela bénéficier d'un soutien logistique et financier

Mesdames messieurs, je voudrais vous dire à cette heure combien je suis fier d'avoir piloté le travail d'une commission de qualité et dont le secrétariat général s'est impliqué avec cœur et détermination dans des tâches et qui doit être félicité.

Je voudrais vous dire combien j'ai été honoré de la confiance que vous avez apporté à notre commission.

Impressionné par la qualité de votre réflexion à tous et par votre degré d'implication, je voudrais vous faire part de la grande satisfaction qui naît d'une fonction par laquelle se déploie l'intelligence collective de nos concitoyens, par laquelle s'enrichit la décision publique, et par laquelle in fine se renforce notre démocratie.