

COMPTE-RENDU
DU COMITE SYNDICAL

SEANCE DU 28 MAI 2014

A 9 h 00

*
* * *

L'an deux mille quatorze, le vingt-huit mai, à la Communauté Urbaine de 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.

COMMUNAUTE URBAINE DE TOULOUSE METROPOLE :

Etaient présents :

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

Empêchés d'assister à la séance et ont donné pouvoir :

MM. CHOLLET (à M.BRIAND), MOUDENC (à M. LATTES).

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SICOVAL :

Etaient présents :

MM. AREVALO, LAFON.

SYNDICAT INTERCOMMUNAL :

Etaient présents :

MM.BACOU, LERY.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU MURETAIN :

Etaient présents :

MME ROUCHON, M. SUAUD.

MONSIEUR LE PRESIDENT OUVRE LA SEANCE DU COMITE SYNDICAL A 9 H00.

INTERVENTION LIMINAIRE DE M. LE PRESIDENT

M. LE PRESIDENT indique qu'il a senti une grande inquiétude s'exprimée dans la presse, qu'il lui importe de dissiper au plus vite. Il n'a jamais été dit que le nouvel exécutif du SMTC voulait tout supprimer ! On découvre les dossiers qui sont en cours. Il est constaté à cette occasion les dérives de coût.

Aussi, pour le dossier Aérotram, un dossier technique va être transmis à tous les membres et le choix qui sera fait sera collectif.

Il convient de rassurer M. RAYNAL : si les montants transmis ont de quoi surprendre, et il fallait le souligner, la décision se fera sur le fondement d'un dossier, il faut le répéter, de nature technique.

La commission d'appel d'offres qui a précédé le présent comité syndical a été l'occasion de constater que les projets en cours font l'objet d'un très grand nombre d'avenants. Cela doit alerter sur la nécessité de faire attention à ce que la décision politique soit bien en adéquation avec les nécessités techniques et administratives. Cette dimension est essentielle, de même que la coordination des projets : le plan « Busquets » a ainsi impacté le tram Garonne au-delà de ce qui avait été prévu au départ.

Enfin, il invite tout membre à s'exprimer à l'issue de son intervention, s'il en y a qui souhaitent le faire.

M. RAYNAL souligne qu'il souhaite dire les choses de manière claire. Il a dû constater une succession d'annonces tendant à officialiser l'abandon de projets sans que les instances concernées n'aient délibéré. C'est le cas pour un dossier qui lui est cher, le « BHNS Ouest », dont, certes, l'intitulé est assez malheureux.

Cela a été un sujet de campagne électorale, le futur président de Toulouse Métropole s'étant prononcé pour son abandon. Or, le dossier doit être ouvert ici !

Il est difficile de comprendre que l'infrastructure projetée soit possible hors de Toulouse mais pas dans Toulouse intra-muros. Il se trouve que Tournefeuille est à la limite de Lardenne, et qu'un bon quart des habitants de ce quartier sont des Tournefeuillais... A partir de là, se pose la question : où passe-t-on ?

Le projet est lancé, la concertation a eu lieu, les premières esquisses dessinées.

S'il faut être ouvert à des alternatives, il serait fâcheux que nous aboutissions à un projet « en creux ». Si c'est « non », peut-être, il faut le dire par rapport à quoi, et le dire rapidement.

Sur l'Aérotram : certes, il y a un coût... mais les propos dans la presse ont sans doute été résumés...

M. LE PRESIDENT pose la question à M. RAYNAL : c'est sans doute la faute aux journalistes ?

M. RAYNAL répond à M. le Président : non, mais la presse doit toujours condenser. Tout ceci dessine un « contre » PDU, mais, encore une fois, cela ne peut être « en creux ». Actuellement, on détricote. Il va falloir très rapidement « re-tricoter » à nouveau autre chose de manière cohérente.

Il y a un abandon un par un des projets... Il faut dire très clairement quel est le nouveau PDU qui est voulu. A partir de là, il sera possible d'envisager des rapprochements, en pleine connaissance de toutes les données.

Il faut souligner qu'à la fin du mois de juin aura été consommé 1/24^e du mandat ! Cela va toujours à une vitesse folle et le précédent exécutif s'en est rendu compte, à ses dépens.

Aussi, il convient qu'au plus vite nous disposions d'éléments permettant de dessiner des perspectives sur la durée du mandat.

M. LE PRESIDENT tient à dire qu'il est en parfait accord avec M. RAYNAL s'agissant de dessiner des perspectives. D'ailleurs, dès la semaine prochaine, il se rendra à Tournefeuille.

M. RAYNAL assure qu'il lui sera réservé le meilleur accueil. Cette visite permettra au Président de voir in situ ce qu'il en est de la situation de la ville.

M. CARNEIRO après avoir écouté avec beaucoup d'intérêt M. RAYNAL donner une leçon sur la dimension temporelle du mandat, constate qu'à l'issue de la commission d'appel d'offre sont apparues en pleine lumière les incohérences passées.

Il signale aussi qu'à la lecture de la récente interview de M. RAYNAL, ce dernier a exprimé des propos lourds qui mettent en cause la cohésion de Toulouse Métropole, même s'il ne lui a pas échappé qu'un contexte de campagne dans laquelle se trouve impliqué l'intéressé a très certainement influé sur la teneur de ses propos... S'il s'agit des propos authentiques que le journaliste a retranscrit.

POINT 1 - GESTION FINANCIERE, BUDGETAIRE ET COMPTABLE

POINT 1.1 - ORIENTATIONS BUDGETAIRES 2014 DE TISSEO-SMTC

Rapporteur : M. le Président

Les prévisions budgétaires 2014 se caractérisent par la première année d'exploitation de l'ouvrage tramway ligne Garonne mis en service en décembre 2013.

Le SMTC doit tenir compte d'un contexte économique difficile qui implique une gestion rigoureuse.

Les principales dépenses et recettes :

Le montant de la rémunération versée à l'EPIC est estimé pour 2014 à 240,801 M€, les recettes commerciales s'élèveraient à 76,088 M€ ; ainsi, la contribution à la charge du SMTC (rémunération - recettes) serait pour 2014 de 164,713 M€.

La charge financière des emprunts basée sur une dette au 1^{er} janvier 2014 de 1 408,8 M€ s'élève à 60,116 M€ pour les frais financiers et à 58,792 M€ pour le remboursement de capital.

Le programme d'investissement estimé pour 2014 à 150,797 M€ concerne :

- Les différents ouvrages en construction par la SMAT ;
- Les acquisitions de matériel roulant ;
- La gestion et l'évolution du patrimoine mis à disposition de l'exploitation ;
- Les travaux en convention avec les collectivités au titre des divers aménagements spécifiques aux transports.

En recettes, des subventions d'investissement sont attendues du Conseil Général, de l'Etat et de la Région, pour un montant total de 29,739 M€.

L'équilibre du budget 2014 sera assuré par :

- Le Versement Transport calculé sur la base d'une progression de 2% par rapport à 2013, soit pour 2014 un montant de 229,3 M €
- Les contributions des collectivités fixées à 107,463 M€
- Une neutralisation partielle des dotations aux amortissements pour 10 M€
- La reprise par anticipation des résultats de l'année 2013
- Le recours à l'emprunt pour un montant de 103,610 M€.

INTERVENTIONS

M. TRAUTMANN souhaite que puisse être fournis des documents susceptibles d'éclairer les élus, notamment un tableau récapitulant la répartition des validations ainsi qu'un historique des contributions à l'EPIC et du versement transport.

Les charges financières indiquées sont de nature à susciter des inquiétudes. Ainsi, on constate des frais financiers à hauteur de 60 M€ et un montant de remboursement d'emprunt en capital inférieur. Bref, on paye plus en intérêts qu'en capital, contrairement à ce qui se pratique d'habitude. Il y a donc de quoi se poser des questions sur la gestion de la dette.

Enfin, on peut noter qu'il y a un résultat très significatif – 116 M€ - qui doit sans doute s'expliquer par l'imputation en recettes d'un emprunt en fin d'année.

M. LE PRESIDENT invite M. AMIEL à s'exprimer.

M. AMIEL entend faire une réponse de nature purement technique. Tout d'abord, il n'y a aucune difficulté à transmettre les historiques souhaités.

Sur la question de la dette, il faut bien voir qu'il s'agit d'un choix de stratégie. Il faut prendre en compte aussi le fait que le SMTC a contracté un emprunt important dans le cadre d'un emprunt globalisé porté par des communautés urbaines, qui prévoit un remboursement in fine des intérêts à hauteur de 41,2 M€.

M. TRAUTMANN estime que ces éléments ne peuvent suffire à expliquer la différence qu'il a signalée entre les deux montants.

M. RAYNAL souhaite lui aussi apporter un éclairage technique. Nous sommes ici à hauteur d'une cinquantaine de M€, qu'il faut mettre en rapport avec la dette totale, dont le montant est de 1,4 milliard : cela ne change pas grand-chose sur le fond.

Il est intéressant de revenir à l'historique de la construction de la dette du SMTC. Tout d'abord, la Ligne A du métro a été autofinancée, ce qui a eu un impact puissant. Aussi, la Ligne B a été payée grâce à un recours massif à l'emprunt, sur des durées de prêt de 40 voire 50 ans. Faut-il rappeler qui a pris cette décision ?

On constate donc des durées longues, avec un remboursement in fine des intérêts. D'où le recours à une prise en compte décalée des amortissements. Ceux-ci sont « lissés » dans le temps, ce qui évite de devoir faire face à une hausse importante du besoin de financement des amortissements qu'il faudrait imputer comptablement. Sincèrement, il ne serait pas, aujourd'hui, procédé à un autofinancement total de la Ligne A. En clair, la situation de la dette du SMTC tient à des décisions prises dès la mise en œuvre des premiers grands projets.

M. TRAUTMANN précise que cela n'empêche en rien d'analyser avec précision la structure de la dette.

M. LE PRESIDENT tient à redire que toute demande de précision sollicitée fera l'objet d'une réponse systématique.

M. BRIAND souligne qu'il est essentiel de bien expliciter le propos. Le présent débat a donc été très utile de ce point de vue.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de donner acte à M. le Président de la communication du rapport concernant les orientations budgétaires de Tisséo-SMTC pour l'exercice 2014.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

L'ORDRE DU JOUR ETANT EPUISE, LA SEANCE EST LEVEE A 9 H 44.