

COMPTE-RENDU
DU COMITE SYNDICAL
SEANCE DU 14 OCTOBRE 2015

*
* *

L'an deux mille quinze, le quatorze octobre 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, DEL BORRELLO, GRASS, KELLER, LATTES, LAGLEIZE, MME MARTI, MM. MOUDENC, TRAUTMANN, MME TRAVAL-MICHELET.

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

MM. CHOLLET & RAYNAL.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SICOVAL :

Etaient présents:

MM. AREVALO & LAFON.

SYNDICAT INTERCOMMUNAL :

Etaient présents :

MM. BACOU & LERY.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU MURETAIN :

Etait présente :

MME ROUCHON.

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

M. SUAUD.

MONSIEUR LE PRESIDENT OUVRE LA SEANCE DU COMITE SYNDICAL A 9 H 14.

PROPOS LIMINAIRES DE M. LE PRESIDENT

***M. le PRESIDENT** introduit son propos en évoquant les sujets clés de l'ordre du jour :*

La présentation du bilan de la première participation publique à l'élaboration du projet mobilités ; la concertation s'est déroulée du 7 septembre au 2 octobre.

Il rappelle que cette concertation est organisée en amont avant que les thèmes ne soient lancés ; ce n'est pas une obligation légale, mais le SMTC a choisi de le faire : cette méthode présente l'avantage d'être plus cohérente.

Le deuxième sujet porte sur la tarification, avec la création d'un abonnement unique TER/TISSEO. Sa mise en place est prévue au 1^{er} décembre prochain.

Le troisième sujet concerne le lancement de la concertation sur le projet Aérotram, premier maillon de la « ceinture sud ». On est sur la phase prolongation d'études.

Sur le dossier de presse, une fiche a été ajoutée, qui sera désormais le fil rouge des documents : ce sont les investissements réalisés par le SMTC sur le réseau, à la fois dans la séance du jour et puis en cumul annuel, en conformité avec l'application du dispositif dit « Small Business Act ».

Aujourd'hui, les votes qui vont être proposés correspondent à un investissement de 3,6 millions d'euros. Depuis le début de l'année, ce sont 112 millions d'euros engagés en termes d'investissement. C'est un chiffre important dans le contexte actuel de crise du secteur du BTP.

STRATEGIE MOBILITES 2025/2030

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

Une première étape d'élaboration partenariale du Projet Mobilités 2025/2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains vient de s'achever par le bilan de la concertation publique menée par le SMTC.

Pour mobiliser l'ensemble des acteurs autour de cette révision, le SMTC a souhaité donner vie au Projet Mobilités 2025-2030, en présentant les grands enjeux et la méthode d'élaboration, et en recueillant l'avis des habitants et usagers qui « vivent » au quotidien l'agglomération.

Cette concertation a été menée du lundi 7 septembre au vendredi 2 octobre 2015.

Le SMTC a ainsi recueilli près de 430 avis avec les différents outils de concertation proposés :

- 5 réunions d'informations,
- 8 permanences,
- des registres mis à disposition au SMTC, dans les 115 communes et 8 EPCI concernés,
- un site internet avec la possibilité d'émettre un avis et de déposer une contribution,
- des expositions aux sièges des EPCI,
- des tabloïds distribués dans les 115 communes.

Le SMTC s'est engagé à prendre en compte plusieurs points saillants.

Certains d'entre eux ne sont cependant pas de sa compétence et nécessitent des échanges avec les partenaires concernés dans le cadre de l'élaboration du projet.

La qualité du cadre de vie :

- ▶ Répondre aux objectifs de réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre, en lien avec les nouvelles orientations de la loi de transition énergétique, compte-tenu de la poursuite de la croissance urbaine et démographique de l'agglomération toulousaine.

Les transports collectifs et la multimodalité :

- ▶ Adhésion de principe au réseau Linéo avec des attentes sur le niveau de service (vitesse commerciale, temps de parcours), des prolongements et des aménagements. *Proposition d'étudier des Linéo circulaires afin de connecter les territoires de la périphérie entre eux sans passer par la ville-centre.*
- ▶ Mieux prendre en compte le mode ferroviaire en complémentarité de l'organisation du réseau urbain (tarification commune, pôle d'échanges, horaires, information multimodale). *Proposition de « bâtir un RER toulousain », accompagné de la création de nouvelles haltes ferroviaires, Roques et Malepère étant notamment citées.*
- ▶ Forte demande de « faire » de grands projets de transports collectifs pour desservir les zones d'emplois, plus particulièrement Airbus et Labège-Innopole, ainsi que le Nord de l'agglomération toulousaine.
- ▶ Demande de précisions sur la nature des projets Toulouse Aerospace Express et Ceinture SUD et sur leurs modalités de financement, et quelques demandes de prolongement du réseau tramway vers le centre-ville en direction du Grand-Rond, au Nord en lien avec les projets urbains.
- ▶ Demande du maintien d'une grille tarifaire attractive et d'une tarification combinant TER et Tisséo pour les déplacements internes à l'agglomération.

Les modes alternatifs et le partage de l'espace public :

- ▶ Mailler les réseaux cyclables entre eux (continuité des itinéraires), assurer un niveau de sécurité routière optimal (partage de l'espace public en faveur des vélos) et renforcer l'intermodalité vélo / TC (vélo dans les TC, stationnement vélos dans les pôles d'échanges).
- ▶ Concevoir des cheminements piétons de qualité.
- ▶ Développer le covoiturage (parking, service) notamment pour les déplacements domicile-travail. Renforcer la communication et l'information sur les services existants.

La cohérence entre l'urbanisation et les projets de transports en commun :

- ▶ Desservir les zones d'emploi, quel que soit le mode. Les usagers recherchent des solutions fiables et rapides (temps de parcours).

- Densifier la ville autour des gares et sur les secteurs de Toulouse et sa première couronne, en veillant à l'équilibre entre qualité du cadre de vie et densification dans certaines communes.

L'usage des réseaux routiers et des stationnements :

- Demandes récurrentes de réalisation de nouveaux franchissements de la Garonne (au Nord mais également au Sud pour désengorger le périphérique et s'affranchir de son usage), évolution du boulevard Eisenhower, nouvel échangeur sur l'A 64, gratuité des péages.
- Sur le stationnement, deux points de vue exprimés : proposer plus de places de stationnement mais dans une logique de mutualisation des espaces ; créer un « électrochoc » par davantage de restriction/verbalisation.

Suite à cette concertation, le SMTC poursuit l'élaboration du Projet Mobilités 2025/2030 :

- novembre et décembre 2015 : commissions thématiques réunissant tous les acteurs des mobilités pour co-construire le Projet.
- en février et mars 2016 : commissions territoriales pour décliner de façon plus opérationnelle le projet sur les différents territoires de l'agglomération toulousaine. Le site mieuxbouger.fr sera maintenu sur toute la durée de l'élaboration du projet, donnant ainsi aux habitants la possibilité de s'exprimer sur les étapes à venir.

La délibération proposée pose un bilan des avis et de la procédure de concertation.

INTERVENTIONS

M. LE PRESIDENT précise qu'une fiche récapitulative par coût complet sur les quatre intercommunalités va être distribuée aux membres du comité syndical. L'enjeu est de répondre à la demande des intercommunalités qui veulent savoir où se situe ce coût complet.

M. BACOU exprime ses remerciements à M. le Président pour avoir permis d'organiser une réunion Assises Mobilités à Pechbonnieu. C'est une réunion positive, avec le maintien de la Ligne Linéo qui pourrait arriver jusqu'à Saint Jean, avec des rabattements vers Montrabé, Rouffiac et Lapeyrouse-Fossat.

Il faut soulever le problème du franchissement de la Garonne, sachant que le pont de Lespinasse est de petit gabarit et saturé quant au trafic qu'il supporte. Il reste le pont du Stadium (Pierre de Coubertin) d'où la demande de réalisation d'un nouveau franchissement de la Garonne.

M. LE PRESIDENT rappelle que Linéo est un concept « vivant », en ce qu'il est évolutif. Une fois qu'une ligne est lancée, on réfléchit à éviter de la figer. C'est le cas pour les lignes 9 et 10, mais également côté Plaisance du Touch, puisque le Maire de cette ville imagine, dans les prochaines années, pour la future ZAC, de prévoir une arrivée possible d'un Linéo à échéance de l'urbanisation de sa commune. Il faut toujours réfléchir, et ce dès aujourd'hui, au « coup » d'après. Dès qu'un concept Linéo est développé, il convient d'imaginer ce qu'il peut devenir à échéance de quelques années, en particulier pour pouvoir mettre en œuvre les réserves foncières qui permettront son développement.

Mme TRAVAIL-MICHELET est désolée pour son retard. Alors que la RN 124 était saturée, elle a pris les transports en commun : le TER à la gare de Colomiers, arrivée aux Arènes où la ligne A du métro était en panne pour quelques minutes ; à sa réouverture, elle a attendu que trois rames passent pour pouvoir entrer ; cela étant, ce sont des moments conviviaux où elle a rencontré des collaborateurs, des columérines et des columérins, donc travaillé en tant qu'élue.

Il est très positif qu'une réunion se soit tenue à Colomiers, concernant tout l'ouest toulousain : une part de population extrêmement importante était visée, mais il y a eu une présence extrêmement faible à cette réunion. C'est dommage, car les enjeux sont importants : dans les contacts avec la population on se rend compte que la mobilité est au cœur des préoccupations de nos concitoyens, occupant d'ailleurs dans le débat politique public, une place centrale, quelles que soient les élections qui se profilent.

On peut se réinterroger collectivement sur cette désaffection ; ces méthodes de concertations ne sont-elles pas un peu dépassées ? Que doit-on mettre en place pour les rendre plus attractives ? On peut être en tout cas déçu de la très faible participation.

Quant au fond, il importe d'exprimer également une certaine déception ; on se rend compte que, compte tenu de la présentation extrêmement générale, à ce stade - c'est peut-être normal - les citoyens ont du mal à se projeter, principalement pour deux raisons : les projets présentés sont à des échéances lointaines, la réalité quotidienne n'est pas forcément prise en compte. Par ailleurs, tous les dossiers sont ouverts : dans les communications faites, on a à la fois les projets en cours, ceux qui sont annoncés à moyen terme, à plus long terme.

Bref, c'est un foisonnement de projets, dont on peut avoir du mal à concrétiser, peut-être pas leur pertinence, mais leur faisabilité, en clair leur caractère opérationnel.

Aujourd'hui donc, tous les dossiers sont ouverts : l'extension de la ligne A, le prolongement de la ligne B, l'Aérotam, la troisième ligne de métro... Ce sont de très grands projets, et, en outre, on trouve des projets de dimension plus opérationnelle, qui touchent un peu plus les citoyens de manière directe, comme les lignes Linéo.

Il apparaît que tous ces projets sont présentés dans un ordre dispersé. Certains sont portés en maîtrise d'ouvrage directe par le SMTC.

On voit bien dans le champ des délibérations que tous ces projets se poursuivent. A un certain moment, il va falloir en refermer certains, parmi tous ces dossiers « ouverts » ? On ne peut que s'attendre à des arbitrages qui impacteront la population, y compris pour des projets structurants qui sont portés par Toulouse Métropole, et dont la consolidation comporte elle aussi des enjeux : notamment, le BUN, le TCSP des Ramassiers.

Les questions de financement vont intervenir pour obliger à opérer une priorisation.

Nos concitoyens ont envie de s'intéresser, mais ont du mal à se projeter. Il ressort des réunions publiques sur ces thématiques, des préoccupations relevant « du moment », très ponctuelles : par exemple, la façon dont ils vont se déplacer de tel à tel endroit, mais aussi des questionnements quant à la capacité de stationnement aux abords des grandes gares intermodales.

Cela révèle la nécessité d'avoir et d'exposer une stratégie, le besoin d'y voir plus clair, de savoir si certains dossiers seront abandonnés - et lesquels - outre de savoir comment seront financés ceux qui resteront ouverts. Il importe donc de connaître quelle sera la consolidation effective à travers cette stratégie globale, et comment cela se coordonnera avec celle définie par Toulouse Métropole.

M. LE PRESIDENT Souligne que le taux de panne est inférieur à 2 % sur le métro. Le retard évoqué relève donc d'une malchance tout à fait excusable.

S'agissant de « l'éparpillement des projets », il faut signaler que l'an dernier, c'est le reproche opposé qui a été formulé : celui de ne pas faire de feuille de route global. Or, lors du conseil syndical de février dernier, cette feuille de route a été votée.

[suite propos M. le PRESIDENT] Depuis le mois de février, certains dossiers ont été refermés. La mise à niveau des quais de certaines stations à 52 m a été approuvée lors du conseil syndical de mars. Ce projet est budgété et lancé pour un montant de 180 millions d'euros, après des années d'hésitation.

Au conseil syndical de juillet dernier, le projet LINEO a été acté dans son intégralité : 10 lignes, pour un montant de 100 millions d'euros, avec un calendrier précis s'agissant du lancement de chaque ligne. Les choses avancent dans le concret, pour le plus grand bénéfice des usagers.

Sur la concertation, il faut préciser que l'on est sur une concertation « macro », globale. Depuis le mois de juin, il n'y a pas eu 5 mais 12 réunions publiques.

Dès qu'un projet est finalisé, on bascule sur des réunions publiques « micro », consacrées spécifiquement à chaque projet.

Les citoyens s'y retrouvent : des réunions publiques importantes se sont tenues sur le Linéo 3. La réunion qui a eu lieu à Tournefeuille a réuni plus de 200 personnes.

Ce qui prouve bien que l'on a deux niveaux de concertation : la réforme du PDU – qui ne peut être que macro – et, ensuite, projet par projet, on décline tous les dispositifs pour aller jusqu'au plus précis possible.

Dans ces conditions, il est aisé de dire que les choses avancent plutôt bien et, contrairement à ce qui a pu se passer lors du mandat précédent, on sait exactement où on va, avec un calendrier et un budget affichés.

Les projets évoqués ont été retravaillés. Par exemple l'Aérotam : aujourd'hui une délibération technique va être proposée, afin d'éclairer, de préparer le choix de faire ou de ne pas faire qui, lui, interviendra en décembre. Pour cela, un calendrier très précis a été suivi.

Dans ce contexte très riche, un dossier restera à finaliser par rapport à la feuille de route, mais c'est un projet d'envergure : le TAE. Avant Noël, des hypothèses de tracé seront proposées. Là encore, tous les éléments d'aide à la décision auront été apportés.

M. CARNEIRO souligne que cette concertation était très intéressante, mais le premier élément saillant, dans l'analyse des interventions, est que chaque territoire essaie de défendre son attractivité. C'est normal. Il faut dire que le sujet évoqué est complexe. On peut avoir le sentiment d'un défaut de lisibilité par moment, mais il tient à la nature du sujet lui-même.

Il convient d'évoquer notamment un « multi-partenariat », source de complexités, avec l'Etat - pour le ferroviaire - avec le Conseil Départemental - pour certains ponts - avec le Conseil Régional – pour les TER - et, enfin, avec les autres intercommunalités – qui ont leurs propres besoins de dessertes. Il est évident qu'on ne peut pas travailler à « marche forcée » en disant : « c'est écrit, c'est réalisé »...

Il est normal que se produise au préalable une sorte de foisonnement. Il y a ensuite une phase de décantation. Le Président et le SMTC essaient de mettre en place des mécanismes de lisibilité, pour l'immédiat, et voir à plus long terme les perspectives qui se dégagent.

Sur la partie Nord, est soulevée la question d'un nouveau pont. Certains évoquent sa création d'un côté de Lalande, et d'autres du côté de Saint Jory. En fait, ce n'est pas un mais deux ponts qu'il faudrait étudier. Cela suppose un partenariat avec le conseil départemental et le respect de très nombreuses dispositions d'un point de vue juridique. C'est donc un sujet très complexe, mais il est nécessaire de lancer ce partenariat.

Si l'on veut opérer un désenclavement du Nord, il faut construire un pont au nord de Gagnac, et un autre au sud de Gagnac, avec la réhabilitation de celui de Gagnac, dont la structure souffre énormément.

Il s'avère donc que SMTC ne travaille pas trop mal sur un sujet difficile, notamment parce qu'il n'a pas la maîtrise de tous les composantes, même si le SMTC est l'autorité coordonnatrice et ordonnatrice. Il faut que ce partenariat, avec des temporalités propres à chaque projet, à chaque assemblée, puisse se réaliser.

[suite propos M.CARNEIRO] On ne peut s'étonner de l'apparition de quelques tensions, sur la préférence que peuvent avoir les territoires sur tel ou tel projet : c'est normal, c'est la dynamique de la vie.

D'ici un an, la feuille de route à court terme, à moyen terme et à long terme aura été déterminée. Il restera cependant des incertitudes, liées au multi-partenariat évoqué. Notamment au sujet de ce partenariat avec l'Etat sur le ferroviaire, indispensable pour le Nord et pour d'autres secteurs.

Il faut enfin évoquer la mise en œuvre de la tarification commune TER/Tisséo. C'est une bonne démarche, mais cela a pris du temps : la première pierre sur l'édifice a été posée en 2007. Elle aboutit aujourd'hui. La preuve.

M. LERY évoque sa déception face à la faible participation aux réunions publiques, d'autant que les remarques de qualité ont été faites par les personnes présentes.

Il serait souhaitable, par ailleurs, d'avoir des éclaircissements sur la distribution des invitations à ces réunions. Il semblerait qu'il y ait eu « des loupés » dans certaines communes qui pourraient expliquer une partie de la faible participation.

M. LE PRESIDENT indique que le bilan établi fait apparaître une distribution variable et inégale. Il est donc nécessaire de tout reprendre pour l'avenir et de travailler beaucoup plus en amont avec le service communication des communes concernées.

Cela dit, certains secteurs ont été très bien distribués : pour autant, on n'a pas noté une affluence supérieure dans les réunions publiques.

Fort heureusement, internet monte en puissance : nous recevons beaucoup plus de documents par cette voie qu'auparavant. Les documents ainsi déposés sur notre site sont très complets. Nous constatons que des mouvements associatifs opèrent un travail de réflexion et d'analyse très complet.

M. LERY pense qu'internet représente aujourd'hui l'avenir de la concertation citoyenne dans beaucoup de dossiers. Néanmoins, l'information que cette consultation existe, on ne pourra pas se passer, pendant encore un certain temps, de documents papier ou d'affichage, même si les réseaux sociaux peuvent être au moins aussi efficaces pour l'information de l'existence de ce style de concertation. Il est vrai que tout le monde n'est pas sur les réseaux sociaux et sur tout ce dispositif d'information.

M. LAFON indique qu'on peut regretter parfois qu'il n'y ait pas suffisamment de participants. Dans d'autres cas, c'est le contraire. On se plaint qu'il y ait trop de participants, que la salle soit bondée : cela s'est produit lors de la réunion, sur le territoire du SICOVAL, à Labège, avec une participation nombreuse, puisque plus de 150 personnes se sont déplacées.

Concernant les infrastructures de transport, il faut relever une volonté de desservir « Labège Innopole ». Le terme n'est pas exact : ce n'est pas Labège Innopole qui a été mis en exergue dans le bilan de cette concertation : c'est la réalisation du prolongement de la ligne B du métro. Quitte à utiliser un terme, autant utiliser le bon.

D'après les réunions techniques et le dépouillement des avis qui ont été émis, c'est bien du prolongement de la ligne B qu'il s'agit, et non pas de la desserte de Labège Innopole.

M. LE PRESIDENT rappelle qu'il y a eu des réflexions dans les deux sens.

M. LAFON : auquel cas, il conviendra d'examiner l'intégralité des avis contenus dans les registres, pour démontrer que ce qu'il dit n'est pas une vue de l'esprit, mais une réalité.

Il faut remarquer que les avis des collectivités n'y figurent pas. Peut-être faudra-t-il y remédier. La communauté d'agglomération du SICOVAL, à 56 voix sur 57, a émis un avis sur la réalisation rapide et immédiate du prolongement de la ligne B du métro. La commune de Castanet-Tolosan s'est également prononcée en ce sens.

[suite propos M. LAFON] Il est regrettable que certains avis ne soient pas tous réunis, car de très nombreuses collectivités locales ont pris la peine de réunir leur assemblée délibérante, afin d'émettre une position officielle.

Certes, les dossiers avancent selon un calendrier respecté, une volonté de faire, qu'il s'agisse des Linéo ou de l'Aérotram, dans le cadre de l'exécution d'un PDU en cours. On ne peut que regretter que le seul dossier qui connaît quelques attermoissements, aussi bien dans son calendrier que dans son financement, soit le prolongement de la ligne B du métro.

M. LE PRESIDENT rappelle qu'une délibération relative à l'ouverture d'une enquête parcellaire complémentaire pour le PLB est inscrite à l'ordre du jour du comité syndical de ce jour.

M. BACOU évoque à nouveau la réunion qui s'est tenue à Pechbonnieu.

Comme l'a souligné M. LERY, les habitants n'ont pas été informés.

L'enquête qu'il a menée révèle que sur 50 personnes, une seule l'a eu dans la boîte aux lettres.

A l'avenir, il serait peut-être opportun de demander aux communes de rédiger un document pour informer la population.

M. LE PRESIDENT rappelle que tous les panneaux lumineux de Pechbonnieu ont été bien renseignés.

M. AREVALO n'est pas surpris de la faible participation aux réunions publiques. C'est un phénomène connu depuis plusieurs années. Il ne faut pas s'en étonner, compte tenu du triste spectacle que donne la classe politique dans son ensemble, tous partis confondus. Il va falloir faire un « mea culpa », au regard des campagnes électorales faites avec des promesses inconsidérées, des projets non réalistes qui deviennent non applicables, avec des renoncements permanents, des tergiversations, mais aussi des durées d'instruction de 7 ans pour arriver à initier un tarif unique entre deux institutions...

Ce n'est pas de la véritable concertation : c'est de l'information. Les citoyens finissent par ne plus venir et trouver des voies parallèles d'implication citoyenne. Il faut se remettre en question. Peut-être qu'alors, les citoyens reviendront.

Globalement, il y a une maturation collectivité dans la société, notamment sur la question des grands enjeux d'un certain nombre de dossiers, notamment celui de la Mobilité. Il en résulte que ce qui remonte vers nous est de plus en plus qualitatif ; le niveau d'expertise citoyenne est puissant : il faut donc la prendre en compte de façon très sérieuse.

C'est peut-être le fait de minorités agissantes, qui s'inscrivent dans des logiques d'intérêt général, comme l'association « 2 Pieds 2 Roues » : ce sont des personnes totalement désintéressées à titre personnel, qui visent l'intérêt général : en ce sens, elles sont utiles à notre propre réflexion. Il faut être très à l'écoute de cette expertise citoyenne.

Sur le problème évoqué par Mme Traval-Michelet, c'est un problème de méthode globale. On avance, mais on s'est mis dans une situation où il y a deux exercices : d'une part, on a un PDU initié il y a quelques années qu'on devrait terminer en toute logique, et, en même temps, on veut le changer, en travaillant sur des projets qui n'ont pas été validés par le nouveau PDU, typiquement la troisième ligne. Cela devient compliqué, car tous les choix se « percutent ». Logiquement, on ne devrait pas commencer quelque chose de nouveau tant que l'on n'a pas terminé ce qui est déjà engagé.

Cette situation résulte d'un engagement pris devant les citoyens, la troisième ligne de métro, qui vient perturber l'ensemble du processus de travail au niveau de cette grande agglomération : projet sorti d'on on ne sait où, fait sur un coin de table, semble-t-il à partir d'une petite étude réalisée par un étudiant.

Il y a quelques mois, il avait été dit qu'il n'y avait plus d'argent chez Tisséo ; on est maintenant prêt à engager près de 2 milliards d'euros, on ne sait pas trop comment. On lance tous les projets, sans avoir une réflexion fine sur leurs enjeux financiers.

[suite propos M. AREVALO] On s'achemine vers de grandes difficultés, si l'on continue à être un peu chaotique dans les choix à faire.

Concernant la délibération, il convient de noter que « l'ensemble des avis seront mis en ligne en même temps que cette délibération ». L'ordre logique aurait voulu que l'on mette en ligne l'ensemble des avis afin que l'on puisse les analyser, pour vérifier que ce qui est écrit sur ce document est conforme à l'ensemble des avis.

Il y a donc le sentiment, pour avoir participé à la rédaction de certains d'entre eux, que des avis formulés n'ont pas été repris. M. Lafon a bien précisé la question du PLB ; effectivement, là rien n'est dit. C'est corrélatif à la technique utilisée jusqu'à présent.

C'est pour cette raison qu'il n'a pas voté pour la révision du PDU en février, puisque le prolongement de la ligne B n'était pas du tout évoqué : c'est pourtant un projet très engagé, avec le vote de délibération relative à l'enquête parcellaire complémentaire.

C'est la pratique de l'ignorance de ce grand projet qui doit normalement emmener 40 000 voyageurs par jour à terme, qui va améliorer la qualité de l'air de l'agglomération, et pas uniquement dans le sud-est toulousain.

C'est tout à l'honneur du SMTC d'avoir accepté de faire cette concertation alors qu'elle n'est pas obligatoire. Cependant, l'avis des citoyens et des collectivités n'est pas retranscrit dans la synthèse, il ne faut donc pas s'étonner que les personnes ne viennent plus à la concertation et que tout le monde s'en désintéresse.

Il demande le report de cette délibération afin qu'elle soit retravaillée et plus conforme aux avis exprimés, notamment ceux des collectivités.

M. LE PRESIDENT rappelle que c'est une synthèse. Il y a eu 437 avis qui seront mis en ligne. La version numérique sera intégrale. Le bilan présenté est une synthèse, étant entendu que le détail sera donc fait en ligne. Il était un peu compliqué d'insérer 437 avis dans une délibération...

Sur TAE, dire que cette ligne « a été faite sur un coin de table » est caricatural. Lorsqu'on analyse l'enquête ménage, on sent bien l'impulsion forte qui doit être donnée à l'évolution des transports toulousains doit être à la hauteur de sa progression : TAE est une réponse à la hauteur des enjeux.

D'autant que, lors des concertations publiques, il est frappant de constater que ce projet de troisième ligne n'est pas mis en cause, bien au contraire. Enfin, plus on progresse techniquement sur la question, plus la crédibilité de ce grand projet se renforce.

M. MOUDENC entend rappeler qu'il a donné l'impulsion au premier PDU, à la fin des années 90. La même problématique se répétait dans les réunions publiques : il n'y a pas de changement dans l'ambiance citoyenne ou démocratique, c'est une procédure qui attire certaines personnes, notamment issues du milieu associatif. La nature même de l'exercice explique les difficultés à toucher le grand public dans ce type de procédure. De ce point de vue, et c'est là le fait nouveau, les réseaux sociaux décuplent les capacités de recueillir des avis, avec tout ce que cela comporte de positif et de négatif parfois aussi.

Le souci exprimé par Mme Traval-Michelet, qui regrette que l'on soit « sur une approche globale, les gens ont du mal à s'y reconnaître », demande à être questionné. Pour autant, il faut entendre le fait que les gens veulent du concret, des échéances, des décisions, des budgets correspondants.

Il revient sur la correspondance entre les décisions prises ici et celles prises à Toulouse Métropole. Il est vrai qu'à la Métropole, il existe un certain nombre de projets dont on est maître d'ouvrage qui seront ensuite des plates-formes pour les projets de Tisséo. Le BUN a été cité à bon escient comme exemple.

[suite propos M. MOUDENC] Dans notre agglomération, il existe en matière d'infrastructure de transports en commun, des sujets qui sont évoqués, des sigles présents depuis longtemps dans les débats et les délibérations : le BUN en est un exemple caractéristique, de même que la « jonction Ouest ».

Une décision a été prise à la fin du mois de juin à Toulouse Métropole : mutualiser 25 % de l'enveloppe de voirie, de manière à permettre la réalisation d'infrastructures intéressant un secteur déterminé. C'est un renforcement de la vision intercommunale : des sujets dont on parlait depuis longtemps vont pouvoir, grâce à cette approche décidée collectivement, trouver une concrétisation.

C'est ce type de méthode qu'il faut mettre en avant. Aussi, on ne peut que s'étonner de l'attitude de ceux qui réclament de la concrétisation, mais qui ne votent pas les délibérations correspondantes, que ce soit la programmation pluriannuelle des investissements ou ensuite les budgets qui vont concrétiser. Savoir qui vote les budgets permet de comparer avec les discours.

Il est important de préciser que, dans le cadre de ce programme pluriannuel des investissements de Toulouse Métropole voté en juin, le BUN se voit doté d'un budget de 30,6 millions d'euros : une somme conséquente pour concrétiser son démarrage concret.

C'est la méthode à privilégier : voter les délibérations correspondantes, ainsi que les budgets, autorise la réalisation.

M. CARNEIRO indique que, pour les infrastructures routières, près de 90 millions d'euros seront investis en 2016 dans l'ensemble des secteurs de la Métropole. Il manquait auparavant des supports méthodologiques : ils vont être disponibles très bientôt. Lorsque des choix sont à faire pour la mise ou la remise en état des voiries, ils assurent un traitement uniforme à travers des critères objectifs. On sort du classique « premier qui demande, premier servi », ou bien en favorisant la commune la plus importante, ou encore le plus influant dans tel ou tel parti...

Cette approche multi critère va assurer de connaître l'état réel des voiries et définir les priorités, de façon à éviter des dégradations majeures qui se traduisent ensuite par des coûts d'investissements considérables. Il y a un travail quotidien qui se fait en interne. Il y avait des « taches blanches » dans le territoire métropolitain : elles seront résorbées.

Sur le BUN, on atteindra 45 millions d'euros, en tenant compte de ce qui se fait au niveau de l'échangeur avec le périphérique.

L'exemple du barreau qui va desservir le secteur de Bruguières est à souligner : toutes les communes de ce secteur vont être désengorgées. Il coûte 15,5 millions d'euros. Le conseil départemental serait bien inspiré de proposer une participation financière. Il faut le dire clairement. C'est de cette façon que l'on pourra donner plus de lisibilité et de concrétisation au projet. Ce serait plus opérationnel que le vœu qui a été émis au conseil départemental consistant à dire, en matière de voirie : « il faut faire plus », sans autre précision.

Au niveau de Toulouse Métropole, tout est prêt pour engager des négociations avec le conseil départemental, afin de le suivre au mot : faire plus et plus vite.

Chacun doit donc prendre ses responsabilités. Dans une période difficile, il faut conserver des moyens financiers indispensables à la concrétisation des projets.

Toulouse Métropole va prendre en charge 530 kilomètres de route départementale à l'intérieur du périmètre métropolitain ; ce qui s'ajoute aux 2700 existants ; il n'est pas question de mettre une frontière entre le territoire métropolitain et les autres secteurs qui restent sous la gouvernance du conseil départemental s'agissant des routes départementales. Il faut arriver à faire des cofinancements sérieux, en tenant compte non seulement de l'aspect territorial, mais également des flux de déplacement et des apports de désengorgement que peut apporter un projet ou une infrastructure métropolitaine.

Mme TRAVAL-MICHELET précise que Toulouse Métropole a voté collectivement la ponction d'un pourcentage significatif sur les enveloppes de voiries communales pour permettre de porter des projets d'intérêt communautaire. Chaque commune, quel que soit sa tendance politique, l'a fait de façon très participative.

Concernant la méthode, elle est effectivement engagée. Cependant, dans le cadre de la commission voirie, il faudra discuter des arbitrages et de la façon d'appliquer cette méthode quant au classement des voiries et de la façon dont on y intervient, compte tenu des notations. Il reste quelques observations à soumettre, mais ce n'est pas le cadre de la discussion d'aujourd'hui.

M. LÉRY souhaite réagir aux propos de M. Carneiro, à qui il n'aura pas échappé que le conseil départemental n'est pas compétent pour les transports urbains. On ne peut donc comprendre l'intervention de M. Carneiro au sein de cette assemblée.

Le conseil départemental, renouvelé récemment, a fait preuve d'un certain nombre de positions relativement ouvertes sur la discussion avec les partenaires, notamment sur la l'ouverture des transports interurbains aux usagers du PTU. La conviction est partagée : il est nécessaire de travailler ensemble sur les grandes questions, notamment les questions d'infrastructure.

Le conseil départemental n'est pas responsable de quoi que ce soit sur les questions évoquées aujourd'hui.

M. CARNEIRO entend répondre à la remarque de M. Léry, en soulignant qu'il n'a pas tenu de tels propos : il a simplement fait remarquer qu'au niveau des infrastructures qui serviront à recevoir du transport, le conseil départemental ne doit pas se contenter de faire des vœux : soit il a envie de faire quelque chose, et un vœu ne suffit pas, ou alors il ne fait pas de vœux. Il faut être cohérent. Il ne suffit pas de pointer du doigt ce que font les autres ; il s'agit aussi de dire que ce que l'on peut apporter dans cette concrétisation de démarche.

M. MOUDENC considère qu'il faut être concret pour répondre efficacement au questionnement de M. Léry. Les choses sont très simples : dans la première tranche du BUN, actuellement en cours de chantier en vue d'aboutir à la fin de l'année 2016 - représente une quinzaine de millions de programmation immédiate, par anticipation des 30 millions d'€ qui interviendront ensuite.

Sur ces 15 millions, la participation du Conseil Départemental s'élève à 5 %. Dans le même temps, pour les autres itinéraires du même type, le programme appelé PDMI du conseil départemental participe à hauteur de 19 %. C'est effectivement très difficile à certains conseillers départementaux de dire que cela n'avance pas assez vite sur le territoire métropolitain, et, dans le même temps de passer de 5 % à 19 % pour des infrastructures similaires ailleurs... Il y a là une contradiction qu'on ne peut que relever, objectivement.

Dans la mesure où le conseil départemental, indique que « ça n'avance pas assez vite », à ce moment-là, dans la 2^{ème} tranche d'un montant de 30,6 millions d'euros, il doit se positionner à la hauteur de ce qu'il fait par ailleurs sur le même type d'ouvrage.

Il est nécessaire que toutes les remarques échangées dans le présent débat débouchent sur quelque chose de positif : le conseil départemental, doit aller au-delà des vœux qu'il émet, et passe aux travaux pratiques, c'est-à-dire concrétise un engagement de sa part.

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 PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE 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.

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

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

Contre : MM. AREVALO, LAFON.

Abstentions : MME ROUCHON, M. SUAUD (*POUVOIR*).

POINT 1.2 - CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2015-0866 ENTRE LE SMTC ET L'UNIVERSITE TOULOUSE II JEAN-JAURES POUR LA REALISATION D'UNE ETUDE PORTANT SUR LA MISE EN ŒUVRE D'ITINERAIRES PIETONS ENTRE LES GRANDS POLES DE CORRESPONDANCES ET D'INTERET

Rapporteur : M. le Président

Depuis 2010, le SMTC accompagne le département d'aménagement du territoire et de géographie de l'Université de Toulouse Jean-Jaurès dans un « Atelier Transports » en partenariat avec Toulouse Métropole, accompagné des communes de Toulouse et de Colomiers.

Cette année, le sujet portera sur la complémentarité de la marche à pied et des transports en commun sur le tracé du Linéo 2.

La convention de partenariat entre le SMTC et l'Université fixe le mode opératoire.
La participation financière du SMTC est de 7 000 euros.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la convention de partenariat n°2015-0866 entre le SMTC et l'Université Toulouse II Jean-Jaurès et autorise le Président à signer ladite convention ;
- de dire que la dépense de 7 000 euros HT sera inscrite au budget primitif 2016.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 2 - RESEAU STRUCTURANT

POINT 2.1 - PROLONGEMENT DE LA LIGNE B : OUVERTURE D'UNE ENQUETE PARCELLAIRE COMPLEMENTAIRE

Rapporteur : M. le Président

La délibération vise à approuver le lancement d'une enquête parcellaire complémentaire dans le cadre du projet de Prolongement de la Ligne B du métro.

L'enquête parcellaire constituait le quatrième volet de l'enquête unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et s'est déroulée du 2 avril au 18 mai 2015.

Par lettre datée du 7 septembre 2015, la Préfecture de la Haute-Garonne a notifié le rapport et les conclusions des commissaires enquêteurs qui sur ce volet ont émis un avis défavorable.

Après avoir rappelé que l'avis d'une commission d'enquête ne lie pas les collectivités, il convient d'en tenir compte et d'apporter les réponses aux trois principaux éléments ayant conduit à cet avis :

- premièrement, clarifier le plan général des travaux en levant les ambiguïtés sur les occupations temporaires sur le domaine privé, durant les périodes de travaux ;
- deuxièmement, identifier plus précisément les parcelles envisagées pour la restitution de fonctionnalités éventuelle (type parking) ;
- enfin, mettre à jour les parcelles impactées et identifier les propriétaires.

De plus, afin de prendre en compte une des réserves de la commission d'enquête à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, le tracé au niveau du lac de Labège va être modifié et que celui-ci s'éloignera du bâti de l'entreprise DATAMEDIA en empruntant la voie publique.

Compte tenu de l'absence de modification substantielle du parcellaire et des réponses qu'il est envisagé d'apporter, une enquête parcellaire complémentaire paraît la plus opportune.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser M. le Président du SMTC pour le projet de prolongement de la ligne B du métro, à engager les démarches nécessaires au lancement d'une enquête parcellaire complémentaire.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 2.2 - AEROTRAM : APPROBATION DU PROGRAMME

Rapporteur : M. le Président

Cette délibération porte sur l'actualisation du programme. Ce projet qui constitue le premier maillon de la ceinture sud du projet Mobilités 2025, reliera sur 2,6 km, les stations Oncopole, CHU Ranguel et UPS et sera extensible vers les sites de Montaudran et de Basso Cambo.

L'objectif est, à l'horizon de 2020, de pouvoir assurer le déplacement sur cette itinéraire de 6 à 7000 voyageurs / jour, correspondant sur une distance équivalente à la capacité de la ligne Linéo 1.

Le montant de l'investissement est estimé entre 44 et 63 M€ HT et fera l'objet d'un contrat de conception réalisation, intégrant également la maintenance. Il sera présenté lors du prochain Comité Syndical et lancé en janvier 2016.

Cette procédure ne sera lancée qu'une fois l'intérêt du projet démontré et sa cohérence avec la prospective financière du SMTC assurée.

Afin de vérifier l'adhésion du public et des institutions concernées, une procédure de concertation formalisée va se tenir du 2 au 20 novembre 2015.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver l'actualisation du programme de l'Aérotram et de la démarche proposée.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

INTERVENTIONS POINTS 2.1-2.2

M. AREVALO. *Relève un problème de méthode, de planification et de programmation au regard des moyens dont on dispose. Il ne faut pas opposer les projets entre eux : on n'oppose pas la troisième ligne avec le PLB ; le PLB à l'Aérotram. Il y a nécessité de les mettre en ordre de marche progressivement, les uns après les autres. Il faut terminer ce qui est engagé et commencer par la suite les autres chantiers.*

Il est tout à fait logique qu'il y ait une délibération sur le PLB. On est largement engagé : c'est un « coup parti ». Il faut donc aller jusqu'au bout, sinon on va se décrédibiliser collectivement devant les citoyens.

Il faut entendre qu'est contenue une certaine colère, actuellement, de la part de personnes qui ne comprennent pas les lenteurs, les retards et les attermoiements : les difficultés de mobilité, c'est au quotidien que certains de nos concitoyens les vivent.

Concernant l'Aérotram, il est évident de reconnaître la qualité du projet. Cependant, une délibération globale sur l'ensemble des projets aurait été nécessaire, avant même de lancer les études.

Avec cette délibération, on approuve le programme Aérotram, mais, indirectement, on a le sentiment que l'on est déjà à un stade très poussé de validation du projet.

Il aurait été méthodologiquement correct d'arriver au conseil syndical avec deux ou trois projets décidés en même temps : le PLB, l'Aérotram et éventuellement la réalisation de la troisième ligne, et, dans un deuxième temps, planifier ces projets.

Il ne s'agit donc pas de voter contre cette délibération, mais d'émettre des réserves légitimes.

M. LE PRESIDENT indique qu'il a veillé à ce que le document transmis soit très dense.

M. LAFON relève qu'un avis négatif a été rendu sur l'enquête parcellaire. Le PLB est un projet Tisséo. Ce n'est pas un projet de la Communauté d'Agglomération du SICOVAL. Il est tout à normal que l'on participe ensemble à lever la totalité des réserves émises par le commissaire enquêteur dans le cadre d'une enquête publique.

Un groupe de travail s'est d'ailleurs constitué pour ce faire. Le principal point d'achoppement porte sur les interrogations au sujet du financement, au regard du montant de l'investissement.

[suite propos M. LAFON] Le meilleur moyen d'avoir une certitude sur l'enveloppe financière et le montant des travaux que l'on va devoir engager sur le PLB, est de lancer la consultation publique relative aux marchés publics, et notamment ceux de génie civil. Plus on tardera à lancer les marchés, plus le temps perdu ne fera que s'accumuler. Or il y a une obligation légale essentielle : la déclaration de projet, à prendre avant le 7 mars prochain.

M. LE PRESIDENT insiste sur le fait qu'il a veillé à ce que les équipes techniques procèdent au plus vite à une analyse technique du rapport de la commission d'enquête.

Dans les réunions publiques où il est intervenu, il a eu le sentiment que beaucoup d'intervenants n'avaient pas lu l'enquête publique ; à tel point que la simple lecture de ce qui était écrit par le commissaire enquêteur déclenchait des protestations.

Il y a dans ce rapport des réserves importantes qu'il faut étudier objectivement et techniquement. La mise en commun d'un diagnostic, qu'il espère partagé, permettra de déboucher sur un constat unique.

MME TRAVAIL MICHELET précise que ce n'est pas l'ouverture d'une enquête parcellaire complémentaire qui, si elle fait avancer techniquement le dossier, fixe la position du SMTC. Seule la déclaration de projet la déterminera.

La délibération soumise est très technique : c'est une étape du projet qui ne pose pas de difficultés. On attendra donc la déclaration de projet.

Concernant le programme Aérotram, c'est un dossier lancé précédemment, qui a continué à être travaillé, a subi des améliorations techniques de diverse nature ; aujourd'hui, nous avons à approuver un programme qui est dans la continuité des propositions de liaison qui avaient été précédemment énoncées ; Pour ces raisons-là, le vote de ces 3 délibérations ne pose pas de difficultés.

M. LE PRESIDENT revient sur le point 2.2 : il a veillé à ce que les élus aient un document le plus complet et le plus informatif possible.

Il y a eu beaucoup de réunions, un travail de fond important a été fait. La notion de ceinture sud est apparue : elle est le résultat du travail mené en commun depuis un an et demi. Il importera de lui donner du sens.

M. MOUDENC se déclare totalement hostile à la méthode qui consisterait à lancer des appels d'offres pour le PLB. Il n'a jamais vu une collectivité lancer un appel d'offres alors qu'un projet est loin d'être finalisé.

Tout dépend de la déclaration d'utilité publique qui n'est pas, en l'espèce acquise. Par ailleurs, on sait très bien que sur un appel d'offres initialement, tel ou tel adjudicataire peut proposer un prix « bas ». Une fois que le marché est signé, des avenants peuvent opportunément être sollicités, revenant à majorer les coûts. Au final, on se rend compte que l'infrastructure a coûté bien plus cher, au-delà du prix affiché lors de l'appel d'offres initial. C'est une pratique d'une extrême dangerosité ;

Il s'agit-là d'une manière d'ordre général, quel que soit le projet, que ce soit à Tisséo, à la Métropole ou à la Ville de Toulouse, il s'opposera toujours à cette façon de faire, qui mettrait la collectivité en danger.

POINT 2.3 - AEROTRAM : APPROBATION DES MODALITES DE CONCERTATION

Rapporteur : M. le Président

La délibération a pour objet d'en définir les principales modalités et d'en indiquer les objectifs.

Ce projet a par ailleurs fait l'objet d'une demande de subvention dans le cadre du Programme d'Investissements d'Avenir déposé par Toulouse Métropole.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de décider d'engager la procédure de concertation prévue à l'article L.300-2 du Code de l'Urbanisme, pour la réalisation de l'Aérotram ;
- de mandater M. le Président du SMTC aux fins de mettre en œuvre ladite procédure selon les modalités définies ci-dessus, et d'engager les dépenses correspondantes ;
- de dire que la présente délibération sera notifiée pour affichage en mairies de Toulouse. Publication par extrait en sera faite dans deux journaux diffusés sur l'ensemble du département de la Haute-Garonne.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POLITIQUES PUBLIQUES DE MOBILITE ET ORGANISATION DU RESEAU DE TRANSPORTS

POINT 3 - ECOMOBILITE

POINT 3.1 - PLAN DE MOBILITE

Rapporteur : M. CARNEIRO

A ce jour, le SMTC enregistre :

- 150 établissements en démarche de plan de mobilité entreprise représentant 182 825 salariés.
- 60 adhésions au service de covoiturage, représentant 90 entreprises et près de 116 000 salariés. Le nombre d'usagers progresse régulièrement, passant de 3 700 inscrits en mai 2015 à 4 213 inscrits à ce jour.

Pour mémoire, la récente loi de transition énergétique pour la croissance verte rend obligatoire pour tous les établissements de plus de 100 salariés implantés dans de grandes zones d'activités l'élaboration d'un plan de mobilité, incluant notamment dans le plan d'actions le covoiturage et le télétravail.

Sur le périmètre du SMTC, cela concerne potentiellement 500 établissements.

POINT 3.1.1 - CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2015-862 ENTRE LE SMTC ET UNIPROGROS RELATIVE A UN ACCOMPAGNEMENT METHODOLOGIQUE POUR LA MISE EN PLACE D'UN PLAN DE MOBILITE INTER-ENTREPRISES

Rapporteur : M. CARNEIRO

Ce projet de convention porte sur l'accompagnement méthodologique du syndicat d'entreprises UNIPROGROS, qui regroupe 60 entreprises et près de 1 000 salariés.

Cette démarche de plan de mobilité inter-entreprises a pour objectif :

- de sensibiliser les salariés sur les possibilités de report modal pour les déplacements domicile travail,
- et de proposer des plans d'actions adaptés aux besoins de mobilités des salariés.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la convention de partenariat entre le SMTC et UNIPROGROS ;
- d'autoriser M. le Président du SMTC à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 4 - POLOTIQUE TARIFAIRE

POINT 4.1 - MISE EN ŒUVRE D'UNE TARIFICATION COMMUNE TER/TISSEO SUR LE PERIMETRE DES TRANSPORTS URBAINS

Rapporteur : M. CARNEIRO

L'intermodalité, et en particulier l'articulation entre le réseau ferroviaire régional et le réseau Tisséo, constitue une composante majeure de la stratégie Mobilités du SMTC.

Elle est d'ores et déjà une réalité pour de nombreux habitants de l'agglomération utilisant à la fois le réseau urbain et le train pour leurs déplacements quotidiens et notamment pour les salariés.

Cependant, la somme des deux abonnements TER et Tisséo peut constituer un frein : pour y remédier, le SMTC et le Conseil Régional Midi-Pyrénées mettent en place un abonnement unique. Il constitue une nouvelle étape dans l'intermodalité billettique et tarifaire.

En 2007, à l'issue d'une démarche commune, la Région Midi-Pyrénées, le Conseil Départemental de la Haute-Garonne et le SMTC ont mis en place la carte Pastel.

Cette dernière constitue un support unique interopérable, opérationnel sur les trois réseaux (TER, Arc-en-Ciel et Tisséo), mais aussi sur d'autres réseaux de Midi-Pyrénées.

Les trois autorités organisatrices des transports ont poursuivi le travail engagé, en mettant en place en 2009 et 2010 les premiers tarifs combinés sous forme d'abonnement :

- TER+Tisséo, sans réduction tarifaire,
- Arc-en-Ciel+ Tisséo, avec réduction tarifaire.

Ces tarifs sont essentiellement utilisés pour des déplacements entre l'extérieur et l'intérieur du périmètre des transports urbains, combinant voyages sur les lignes interurbaines ou régionales et voyages sur le réseau urbain.

L'opportunité d'une tarification attractive pour des déplacements internes au périmètre du SMTC permettant un usage combiné ou alterné des lignes ferroviaires et des lignes urbaines est un thème récurrent et l'une des actions du Plan de Déplacements Urbains.

Aussi, les autorités organisatrices de transport ont étudié une solution visant à répondre à cette demande, mais en veillant à éviter des effets de seuil trop important en limite de périmètre des transports urbains et en limitant également l'impact financier pour les collectivités.

Cette tarification commune consiste en un abonnement mensuel tout public zonal et multimodal commun aux réseaux TER et Tisséo pour les déplacements quotidiens réalisés à l'intérieur du périmètre des transports urbains.

Le prix de cet abonnement est fixé à 70 € offrant ainsi une réduction moyenne de 21 % environ sur le prix total des 2 abonnements.

Cet abonnement est chargé sur les cartes Pastel, support billettique commun aux trois réseaux de transports publics.

Pour les salariés, ils pourront faire l'objet d'une prise en charge à 50% par l'employeur.

Dénommé PASTEL +, cet abonnement sera disponible compter du 1er décembre 2015.

INTERVENTION POINT 4.1

M. le PRESIDENT tient à rappeler qu'il a fallu moins d'un an et demi pour que les choses avancent. Lors de son arrivée à la Présidence de Tisséo SMTC, ce dossier était au point zéro. On s'est rapproché de la Région, et en moins d'un an et demi, ce dossier a été traité.

Il faut noter qu'il a un impact très fort sur le Muretain : l'estimation est de 3 000 personnes par jour, qui pourront bénéficier d'une réduction de coût de plus de 20 %.

Si ce dossier a été bloqué pendant longtemps, c'est parce que toutes ses dimensions n'avaient pas été prises en compte.

Avec la Région, il a été décidé de s'arrêter au PTU. C'est tout l'enjeu de cette première étape. Mais, d'ores et déjà, ce n'est pas uniquement le territoire de Toulouse Métropole qui est concerné.

M. CARNEIRO précise que sur les 3000 personnes concernées, cela représente près de 600 000 voyages/jour. Le secteur concerne non seulement Muret, mais également Muret-Portet ; l'axe Toulouse-Portet-Muret est concerné à 40 % des abonnements : c'est véritablement une action pluri-territoriale.

Mme TRAVAL-MICHELET souligne que c'est une belle avancée. On ne peut que s'en féliciter. Il reste cependant à aller plus loin, notamment vis-à-vis des publics concernés. Avec une offre à 70 €, on va toucher le public des salariés qui, avec une participation de leur employeur, verront leur effort financier limité à 35 € : c'est très intéressant.

En revanche, les jeunes en sont exclus. Ce sont des usagers très nombreux et ils ne trouveront pas d'intérêt dans cette tarification. Sur le parcours Tisséo, la tarification jeunes de 10 € par mois - 100 € à l'année - est extrêmement intéressante. Néanmoins cette carte Pastel + ne va pas être très attractive pour eux. Peut-on aller plus loin et proposer une offre intégrée destinée au public jeunes ?

M. LE PRESIDENT indique que c'est une étape qu'il faudra franchir. Actuellement, le jeune usager arrive avec son abonnement SNCF, et, dès qu'il accède dans le Périmètre de Tisséo, il est sur un tarif jeunes. Il a deux cartes. La combinaison des deux cartes n'est pas forcément totalement défavorable. La variable la plus délicate pour lui est celle de l'abonnement SNCF.

M. AREVALO souligne que si l'on adopte la tarification « sociale », on va être confronté au même problème. Il faut effectivement s'intéresser à cet aspect plus particulier. Aujourd'hui, cela concerne les jeunes, mais, demain, cela pourra concerner d'autres types d'usagers.

M. LE PRESIDENT précise que c'est une délibération d'étape. Il fallait avancer.

M. MOUDENC ajoute que tout cela est très positif. Il faut cependant avoir une visibilité sur le surcoût annuel que cela va représenter pour le SMTC. Il conviendrait en savoir plus à ce sujet. D'autre part, dans les hypothèses de développement évoquées, hypothèses positives incontestablement, nécessitent de disposer d'une estimation précise de leur coût.

Dans les années à venir, si le SMTC veut assurer des projets de développement des transports en commun, donc des investissements soutenus, une croissance du réseau pour mieux se déplacer et plus facilement dans la grande agglomération, il est impératif de maîtriser les dépenses de fonctionnement dont la croissance, ces dernières années, a été trop forte et qui deviendrait insoutenable, si elle perdurait.

On est à la fois confronté à la nécessité de développer les réseaux, parce que la demande et les besoins sont là, et, d'autre part, à des contraintes financières d'une ampleur que l'on n'a jamais connues.

Les bonnes idées, il faut toujours les examiner. Si on peut avancer, on doit le faire. Cependant on n'a pas le droit d'avancer à l'aveugle. De plus, nous avons l'obligation de contenir, autant que possible, les budgets de fonctionnement, sinon on ne pourra pas alimenter le projet, c'est-à-dire le développement des investissements et de l'infrastructure proposée aux citoyens.

M. LE PRESIDENT précise que le coût pour Tisséo est évalué tout au long de l'examen d'un projet. Par principe, c'est un sujet sur lequel on est très attentif. Il ne peut pas y avoir de délibération votée sans en mesurer l'impact financier pour le SMTC. Le prévisionnel s'élève à 85 000 euros par an pour la mesure prise, étant entendu que la Région apporte l'équivalent.

M. CARNEIRO indique que si l'on ajoute le fait que cela va avoir un effet d'entraînement d'augmentation du nombre d'utilisateurs de 10 %, si l'on fait le ratio, on arrive à 34 % par personne. C'est à prendre en compte : il faut être vigilant.

Mme ROUCHON se félicite de ce nouveau tarif. Il impacte positivement en effet en grande partie le Muretain. Il n'y a pas d'autre solution que le train pour ce territoire. Le Muretain ne peut pas venir à Toulouse sans prendre le train, s'il veut prendre les transports en commun. A partir de là, on reste sur 70 € par mois pour un abonnement domicile-travail pour un usager qui habite dans le Muretain alors que l'on est sur 42 € sur Tisséo, pour un usager qui est desservi directement par Tisséo. Certes, c'est une amélioration, mais il reste une certaine inégalité de territoire du fait de l'obligation d'utiliser le train.

Cette tarification est intéressante, puisque actuellement la plupart des usagers ont les deux abonnements : c'est le double du prix qu'un usager qui serait desservi directement par Tisséo.

M. AREVALO estime que M. Moudenc a raison d'appeler à la responsabilité financière. Il indique cependant que certaines dépenses ou absence de recettes, lorsqu'on s'élève d'un cran, génèrent de l'économie par ailleurs, en rappelant que l'objet du SMTC est d'améliorer la qualité de l'air, donc la santé de la population,

On est à deux mois de la COP 21. Il fait remarquer qu'en septembre, l'humanité a consommé en totalité ce que la planète est capable de fournir en un an. C'est aux politiques publiques de soutenir davantage ce Syndicat et que les contributions soient plus importantes.

Il ajoute que si l'on peut favoriser l'usage des transports collectifs pour un montant de 85 000 euros et améliorer la situation de personnes qui vivent dans la précarité avec des salaires qui baissent, il faut le faire.

M. MOUDENC revient sur les propos de M. Arévalo, qui a évoqué à juste titre le fait d'augmenter la ressource.

En matière de ressources, un mauvais coup a été porté, l'année dernière, au système de financement des transports en commun avec l'augmentation de la TVA que l'on a dû absorber. Un deuxième coup a été porté, il y a quelques semaines, par la loi Macron : l'abaissement du seuil pour l'éligibilité au versement transport. C'est une perte de 300 millions d'euros au niveau national pour les autorités organisatrices, c'est à dire 300 millions d'euros de moins dans le système transport au moment même où l'on va accueillir la COP 21 et donner des leçons sur la décarbonisation au niveau mondial.

Marylise Lebranchu, en sa qualité de ministre, a tenté de rassurer les grandes villes en affirmant qu'il y aurait des compensations. Cette compensation se fera à hauteur de 105 millions, c'est-à-dire que 2/3 de la perte de recettes doit être supportée par le SMTC. C'est une contradiction forte, à un moment où il faut investir plus dans les transports en commun.

On obère des ressources aux collectivités, sans pour autant œuvrer véritablement au redressement des comptes publics : quand on supprime 200 millions d'euros de recettes sur le versement transport, cela ne permet pas à l'Etat de résorber un centime de son déficit. C'est une mesure qui ignore l'économie des transports publics et ses difficultés propres.

Aussi, s'il est positif de rechercher des dispositifs en faveur de publics territorialement défavorisés, on doit toujours avoir le souci de la recette à mettre en vis-à-vis des mesures prises. Surtout à un moment où la solidarité financière est mise à mal, empêchant les collectivités de jouer leur rôle d'amortisseur des crises.

Mme ROUCHON précise que, dans le cadre de l'intégration de la CAM, la complémentarité des réseaux TER et Tisséo est quand même le fondement de la stratégie de développement des transports collectifs. L'investissement comme le fonctionnement mis en œuvre tient compte du rôle pivot du TER. Il faut donc relativiser son coût au regard de cet élément.

M. LE PRESIDENT souligne que la gare de Portet est un lieu essentiel de l'intermodalité à l'échelle du PTU.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les deux projets de convention portant sur la mise en œuvre de la tarification commune ;
- d'autoriser M. le Président du SMTC à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 4.2 - AVENANT N° 2 A LA CONVENTION N° 2011-907 ENTRE LA POLICE NATIONALE, TISSEO-SMTC ET TISSEO-EPIC POUR LA DELIVRANCE DE TITRES DE TRANSPORT AUX SERVICES DE LA POLICE NATIONALE

Rapporteur : M. CARNEIRO

Le SMTC, soucieux du maintien de la sécurité dans les transports en commun de l'agglomération toulousaine, autorise la délivrance d'un certain nombre de titres de transport aux services de la Police Nationale.

Une convention entre la Police Nationale, le SMTC et Tisséo EPIC a déjà permis de mettre à disposition de la Police Nationale 195 titres de transports permettant aux unités opérationnelles de circuler sur le réseau urbain.

Le projet d'avenant 2 a pour objet d'octroyer 50 titres de transports supplémentaires à la Police Nationale afin de répondre à des besoins nouveaux portant ainsi à 245 le nombre total de titres de transport mis à disposition.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver le projet de convention n°2011-907 entre la Police Nationale, le SMTC et Tisséo-EPIC pour la délivrance de titres de transport aux services de la Police Nationale ;
- d'autoriser M. le Président du SMTC à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 5 - RAPPORT ANNUEL

POINT 5.1 - PRESENTATION DU BILAN 2014 DE TISSEO-EPIC

Rapporteur : M. Le Président

- L'évolution du réseau

L'offre kilométrique réalisée en 2014 est de 34,1 millions de kilomètres commerciaux en progression de 1.1 million de kilomètres, soit +3.3% par rapport à 2013.

L'offre de surface représente la quasi-totalité de cette augmentation avec une progression de plus d'1 million de kilomètres, correspondant essentiellement à la restructuration bus autour de la VCSM et de la LMSE (effet année pleine en 2014) et le prolongement du tramway T1 à Palais de Justice.

- Une progression de la fréquentation

Avec 175 millions de validations pour près de 124 millions de déplacements, l'année 2014 affiche une progression de +2,3% des validations par rapport à l'année 2013 soit 4 millions de validations supplémentaires.

Celle-ci est due à la progression de près de 10% de la fréquentation du réseau de surface, liée à son développement.

La fréquentation du métro stagne globalement (-1%), ce qui peut s'expliquer en particulier par les mouvements sociaux de fin d'année, par des signes de saturation de la ligne A et la possibilité d'utiliser le tramway entre Arènes et la ligne B.

En effet, la ligne A du métro enregistre 2,5% de baisse de fréquentation (-1,4 millions de validations) alors que la ligne B du métro progresse de +0,6% (+330 000 validations). Le mode métro demeure l'élément structurant du réseau avec la prise en charge des 2/3 des déplacements en 2014.

- Des recettes en baisse

L'ensemble des recettes commerciales du réseau représentent 73,7 M€ soit une baisse de 0,9% par rapport à 2013 (-0,6M€). Cela représente un taux de couverture de 31,9% des dépenses d'exploitation de la régie en baisse de 2,2 point par rapport à 2013.

Les recettes de trafic atteignent 69.3 M€ HT en 2014 soit - 0,8 % par rapport à 2013. Ces recettes sont inférieures à l'objectif contractuel de 3,3%.

L'impact de la hausse de la TVA (-1,9 M€) n'a pu être compensé par la hausse tarifaire intervenue en septembre (+0,9M€) et par les recettes supplémentaires dues à la progression de la fréquentation (+0,4M€).

La principale conséquence de ces résultats est la baisse légère des ratios recette de trafic par déplacement (0,56 € HT) et par validation (0,40€). La recette de trafic par kilomètre commercial est de 2.07 €, en baisse également de 10 centimes par rapport à 2013.

- Un coût du réseau en augmentation

Au plan financier, les dépenses 2014 atteignent 231 millions d'euros, les dépenses de personnel représentant les 2/3 du total. Elles progressent de +5,8% par rapport à 2013 (+12,7 M€). Un quart de cette progression du coût est dû à l'impact des évolutions indiciaires, 43% est lié à la mise en œuvre des ressources nécessaires à la production et à l'accompagnement de l'offre kilométrique et 21% sont la conséquence des effets de seuil dus à des projets structurants (Envo, 4^{ième} dépôt bus, dispositif agents d'accueil). Le coût net de fonctionnement du réseau revient à 4,61 € par kilomètre et de 1,27 € par déplacement en 2014.

Les effectifs, 2 680 E.T.P., ont augmenté de 5 % entre 2013 et 2014 soit + 132 ETP dont 58 % concernent le personnel de conduite bus et tramway. L'absentéisme est en hausse de 3 % mais en baisse chez les conducteurs (-1%).

Ce bilan d'activité présenté au titre de l'exercice 2014 a fait l'objet d'un examen en Commission Consultative des Services Publics locaux le 8 juillet 2015.

Dans un contexte économique de plus en plus contraint, l'enjeu pour le SMTC et pour Tisséo Epic sera dès 2015 et pour les années à venir, notamment dans le cadre du nouveau contrat de service public 2016-2021, de trouver le meilleur équilibre entre le développement de l'offre et des services aux voyageurs, la maîtrise des coûts d'exploitation et la qualité du service offert aux usagers.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de prendre acte du bilan d'activité présenté au titre de l'exercice 2014.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 5.2 - PRESENTATION DU RAPPORT D'ACTIVITE 2014 PORTANT SUR LA CONVENTION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT POUR LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

Rapporteur : M. Le Président

Ce rapport annuel du service Mobibus 2014 a fait l'objet d'un examen pour avis en commission consultative des services publics locaux le 8 juillet 2015.

Le service Mobibus dessert actuellement 101 communes et compte environ 5 700 bénéficiaires dont 45 % d'usagers ayant au moins utilisés le service une fois dans l'année. Depuis son extension à l'ensemble de l'agglomération, intervenue à partir de 2004, le service a connu un développement remarquable, aussi bien en offre qu'en fréquentation.

L'année 2014 a été marquée par une augmentation de 12 % de la fréquentation par rapport à l'année précédente avec environ 162 600 transports réalisés. La fréquentation a donc plus que triplé depuis la création du service il y a 10 ans.

Le SMTC a par conséquent engagé des moyens financiers supplémentaires d'environ 500 000 € HT afin de pallier à cette hausse de la fréquentation et maintenir la qualité de service. Le coût moyen par voyage financé par le SMTC est de 27,33 € HT.

Le service de transport des personnes à mobilité réduite MOBIBUS est, parmi les services analogues des grandes agglomérations, l'un des plus développés, en ce qui concerne aussi bien le niveau de l'offre et de fréquentation que les caractéristiques qualitatives du service (nombre de jours de fonctionnement, amplitude du service, modalités de réservation...).

Ce bilan d'activité a fait l'objet d'un examen en Commission Consultative des Services Publics locaux le 8 juillet 2015.

INTERVENTION

M. BRIAND rappelle que Mobibus n'a pas à suppléer d'éventuels transports sanitaires qui font ou devraient faire l'objet d'une prescription médicale. Il y a manifestement un détournement de l'objet de cet équipement et de ce réseau par certains. Mobibus a vocation à être d'abord utile aux personnes en très grandes difficultés de mobilité de façon continue.

M. LE PRESIDENT indique que les associations d'handicapés souhaitent que la problématique mobilité soit mieux ciblée. Ce n'est pas un statut qui permet d'accéder à Mobibus : c'est la capacité de mobilité qui importe. Il convient donc d'être attentif sur la confusion qui en train de s'instaurer.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de prendre acte du rapport présenté au titre de l'exercice 2014 ;

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

MAITRISE D'OUVRAGE, PROJETS D'INVESTISSEMENT ET GESTION DU PATRIMOINE

Les 4 prochains chapitres concrétisent un investissement total de l'ordre de 3,6 M€, alloués dans le cadre de marchés, avec notamment le marché de maîtrise d'œuvre de l'opération Linéo 3, attribué lors de la dernière CAO, au groupement mené par la société ARCADIS, pour un montant d'un peu plus de 1 260 000 €.

Depuis le début de l'année 2015, c'est en tout plus de 112 M€ qui ont été investi sur le réseau Tisséo, tout en appliquant le « Small Business Act » approuvé et signé par le SMTC, la SMAT et la Régie Tisséo.

POINT 6 - INVESTISSEMENTS METRO

POINT 6.1 - AMELIORATIONS LIGNE A : MARCHE N° 52M 2015 12572 M : COORDINATION SECURITE ET PROTECTION DE LA SANTE DES AMENAGEMENTS NECESSAIRES DES STATIONS ET DE LEURS IMPACTS SUR LES OUVRAGES D'INTERSTATION DE LA LIGNE A DE METRO DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE DE FAÇON A POUVOIR L'EXPLOITER AVEC DES RAMES DE 52 METRES DE LONG - APPROBATION DU MARCHE A CONCLURE AVEC L'ENTREPRISE BUREAU VERITAS

POINT 6.2 - AMELIORATION LIGNE A : MARCHE N° 52M 2015 12563 M : MARCHE CONSEIL EN ASSURANCES - APPROBATION DU MARCHE A CONCLURE AVEC LA SOCIETE AON FRANCE

POINT 6.3 - AMELIORATION LIGNE A : MARCHE N° 52M 2015 12608 M : MARCHE N° 52M 2015 12674 M - EXPERT OU ORGANISME QUALIFIE AGREE POUR LES AMELIORATIONS DE LA LIGNE A DU METRO DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE, EN VUE DE SON EXPLOITATION A 52 M - APPROBATION DU MARCHE A CONCLURE AVEC L'ENTREPRISE BUREAU VERITAS

Rapporteur : M. AUJOULAT

Ces délibérations concernent l'opération Améliorations Ligne A.

Elles portent sur l'attribution des marchés de prestations intellectuelles pour des missions et du conseil dans le domaine de la Coordination Sécurité et de Protection de la Santé, des Assurances et d'Expertises ou d'Organismes Qualifiés Agréés dans les transports guidés. Le montant global de ces marchés s'élève à un peu moins de 614 000 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser les dépenses correspondantes ;
- d'autoriser la SMAT à signer avec :
 - o l'entreprise BUREAU VERITAS le marché n° 52M 2015 12572 M° concernant la mission de coordination sécurité et protection de la santé pour la conception et la réalisation des aménagements nécessaires des stations et de leurs impacts sur les ouvrages d'interstation de la ligne A de métro de l'agglomération toulousaine de façon à pouvoir l'exploiter avec des rames de 52 mètres de long pour un montant de 298 240,00 € HT,

- la société la société AON FRANCE le marché 52M 2015 12563 M relatif au conseil en assurances dans le cadre de l'opération Améliorations Ligne A pour un montant de 116 000 € H.T,
- l'entreprise BUREAU VERITAS le marché n° 52M 2015 12674 M concernant la mission d'Expert ou Organisme Qualifié Agréé pour les améliorations de la ligne A du métro de l'agglomération toulousaine, en vue de son exploitation à 52 m pour un montant de 199 575 € H.T.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.4 - LIGNE A : AMELIORATIONS EN STATION - MARCHE R 2012 9887 M - GROS ŒUVRE - APPROBATION DE LA TRANSACTION A CONCLURE AVEC LE GROUPEMENT EIFFAGE/NESTADOUR/DL GARONNE

Rapporteur : M. AUJOULAT

Cette délibération concerne les améliorations en station de la Ligne A du métro.

Elle vise à approuver une transaction à conclure avec le groupement mené par EIFFAGE pour un montant d'un peu plus de 206 000 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser la dépense correspondante ;
- d'approuver la transaction à conclure le groupement EIFFAGE/ NESTADOUR/DL GARONNE titulaire du marché R 2012 9887 M, transaction d'un montant de 206 330,58 € HT, révision de prix et TVA en sus ;
- d'autoriser la SMAT à signer ladite transaction.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.5 - EXTENSION DES ATELIERS DU METRO : PHASE 2 - MARCHE N° W 2015 12597 M - LOT N° 15 - TRAVAUX DE FINITION - APPROBATION DU MARCHE A CONCLURE AVEC L'ENTREPRISE MALET

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération porte sur l'opération d'extension des Ateliers du Métro.

Elle a pour objet d'approuver l'attribution du marché de travaux de finition à la société MALET, pour un montant de près de 67 000 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser la dépense correspondante ;
- d'autoriser la SMAT à signer avec l'entreprise MALET, le marché n° W 2015 12597 M concernant le lot n° 15 - Travaux divers de finition pour la phase 2 de l'extension des ateliers métro pour un montant de 66 931,36 € H.T.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.6 - PROLONGEMENT DE LA LIGNE B - INDEMNISATION AGRICOLE : INDEMNISATION DES DOMMAGES PROVOQUES AUX SOLS ET CULTURES PARCELLES BH2-BH5-AL89 SUR LABEGE ET AV2-AV3-AV4-AV6-AV12 SUR RAMONVILLE ST AGNE

POINT 6.7 - PROLONGEMENT DE LA LIGNE B - CONVENTION D'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC DE L'ETAT-MINISTERE DE LA JUSTICE A CONCLURE ENTRE L'ETAT, FRANCE DOMAINE ET LE SMTC : APPROBATION DE LA CONVENTION N°2015-88-PLB

Rapporteur : M. AUJOULAT

Ces délibérations visent d'une part à approuver le versement d'une indemnisation à hauteur de 2 236 € pour la perte de récoltes provoquée par les sondages géotechniques et diagnostics et d'autre part à approuver une convention d'occupation du domaine public à conclure avec l'Etat.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver l'indemnisation pour perte de récoltes pour un montant total de 2 236 € à répartir entre les exploitants agricoles des parcelles BH2-BH5-AL89 (782 €) sur Labège et AV2-AV3-AV4-AV6-AV12 sur Ramonville St Agne (1 454 €) ;
- d'autoriser les dépenses correspondantes ;
- d'autoriser le Président à signer les actes correspondants.
- d'approuver la convention n°2015-88-PLB d'occupation du domaine public de l'Etat à conclure avec le Ministère de la Justice et France Domaine pour la réalisation du prolongement de la ligne B du métro ;
- de donner pouvoir au Président pour négocier les adaptations techniques éventuelles qui seraient demandées par le Ministère de la Justice et France Domaine ;
- d'autoriser le Président à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 7 - INVESTISSEMENTS TRAMWAY

POINT 7.1 - TRAM GARONNE - T1 : MARCHE G 2011 9278 M - ECLAIRAGE PUBLIC ET SIGNALISATION LUMINEUSE DE TRAFIC - APPROBATION DE LA TRANSACTION A CONCLURE AVEC LE GROUPEMENT BARDE SO/FOURNIE GROSPAUD/LEE CONSEIL

Rapporteur : M. AUJOULAT

Cette délibération porte sur l'opération Tramway Garonne et a pour objet d'approuver la transaction à conclure avec le groupement BARDE pour l'éclairage public et la signalisation lumineuse de trafic pour un montant d'un peu plus de 152 000 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser la dépense correspondante ;
- d'approuver la transaction à conclure le groupement BARDE SO/FOURNIE GROSPAUD/LEE CONSEIL titulaire du marché G 2011 9278 M, transaction d'un montant de 152 147,48 €HT, révision de prix et TVA en sus ;
- d'autoriser la SMAT à signer ladite transaction.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 7.2 - TRAM ENVOL - T2 - CONVENTION DE TRAVAUX ET DE RESTITUTION DES FONCTIONNALITES N°2015-012587 : PARCELLE CADASTREE BH 77 A BLAGNAC

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération concerne l'opération Tramway Envol et a pour objet d'approuver la convention de travaux et de restitution des fonctionnalités ainsi que le versement d'une indemnité de 27 000 € en compensation des troubles de jouissance occasionnés par les travaux.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la présente convention de travaux et de restitution des fonctionnalités sur la parcelle BH 77 à Blagnac ;
- d'approuver l'allocation au propriétaire désigné dans la convention n°2015/012587 d'une indemnité de 27 000€ pour trouble de jouissance ;
- d'autoriser les dépenses correspondantes ;
- d'autoriser le président à signer les actes correspondants.
- d'abroger la délibération D.2014.09.24.8.4 approuvée en conseil syndical du 24 septembre 2014.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 8 - TRAVAUX RESEAU

POINT 8.1 - MARCHE N° M2015-014 A CONCLURE AVEC LE GROUPEMENT ARCADIS / URBANICA / BETEM MIDI-PYRENEES POUR UNE PRESTATION DE MAITRISE D'ŒUVRE RELATIVE AU LINEO - AXE BUS PLAISANCE TOURNEFEUILLE TOULOUSE - ATTRIBUTION ET AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHE

POINT 8.2 - AVENANT N°1 AU MARCHE N° M2015-014 CONCLU AVEC LE GROUPEMENT ARCADIS / URBANICA / BETEM MIDI-PYRENEES POUR UNE PRESTATION DE MAITRISE D'ŒUVRE RELATIVE AU LINEO - AXE BUS PLAISANCE TOURNEFEUILLE TOULOUSE - APPROBATION ET AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT.

Rapporteur : M. AUJOULAT

Les deux délibérations portent sur le projet Linéo 3 entre Plaisance du Touch, Tournefeuille et Toulouse.

La délibération 8.1 concerne l'attribution du marché de maîtrise d'œuvre au groupement menée par ARCADIS pour un montant d'un peu plus de 1 260 000 €.

La délibération 8.2 a pour objet d'approuver par avenant, le transfert de ce marché à la SMAT qui assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'attribuer le marché n°M2015-014 au Groupement ARCADIS / URBANICA / BETEM MIDI-PYRENEES pour un montant de 1 260 650,00 € HT dont 527 075 € H.T. en tranche ferme et 733 575 € H.T. en tranches conditionnelles. Des indemnités d'attente, d'un montant de 40 000 € HT sont prévues selon les modalités définies dans le CCAP ;
- d'autoriser M. le Président du SMTC à signer le marché n° M2015-014 avec le Groupement ARCADIS / URBANICA / BETEM MIDI-PYRENEES pour un montant de 1 260 650,00 € H.T. ainsi que, le cas échéant les avenants au marché n'entraînant pas d'augmentation du montant du marché ;
- de dire que les dépenses sont inscrites au budget du SMTC ;
- d'approuver les termes de l'avenant n°1 au marché n°M2015-014 ;
- d'autoriser le Président à signer ledit avenant.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 8.3 - PROJET AEROTRAM - MARCHÉ 2 2015 12536 M : RECONNAISSANCES GEOTECHNIQUES ET MISSIONS GEOTECHNIQUES G12 - RECONNAISSANCES RESEAUX : AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHÉ A CONCLURE AVEC GINGER CEBTP

POINT 8.4 - PROJET AEROTRAM - AVENANT N° 2 AU MARCHÉ 2 2013 10805 M : ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE - GROUPEMENT INGEROP / CABINET ERIC / CABINET CABANES - AVENANT N° 2 : APPROBATION DE L'AVENANT

Rapporteur : M. AUJOULAT

Ces 2 délibérations concernent l'opération Aérotram :

La délibération 8.3 porte sur l'attribution du marché de reconnaissances géotechniques pour un montant de commande estimé à 235 000 €.

La délibération 8.4 vise à approuver un avenant au marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage conclu avec le groupement mené par INGEROP.

Cet avenant, d'un montant d'un peu plus de 44 000 €, a pour objet d'intégrer le volet maintenance et l'ensemble des travaux aux prestations du marché de conception-réalisation tout en ouvrant le champ des solutions technologiques pour le système de transport à retenir pour l'Aérotram.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser les dépenses correspondantes ;
- d'autoriser la SMAT à signer avec GINGER CEBTP, le marché n° 2 2015 12536 M concernant les prestations de reconnaissances géologiques et hydrogéologiques, d'essais géotechniques, de reconnaissances des sols de fondations des ouvrages existants, de reconnaissances de réseaux existants, de reconnaissance des chaussées, et divers autres travaux éventuels en relation avec ces reconnaissances, dans le cadre de l'opération AEROTRAM, pour un montant maximum de 500 000 € HT et pour une durée de 4 ans ;
- d'approuver l'avenant n°2 au marché N° 2 2013 10805 M à conclure avec le groupement INGEROP / Cabinet ERIC / Cabinet CABANES pour un montant de 44 125,00 € HT ;
- d'autoriser la SMAT à signer ledit avenant.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 9 - SYSTEMES

**POINT 9.1 - MARCHÉ N° M2015-015 A CONCLURE AVEC LA SOCIETE LGM POUR DES PRESTATIONS D'ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE PORTANT SUR LE PATRIMOINE TECHNOLOGIQUE DE TISSEO- CAPITALISATION DU PATRIMOINE SYSTEMES (LOT N° 1)
- AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHÉ**

**POINT 9.2 - MARCHÉ N° M2015-016 A CONCLURE AVEC LA SOCIETE LGM POUR DES PRESTATIONS D'ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE PORTANT SUR LE PATRIMOINE TECHNOLOGIQUE DE TISSEO - MISE EN ŒUVRE ET SUIVI DES OUTILS D'EXECUTION (LOT N° 2)
- AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHÉ**

Rapporteur : M. AUJOULAT

Ces deux délibérations ont pour objet d'approuver l'attribution à la société LGM, des deux lots du marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la gestion du patrimoine technologique du réseau Tisséo. L'estimation budgétaire de ces marchés s'élève à un peu plus de 520 000 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser Président du SMTC à signer les marchés :
 - N° M2015-015 et N° M2015-016 avec la société LGM ainsi que, le cas échéant les avenants aux marchés n'entraînant pas d'augmentation des montants de ces marchés ;
- de dire que les dépenses sont inscrites au budget du SMTC.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

**POINT 9.3 - ACCORD CADRE AC2015-702 A CONCLURE AVEC LA SOCIETE INEO SYSTRANS POUR LES ETUDES ET LE DEVELOPPEMENT DES ADAPTATIONS MATERIELLES ET FONCTIONNELLES DU SYSTEME D'AIDE A L'EXPLOITATION ET L'INFORMATION VOYAGEURS (SAEIV) DE TISSEO
- AUTORISATION DE SIGNER L'ACCORD CADRE**

Rapporteur : M. AUJOULAT

Cette délibération vise à approuver la signature d'un Accord Cadre avec la société INEO Systrans pour mener des études et développer le Système d'Aide à l'Exploitation du réseau Bus / Tramway.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser M. le Président du SMTC à signer l'accord cadre n° AC2015-702 avec la société INEO SYSTRANS sans montant minimum, ni montant maximum, pour une durée de 48 mois à compter de la date de notification de l'accord cadre.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 9.4 - MARCHE SUBSEQUENT N° 11 A L'AC 2012-904 A CONCLURE AVEC LA SOCIETE SIEMENS POUR LA RENOVATION ET LA SECURISATION INFORMATIQUE PCC LA- AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHE.

Rapporteur : M. AUJOULAT

Cette délibération porte sur l'attribution à la société SIEMENS d'un marché subséquent dans le cadre de l'Accord Cadre passé pour les études et le développement des évolutions fonctionnelles du système VAL.

Ce marché vise à travailler sur la rénovation et la sécurisation informatique du PCC de la Ligne A, pour un montant maximum de 450 000 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser M. le Président du SMTC à signer le marché n° M2015-017 avec la société SIEMENS ainsi que, le cas échéant les avenants au marché n'entraînant pas d'augmentation du montant du marché.
- de dire que les dépenses sont inscrites au budget du SMTC.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

RESSOURCES

POINT 10 - AFFAIRES JURIDIQUES

POINT 10.1 - CONVENTION COMPORTANT AUTORISATION TEMPORAIRE DE PASSAGE SUR LA PROPRIETE DE LA CLINIQUE DE L'UNION - AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION

Rapporteur : M. Le Président

Les lignes 42, 74 et 43 passent régulièrement sur le site de la clinique de l'Union, pour en assurer la desserte au plus près.

Afin de desservir au mieux la clinique et d'en faciliter l'accès par ses usagers, le SMTC, l'Epic TISSEO et la clinique de l'Union ont décidé de formaliser leur accord par convention et de définir les modalités de passage sur le domaine privé de la clinique.

Une future convention viendra préciser les aspects financiers et techniques relatifs notamment à la réalisation des travaux d'entretien.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les conditions de la convention comportant autorisation temporaire de passage sur la propriété de la clinique de l'Union avec la clinique de l'Union et l'Epic TISSEO ;
- d'autoriser le Président à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 11 - RESSOURCES HUMAINES

POINT 11.1 - MODIFICATION DU TABLEAU DES EFFECTIFS

Rapporteur : M. Le Président

Afin de permettre la promotion de certains agents au grade supérieur, il est proposé d'approuver la modification du tableau des effectifs du SMTC.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de dire que le tableau des effectifs du SMTC est modifié comme suit :

Poste	Situation ancienne	Situation nouvelle
Ingénieur principal	24	25
Ingénieur	7	5
Attaché	9	10
Adjoint administratif de 1 ^{ère} classe	16	22
Adjoint administratif de 2 ^{ème} classe	19	13

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 12 - COMMUNICATION

POINT 12.1 - CONVENTION DE PARTENARIAT N° C 2015-0869 ENTRE LE SMTC-TISSEO ET LE MAGASIN LE POINT (SEBDO LE POINT), ORGANISATEUR DE LA MANIFESTATION FUTURAPOLIS

Rapporteur : M. Le Président

Dans le cadre de la manifestation Futurapolis, qui se tiendra les 27 et 28 novembre 2015, le long du Quai des Savoirs, au Muséum d'Histoire Naturelle et au Théâtre Sorano (desservis par le réseau métro, tram, bus Tisséo), il a été convenu d'établir un partenariat entre le SMTC et le Magazine Le Point, organisatrice de la manifestation.

Le SMTC y participera dans le cadre des actions suivantes :

- Edition d'un titre de transport « Collector Futurapolis »
- Mise à disposition d'espaces d'affichage
- Diffusion annonce sonore dans toutes stations de métro
- Diffusion sur points de vente stations de flyers Futurapolis avec plan de la manifestation.
- Habillage événementiel.

La participation du SMTC est estimée à hauteur de 62 000 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la convention de partenariat avec le magazine Le Point (SEBDO LE POINT) ;
- d'autoriser M. le Président du SMTC à signer la convention avec le magazine Le Point (SEBDO LE POINT).

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 12.2 - PARTENARIAT ET CONVENTION N° C2015-0867 ENTRE TISSEO-SMTC, L'INSPECTION ACADEMIQUE DE TOULOUSE, CANOPE-CRDF ET L'AUTEUR M. THOMAS SCOTTO DANS LE CADRE DU PROJET « LIGNES NOIRES » / ÉCOLES- COLLEGES/LYCEES

Rapporteur : M. Le Président

Dans le cadre du projet « Lignes noires », il a été convenu d'établir un partenariat entre le SMTC, l'Inspection Académique de Toulouse, Canope-CRDF de l'Académie de Toulouse et l'auteur Thomas Scotto en vue d'assurer la tenue d'ateliers d'écriture au sein de 9 établissements scolaires (3 classes d'école élémentaire, 3 classes de collège et 3 classes de lycée professionnel) localisés sur le périmètre du SMTC.

La participation financière du SMTC est d'une peu moins de 4000 €.

Pour mémoire, participation des partenaires :

- | | |
|-------------------------|--------|
| - Réseau Canopé | 1740 € |
| - Inspection académique | 755 € |

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la convention de partenariat avec l'Inspection Académique de Toulouse, Canope-CRDF de l'Académie de Toulouse et l'auteur M. Thomas SCOTTO ;
- d'autoriser le Président à signer la convention entre SMTC-TISSEO, l'Inspection Académique de Toulouse, Canope-CRDF de l'Académie de Toulouse et l'auteur M. Thomas SCOTTO ;
- de dire que la dépense sera inscrite au chapitre 011 du budget 2015 du SMTC-Tissé.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 12.3 - PARTENARIAT ENTRE SMTC-TISSEO ET L'ASSOCIATION LES GRANDS INTERPRETES, ORGANISATRICE DE LA SAISON CULTURELLE 2015-2016

Rapporteur : M. Le Président

Dans le cadre de la saison culturelle 2015-2016 de l'association Les Grands Interprètes, qui se tiendra du 20 octobre 2015 au 18 juin 2016, il a été convenu d'établir un partenariat entre SMTC et l'association Les Grands Interprètes, organisatrice de la 30^{ème} saison.

La participation du SMTC porte sur la création d'un titre collector.

Non recette sortie titres de transport : 480 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la convention de partenariat avec l'association Les Grands Interprètes ;
- d'autoriser M. le Président du SMTC à signer la convention avec l'association Les Grands Interprètes.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

**POINT 12.4 - MODIFICATION DE L'AZPELLATION DE LA STATION DE LA LIGNE DE TRAMWAY T1
« BEAUZELLE » EN « BEAUZELLE-AEROSCOPIA »**

Rapporteur : M. Le Président

Il est proposé au Comité syndical de renommer la station de tramway « Beauzelle » en « Beauzelle-Aeroscopia ».

Cette nouvelle appellation engendre la refonte :

- de l'ensemble des documents de communication d'information voyageurs papiers (plans abribus, plans guide, plans poche, plans de ligne, etc.) présents et diffusés sur plus de cent communes du périmètre des transports urbains de la Métropole Toulousaine,
- des outils de signalétique de jalonnement présents en station et dans les rames.

Le coût estimatif total lié au changement de nom est de 20 000 € (incluant la mise à jour des documents d'information voyageurs, la production de la signalétique et les coûts de main d'œuvre pour la mise en place).

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la présente délibération ;
- de dire que la dépense sera inscrite au chapitre 21 du budget de Tisséo SMTC.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

L'ORDRE DU JOUR ETANT EPUISE, LA SEANCE EST LEVEE A 10 H 59.