



COMPTE-RENDU

DU COMITE SYNDICAL

SEANCE DU 19 OCTOBRE 2016

*
* *

L'an deux mille seize, le dix-neuf 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.

	PRESENTS	POUVOIR	ABSENTS EXCUSES
TOULOUSE METROPOLE			
ANDRÉ Gérard	X		
AUJOULAT Michel	X		
BRIAND Sacha	X		
CARNEIRO Grégoire	X	X (M.BRIAND à partir de 13h35)	
CHOLLET François	X		
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X	X (M. LATTES à partir de 12h07)	
KELLER Bernard		X (M. MOUDENC)	
LAGLEIZE Jean-Luc		X (MME MARTI)	
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe	X		
MOUDENC Jean-Luc	X		
TRAUTMANN Pierre	X		
TRAVAIL-MICHELET Karine	X		
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SICOVAL			
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X		
SITPRT			
BACOU Denis	X		
LERY Sébastien	X	X (M. BACOU à partir de 13h42)	
MURETAIN AGGLO			
ROUCHON Adeline	X		
SUAUD Thierry	X		

MONSIEUR LE PRESIDENT OUVRE LA SEANCE DU COMITE SYNDICAL A 9H18.

PROPOS INTRODUCTIFS

M. LE PRESIDENT introduit son propos en présentant les points essentiels de l'ordre du jour qu'il qualifie d'important.

Avant d'évoquer les trois dossiers principaux de cette séance, quelques points méritent qu'on s'y attarde :

- l'engagement pris entre Toulouse Métropole, Airbus Groupe et l'Aéroport de Toulouse-Blagnac. Ces grandes structures vont s'engager pour soutenir la 3^{ème} ligne de métro et s'engager dans une démarche d'innovation. Une instance de gouvernance partenariale va être mise en place : elle permettra de suivre l'avancement de TAE dans sa globalité. Il est particulièrement heureux de voir l'investissement que va prendre Airbus dans cette troisième ligne, investissement pour un projet très valorisable.

Concernant TAE, le déroulé des délibérations démontre que le projet est en train d'obtenir une reconnaissance nationale et européenne. Il cite le courrier que le Premier Ministre a envoyé à Jean-Luc MOUDENC : *« ce projet a vocation à servir de socle à un nouveau modèle de développement de la Ville de demain, d'une ville plus compacte et connectée et ainsi de conforter le rôle et la compétitivité de la capitale mondiale de l'aéronautique et de l'espace, tout en maintenant l'attractivité exceptionnelle de la métropole toulousaine »*.

Sur le plan européen, le SMTC a obtenu une première aide d'un montant de 10 millions d'euros sur des pré-études : c'est très significatif au regard des engagements européens, ce qui laisse supposer que les dossiers seront très bien reçus dans les mois et années qui viennent.

- Le deuxième dossier concerne les parcs-relais : ces derniers vont être agrandis, restructurés et offriront plus de places de stationnement. L'enjeu est de maintenir l'attractivité du réseau avec à la fois une amélioration de la gestion des parkings et une augmentation de leur capacité ainsi que la mise en place d'une stratégie mobilité avec une nouvelle nature des pôles d'échanges qui deviennent des pôles d'intermodalités dont il convient de prendre la mesure.
- Le troisième dossier porte sur les trois partenariats avec le SIFFOX, le CNES et le SICOVAL dans le cadre de l'écomobilité. Ces conventions viennent concrétiser le travail de partenariat que mène le SMTC avec les entreprises et les groupements d'entreprises dans l'aide aux déplacements de leurs salariés. Ces trois structures constituent des partenaires tout à fait importants pour le SMTC, avec notre manière de faire habituelle : l'accompagnement méthodologique, la production de cartes de géolocalisation, des enquêtes de mobilité des salariés, des plans d'action et des animations en entreprise. Aujourd'hui, le SMTC accompagne 161 plans de mobilité, qui représente près de 190 000 salariés sur l'agglomération toulousaine.
Cette année encore, le SMTC participe à FUTURAPOLIS avec un axe majeur : la SMART CITIES avec l'idée que notre évolution doit aller vers ces nouvelles technologies.

(suite propos M. le Président) Aujourd'hui, les votes qui vont être proposés correspondent à un investissement de près de 4 millions d'euros.

Le programme Linéo continue à se développer. Le plan Linéo 2 est en préparation : c'est l'extension du projet au regard de la réussite que cela représente et de la demande forte des maires des communes situées autour de Toulouse.

- Le quatrième dossier concerne les premiers grands marchés sur la ligne A : on entre dans la phase active du doublement de la capacité de la ligne A avec un chantier très conséquent. L'objectif est de faire passer cette capacité de 230 000 passagers/jour à 400 000 passagers/jour.

Les sujets-clés de la séance de ce jour sont ensuite évoqués :

- Le PDU 2020-2025-2030 avec un point précis sur le calendrier de mise en œuvre de ce PDU. M. le Président a rencontré M. Jacques ARCHIMBAUD sur la problématique du calendrier parallèle entre le débat public et la saisine des Personnes Publiques Associées. Sur sa proposition, le calendrier va être retardé de 15 jours. De son côté, la CNDP va avancer de 15 jours la remise de son avis. Ce délai permettra de laisser le temps aux personnes publiques Associées de s'imprégner et de s'orienter par rapport aux conclusions du débat public. C'est une décision prise à deux pour une solution qui n'impactera pas le programme proposé.
- Le lancement de l'étude connexion des lignes B et TAE à la future station INPT de Labège Innopole.
- La nouvelle gamme tarifaire avec la tarification sociale. Des échanges se sont encore tenus ce matin.

Il propose une suspension de séance juste avant la délibération sur la tarification afin de pouvoir échanger sur la base des orientations et des prises en compte proposées.

INTERVENTION :

Mme TRAVAIL-MICHELET souligne un ordre du jour particulièrement chargé, très dense et très riche. Elle remercie le Président d'avoir accepté une interruption de séance avant la délibération sur la tarification ; cela permettra a priori de pouvoir en discuter de nouveau. Elle évoque la délibération 1 relative au PDU qui a retenu toute son attention, et sur laquelle elle interviendra également

POINT 1 - PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS

POINT 1.1 - ELABORATION DU PROJET MOBILITES 2020.2025.2030 VALANT REVISION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAINE : ARRET DU PROJET ET ENCLenchement DES PROCEDURES DE CONSULTATION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES ET D'ENQUETE PUBLIQUE

Rapporteur : M. le Président

M. LE PRESIDENT rappelle que 21 mois séparent la délibération du 4 février 2015, laquelle portait sur la feuille de route, et le vote au comité syndical d'aujourd'hui, avec un terme qui lui revient d'explicitier à nouveau : nous votons pour arrêter le Projet Mobilités. Le mot « arrêter » ne signifie pas arrêt d'une réflexion puisque 15 mois de débat vont se dérouler autour de ce dispositif.

Le projet présenté a donné lieu à 81 séances de travail avec les objectifs suivants : le partage de l'actualisation des éléments, avec l'enquête ménage de 2014, le PDU précédent étant basé sur l'enquête ménage de 2004, l'explication de la nouvelle stratégie Mobilités développée depuis la mise en œuvre de ce dispositif ; la construction du Projet Mobilités autour d'ateliers qui ont réuni de nombreuses personnes et enfin la communication au grand public des éléments en cause. L'enjeu était de recueillir le point de vue des usagers, du monde associatif, des territoires et des partenaires institutionnels. Plus de 800 personnes ont participé à des réunions, telle que la journée technique de lancement avec l'Etat, la Région, le Département, les intercommunalités, ainsi que les trois séances de la Commission Partenariale de Suivi entre 2015 et 2016.

Cette Commission fait intervenir l'Etat, la Région, le Département et les quatre collectivités membres du SMTC. A ce stade, un diagnostic a été présenté.

Par ailleurs, trois réunions ont eu lieu avec les CODEVS de Toulouse Métropole, du SICOVAL et du Muretain.

Au sein des instances du SMTC, ont été organisées trois séances du groupe de travail interne, trois séances de la Commission de la Conception des Politiques Publiques de Mobilité et d'Organisation du Réseau et 28 séances de travail du Comité Technique.

Au niveau des territoires, comme dans le PDU précédent, 8 Commissions Thématiques se sont tenues portant sur le report modal, sur les modes actifs, sur la cohérence urbanisme mobilités et sur l'organisation des réseaux et stationnement. Près de 400 personnes ont participé à ces séances.

La nouveauté de cette concertation concerne les Commissions Territoriales qui ont eu lieu à Roques s/Garonne, à Plaisance du Touch, à Blagnac, à Castelginest, à Lapeyrouse-Fossat, à Castanet-Tolosan et à Belberaud. On touche l'ensemble des territoires du SICOVAL. Une cinquième Commission Territoriale va être créée sur Toulouse.

Je me suis efforcé à présider l'essentiel de ces réunions publiques, soit 28 réunions publiques depuis 21 mois. Je me suis rendu sur tous les territoires. La participation des élus locaux au travail sur table a particulièrement bien fonctionné. De très nombreux élus sont venus travailler sur table avec des propositions et des analyses. Il faut maintenir ce type de disposition.

Cinq présentations en Commission Transport des intercommunalités membres : Trois réunions avec Toulouse Métropole, une avec le SICOVAL et une avec le SITPRT ; l'enjeu étant de faire évoluer ce PDU vers un dispositif affiné.

(suite propos M. le Président) En dernier lieu, sept séances de travail se sont tenues avec les principaux partenaires du SMTC pour affiner les éléments du contenu : le 7 septembre 2016 dans le territoire Muretain, le 9 septembre au SICOVAL, à la Région le 12 septembre, au Département le 13 septembre, à Toulouse Métropole le 14 septembre et au SITPRT le 15 septembre. Une rencontre avec les représentants de l'Etat s'est tenue le 23 septembre.

Deux grandes opérations de concertation du grand public : la première s'est tenue du 7 septembre au 2 octobre 2015 : cinq réunions publiques ont réuni plus de 400 personnes. Des documents de concertation ont été envoyés aux 115 communes et aux intercommunalités, un site internet permettant de déposer les contributions et de rendre les avis : 437 avis ont été émis et désormais publics. Du 17 mai au 10 juin 2016, 12 stands mobilités ont été mis en place dans le réseau métro, 5 stands mobilités mis en place sur les marchés de Colomiers, Saint-Orens, Castelginest, Ramonville et Muret ; deux stands mobilités installés dans les hypermarchés de Blagnac et Labège et 17 stands mobilités dans les grands établissements qui travaillent avec le SMTC sur les PDE.

En complément, 500 enquêtes auprès des salariés et usagers, 30 000 exemplaires du magazine Mobilités n° 2, 56 000 exemplaires du projet Mobilités, un site internet qui a donné lieu à plus de 2000 accès, un nouveau site internet mis en place pour permettre de déposer les contributions et enfin une enquête spécifique auprès d'un panel de 1000 habitants et usagers.

Tout cela amène à quatre documents qui constituent le Projet Mobilités 2020-2020-2030 : le projet lui-même valant révision du PDU avec les trois axes définis : le report modal, cohérence urbanisme mobilités et organisation du réseau routier et stationnements ; le plan de 39 actions avec les différents leviers qui vont vous être présentés, le rapport d'accessibilité et le rapport d'évaluation environnemental. Tout cela a été complété par le rapport de l'Observatoire du PDU 2012.

Les prochaines étapes consisteront en la consultation des personnes publiques et associées pendant trois mois. Une modification du calendrier est proposée, décidée en accord avec le Président du Débat Public. Cela permettra de donner un délai supplémentaire de consultation des documents aux personnes publiques associées. On est arrivé à un compromis qui lui semble acceptable.

Une nouvelle concertation grand public en appui des Commissions Territoriales sera lancée de novembre 2016 à février 2017 avec quatre étapes : d'abord une enquête audiovisuelle auprès des habitants, ensuite une organisation de réunion avec le grand public, l'organisation de cinq Commissions Territoriales (les quatre citées+ la Commission toulousaine). Ce dispositif lui a semblé extrêmement pertinent et souhaite qu'il soit maintenu à l'avenir, et enfin une réunion publique finale et globale à l'échelle du territoire des 115 communes.

Le SMTC va saisir le Tribunal Administratif pour désigner une Commission d'Enquête Publique qui se déroulera durant l'été-automne 2017. Tout dépendra des calendriers mis en place par les structures publiques. Tout cela va déboucher sur l'approbation du Projet Mobilités qui devrait se situer fin 2017-début 2018. Depuis deux ans, les calendriers indiqués ont été strictement respectés.

Je rappelle que ce Projet Mobilités n'est pas figé. Certaines intercommunalités ont fait remonter des demandes, en particulier le SICOVAL, qui ne posent aucun problème et qui seront intégrées dans ce projet. C'est tout l'enjeu des consultations qui maintenant sont ouvertes.

(suite propos M. le Président) Les consultations des personnes publiques associées imposées et celles qui les demandent. Le SMTC-Tisséo a décidé de saisir des personnes publiques complémentaires, en particulier les intercommunalités qui le composent. Elles auront la possibilité de réagir, et leurs remarques seront intégrées.

Il propose de passer à la présentation du projet Mobilités et donne la parole à Christophe Doucet.

M. DOUCET présente le projet Mobilités 2020-2025-2030 qui vaut révision du Plan de Déplacements Urbains. Ce document se compose de 4 grands dossiers : le projet Mobilités qui vaut Plan de Déplacements Urbains dont les éléments de contenu sont articulés autour de six grands chapitres : un chapitre qui présente le diagnostic fonctionnel de la grande agglomération toulousaine à l'échelle des 115 communes, qui englobe les 4 territoires des intercommunalités composant le SMTC, un chapitre sur les enjeux qui ont été présentés lors des différentes commissions thématiques et territoriales, et qui intègre également les enjeux liés à l'application du Code des Transports. Un troisième chapitre présentant la stratégie mobilités présentée également lors des différentes instances et qui pose la problématique de l'organisation des mobilités à l'échelle du territoire de la grande agglomération toulousaine en intégrant les problématiques de développement durable et d'aménagement du territoire. La quatrième partie porte sur la présentation du plan d'actions non plus organisé autour des thématiques liés au Code des Transports, mais plan d'actions organisé autour des trois leviers sur lesquels nous avons travaillé en Commission et différentes instances : le report modal, la cohérence urbanisme mobilités et l'organisation des voiries, des réseaux et des stationnements.

Un nouveau chapitre a été intégré au Projet Mobilités qui porte sur les apports du projet par rapport à la desserte des territoires, par rapport à l'accès aux zones économiques, et aux enjeux environnementaux notamment.

Le dernier volet porte sur la gouvernance de la mise en œuvre du Projet Mobilités, la mise en œuvre n'incomant pas au seul SMTC, mais nécessitant une contribution de l'Etat, de la Région, du Département et des intercommunalités au regard de leurs compétences respectives et au regard de leurs engagements à travers un certain nombre de plans et programmes.

Ce 6^{ème} chapitre intègre également l'étude des modalités de financement et de couverture des coûts d'exploitation, notamment des transports en commun ; études qui intègrent d'autres éléments financiers extraits des contrats de plans Etat Région ou des contrats de Ville signés entre l'Etat et les intercommunalités concernées.

Le rapport Accessibilité est un document obligatoire qui a été co-écrit avec l'Etat, la Région, le Département et les 4 collectivités membres du SMTC. Ce rapport d'accessibilité montre la façon dont les autorités organisatrices, Région, Département, SMTC et les établissements publics de coopération intercommunale ou les communes mettent en accessibilité les matériels roulants, les établissements recevant du public et également les espaces publics permettant aux personnes à mobilité réduite de cheminer entre ces différents espaces.

Le rapport d'Evaluation environnementale, exercice obligatoire, a été rédigé selon la lettre de cadrage de l'autorité environnementale de l'Etat. Il se compose de 9 rapports, ceux-ci témoignant de l'état initial de l'environnement, de la façon dont le projet Mobilités intègre les aspects environnementaux : natura 2000, respect des émissions de gaz à effet de serre, respect des émissions polluantes, cadre de vie. La stratégie Mobilités est également expliquée à travers le prisme de l'environnement.

(suite propos M.DOUCET) Le dernier document constituant le projet Mobilités dans sa globalité est l'Observatoire du PDU. C'est un outil d'évaluation des politiques publiques de mobilités. Il a été mis en place il y a plus de dix ans à travers le premier PDU. Il évolue systématiquement à chaque révision du Plan de Déplacements Urbains. On peut y lire la situation 2015, la situation de mise en œuvre des actions des PDU et de leur impact en termes d'atteinte des objectifs.

Le territoire concerné est identique à celui du schéma de cohérence territoriale de la grande agglomération toulousaine, soit une échelle de 115 communes. C'est un peu plus large que le ressort territorial puisque au 1^{er} janvier 2017, le ressort territorial intègrera 108 communes.

En termes de synthèse du projet, on peut noter les points suivants : l'agglomération toulousaine reste une agglomération très dynamique de l'ordre de 15 000 habitants supplémentaires par an, de l'ordre de 7000 emplois supplémentaires par an, qui donnera à l'horizon 2025 une augmentation de la mobilité de l'ordre de 500 000 déplacements supplémentaires par jour, tous modes confondus et tous motifs confondus. Il faut se mettre en capacité de répondre à cette demande de mobilité supplémentaire.

Nous sommes également sur un territoire vivant avec un certain nombre de grands projets d'aménagement et d'urbanisation des différents territoires. On peut citer notamment, à titre d'exemple, le projet TESO autour de la gare Matabiau, les projets Montaudran et Innométo au Sud-Est de l'agglomération, le futur projet du Parc des Exposition au Nord-Ouest de l'agglomération. Tous ces projets vont impacter l'organisation urbaine de ces territoires et vont engendrer des besoins de mobilité nouveaux auxquels le Projet Mobilités doit répondre.

Le nouveau Projet Mobilités a été bâti sur des données actualisées, puisque nous bénéficions d'une enquête ménage très récente de 2013-2014. On a pu constater la pérennisation d'un certain nombre de pratiques de mobilités, notamment avec l'augmentation forte de l'usage des transports en commun, quel que soient les territoires. L'usage des transports en commun se développe fortement dans la ville centre, mais également dans les territoires de la périphérie. On constate également de façon durable une diminution de l'usage de la voiture particulière, certes avec des inégalités territoriales ; le mouvement est enclenché dans l'agglomération toulousaine comme sur d'autres grandes agglomérations françaises.

Nous avons également considéré des données économiques, fait tout à fait nouveau dans l'approche du plan de déplacements urbains. Il existe un certain nombre de zones économiques qui ne sont pas desservies par des transports structurants ; aujourd'hui les actifs ne constituent pas une population qui prend les transports en commun, contrairement à d'autres agglomérations. Le réseau Tisséo est le 3^{ème} réseau national au niveau de sa fréquentation, il n'est cependant qu'à la 15^{ème} place en termes de fréquentation par les actifs. Cela constituera dans le Projet Mobilités une cible forte en termes de report modal.

Le projet Mobilités a été articulé autour de trois grands enjeux : la desserte des zones économiques et donc l'accès à l'emploi, la desserte des différents territoires que constitue le projet Mobilités et l'intermodalité, notion forte puisque le territoire est desservi par trois réseaux différents : l'interurbain, l'urbain et le réseau régional fer ou route ; il est important de considérer ces trois réseaux pour organiser la desserte des territoires.

(suite propos M. DOUCET) Trois leviers : report modal, cohérence urbanisme Mobilités et organisation des réseaux routiers et des stationnements, qui constituent le socle de lecture du projet Mobilités, même au niveau du rapport d'évaluation environnementale.

Un plan d'action : 39 actions vont se dérouler entre 2015 et 2030. Le planning a été précisé dans le Projet Mobilités : il est important de retenir que pour l'horizon 2020, nous sommes dans l'action, les collectivités développant la mise en œuvre des actions. 2025 : on étudie pour faire. 2030 : on se projette dans l'avenir et on prépare les conditions de mise en œuvre d'un certain nombre d'actions et on accompagne d'autres plans et programmes qui viennent se greffer au Projet Mobilités.

Quelques cartographies pour illustrer tout cela : au niveau du report modal, on retrouve l'intégralité de la feuille de route du SMTC, des actions concernant l'intermodalité qui seront à travailler avec la Région et le Département, ainsi que des programmes d'actions de parc-relais ou de pôles d'échanges.

On peut noter un emboîtement des projets : sur la première carte, on devine la mise à 52 m de la ligne A. On déroule le fil par la mise en œuvre du réseau Linéo, dont les deux premières lignes ont été mises en place cette année ; 10 lignes Linéo à l'horizon 2020 ; la mise en place du Téléphérique Urbain Sud constituera le 1^{er} maillon de la ceinture sud entre les territoires Sud-Est et Nord-Ouest de l'agglomération toulousaine, l'extension du Tram T1 pour accompagner la desserte du futur Parc des Expositions, la mise en œuvre à l'horizon 2024 de Toulouse Aerospace Express avec 5 points de connexion essentiels sur le réseau ferroviaire qui vont développer les conditions de l'intermodalité ; l'interconnexion ligne B -3^{ème} ligne de métro à partir de la station de Ramonville pour desservir le Parc Technologique du Canal et l'INPT ; l'extension du réseau Linéo à l'horizon 2025 ; l'exploitation du réseau OPTIMO ; l'organisation d'un schéma directeur bus dans un objectif de rationalisation et d'une meilleure desserte des territoires.

Le report modal concerne également les modes actifs avec un gros chantier d'élaboration d'un schéma directeur cyclable avec Toulouse Métropole, le Muretain et le Sicoval pour avoir un réseau intégré à l'échelle du grand territoire ; idem pour un plan piétons de façon à ce que le piéton puisse retrouver toute sa place dans la mobilité et faire que nous ayons des quartiers et centres-villes apaisés favorisant l'usage de la marche à pied qui représente aujourd'hui le premier mode d'accès au réseau de transports en commun. On portera dans ce chapitre là le déploiement des plans de mobilités en partenariat avec les entreprises concernées.

Concernant le chapitre Urbanisme-Mobilités, le projet Mobilités s'inscrit en complément du schéma de cohérence territoriale et vient proposer un outil de cohérence urbanisme mobilités appelé Pactes Urbains que le SMTC propose de mettre en œuvre, certes sur les projets d'infrastructures de transport en commun qui vont accompagner le développement des territoires urbanisables, mais également sur des projets déjà constitués le long des lignes A et B du métro et sur des territoires de renouvellement urbain, de façon à continuer l'intensification urbaine ou l'accueil des équipements publics sur des territoires déjà desservis par le réseau métro ou tramway ou réseau structurant. La desserte des quartiers prioritaires a également été intégrée.

Le dernier levier porte sur l'organisation des réseaux et des stationnements. Il contient 11 actions qui seront à travailler avec l'Etat, le Département et Toulouse Métropole, mais également avec les autres territoires.

(suite propos M. DOUCET) Ce chapitre intègre le renforcement de l'utilisation de la voiture partagée, la problématique de l'électromobilité, la politique d'extension des capacités de stationnement dans les parcs-relais, la hiérarchisation du réseau routier, la modération des vitesses sur le réseau routier et autoroutier structurant dans un souci de limiter les émissions de gaz à effet de serre, et la stratégie globale de stationnement.

Tous les leviers comprennent un axe Innovation qui permet de suivre les démarches innovantes des intercommunalités membres : la Smart City.

Le chapitre « Apport du Projet » porte sur une valorisation du Projet Mobilités. A l'horizon 2025, on comptera environ 507 000 habitants qui seront situés à 5-10 mn de marche à pied du réseau structurant ainsi que 342 000 emplois desservis par le réseau structurant, soit 65 % des emplois de la grande agglomération toulousaine. On note une évolution significative de la couverture territoriale soit des habitants, soit des emplois. L'extension du niveau de service en soirée, puisque le réseau Linéo fonctionnera de 5h30 à minuit 30, permettra à la population de se déplacer au-delà de 21h-22h.

Le sujet de l'intermodalité a été travaillé avec la Région. Une délibération a été passée dans le cadre des états généraux du rail, organisé par la Région ; le projet TAE, mais également d'autres projets viennent inscrire durablement l'intermodalité entre les réseaux urbains et le réseau ferroviaire régional, de façon à permettre une démultiplication des points d'interconnexion et favoriser ainsi l'usage des transports en commun.

En termes de qualité de vie et d'environnement, il est important de souligner une tendance à l'évolution des parts modales en termes d'usage des transports en commun et de diminution de l'usage de la voiture particulière. Le SMTC répond aux objectifs qui lui sont assignés au niveau national.

En termes de paquet énergétique, le projet Mobilités répond également à la diminution des gaz à effet de serre, puisque chaque individu verra sa consommation de gaz à effet de serre diminuer de 40 %.

Le projet Mobilités n'est qu'un des outils permettant d'atteindre les objectifs nationaux. D'autres outils comme les plans-climats à l'échelle des intercommunalités, le Plan de Protection de l'Atmosphère à l'échelle de l'Etat, ainsi que le futur schéma régional Climat Air Energie contribuent également à l'atteinte des objectifs qui nous sont assignés en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre et autres polluants qui ont un impact sur la santé publique.

Nous terminerons par la mise en place des outils de gouvernance. Comme l'a souligné le Président, le SMTC va pérenniser les Commissions Territoriales qui constitueront un outil de mise en œuvre et de suivi de déclinaison du plan d'action du projet Mobilités ; nous devrions également travailler avec les CODEVS pour faire évoluer les outils d'évaluation et d'observation des politiques publiques de mobilité.

La Conférence des Exécutifs continuera à travailler sur un certain nombre de sujets notamment liés à l'intermodalité.

Les outils techniques seront reconduits et évolueront pour se mettre au diapason du nouveau Projet Mobilités, notamment l'observateur du PDU, le compte-déplacements, outil élaboré en 2013-2014 sur la période 2008-2012 faisant le point sur les investissements mis en place par l'Etat, la Région, le Département et les quatre intercommunalités sur le coût des transports. Le document fait également état du coût des transports, quel que soit les modes par les usagers.

(suite propos M. DOUCET) Ce programme représente un investissement de plus de 4 milliards d'euros, toutes actions confondues. 91 % de l'investissement est consacré aux transports en commun, Région, Département, SMTC.

Le programme global d'investissement du SMTC se décline à trois horizons :

2020 : mise en œuvre pour répondre aux besoins de mobilité des habitants, sans attendre.

2025 : horizon de la 1^{ère} année de fonctionnement de la 3^{ème} ligne de métro.

2030 : c'est l'horizon cible du Projet Mobilités ainsi que la montée en charge de la fréquentation de la 3^{ème} ligne. D'autres actions seront étudiées pour préparer et accompagner l'horizon 2030.

Prochaines étapes :

- de mi-novembre 2016 à mi-février 2017 : consultation officielle des personnes publiques associées ; processus dématérialisé : ces personnes recevront un courrier avec un lien leur permettant de télécharger le Projet Mobilités directement sur le site du SMTC. En parallèle, une nouvelle phase de concertation grand public ;
- Mars 2017 : bilan de cette consultation des personnes publiques associées.
- Été / automne 2017 : enquête publique.
- Début 2018 : Approbation du Projet Mobilités.

M. LE PRÉSIDENT a fait distribuer aux membres du conseil syndical le courrier reçu de Jacques ARCHIMBAUD. C'est une lettre qui fait suite à une réunion entre M. ARCHIMBAUD et lui-même où un accord a été trouvé sur le calendrier. Il met en évidence la proposition d'avancer de quinze jours la remise de son rapport alors que le SMTC retardera de quinze jours la saisine des personnes publiques associées, ce qui permettra de laisser aux personnes publiques le temps d'analyser ce qui aura été dit dans le débat public.

Il précise que les modifications demandées par les intercommunalités seront intégrées dans ce document qui reste un produit vivant. Le projet sera « définitif » au moins dans un premier temps, dans 15 mois.

M. TRAUTMANN interroge M. DOUCET sur les 500 000 déplacements supplémentaires prévus dans 10 ans. Aujourd'hui 500 000 véhicules empruntent le périphérique tous les jours, et on compte environ 500 000 validations dans le réseau de transport : 1/3 pour chacune des deux lignes de métro et le dernier tiers pour le reste. Quel est le nombre de déplacement total actuel ?

M. DOUCET indique que le nombre de déplacements actuel s'élève à 3.800.000 par jour, tous modes et tous motifs confondus sur le périmètre. Les 500 000 déplacements supplémentaires viendront s'ajouter à l'horizon 2025 à ces 3 800 000 de déplacements actuels.

MME TRAVAIL-MICHELET exprime ses remerciements à M. le Président pour cette présentation riche et extrêmement importante. Ce conseil syndical marque une étape décisive. C'est un moment particulier que d'arrêter un projet de PDU, un moment politique fort où le Président présente sa feuille de route pour les 20 ans à venir. Le débat doit être vivant à partir de ce projet de PDU.

La centralité, la substance même de ce PDU relève de la mise en œuvre de cette 3^{ème} ligne de métro. En statuant sur l'arrêt du projet de PDU, le SMTC-Tisséo se prononce pour les 15 à 20 ans à venir et engage de la même façon les finances publiques.

(suite propos Mme TRAVAIL-MICHELET) Elle est très étonnée que l'arrêt du projet de PDU intervienne alors même que la CNDP n'a pas terminé ses travaux, et que le débat public est en cours.

La lettre du Président ARCHIMBAUD n'est pas très convaincante : on décèle dans ce courrier que le Président de la CNDP aurait préféré, pour la sérénité de ce débat, un autre calendrier.

La question du financement est également centrale dans cet arrêt de projet de PDU où on s'engage sur près de 4 milliards d'euros. Des discussions sont en cours. On manque d'éléments qui nous permettraient d'avoir la certitude que ce financement sur près de 4 milliards d'euros est aujourd'hui bouclé. Cela nécessiterait de prendre un peu plus de temps sans compromettre pour autant le bon aboutissement de tous ces projets, mais au contraire pour les consolider.

Pour une fois, un PDU ne pourra être que très difficilement révisé dans les 10-15 ans à venir, car la 3^{ème} ligne de métro constitue l'axe fort et la structuration centrale de ce PDU. Il sera très difficile de ré arbitrer ce projet, une fois qu'il sera mis en œuvre.

Elle maintient sa demande de report de l'arrêt du projet de ce PDU, a minima au moment où la CNDP aura rendu son rapport.

Elle n'est pas prête à pouvoir arrêter ce projet aujourd'hui : elle s'abstiendra avec également son collègue Gérard ANDRÉ.

M. LE PRESIDENT précise que le calendrier actuel a été présenté en décembre 2015 et a été confirmé dans ces documents. Il a ensuite été transmis en avril 2016 à la CNDP qui n'a pas fait de remarques, et il figure en page 78 du document relatif au dossier de maître d'ouvrage. Cette solution, eu égard à l'objectif de porter l'avis à la connaissance des autorités publiques associées avant même que ces dernières aient rendu leur propre rapport, semble parfaitement acceptable au Président de la CNDP

Cette formule, acceptable pour le président ARCHIMBAUD et pour lui-même, n'était pas une obligation. Elle remettait en cause un calendrier connu et largement diffusé.

Concernant le PDU, certes il y a TAE, mais également l'enjeu de la connexion ferroviaire géré par la Région : Beaucoup de nouveautés dans ce PDU, pas uniquement la partie consacrée à la 3^{ème} ligne de métro.

M. AREVALO affirme avoir bien compris la notion « d'arrêt du projet Mobilités ». Ce projet n'est pas voté de manière définitive aujourd'hui. Il va pouvoir faire l'objet d'amendements différents dans le cadre de consultations vis-à-vis de la population et de leurs représentants. L'acte de valider ce projet engage totalement la crédibilité du SMTC. Un projet est arrêté lorsqu'on il est considéré comme intéressant, équilibré et harmonieux, Arrêter ce projet c'est s'engager sur des solutions qui apparaissent totalement crédibles. Pour l'instant, la démonstration n'est pas encore effectuée sur le fait que les solutions proposées répondent réellement aux grands enjeux auxquels ils ont le devoir de répondre en tant qu'élus : c'est la question de la qualité de vie et de la santé des populations : un grand nombre de personnes décèdent chaque année de la mauvaise qualité de l'air sur Toulouse. C'est la lutte contre le réchauffement climatique, mais également les questions liées à la création d'une très grande agglomération équilibrée dans son développement futur.

(suite propos M. AREVALO) L'élément perturbant de cette réflexion, qui intervient comme un parasite intellectuel, est le projet de 3^{ème} ligne qui finit par s'imposer. De ce point de vue, on ne peut que féliciter l'équipe municipale majoritaire de Toulouse d'avoir réussi à faire partager cette idée de façon intelligente, sans pour autant apporter la preuve que cette 3^{ème} ligne apporte des réponses aux enjeux.

Il est dit que cette 3^{ème} ligne va emmener une plus grande qualité de vie, diminuer la pollution de l'air et aller vers un territoire équilibré. De ce point de vue, la démonstration n'est pas faite. On introduit ce projet, mais il faut rappeler qu'un certain nombre de projets déjà inscrits dans le PDU actuel, sont supprimés, notamment les projets en site propre, l'extension du réseau tramway. La solution ferroviaire est indirectement délaissée: certes elle est évoquée dans l'intermodalité, mais on renonce à exploiter le réseau ferroviaire qui n'est finalement pas inintéressant sur cette grande agglomération.

Sur la question des enjeux environnementaux, selon les dires du technicien, ce PDU répondrait aux Gaz à Effet de Serre. Les personnes consultées qui ont examiné attentivement l'étude d'impact environnementale ne disent pas la même chose : sur certains aspects oui, sur d'autres aspects non. L'étude environnementale a peut-être été faite rapidement : il n'est pas sûr aujourd'hui que la solution de ce nouveau projet de Mobilités réponde à ces enjeux.

Il soulève la question de l'impact que va produire cette 3^{ème} ligne dans l'agglomération toulousaine, avec un effet de densification urbaine à un certain endroit avec x milliers d'habitants qui vont effectivement s'agglomérer, d'autant plus que ce sont des territoires urbanisables avec force. Du point de vue de l'équilibre global des territoires, on peut s'interroger sur ces effets produits comme la spéculation foncière, les quartiers de ville réservés à certains, et des quartiers réservés à d'autres, etc...

Un autre élément relatif à cet équilibre concerne la concentration sur une partie du territoire ; cela signifie que des territoires et des sous-territoires de la grande agglomération seront délaissés. Il pense entre autre au sud et au nord toulousain.

Si les 2.3 milliards étaient engagés sur d'autres moyens comme les transports en commun en site propre, le tramway, etc... l'ensemble du territoire serait mieux desservi. On tend vers des déséquilibres potentiels.

Aujourd'hui, la population, pour un certain nombre d'entre eux, valide ce projet, mais n'a peut-être pas saisi la totalité des enjeux derrière cette réalisation. Pour preuve, le débat public, tel qu'il se déroule et tel qu'il est organisé, stimule énormément de réflexions, des contributions diverses et variées.

Ce projet de 3^{ème} ligne a quelque peu écrasé la réflexion collective sur l'ensemble du problème.

Malgré la tenue de 81 séances de travail, ces séances n'ont pas eu la densité intellectuelle et de réflexion suffisante pour explorer la totalité des solutions alternatives à la 3^{ème} ligne de métro.

La 3^{ème} ligne de métro devient une mauvaise idée si elle est placée comme la priorité de réalisation empêchant de réaliser tout autre projet dans des délais rapides.

(Suite propos M. AREVALO) En conclusion, le plan de Mobilités n'introduit aucun élément de phasage de réalisation en termes de priorité. En fin de compte, le SMTC peut se retrouver à la fois dans une situation où le projet de la 3^{ème} ligne est engagé et dans une situation financière telle que l'on ne peut plus engager aucun autre projet qui eux, en revanche, pourraient réellement répondre aux enjeux, parce que plus légers et plus rapides à mettre en œuvre. Le SMTC était prêt à réaliser le prolongement de la ligne B. Il a été stoppé par ce nouveau projet. En définitive, le projet du prolongement de la ligne B risque de se réaliser : des discussions sont en cours. Il se réalisera, mais une dizaine d'années auront été perdues.

Il y a un véritable problème de phasage et de réalisation. Ce projet de Mobilités n'apporte aucune réponse sûre et claire là-dessus comme il n'apporte pas de réponse au volet de financement, sur lequel on est dans une phase d'incertitude. Aller au-devant de la population sans connaître le financement de ce projet ne lui semble pas très raisonnable et très sage.

En tant qu'élu écologiste, sa tentation serait de voter contre cet arrêt de projet, au regard de son imperfection et des éléments manquants, notamment parce qu'il semblerait nécessaire de prendre le temps de le perfectionner avant de le proposer à débat à la population.

En tant que délégué du SICOVAL, il restera sur un vote d'abstention pour respecter l'instance qui l'a désigné au sein du SMTC-Tisséo.

M. LE PRESIDENT souligne que ce projet reste amendable.

Il considère que ce projet est bon, mais pour autant, il préfère échanger et avoir une position de consensus. Il fait également confiance aux personnes publiques associées qui vont essayer de l'enrichir.

Il revient sur ces deux années de travail intense. Il a fait le choix de présider l'essentiel de toutes les réunions. Il a présidé 28 réunions publiques depuis 21 mois.

L'enjeu est d'atteindre 500 000 déplacements par jour dans 10 ans. On a travaillé deux ans de manière intense. On peut toujours attendre. A un certain moment, ce qui fait la noblesse de la politique, c'est de se décider. Décider après un échange de deux ans ne lui semble pas tout à fait scandaleux, sachant que toutes les personnes qui souhaitaient participer ont pu le faire. Le point noir du dispositif reste la destination domicile-travail. Cela a été une des cibles majeures du dispositif.

Des choix sont à faire ; M. AREVALO évoque les sites propres. Le BHNS était à la fois très structurant et très lourd. Pendant toute la durée d'un mandat, aucun BHNS n'a été inauguré ; cette stratégie d'infrastructure était très douloureuse pour les territoires. Le BHNS aurait été bien difficile de mettre en œuvre au regard de l'impact que cela allait représenter sur les territoires.

Aujourd'hui, la plupart des agglomérations s'orientent plutôt vers des projets Linéo que vers des projets BHNS. Cette lecture des choses est très importante. Le Linéo est vivant. Les premiers chiffres sur Colomiers montrent une augmentation de + 20 % dès la mise en œuvre du dispositif. Avant la fin du mandat, 10 lignes Linéo seront mises en service. C'est un projet pragmatique. Il mesure à la pression des maires des communes autour de Toulouse, que c'est un projet qui intéresse à tel point que dans le courrier reçu du Président du Département qui s'engageait résolument pour le projet TAE, il est indiqué qu'il souhaitait également participer au projet Linéo. Un courrier de la Région stipule qu'elle s'engage elle aussi sur le projet TAE.

Concernant la densification urbaine, il a été évoqué 150 000 habitats, pas uniquement sur le tracé du métro, mais sur l'ensemble du réseau qualifié de structurant.

(suite propos M. le Président) Avec ce projet, l'ambition est de faire du renouvellement urbain. Derrière cette arborescence qui concerne non seulement le métro, mais également tout l'environnement existant autour, il est possible de reconstruire l'agglomération avec la densification autour des lieux forts d'habitat.

Le PDU 2012 prévoyait un tram Grand Rond Matabiau ; il a du mal à penser que cette ligne de tram aurait irrigué les territoires. L'axe restait très toulouso-toulousain.

Concernant le phasage et la réalisation, il souligne qu'avant le lancement de TAE, le SMTC aura dépensé 900 millions sur les transports en commun que sont l'extension de la ligne A, le réseau Linéo et le Téléphérique Urbain Sud.

Après avoir fait évaluer l'évolution des investissements du SMTC sur les années passées et futures, il précise que le budget que nous aurons à tenir est 30 % supérieur au budget du mandat précédent. L'investissement hors TAE qui sera réalisé avant 2020, est 30 % plus important que celui réalisé dans le mandat précédent.

Tout cela traduit un certain volontarisme. Un problème majeur se pose : c'est la formidable croissance de l'agglomération toulousaine avec l'arrivée de 15 000 personnes chaque année. Cette force peut devenir une faiblesse si on ne se dépêche pas de réagir. La croissance peut étouffer la croissance. A cette croissance exceptionnelle, il faut apporter une réponse à la hauteur des enjeux. C'est tout l'esprit de ce PDU.

M. LAFON souhaite expliciter la motivation du vote de la Communauté d'Agglomération du SICOVAL. Henri Arévalo vient d'énoncer une abstention : il s'agira d'une bienveillante abstention.

En tant qu'élus de droite, M. LAFON serait enclin à voter cet arrêt du PDU, mais en tant que représentant d'une Communauté d'Agglomération, il fera preuve d'une abstention bienveillante.

Il énumère les trois points qui ont attiré l'attention du SICOVAL : le premier point concerne l'interconnexion ligne B-INPT sans rupture de charge. C'est un point très important sur lequel on a longuement débattu au sein de cette assemblée et qui donne pleine et entière satisfaction au SICOVAL.

Le deuxième point concerne le financement : deux sources d'interrogation et d'inquiétude dans cet arrêt de projet de mobilités : le plan de financement de ce projet mobilités avec une interrogation sur la répartition des contributions des collectivités membres et la soutenabilité financière de l'accompagnement de ce projet PDU. Comme l'a rappelé le Président à bon escient, l'ensemble des investissements du précédent n'aurait pas été réalisé. Il espère donc que l'investissement sera à la hauteur et que le financement soit bouclé.

Le troisième point porte sur la desserte du territoire du SICOVAL, sur sa partie classée « Ville Intense Sud » sur laquelle le SICOVAL souhaite une desserte express, et pour laquelle il n'a toujours pas reçu de réponse.

M. LE PRÉSIDENT rappelle que les études sont lancées sur la connexion des lignes B et TAE à la future station INPT de Labège-Innopole.

Sur le plan de financement de ce Projet de Mobilités, nous considérons qu'il existe une parfaite soutenabilité financière de ce dispositif.

(suite propos M. le Président) Sur le financement du PDU 2012, l'investissement se terminait en 2015 avec une clause de revoyure. C'est une démarche assez normale sur des investissements à long terme.

Concernant la desserte express évoquée par Arnaud LAFON, M. le Président s'engage à ce qu'elle soit inscrite au PDU.

M. BACOU fait part des remarques des représentants du SITPRT par la lecture de ce texte : *«Monsieur le Président, le SMTC a engagé le 4 février 2015 la démarche de révision du PDU, Projet Mobilités 2020--2030. Différentes réunions d'information et de concertation ont permis d'élaborer un état des lieux, diagnostic des premières orientations pour la période 2020-2030. Le Syndicat a délibéré à plusieurs reprises sur ce diagnostic ainsi que sur ces orientations et nous a fait parvenir un premier avis le 21 mars 2016. Une première proposition de ce projet Mobilités est présentée lors du comité syndical d'aujourd'hui. Il intègre pour partie nos remarques et vous en remercie. Toutefois, à ce stade de la démarche, je souhaiterais vous faire part de mes premières observations sur ce nouveau document concernant les différents secteurs de notre territoire. Pour le secteur Nord, j'ai bien noté le maintien de la Linéo sur le Boulevard Urbain Nord multimodal, mais l'objectif de le réaliser en 2030 reste d'actualité si l'on veut mettre en œuvre une véritable ligne performante et attractive. Ne faut-il pas anticiper cette opération dès 2020, indépendamment du rythme de la réalisation de l'infrastructure routière ? j'ai noté aussi votre intention de prolonger la Linéo 9 au-delà de l'Union jusqu'à Rouffiac-Tolosan, pôle d'échange, et je vous en remercie. L'objectif, comme toutes les lignes Linéo, est de mettre en œuvre un site propre optimal afin de garantir l'attractivité de la ligne notamment, dans ce cas, la traversée de l'Union et de Saint Jean. Cette condition d'attractivité et d'efficacité est un préalable à tout rabattement éventuel des lignes 75 et 76 sur les lignes Linéo. Dans l'attente, elles doivent, à ce stade rester en connexion directe avec la station de métro des Argoulets. Enfin, dans nos secteurs, à moindre densité, il s'agit encore d'assurer et de consolider un maillage transversal du secteur Nord, lignes secondaires TAD zonal et particulièrement en connexion avec le pôle de la clinique de l'Union. Nous comptons sur des propositions innovantes et performantes pour la desserte de ces secteurs qui doivent être pleinement intégrés dans la dynamique de développement et d'accès aux services de l'agglomération.*

Concernant la 3^{ème} ligne TAE, nous réaffirmons la nécessité d'assurer les connexions à rabattement sur les principaux pôles d'échange, notamment au niveau de la Vache pour le secteur Nord.

Avant de donner la parole à M. Léry, je vous remercie par avance, Monsieur le Président, de bien vouloir tenir compte de ces observations ».

M. LERY indique que c'est une intervention à deux voix qui va relater la position du SITPRT. MM. BACOU et lui-même sont mandatés par leur Syndicat pour prendre part à ce vote.

C'est un moment politique important, puisque les élus vont devoir se prononcer sur un document qui va être soumis au débat public, à l'appréciation de la population et des personnes publiques associées. Il ne faut pas minimiser la portée de ce document. C'est le résultat du fruit d'un travail de deux années. Il faut prendre le temps d'échanger.

Il fait une première remarque sous forme de question : quel document vote-t-on ? Le dossier principal du projet Mobilités qui fait 230 pages environ, n'a pas été transmis en format papier. Il a été fourni lors du Bureau sur une clé USB, dans une version datée du 5 Octobre. Aujourd'hui, une nouvelle clé USB a été distribuée : le document est-il identique à celui du 5 octobre ?

(suite propos M. LERY) Il est en effet important de pouvoir déterminer précisément et d'annexer aux délibérations un document sur lequel il n'y ait plus de doute quant à sa nature et son contenu.

Si le document fourni sur cette clé USB a été modifié, il lui semble important de ne pas voter aujourd'hui, puisque les élus n'ont pas pu prendre connaissance du contenu de cette clé.

M. LE PRESIDENT confirme que c'est le document du 5 octobre enregistré sur la clé USB distribuée ce jour, avec une seule modification qui porte sur la précision du travail mené avec les CODEVS. : C'est exactement le même document diffusé le 5 octobre et le même que celui diffusé jeudi en numérique.

M. LERY remarque, dans le document que le Président propose d'arrêter aujourd'hui, qu'un certain nombre de demandes et d'observations de la part des élus et de la part de la population au cours des différentes concertations, ont été intégrées dans ce projet de PDU. Il pense notamment aux différentes modifications sur le Linéo 3, à l'inscription de l'axe Muret-Roques-Portet-Toulouse dans la cartographie, à la nécessité de trouver des critères les plus objectifs possibles pour le déploiement du réseau de surface. Un certain nombre de demandes importantes ont été prises en compte dans ce document. D'autres demandes n'ont pas encore trouvé de traduction concrète dans ce PDU. Ces demandes lui semblent fondamentales, notamment le prolongement de la voie du Canal de Saint-Martory, la desserte en transport en commun sur le projet du plateau de la Ménude. La question tarifaire doit être également largement complétée avec notamment une étude rapide du post-paiement. C'est un document qui est encore perfectible.

Sur la question du financement, il apparaît qu'au cours de l'évolution de la version zéro, des éléments ont été ajoutés, mais l'analyse financière du coût n'a pas beaucoup évolué. Quelle est la crédibilité de prise en compte d'éléments de demandes si la traduction financière ne suit pas ?

Néanmoins, malgré toutes ces réserves, il est important, dans le cadre de la procédure, d'arrêter quelque chose.

Le vote favorable de cette délibération, de la part des élus du SITPRT, repose sur le fait qu'il est nécessaire d'arrêter un projet dans sa version une ou version zéro afin que toutes les modifications qui seront apportées fassent l'objet d'une trace et d'une constatation officielle dans l'évolution du document.

Les élus du SITPRT considèrent qu'il est temps d'arrêter un projet qui va être livré au débat public et de pouvoir recueillir officiellement les différents avis et propositions ainsi que les différents souhaits d'amélioration dont le Président du SMTC s'est engagé à les prendre en compte.

Pour conclure, MM. BACOU et lui-même vont voter favorablement pour « autoriser le Président à engager les démarches nécessaires à la consultation des personnes publiques associées, et autoriser le Président à engager les démarches nécessaires pour le lancement de l'enquête publique préalable à l'approbation du Projet Mobilités 2020-2025-2030. ». Il ne s'agit en aucun cas d'une validation d'un PDU, mais d'une autorisation à poursuivre le débat sur un projet de PDU.

M. LE PRESIDENT souligne que c'est la définition parfaite de l'enjeu de la décision d'aujourd'hui qui permet de bien replacer les choses dans leur contexte.

Dans quelques mois, un plan Linéo 2 2020-2025 sera proposé, qui traduit le fait que le Linéo est un produit vivant ; l'extension des territoires amènera le SMTC à développer ces dispositifs. Cela intègre l'idée d'une continuité urbaine entre l'Union et Rouffiac qui amènera à une densification parfaitement concevable de l'extension de ce type de dispositif.

(suite propos M. le Président) Il évoque les propos de M. BACOU sur l'importance de l'orientation de TAE vers le nord du territoire. Dans le débat public d'aujourd'hui, certains préconisent de faire passer la ligne par le centre de Toulouse, où on retrouve une forte densité. Si cette idée de densité est conservée, tout projet futur devrait passer par le centre de Toulouse.

Il considère qu'au-delà du transport, ce dispositif permet d'irriguer non seulement les territoires nord, mais également de renouveler le territoire urbain du nord de Toulouse. C'est un choix politique fort et partagé par de nombreux élus du territoire nord.

Il existe une vraie stratégie selon laquelle le TAE peut être le support de l'irrigation d'un territoire nord en déficit de transport, comme d'autres territoires à ce jour.

Le Président approuve la plupart des propos de M. LERY. Le projet n'est pas parfait, mais les remarques apportées sont prises en compte, car intéressantes et justifiées au même titre que la desserte rapide du sud du SICOVAL.

La conclusion de M. LERY lui paraît très pertinente. Sur le plan juridique, le Conseil Syndical donne l'autorisation au Président de continuer la réflexion et la démarche d'échanges. En soi ce PDU arrêté, est tout, sauf arrêté dans son contenu.

M. CARNEIRO remercie le Président de lui avoir confié l'animation d'une Commission qui a beaucoup travaillé sur ce sujet. Au fil des nombreuses réunions qui se sont tenues, il s'est rendu compte d'une évolution des positionnements et des mentalités sur ce sujet du PDU.

Il y a quelques mois, de très fortes tensions régnaient au sein de cette instance. Le SMTC s'est retrouvé confronté à un élément d'héritage, le prolongement de la ligne B qui venait télescoper le projet de 3^{ème} ligne. Certains élus étaient favorables au PLB et d'autres à la 3^{ème} ligne, qui dans son architecture dessert beaucoup de territoires, notamment le territoire où se trouvent les gisements d'emploi qui va de Colomiers à Labège.

Les choses ont évolué dans le bon sens. Le Président LATTES a fait jouer son talent de pacificateur.

L'étape d'aujourd'hui est importante : c'est celle d'un arrêt. Cependant, arrêter ne signifie pas figer.

Concernant le contenu de ce projet, plusieurs axes existent, dont un axe peu abordé : l'aménagement de la ligne A, avec le doublement du passage à 52 m de 5 stations, avec un investissement de 180 millions d'euros pour l'aménagement des autres stations ; cela aboutira à une prise en compte de 20 % de fréquentation supplémentaire.

Il est vrai que le Linéo existait à titre embryonnaire : il a pris aujourd'hui un rythme de croisière. En effet, 10 Linéo sont en projet. M. CARNEIRO a souhaité que le nord ne soit pas oublié. Il tient à remercier M. le Président d'avoir retenu sa proposition, de passer de 9 à 10 Linéo.

Il est important de continuer cette description « à la Prévert » qui se trouve dans le document présenté : le traitement de la ligne A dans des conditions exceptionnelles de fonctionnement, l'aménagement d'une 3^{ème} ligne desservant les gisements d'emploi. Sur les 4 milliards investis, 90 % sont consacrés aux transports en commun. Cela n'est pas neutre.

Il reprend les propos de M. DOUCET sur la constatation d'une baisse de l'usage de la voiture et sur le fait que les actifs ne prennent pas suffisamment les transports en commun. La 3^{ème} ligne leur en donnera l'occasion.

(suite propos M. CARNEIRO) L'essaimage sur le nord se fera également par une intermodalité exceptionnelle. Le mariage entre les aménagements ferroviaires du nord toulousain et la 3^{ème} ligne permettra de dévulnérabiliser ce territoire nord dans d'excellentes conditions. Si Toulouse Métropole est en capacité de mettre en œuvre un franchissement Garonne, le niveau de performance sera amélioré. Si le Boulevard Urbain Nord se fait, tous les outils seront réunis pour réussir. Cependant, il attire l'attention du Président sur le fait que le Linéo 10 ne doit pas être oublié pour les prochaines années : le Boulevard Urbain Nord représente en effet un investissement de plus de 200 millions d'euros que Toulouse Métropole n'est pas en capacité de financer sur un mandat. Il faut donc penser à l'avenir, tout en n'oubliant pas le présent et le futur immédiat.

M. LAFON considère que la 3^{ème} ligne est une bonne idée pour l'agglomération toulousaine. Un différend existait entre le phasage du prolongement de la ligne B du métro et la 3^{ème} ligne. Il n'y a pas eu de contestation quant au bien-fondé de la 3^{ème} ligne ; certes quelques interrogations légitimes sur son financement mais en tout état de cause, jamais la communauté d'agglomération du SICOVAL ne s'est opposée à ce projet.

M. LE PRÉSIDENT remercie M. Carneiro pour le mot « pacificateur ». Lors des nombreuses réunions organisées, le travail en commun a été de très grande qualité tous bords confondus.

Pour compléter le débat sur le Linéo, M. le Président rappelle que le projet Linéo a été conçu lors du mandat précédent, mais son programme alors complémentaire des BHNS, a été complètement revisité. Il est devenu un axe majeur de notre politique et un axe stratégique de notre dispositif. Il souligne l'importance du projet Linéo 10 sur lequel il restera très attentif.

M. SUAUD s'agissant de l'intermodalité entre le TER et le réseau Tisséo évoquée par M. le Président, il rappelle en tant que conseiller régional, que, cette perspective n'a pas été mise de côté lors des derniers mandats. La construction de cette intermodalité a émané de la Région, avec les autorités organisatrices départementales ou urbaines sur l'ensemble du grand territoire régional. C'est peut-être différent, intensifié, modifié, mais ce n'est pas un élément totalement nouveau.

En tant que représentant du Muretain, Adeline ROUCHON et lui-même s'associent à la proposition de Mme TRAVAL-MICHELET de reporter cette délibération pour les raisons qu'elle a évoquées. Il avance une raison complémentaire relative à l'invitation à la Commission Finances du 4 novembre chargée d'examiner les éléments financiers relatifs aux discussions qui se tiennent aujourd'hui.

Il leur semble opportun d'examiner ensemble cette question du report et pourquoi pas de consulter le conseil syndical.

Il souligne que leur intervention de ce jour est simple : Adeline ROUCHON et lui-même se sont abstenus lors du lancement de la révision du PDU pour les raisons suivantes : Ils souhaitent d'une part avoir la pleine mesure des impacts globaux et généraux en matière de report modal ou de pollution de ce projet, et d'autre part avoir des garanties en matière d'équilibre territorial. Il a été constaté une absence qui s'est muée en faiblesse au sud de la carte de Tisséo.

(suite propos M. SUAUD) Les problématiques des finances sont « pointées du doigt » et les risques d'un déséquilibre à venir entre un projet qui serait engagé et structurant pour le PDU, la 3^{ème} ligne, et les autres projets, qui apparaissant dans les perspectives, pourraient être remis en cause s'il devait y avoir un quelconque glissement des finances du SMTC, ou une quelconque altération des prévisions qui nous sont présentées pour appuyer les arguments en matière de possibilité de financement de ce PDU.

Le territoire du sud de l'agglomération se situe dans le registre « les autres actions qu'on étudie pour faire ». Celles-ci satisfaisantes du point de vue du schéma, du point de vue de la discussion et de la réflexion, méritent d'être consolidées. La prise en compte dans cette réflexion des 26 000 habitants de Muret et également des 22 000 habitants de Fonsorbes et Saint Lys, permettra d'amender le document présenté.

Aujourd'hui, le Muretain Agglo ne peut approuver l'arrêt de ce projet. L'intervention forte de Karine Traval Michelet s'impose et le Bureau du Muretain Agglomération l'a relevé comme tel. C'est un acte politique que d'arrêter aujourd'hui un tel projet.

Ce document est une base de discussion et d'échanges pour les mois à venir, mais sujet d'inquiétude où l'inquiétude l'emporte sur la satisfaction, puisque la consolidation financière de l'ensemble du processus n'est pas acquise.

Ils resteront attentifs, vigilants mais bienveillants parce qu'encore susceptibles de contribuer à l'amélioration du document.

Adeline ROUCHON et lui-même s'abstiendront sur ce projet, sous réserve que le conseil syndical soit consulté et accepte le report, auquel cas ce délai permettrait d'évoquer ensemble les questions financières et les questions de l'enquête publique, et permettrait également de revoir la question concernant le territoire du Muretain Agglomération. Faute de quoi, le Muretain Agglomération s'abstiendra sur cette délibération.

M. LE PRESIDENT rappelle que le territoire sud n'est pas oublié. La dernière réunion publique à propos du Linéo 5 s'est tenue à Portet et s'est particulièrement bien passée. Il rappelle également que la ligne rapide Muret-Basso Cambo a été inaugurée récemment.

Il donne la parole à Sacha Briand pour intervenir sur la partie financière.

M. BRIAND indique qu'il est tout à fait naturel que la question du financement du PDU interroge. Dans un contexte où toutes les collectivités de France réduisent leurs investissements, le SMTC se trouve dans une stratégie contracyclique qui porte une ambition particulièrement forte avec un volume financier très élevé.

Les éléments de base de ce financement ont été présentés au conseil syndical du mois de juillet. Tout un travail continuera à être fait afin de pouvoir fiabiliser l'ensemble des éléments. Le financement reste à consolider sur certains aspects, mais il est acquis.

Le montant s'élève à 3.8 milliards. Lors de la présentation au mois de Juillet, Toulouse Métropole a confirmé son engagement en proposant l'évolution de sa contribution financière au SMTC à des horizons de 165 à 180 millions d'euros, et qui correspond très clairement à la prise en charge de 2,8 milliards sur les 3,8 milliards d'euros engagés.

(suite propos M. BRIAND) Le Conseil Départemental et la Région se sont positionnés. Ces deux collectivités ont indiqué apporter 351 millions d'euros. C'est une indication plus qu'intéressante dans le financement de ce projet.

Un travail reste à faire avec l'Etat. Aujourd'hui, une base minimale de l'ordre de 150 millions d'euros est évoquée avec la nécessité de poursuivre, dans le cadre d'appel à projets et en lien avec l'Europe qui a attribué une somme de 10 millions d'euros sur les études.

Avec sa courbe de désendettement, le SMTC dispose d'une marge d'autofinancement de l'ordre de 50 à 60 millions par an pour financer les investissements patrimoniaux.

Des discussions se sont tenues avec le SICOVAL pour faire évoluer les modalités de participation, compte tenu des investissements très importants prévus sur leur territoire. Comme indiqué dans le programme de financement, le solde net des investissements réalisés par le SICOVAL a vocation à être porté par cette structure dans des conditions qui doivent être précisées, négociées, affinées naturellement.

Les 3,8 milliards du PDU sont financés. En l'état de la procédure, c'est la 1^{ère} fois qu'un PDU est présenté sur table avec un programme de financement, qui certes n'est pas juridiquement signé à 100 %, mais qui est acquis dans sa totalité.

Un travail est engagé au sein du principal financeur qu'est Toulouse Métropole. Un séminaire s'est tenu lundi pour démontrer la capacité de Toulouse Métropole à assumer cette montée en charge de sa participation.

Actuellement, les négociations du Contrat de Service Public sont en cours pour consolider la trajectoire financière fixée à l'exploitant. Ce contrat de service public, validé en janvier avant que le PDU ne soit approuvé, permettra de confirmer que la trajectoire de Tisséo-EPIC s'inscrit dans la trajectoire de la prospective du SMTC et donc du financement du PDU.

Pour ce qui concerne les collectivités, il rappelle que Toulouse Métropole assume l'essentiel du financement. Pour répondre aux interrogations du SICOVAL et des autres collectivités quant au financement des opérations spécifiques aux territoires, elles ne peuvent pas être conçues autrement que dans un contexte de soutenabilité.

Nous avons une exigence de responsabilité mutuelle pour faire en sorte que les modalités de financement des collectivités soient soutenables. Nous y parviendrons sans difficulté, car il existe de part et d'autre, dans ce PDU, un constat partagé sur la nécessité d'investir pour notre territoire.

Il indique que les territoires du SMTC ne peuvent pas être une variable d'ajustement au programme de TAE.

Un travail en responsabilité se fait au niveau du SMTC, sur le tracé, sur les conditions de réalisation technique, sur l'optimisation des modalités de réalisation de la ligne, pour faire en sorte que les objectifs financiers soient tenus. C'est une exigence qui doit être mise en œuvre et respectée.

(suite propos M. BRIAND) Il propose en première étape, que la Commission des Finances se réunisse prochainement pour travailler ensemble sur la prospective du SMTC, qui permettra dès lors que le contrat de service public sera finalisé, d'avoir les éléments déterminants.

Le plan de financement sera mis à jour à chaque évolution, à chaque marché passé : cela permettra de fixer définitivement le coût des opérations. Il faut faire vivre le PDU tout en respectant les objectifs, sans le déséquilibrer et faire en sorte qu'il puisse apporter une réponse concrète aux attentes des concitoyens.

M. LERY remercie M. BRIAND pour ces propos qui se veulent rassurants sur le financement du PDU, mais qui inquiètent sincèrement un bon nombre d'élus.

M. BRIAND a évoqué le fait que les financements étaient acquis, si ce n'était juridiquement, au moins dans leur principe.

Ces financements ne sont absolument pas acquis à tel point que le document distribué, comme étant le dossier Maître d'Ouvrage concernant le débat public sur TAE, fait apparaître des éléments sur le financement qui ont disparu dans le projet du PDU, parce qu'ils étaient allés probablement trop loin sans accord et sans négociation avec les partenaires financeurs, notamment les collectivités locales.

Il veut rester optimiste sur la capacité du SMTC à trouver les financements pour ce projet de PDU. Il considère cependant qu'il ne faut pas annoncer des choses qui n'existent pas. Aujourd'hui, il n'y a pas de financement acquis pour la totalité des besoins de financement de ce PDU.

M. AREVALO souscrit totalement à l'intervention de M. LERY.

S'adressant au Président, il précise que lui-même est un adepte des Linéo puisqu'il les utilise régulièrement, notamment la ligne 62, la future Linéo 6. Les Linéo circulant en site propre ont tellement de succès que les bus ne s'arrêtent pas aux arrêts quand ils sont complets. Les Linéo seront réellement efficaces s'ils circulent également en site propre. Il fait remarquer que ce sont les écologistes qui ont proposé un réseau structurant de bus à haut niveau de service lors du dernier PDU.

La Commission Nationale du Débat Public rendra son avis le 30 janvier, et la délibération demandée aux Personnes Publiques Associées le 15 février prochain. C'est le compromis trouvé avec le Président de la CNDP. Ces 15 jours de délai supplémentaire ne lui semblent pas suffisants pour que tous les conseils municipaux, etc s'en saisissent dans le délai imparti. L'avis de la Commission reste un avis qui peut éclairer l'objet des débats.

Reprenant les propos du Président qui se dit prêt à faire évoluer le projet au gré des débats et des avis des personnes publiques, il lui pose la question suivante : « si au cours de cette phase, suite à l'avis de la Commission Publique qui peut peut-être donner un avis réservé sur l'opportunité de cette 3^{ème} ligne, le Président serait-il prêt à retirer ce projet de 3^{ème} ligne, voire à le reporter à plus tard ? »

M. LE PRESIDENT souligne l'enjeu juridique que représente la Commission du Débat Public. Elle n'est pas là pour dire de faire ou de pas faire. Elle est là pour veiller à ce que le débat ait lieu. Si nos convictions sont dépassées par des idées très fortes, ce dont il doute, on discutera. Il n'a pas le sentiment depuis le début de cette Commission que les choses vont évoluer. Il est frappé par la démarche de M. Arévalo et de ses amis, qui consiste en permanence à dire : il faut arrêter, il faut réfléchir ». Il est surpris de voir que des personnes qui ont la fibre environnementale, ne soient pas « à fond » sur des projets transports, mais toujours avec « le pied sur le frein ».

Mme ROUCHON indique que le territoire du Muretain Agglo se situe dans un réseau de préfiguration.

Tous les projets lancés avant celui de TAE seront mis en œuvre. Le territoire de l'Agglomération du Muretain est concerné par la Linéo 5, la ligne 117 et l'étoile muretaine avec 12 aller-retours par jour.

Cependant, la ligne 117 qualifiée d'express peut mettre jusqu'à 1h10 pour effectuer le trajet Muret Basso-Cambo.

Dans le PDU, concernant ce territoire, seules sont inscrites des études « pour faire après 2025 ». Or l'exemple de la ligne 117 montre qu'il faut travailler plus rapidement sur les temps de parcours.

Elle souligne que le territoire de la CAM est relativement pauvre en termes de transport en commun au regard de ses 120 000 habitants (au premier janvier 2017).

Le Linéo 5 s'arrêtant tout au nord de l'agglomération, n'entrera dans ce territoire que sur un tout petit morceau. »

M. MOUDENC considère que le sentiment d'inachevé à la fois quant au fond et au volet financier sur le document d'aujourd'hui, ne constitue pas un problème. Le projet lui paraît très avancé, susceptible de prendre en compte des ajouts et des modifications. Le financement est également très avancé ; il demande bien évidemment à être finalisé. S'il s'avérait qu'à l'issue de la procédure d'approbation du projet, c'est-à-dire à l'issue des 15 mois sur lesquels le SMTC s'engage aujourd'hui, il manquait telle ou telle ressource, il faudrait tout simplement faire des choix.

Certains partenaires auraient la faculté d'augmenter leur participation éventuellement, sinon tel ou tel projet sera retiré. Ce PDU est le plus ambitieux des trois PDU de cette agglomération. Il est à la mesure des enjeux auxquels le SMTC est confronté.

Il est parfaitement normal qu'il y ait du débat et une longue procédure d'élaboration. Il considère qu'il faut voter aujourd'hui : si ce n'était pas le cas, le message envoyé à l'extérieur serait un message de retard, de recul, de désaccord entre élus. Ce message serait extrêmement pessimiste pour les citoyens de la grande agglomération et pour les acteurs économiques. C'est un acte politique important qui est posé aujourd'hui.

Il a très clairement indiqué les choses à sa collectivité. Il a proposé de passer de 100 millions d'euros de contribution actuelle à 165 voire 180 millions d'euros dans une hypothèse très maximaliste. Il se positionne à la fois pour une ambition de projet, mais également pour les conséquences pratiques. S'adressant à M. AREVALO, il regrette que ce dernier ait qualifié la 3^{ème} ligne de « parasite intellectuel ».

M. Moudenc considère que la 3^{ème} ligne est un accélérateur de progrès pour les transports. Elle n'oblité pas les autres projets sur l'ensemble du territoire. En fréquentation et en parcours, la 3^{ème} ligne sera la moins toulouso-toulousaine des trois lignes de métro et ce PDU le moins toulouso-toulousain des PDU.

Reprenant les propos de M. AREVALO affirmant qu'il « regrettait que la 3^{ème} ligne opère la renonciation à l'exploitation du réseau ferroviaire », M. MOUDENC rappelle que cette 3^{ème} ligne, plus que les deux premières, assurera la connexion avec les réseaux ferroviaires.

(suite propos M. MOUDENC) Il souligne l'engagement exceptionnel de la Région pour un projet de ligne de métro. La Présidente de la Région a très bien compris l'intérêt des cinq connexions entre le réseau ferroviaire et le projet de 3^{ème} ligne ; interconnexion qui porte beaucoup de promesses en termes de synergie et d'avantages pratiques proposés à la population.

M. LE PRESIDENT souligne un débat intéressant et de très grande qualité.
Il soumet la délibération au vote.

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

Pour : MM. AUJOLAT, BRIAND, CARNEIRO, CHOLLET, DEL BORRELLO, GRASS, MM. KELLER (pouvoir), LAGLEIZE (pouvoir), LATTES, MME MARTI, M. MOUDENC, MM. TRAUTMANN, BACOU, LERY.

Abstentions : M. ANDRE, MME TRAVAL-MICHELET, MM. AREVALO, LAFON, MME ROUCHON, M. SUAUD.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'arrêter le projet de révision du PDU de la grande agglomération toulousaine nommé « PROJET MOBILITES 2020-2025-2030 ».
- d'autoriser M. Le Président du SMTC à engager les démarches nécessaires à la consultation des personnes publiques associées et de l'autorité environnementale.
- d'autoriser M. Le Président du SMTC à engager les démarches nécessaires auprès du Tribunal Administratif pour le lancement de l'enquête publique préalable à l'approbation du « PROJET MOBILITES 2020-2025-2030 ».

POINT 2 - TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS

POINT 2.1 - CONVENTION DE SUBVENTION ENTRE LE SMTC-TISSEO ET L'AGENCE EXECUTIVE POUR L'INNOVATION ET LES RESEAUX (INEA) AU TITRE DU MECANISME D'INTERCONNEXION EN EUROPE (MIE)

Rapporteur : M. le Président

Après délibération du Comité Syndical le 10 février 2016, le SMTC-Tisséo a déposé un dossier de demande de subventions de 9.8 millions d'euros au titre du Mécanisme d'Interconnexion en Europe (MIE). Cette demande de subvention a été acceptée en l'état par la Commission européenne.

Dans la continuité de cette décision, une convention de subvention (Grant Agreement) doit être signée entre l'Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux- INEA (qui s'est vue déléguée par la Commission européenne la gestion du programme MIE) et le SMTC-Tisséo.

Ce document fixe notamment les modalités de versement de ladite subvention.

INTERVENTIONS

M. AREVALO regrette que la convention soit transcrite en anglais. Il considère que le caractère de la délibération tel que présenté est illégal. Les élus de la République Française doivent avoir des documents fournis en langue française.

M. LE PRESIDENT indique que la demande de M. AREVALO peut s'entendre juridiquement. Il propose de reporter la délibération au prochain conseil syndical en veillant à ce que les membres du conseil puissent disposer de la traduction en français.

Il précise cependant que si le SMTC ne répond pas dans le délai imparti, la subvention d'un montant de 10 millions d'euros sera perdue.

Après échange avec M. AREVALO, Monsieur le Président propose de présenter cette convention lors du prochain comité syndical, au cours duquel les élus disposeront d'une version traduite en français, par un traducteur assermenté.

Suite à cette proposition, il soumet la délibération au vote.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser M. Le Président du SMTC à signer la convention de subvention N° INEA/CEF/TRAN/M2015/1126174 avec l'Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux ;
- de dire que les recettes sont inscrites au budget du SMTC.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 2.2 - PROTOCOLE PARTENARIAL AIRBUS ATB RELATIVE A LA 3^{EME} LIGNE DE METRO - APPROBATION

Rapporteur : M. le Président

Par délibération du 30 mars 2016, le Comité Syndical du SMTC a approuvé l'actualisation du périmètre d'étude. Les différents partenaires et contributeurs financiers ont été associés aux études de définition de l'itinéraire

Le SMTC-Tisséo a engagé les premières actions en faveur du financement du projet, au plan local et national.

Le dispositif de financement a été présenté au Comité de pilotage partenarial du 19 juillet dernier.

Lors de cette séance, le Comité partenarial a acté l'élaboration d'un protocole partenarial permettant de définir les contributions de partenaires autre que des subventions (mise à disposition de foncier, facilités en phase de chantier, contributions à l'innovation et à l'accompagnement au projet).

En tant que membres du Comité partenarial et premiers signataires du présent protocole, Airbus Group, Aéroport Toulouse-Blagnac et Toulouse Métropole consacrent l'esprit qui anime la démarche du projet Toulouse Aerospace Express : faire sens et performance.

Ils appellent tous les autres membres du Comité partenarial ainsi que tous les acteurs économiques du territoire concerné, à devenir ambassadeurs et facilitateurs de la 3ème ligne de métro.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver le protocole partenarial ;
- d'autoriser M. Le Président du SMTC à signer ledit protocole.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 3 - RESEAU STRUCTURANT

POINT 3.1 - DELIBERATION CADRE : DEFINITION DU PROJET DE CONNEXION DES LIGNES B ET TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS A LA FUTURE STATION INPT DE LABEGE INNOPOLE

Rapporteur : M. le Président

Cette délibération vise à définir le cadre de réalisation du projet de Connexion des Lignes B et Toulouse Aerospace Express.

En effet, l'objectif de connecter la ligne B du métro à TAE, sans rupture de charge, au niveau de la future station INPT, située sur Labège-Innopole, est repris dans le Projet Mobilités 2020-2025-2030.

Conformément, aux conclusions de la Conférence des Exécutifs du 4 octobre 2016, il est donc proposé de lancer une étude de choix qui permettra d'ici la fin de l'année 2016, de choisir la solution technique pour établir cette connexion.

Dans un second temps, le programme d'opération de ce nouveau projet sera rédigé avec l'objectif d'être approuvé dans le courant du 1^{er} semestre 2017 et ainsi permettre une mise en service de cette infrastructure d'ici 2024, concomitamment avec la mise en service de TAE.

L'étude de choix à venir reprendra un certain nombre d'éléments invariants, tels que le tracé de 2,5 km, en grande partie en aérien, nécessitant la construction d'un viaduc, et la création d'une station au niveau du Parc Technologique du Canal.

Cette connexion utilisera le système VAL, cependant l'étude permettra d'analyser la pertinence de solution technique monovoie au regard des contraintes d'exploitation et d'évolution.

L'enveloppe budgétaire de 180 M€ constituera un critère de base dans l'analyse des solutions techniques et du choix qui sera finalement retenu pour établir le programme d'opération.

En parallèle, un travail spécifique est conduit sur le financement en relation avec le financement de l'ensemble du Projet Mobilités 2020.2025.2030. Plus précisément, un courrier vient d'être adressé au Secrétaire d'Etat chargé des Transports pour réserver les crédits fléchés sur cette opération (35,5 M€).

INTERVENTIONS

M. AREVALO fait part de sa satisfaction. Il souhaite cependant faire une remarque importante sur le délai de réalisation : la note indique que la réalisation du prolongement ligne B est liée à la réalisation de la TAE. A partir du moment où le SMTC est prêt à réaliser un projet et où les politiques s'accordent sur son intérêt, pourquoi la réalisation du prolongement de la ligne B serait-elle assujettie à celle de TAE. Dès qu'on est en mesure de faire, il faut faire.

M. LE PRESIDENT rappelle que l'enjeu majeur est la connexion.

M. AREVALO indique qu'il votera pour cette délibération.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de définir le cadre de lancement du projet « Connexion de la Ligne B avec Toulouse Aerospace Express à la future station INPT de Labège Innopole » selon les termes de la note ci-jointe en annexe ;
- d'autoriser M. Le Président du SMTC à lancer l'étude de choix qui permettra de définir les éléments techniques dimensionnant qui seront repris dans le programme d'opération à venir.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 3.2 - PARCS RELAIS : APPROBATION DU SCHEMA DIRECTEUR P+R HORIZON 2020

Rapporteur : M. le Président

Les Parcs Relais (P+R) constituent un élément essentiel de la Stratégie Mobilités 2020-2025-2030, en lien à la fois avec le développement de l'intermodalité, les problématiques d'urbanisme et l'optimisation du réseau routier.

Actuellement le réseau Tisséo propose 8 580 places de stationnement, dont 6 580 dans des parcs relais à accès réglementé, en rabattement avec le métro.

Le présent Schéma Directeur vise à l'horizon 2020 à :

- Améliorer la gestion des parcs relais, en restituant l'usage de ces infrastructures aux utilisateurs des transports (suppression des véhicules ventouses), tout en réfléchissant à un usage mixte à moyen termes ;
- Augmenter leur capacité, en créant d'ici 2020, 2000 places de rabattement supplémentaires, sur l'ensemble du réseau structurant (Linéo - Métro - Téléphérique) ;

- Décliner la Stratégie Mobilités dans les parcs relais, en réalisant des travaux notamment sur les gares d'échanges, dans la perspective du développement du réseau Linéo et en facilitant développement de services à la mobilité et l'écomobilité sur ces pôles d'échanges.

A travers plusieurs opérations qui vont être réalisées entre 2016 et 2020, et pour un investissement estimé de l'ordre de 20 M€, le Schéma Directeur permettra de moderniser les parcs relais, tout en augmentant leur capacité de l'ordre de 3000 places (dont 1000 places actuellement occupées par des véhicules ventouses).

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver le schéma directeur P+R Horizon 2020 ;
- de valider la programmation des opérations P+R pour la période 2016-2020 ;
- de dire que chaque opération P+R fera l'objet d'une délibération validant le programme d'opération ;
- d'autoriser les services du SMTC à réaliser toutes les études nécessaires à la mise en œuvre du schéma directeur P+R.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 3.3 - PARCS RELAIS : APPROBATION DU PROGRAMME DE REALISATION DU PARKING RELAIS P+R ONCOPOLE

Rapporteur : M. le Président

Cette délibération s'inscrit directement dans la mise en œuvre du Schéma Directeur P+R à l'horizon 2020.

En effet, en relation avec le projet de création du Téléphérique Urbain Sud ainsi que du Linéo 5 entre la Gare de Portet et Empalot, il est proposé de créer dans le secteur de l'Oncopole un P+R de 500 places à proximité de la future station du Téléphérique.

Ce parking sera exploité comme ceux du métro. Il intégrera notamment un parking à vélos sécurisé, des places de covoiturage et une zone de dépose minute.

Dans le cadre de cette opération, il est également prévu de lancer un appel à projet en vue de couvrir ce parking d'ombrières photovoltaïques.

La mise en service de ce parking est prévu pour fin 2019, le coût estimé est de 2,5 M€ HT.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver le programme du parc relais P+R de l'Oncopole.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 3.4 - LINEO 4 - COURS DILLON/BASSO CAMBO : APPROBATION DU PROGRAMME

Rapporteur : M. le Président

Cette délibération présente le programme de l'opération Linéo 4, entre le Cours Dillon et la station de Basso Cambo.

C'est le 9^{ème} programme d'opération Linéo qu'il est proposé d'adopter pour une mise en service, prévue en septembre 2019.

Il ne restera plus qu'à adopter le programme du Linéo 10 (Nord) ; ce qui est prévu à l'un des deux prochains Comité Syndical.

Le Linéo 4 concerne un ensemble d'aménagements prévus sur un axe de 10 km de long, entre la station Mirail Basso Cambo et le Cours Dillon, sur l'itinéraire de la ligne 12 actuelle.

L'objectif de ce projet est une fréquentation de 9000 voyageurs par jour, pour un montant d'investissements évalués à 2,7 M€ HT.

Les principaux travaux seront réalisés sur l'avenue Eisenhower, sur la rue Saint Michel et sur la rue du Languedoc. Notez que le Linéo 4 bénéficiera des aménagements qui vont être prochainement réalisés pour le Linéo 7, au niveau du Cours Dillon.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver le programme de l'opération LINEO 4 Basso-Cambo - Cours Dillon.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 4 - STRATEGIE MOBILITES

POINT 4.1 - CONTRAT DE PLAN ETAT-REGION 2015-2020 : APPROBATION DE LA CONVENTION D'APPLICATION DES ETUDES MULTIMODALES - PARTICIPATION DU SMTC

Rapporteur : M. CARNEIRO

Cette délibération a pour objet d'acter l'implication du SMTC et sa participation financière aux études partenariales initiées dans le cadre du volet études multimodales du CPER pour faire émerger une vision prospective à l'horizon 2030-2040 et étudier des solutions routières et transports en commun.

Animée par l'Etat, cette démarche prévue sur plusieurs années, associe les partenaires du CPER (Conseil Régional, Conseil Départemental, Toulouse Métropole), le SMTC-Tisséo, ASF, SNCF Réseau.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver la convention d'application des études multimodales menées dans le cadre du contrat de plan Etat-Région 2015-2020 ;
- d'autoriser M. Le Président du SMTC à signer la convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 4.2 - PROJET TOULOUSE EURO SUD-OUEST : APPROBATION DE L'AVENANT 4 A LA CONVENTION CADRE D'ETUDES PARTENARIALE DU 30 DECEMBRE 2009

Rapporteur : M. CARNEIRO

Cette délibération a pour objet l'approbation d'un 4^{ième} avenant à la convention qui régit le processus d'études partenarial de Toulouse Euro Sud-Ouest.

Cet avenant permet l'engagement d'un quatrième temps d'études, nécessaire à la finalisation des études techniques (jusqu'aux Avants Projets - AVP) et à la poursuite de la préparation de la phase réglementaire du projet. Le montant de la convention cadre est ainsi porté de 5 500 000 € HT, à 8 281 675 € HT.

Au terme de cet avenant la participation du SMTC au projet Toulouse Euro Sud-Ouest sera portée à 309 475 € HT soit 4% du montant total de la convention.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver l'avenant 4 à la convention cadre d'études partenariales du 30 décembre 2009 .
- d'autoriser M. Le Président du SMTC à signer ledit avenant.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 4.3 - PROJET TOULOUSE EURO SUD-OUEST : APPROBATION DE L'AVENANT 4 A LA CONVENTION D'APPLICATION ADMINISTRATIVE ET FINANCIERE DES ETUDES PARTENARIALE DU 2 FEVRIER 2011

Rapporteur : M. CARNEIRO

Cet avenant complète l'avenant à la convention cadre en traduisant les engagements administratifs et financiers.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver l'avenant 4 à la convention cadre d'études partenariales du 30 décembre 2009 ;
- d'autoriser M. Le Président du SMTC à signer ledit avenant.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 4.4 - PROJET TOULOUSE EURO SUD-OUEST : APPROBATION DU PROTOCOLE D'ACCORD DU PROJET D'INTERET MAJEUR (PIM)

Rapporteur : M. CARNEIRO

Le Projet d'Intérêt Majeur, introduit par la loi «ALUR » afin d'apporter une réponse à des projets complexes nécessitant un degré important de coordination entre acteurs publics, et une visibilité accrue auprès des partenaires privés, est une opportunité de renforcer l'organisation partenariale du projet Toulouse Euro Sud-Ouest et de l'adapter aux enjeux de long terme.

Le protocole soumis à délibération a pour objet de définir les principes directeurs du futur contrat de Projet d'Intérêt Majeur. Il précise les conditions d'élaboration du futur contrat d'Intérêt Majeur, entérine la gouvernance du projet et intègre la phase transitoire (2016-2020).

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver le protocole d'accord du Projet d'Intérêt Majeur ;
- d'autoriser M. Le Président du SMTC à signer le protocole.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 4.5 - COVOITURAGE : ADHESION D'ADOUR GARONNE AU SERVICE DE COVOITURAGE : CONVENTION N° 2016-0877

Rapporteur : M. CARNEIRO

Cette convention de partenariat acte des modalités de mise en œuvre d'un service de covoiturage domicile-travail pour le compte de l'entreprise ADOUR GARONNE.

Le montant annuel de recettes pour le SMTC s'élève à 200 euros HT.

En ce qui concerne le covoiturage, on dénombre 96 entreprises adhérentes regroupant près de 120 000 salariés. On compte à ce jour plus de 5 000 inscrits au service Covoiturage.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver la convention entre l'Agence de l'EAU ADOUR GARONNE et le SMTC ;
- d'autoriser M. Le Président du SMTC à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 4.6 - PLAN DE MOBILITE DE LA SOCIETE ANONYME SIGFOX : ACCOMPAGNEMENT METHODOLOGIQUE DU SMTC - CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2016-0867

POINT 4.7 - PLAN DE MOBILITE DU CENTRE NATIONAL D'ETUDES SPATIALES (CNES) : ACCOMPAGNEMENT METHODOLOGIQUE DU SMTC - CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2016-0875

POINT 4.8 - PLAN DE MOBILITE DU SICOVAL : ACCOMPAGNEMENT METHODOLOGIQUE DU SMTC - CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2016-0876

Rapporteur : M. CARNEIRO

Trois nouveaux établissements sollicitent auprès du SMTC un accompagnement méthodologique pour l'élaboration de leur plan de mobilité, pour lequel le SMTC répond favorablement :

- La Société SIGFOX, implantée à Labège et employant 200 salariés,
- Le Centre National d'Etudes Spatiales (CNES) et employant 1 800 salariés sur son site de Toulouse,
- Le SICOVAL employant 479 agents.

Les objectifs recherchés de ces trois structures portent sur l'amélioration de l'accessibilité aux en favorisant les solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle.

Ces nouveaux plans de mobilité portent à 161 le nombre de plans de mobilités, ces derniers concernant près de 190 000 salariés.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes des conventions de partenariat :
 - o n° 2016-0867 entre le SMTC et SIGFOX,
 - o n° 2016-0875 entre le SMTC et le Centre National d'Etudes Spatiales,
 - o n° 2016-0876 entre le SMTC et le SICOVAL ;
- d'autoriser M. Le Président du SMTC à signer lesdites conventions.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 4.9 - CONVENTION ENTRE LE SMTC-TISSEO ET L'UNIVERSITE TOULOUSE CAPITOLE, ORGANISATRICE DE LA MANIFESTATION « LE JUGE ADMINISTRATIF ET L'ECONOMIE DU TRANSPORT » DU 19 NOVEMBRE 2016. APPROBATION ET AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION

Rapporteur : M. CARNEIRO

Dans le cadre du colloque « le juge administratif et l'économie du transport » qui se tiendra le 19 novembre 2016, il a été convenu d'établir un partenariat entre le SMTC-Tisséo et l'Université Toulouse Capitole.

A cette occasion, le SMTC s'engage à assurer le versement d'une participation financière de 2000 euros.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser le versement d'une participation financière de 2 000 € à l'Université Toulouse Capitole ;
- de dire que la dépense est inscrite au budget du SMTC-Tissé.
- d'autoriser M. le Président du SMTC à signer la convention n° 2016-0884 avec l'Université Toulouse Capitole.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 4.10 - DISPOSITIF GLOBAL POUR LE RENFORCEMENT DES RELATIONS ENTRE LE SMTC-TISSEO ET LE MONDE UNIVERSITAIRE TOULOUSAIN

Rapporteur : M. CARNEIRO

Le SMTC-Tissé établit régulièrement des conventions avec le monde de l'Enseignement mais de manière ponctuelle.

Il s'agit désormais de structurer au travers de ce dispositif global :

- des axes de travail majeurs, en lien avec le projet Mobilités et Toulouse Aerospace Express,
- des formats de collaboration, pouvant être déployés suivant les besoins (cours, stages, études encadrées, thèses, projets collectifs ...).

Le SMTC-Tissé s'engage à verser une participation financière, en cohérence avec un plafond annuel de 20 000 € par an fixé sur la période 2017-2020.

Chaque convention s'inscrivant dans le cadre de ce dispositif global fera l'objet d'une délibération.

En lien avec les différents partenariats, un comité scientifique pourrait être proposé (tel qu'indiqué dans le Dossier de Maîtrise d'Ouvrage 3^{ème} ligne de métro du débat public).

Ce Comité Scientifique (lieu d'expertise et de débats), permettrait au SMTC-Tissé de s'appuyer sur des personnes ressources sans préjudice des réflexions engagées dans d'autres périmètres de discussion.

Objectifs : alimenter le SMTC-Tissé en éléments et données à la fois transversaux (selon les domaines d'expertise des établissements), co-construits et partagés en matière de Mobilité ».

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver le dispositif global pour le renforcement des relations entre le SMTC-Tisséo et le monde universitaire toulousain ;
- d'autoriser M. le Président du SMTC à signer des conventions cadre avec des établissements de l'Enseignement Supérieur.
- de dire que la signature de chaque convention cadre avec un établissement d'Enseignement Supérieur fera l'objet d'une délibération ;
- de dire que les crédits seront inscrits au budget des années 2017, 2018, 2019 et 2020 ;
- d'autoriser la création d'un Comité Scientifique rassemblant des acteurs de l'enseignement supérieur toulousain.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 4.11 - CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2016-0878 ENTRE LE SMTC ET LE DEPARTEMENT DE GEOGRAPHIE DE L'UNIVERSITE TOULOUSE II JEAN-JAURES POUR L'ANNEE UNIVERSITAIRE 2016/2017.

Rapporteur : M. CARNEIRO

L'objectif du partenariat s'inscrit dans un cycle de formation des étudiants en M2 parcours Transports et - TRANSMOB - du Master Urbanisme Aménagement du département de Géographie et Aménagement leur permettant d'acquérir une vision opérationnelle des pratiques professionnelles et de se mettre en capacité de décliner les acquis théoriques universitaires.

Trois actions relèvent du partenariat :

- Un enseignement de 20 heures permettant d'appréhender l'organisation, les outils et les programmes des politiques publiques de mobilités et d'aménagement urbain.
- Un encadrement d'un Atelier Transport, dont le thème retenu portera sur la mise en œuvre de la cohérence urbanisme / mobilité sur les territoires desservis par le Linéo 3.
- Un encadrement d'un stagiaire sur une période de 4 à 6 mois, avec une co-sélection par le SMTC et l'Université de l'étudiant-stagiaire, le sujet étant pour sa part défini par le SMTC.

Au titre du soutien financier au fonctionnement des centres de recherche du département de Géographie de l'Université Toulouse II Jean-Jaurès, le SMTC apportera par ailleurs un financement à hauteur de 10 000 euros net.

INTERVENTIONS

M. LE PRESIDENT souligne que dès son élection, il a veillé à créer des relations avec le monde universitaire toulousain. L'enjeu est d'arriver à mettre en place un partenariat permanent entre Tisséo et le monde universitaire dans toutes ses dimensions. Dans les mois qui viennent, nous aurons des travaux en commun avec Sciences Po Toulouse, Toulouse Capitole sur la partie Economie et Droit, avec Toulouse II Jean-Jaurès sur la partie des Territoires, avec Paul Sabatier sur la partie environnementale. L'enjeu est de créer, autour du SMTC-Tisséo, un pool d'expertise qui évitera parfois de passer par le niveau national où les experts sont plus chers et beaucoup moins compétents. C'est un enjeu majeur que de créer cette relation permanente entre Tisséo et l'université toulousaine. A titre personnel, il en est ravi.

M. LAFON interroge le Président sur l'éventuelle création d'un 3^{ème} cycle transdisciplinaire de l'université toulousaine dédié aux transports. Aujourd'hui, l'importance de la matière toulousaine justifierait pleinement un travail coopératif autour de la création d'un 3^{ème} cycle transport.

M. LE PRESIDENT indique que tous ces acteurs majeurs des transports dans les universités toulousaines seront réunis à Tisséo.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la convention de partenariat n°2016-0878 entre le SMTC et l'Université Toulouse II Jean-Jaurès et autorise le Président à signer ladite convention ;
- de dire que la dépense de 10 000 euros TTC sera inscrite au budget primitif 2017.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 5 - PILOTAGE DU RESEAU

POINT 5.1 - GAMME TARIFAIRE, TARIFICATION SOLIDAIRE : PROPOSITIONS D'ORIENTATIONS

Rapporteur : M. le Président

La gamme tarifaire Tisséo se distingue par sa complexité et son injustice. Elle comprend en effet des dispositifs de gratuités liées uniquement à l'âge ou au statut sans prise en compte des revenus des publics, avec une absence de tarifs réduits évitant des effets de seuil entre gratuité et plein tarif.

Elle ne comprend pas de tarification sociale ou solidaire, définie par le GART comme « l'ensemble des réductions offertes aux personnes ayant des revenus modestes dont l'obtention nécessite la justification d'un certain niveau de revenus ».

Ces dernières années, les études ont révélé une explosion du coût moyen d'un voyage pour les autorités organisatrices françaises, une évolution du prix moyen des transports très nettement en deçà du prix des autres services publics et du prix d'usage de la voiture, ces deux tendances produisant un effet « ciseau » susceptible de réduire très fortement la capacité de développement des réseaux.

Le GART recommande une révision des tarifs pour apporter plus d'équité, une évolution des prix prenant en compte celle des coûts, des grilles simples et lisibles, évolutives et comparées aux autres réseaux. Ces préconisations sont concordantes avec les observations de la Chambre Régionale des Comptes de 2012.

Le SMTC-Tisséo s'est ainsi orienté dès 2013 vers une réflexion sur la tarification afin de mettre en place une tarification plus solidaire, « moins injuste » en substitution d'une politique de gratuités uniquement définie par l'âge ou le statut.

Cette réflexion a été actualisée dans le cadre de la construction de la feuille de route du SMTC-Tisséo pilotée par ses instances. En 2016, cette réflexion a été enrichie par la Commission Finances, qui a souhaité associer les collectivités membres du SMTC-Tisséo.

En réponse à ces enjeux d'équité, de lisibilité et d'évolutivité, le SMTC-Tisséo propose de mettre en place une nouvelle gamme tarifaire qui vise notamment les objectifs suivants :

1. Mettre en place une **tarification plus solidaire**, « moins injuste » qu'une politique de gratuités uniquement définie par l'âge ou le statut :
 - en prenant en compte les revenus
 - en maintenant des niveaux de réduction pour ceux qui bénéficiaient de la gratuité,
 - en recherchant simplicité et lisibilité pour les usagers, mais aussi un coût et un délai de mise en place réduits prenant en compte les spécificités du SMTC, lequel ne dispose pas de compétence en matière sociale.
2. **Atténuer l'érosion** de la recette moyenne par déplacement, associer l'évolution des tarifs à celle du réseau
3. **Améliorer la lisibilité** de la gamme tarifaire pour les titres « tous publics »
4. Mettre en œuvre cette nouvelle gamme à **l'été 2017**
5. **Positionner le réseau Tisséo parmi les réseaux des grandes agglomérations les moins chers de France**, en particulier pour les jeunes et les retraités.
6. **Actualiser les différentes conventions de prise en charge de la gratuité**, notamment au regard des données des coûts d'exploitation.

Afin d'atteindre cet objectif, une tarification solidaire est proposée basée sur deux principes :

- **L'application de 4 niveaux de tarifs**, avec 3 niveaux de tarifs réduits correspondant à l'application d'un taux de réduction afin que chacun paie en fonction de ses revenus.
- **La création de tickets réduits pour répondre aux besoins de mobilité des publics qui ne bénéficieraient plus de la gratuité et se déplaçant occasionnellement sur le réseau**

Ces niveaux de réduction se déclinent ensuite sur plusieurs catégories d'usagers.

Le dispositif proposé est défini par les deux tableaux suivants :

Titres destinés à usage fréquent du réseau :

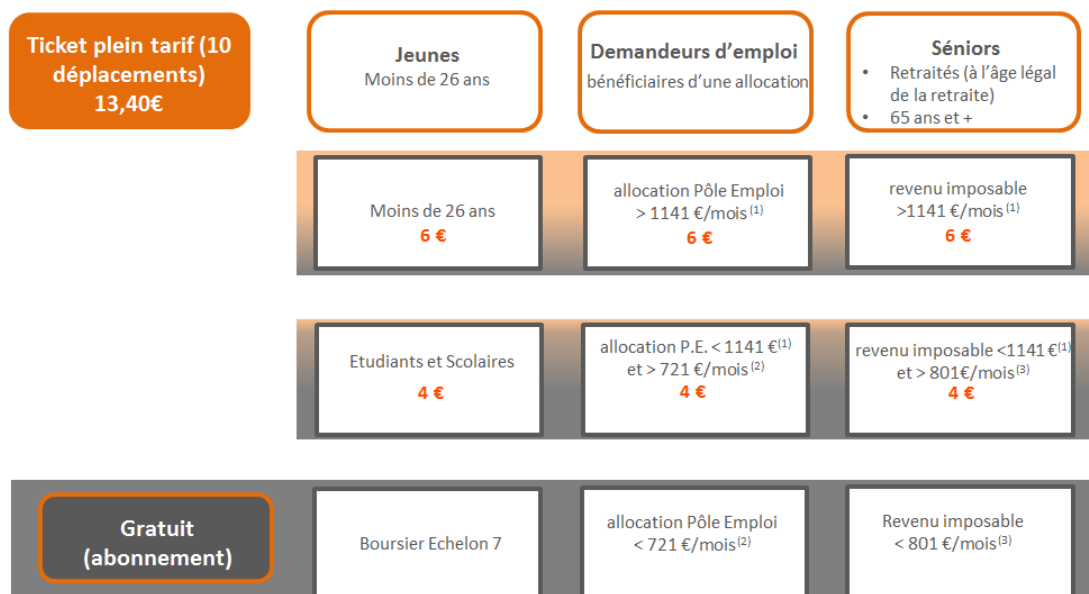
Plein tarif : abonnement 50 €	Jeunes Moins de 26 ans	Demandeurs d'emploi bénéficiaires d'une allocation	Séniors - Retraités (à l'âge légal de la retraite) 65 ans et +
-70% (15 €)	Moins de 26 ans	allocation Pôle Emploi > 1141 €/mois ⁽¹⁾	revenu imposable >1141 €/mois ⁽¹⁾
-80% (10 €)	Etudiants et Scolaires	allocation P.E. < 1141 € ⁽¹⁾ et > 721 €/mois ⁽²⁾	revenu imposable <1141 € ⁽¹⁾ et > 801€/mois ⁽³⁾
Gratuit	Boursier Echelon 7	allocation Pôle Emploi < 721 €/mois ⁽²⁾	Revenu imposable < 801 €/mois ⁽³⁾

(1) équivalent SMIC net (1141,61€)

(2) équivalent au plafond de ressources pour accès CMU-C (721 €)

(3) Équivalent plafond de ressources Allocation Solidarité Personnes Agées (801 €)

Titres destinés à un usage occasionnel :



(1) équivalent SMIC net (1141,61€)

(2) équivalent au plafond de ressources pour accès CMU-C (721 €)

(3) Équivalent plafond de ressources Allocation Solidarité Personnes Agées (801 €)

En complément, il est proposé par ailleurs de simplifier le reste de la gamme tarifaire et d'indexer l'évolution des tarifs selon les principes suivants :

- Pour les abonnements, une hausse annuelle sur la période 2018-2021, équivalent à 1 € sur l'abonnement plein tarif, tenant compte de l'évolution du réseau.
- Pour les tickets :
 - Pas d'augmentation des titres 1 déplacement et 10 déplacements à court terme afin de rééquilibrer le rapport abonnements/tickets, puis des évolutions selon le même principe
 - Simplification de la gamme (notamment pour les ventes dans les bus afin de favoriser la vitesse commerciale et la fidélisation) : suppression du ticket 2 déplacements et ticket soirée, mise en place d'un « ticket de dépannage » à bord des bus à un prix supérieur au ticket unitaire, facilitant le rendu de monnaie et donc la vitesse commerciale des lignes.

Il est proposé que la tarification solidaire soit appliquée à compter du **1^{er} juillet 2017** afin de prendre en compte les délais nécessaires à sa mise en œuvre. **La présente délibération constitue ainsi le cadre de définition de la gamme tarifaire** : les modalités seront précisées d'ici la fin de l'année 2016 à travers la consultation des partenaires du SMTC-Tissé.

Les modalités d'application et les conditions de délivrance du nouveau dispositif seront définies en liaison avec Tisséo-EPIC.

Une évaluation sera à prévoir après un an de fonctionnement, soit au 2^{ème} trimestre 2018.

INTERVENTIONS

M. LE PRESIDENT a souhaité la tenue d'une réunion afin de rechercher une voie consensuelle autour de cette thématique. Plusieurs propositions et analyses ont été faites relatives à l'article 4 de cette délibération.

M. AREVALO estime nécessaire d'établir une différenciation de paiement par les usagers selon leur situation. Aujourd'hui, c'est un système de tarification dite solidaire à l'égard seulement d'une partie de la population : les jeunes, les demandeurs d'emploi et les personnes âgées de plus de 65 ans. On est quelque peu perturbé par l'avis de la Chambre Régionale des Comptes qui précise que ce n'est pas au SMTC d'assumer une tarification dite sociale. Il était intervenu récemment pour défendre l'idée d'une différence conceptuelle entre une tarification solidaire et une tarification sociale.

Concernant la tarification solidaire, le SMTC se positionne comme un « redistributeur » permettant de faire varier la contribution en fonction des revenus. La tarification sociale peut être perçue comme une aide sociale à destination des publics en difficulté ou défavorisés. La gamme de la tarification solidaire révèle une augmentation tarifaire sous-jacente pour l'ensemble des usagers.

M. Arévalo remarque que l'article 4 qui dispose que « la prise en charge des réductions pour les jeunes et les seniors seront financées par les EPCI ou les communes membres, conformément aux recommandations de la Chambre Régionale des Comptes » a été rajouté entre la réunion de Bureau Elargi et le Conseil Syndical sans qu'il y ait eu discussion préalable avec les intercommunalités.

Le SICOVAL demande que ledit article soit retiré de la délibération.

M. SUAUD donne la position du Muretain Agglomération et souscrit à une proposition de suspension de séance.

La première réaction du Muretain Agglomération a porté sur la découverte de cet article 4. Ce dernier n'a pas fait l'objet de discussions.

Le versement transport est par essence un élément de redistribution sur le grand territoire couvert par le SMTC-Tissé.

Le Muretain d'Agglo ne peut souscrire à l'article 4 et votera contre cette délibération s'il devait être maintenu.

L'évolution du tarif jeunes telle qu'elle est proposée, 50 % d'augmentation, semble impensable. Le Muretain Agglomération était resté sur une logique de ne pas l'augmenter.

M. LAFON indique que le Président avait été interpellé il y a environ un an au sujet d'une tarification plus sociale. Le Président s'était engagé à ce qu'un travail soit mené et qu'une restitution soit faite. Il le remercie pour cet engagement tenu.

Les recommandations de l'article 4 directement issues d'une observation de la Chambre Régionale des Comptes apportent un changement de doctrine du SMTC.

En effet une solidarité s'exprimait entre territoires à travers la prise en charge par le Syndicat de ces politiques tarifaires différenciantes.

(suite propos M. Lafon) Il ajoute que l'augmentation du tarif de 10 à 15 € paraît un peu trop instantanée. Le SICOVAL serait partisan de trouver une solution, soit au fil de l'eau, soit peut être de revoir la grille tarifaire.

M. LERY affirme que la découverte de cet article 4 les a très surpris: celui-ci n'a pas fait l'objet de discussions au préalable ; difficulté à comprendre la volonté du Président d'insérer cet article 4 dans ce projet de délibération. Pour les élus du SITPRT, ce sera également un préalable à toute discussion, éventuellement pour éviter un vote contre, car en l'état actuel de cette délibération, le SITPRT votera contre le projet. Ils souscrivent à la nécessité d'une discussion immédiate, voire d'un report de cette délibération au prochain conseil syndical.

M. MOUDENC souligne que l'article 4 n'est pas une nouveauté. Il figure depuis 2012 dans le rapport de la Chambre Régionale des Comptes ; aucune collectivité, depuis 2012, n'a exprimé un avis contraire. Lors de la réunion de Bureau Elargi aux Présidents des Exécutifs du 5 Octobre, il a indiqué pour sa part qu'il considérait comme parfaitement légitime le fait de prendre en compte cette recommandation de la CRC. Si aucun accord ou consensus entre les collectivités n'est trouvé aujourd'hui sur la nouvelle tarification, il n'y a aucune raison de s'écarter de la recommandation de la CRC. Il est donc parfaitement logique, normal et attendu que figure cet article 4. A partir de là, il est lui-même dans la culture du SMTC : il est tout à fait d'accord pour qu'il y ait discussion et suspension de séance. Soit on se met d'accord sur une tarification consensuelle et elle est votée unanimement ;, on peut donc accepter que les réductions et les gratuités soient prises en charge non pas par les EPCI, mais par le SMTC ; soit la délibération n'est pas votée à l'unanimité, il demandera alors pour sa part le maintien de l'article 4.

M. CARNEIRO souligne que lorsqu'une collectivité comme le SMTC a l'occasion de prendre en compte une recommandation directe ou indirecte de la Chambre Régionale des Comptes, c'est une chose qu'il faut faire. Faire preuve de refus de façon catégorique d'une telle recommandation paraît aller à contresens de ce que l'on souhaite en matière de redressement des comptes publics. La Chambre Régionale des Comptes est le gardien du temple en matière financière. Il rappelle que les tarifs pratiqués par le SMTC sont les plus bas de France. Le SMTC est la collectivité qui prélève le moins sur les usagers. S'agissant de la tarification jeunes, Toulouse est une ville universitaire avec des étudiants autochtones et des étudiants qui viennent d'ailleurs. Prendre l'élément en revenus en compte pour calculer la contribution qui doit être apportée par chacun des étudiants lui paraît être une bonne solution. C'est le rétablissement de la justice.

Cette présentation dynamique prend en compte les recommandations de la Chambre Régionale des Comptes et tient compte d'un élément de justice fondamental et de nature à permettre au SMTC d'avoir un peu d'oxygène en matière de crédit de fonctionnement et d'investissement.

M. AREVALO déclare qu'avec tout le respect qu'il peut avoir pour la Chambre Régionale des Comptes, elle ne reste qu'une instance qui élabore des recommandations. Il existe un principe supérieur à celui-là : la liberté des collectivités locales à gérer leurs affaires dans le cadre des compétences qui sont les leurs sans que la CRC ne vienne imposer sa vision des choses. Il est des exemples dans la vie publique française où parfois, la Chambre Régionale des Comptes a fait des recommandations qui n'étaient pas politiquement recevables. Il ne faut pas confondre les conseils d'experts financiers en matière publique et la volonté politique que les uns et les autres peuvent avoir.

(propos M. Arévalo) En introduction, il a notamment indiqué qu'il était nécessaire de définir clairement ce qui relève d'une volonté politique commune qui s'inscrit dans l'histoire du SMTC et dans l'histoire de l'équilibre global de ce territoire, à savoir aller vers une répartition d'une contribution différenciée des personnes en fonction de leur niveau de leurs revenus.

Ce n'est pas de la tarification sociale, mais une volonté politique de permettre à chacun de contribuer en fonction des revenus dont il dispose.

L'action sociale se définit comme une aide directe à la personne que les communes ou les intercommunalités pourraient envisager de mener, dans le cadre de leurs compétences sociales, et apporter une aide non pas au Syndicat mais directement à la personne
L'article 4 engendre la confusion. Il doit donc être retiré.

MME TRAVAIL-MICHELET est embarrassée par le fait de prendre en compte les revenus des étudiants. Par définition, les étudiants n'ont pas de revenus. Nombre d'entre eux sont obligés d'avoir des petits jobs pour clôturer les fins de mois. Ce n'est pas la bonne démarche d'aller rechercher le revenu des familles des étudiants. La délibération n'est pas posée de cette façon là.

12h07 : **M. LE PRESIDENT** propose de faire une suspension de séance.

13h37 : Reprise de la séance.

M. LE PRESIDENT déclare que la proposition présentée va être modifiée. La simplicité du dispositif va être conservée. C'est un élément clé de cette tarification. Les trois catégories principales que sont les jeunes, les demandeurs d'emploi et les salariés âgés, sont conservées. Une modification va être effectuée dans la catégorie des Jeunes : La grille actuelle est composée des jeunes de moins de 26 ans, des boursiers et des boursiers échelon 7. La catégorie intermédiaire « boursiers » est transformée en étudiants et scolaires : Cela signifie que le tarif des jeunes de moins de 26 ans qui travaillent s'élèverait à 15 € et celui des étudiants et scolaires à 10 €. Les boursiers échelon 7 restent en gratuité. Ce système fonctionnerait à la fois sur l'abonnement global et sur les tarifs à l'unité.

Parallèlement, l'article 4 est supprimé et l'article 5 devient l'article 4.

Il soumet cette proposition à l'avis des membres du conseil syndical.

M. ANDRÉ exprime ses remerciements pour ce travail. Il était nécessaire de retrouver une certaine lisibilité et une certaine simplification de cette grille tarifaire. Il était également important de trouver un consensus de ce premier jet apporté dans ce dossier. Ce tarif solidaire pour les étudiants et les scolaires était une nécessité.

M. BACOU remercie l'Assemblée du travail qui a permis d'arriver à ce résultat.

M. LAFON souligne que le SICOVAL se félicite de cet accord unanimement trouvé. Il est dommage que par le passé, il n'y ait pas eu plus de consensus autour de ces gammes tarifaires.

M. SUAUD souligne à son tour la qualité du travail effectué.

M. AREVALO estime qu'il faut se féliciter d'avoir fait preuve d'une intelligence collective. Cette délibération est très politique. Elle traduit une volonté collective d'aller vers plus d'équité et de justice dans les contributions des citoyens. Il faut continuer le combat dans ce sens.

M. MOUDENC considère qu'une tarification solidaire, une approche globale et simplifiée et une contribution de toutes les composantes du SMTC constituent une grande avancée.

Dans la mesure où un consensus a été trouvé, la proposition de l'ancien article 4 ne se justifie plus.

M. LE PRESIDENT soumet la délibération au vote.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les orientations relatives au nouveau dispositif tarifaire à compter du 1^{er} juillet 2017 ;
- de dire que les modalités et conditions d'application seront précisées par le SMTC-Tissé ;
- de dire que les modalités de maintien des prises en charge des gratuités sociales, notamment les bénéficiaires du RSA, seront précisées par une actualisation des conventions existantes avec le Conseil Départemental, et feront l'objet d'une prochaine délibération du SMTC.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 5.2 - MISE A DISPOSITION DE TITRES DE TRANSPORT DANS LE CADRE DE L'ENQUETE ORIGINES/DESTINATIONS SUR LE TRAM ET LES LIGNES DE BUS DU RESEAU TISSE 2016

Rapporteur : le Président

Le SMTC a mandaté la société TEST S.A. pour la réalisation d'une enquête Origine/Destination sur le réseau Tisséo dont le coût prévisionnel du marché est estimé à environ 210 000 € HT.

Cette enquête sera réalisée à partir de mi-novembre jusqu'à mi-décembre 2016. Le SMTC met à disposition des titres de transport pour la réalisation de l'enquête.

Il est proposé de prendre en charge le coût de ce dispositif estimé à 19 236 € TTC pour la fourniture de 3 400 Pass journée, 20 Pass 7 jours Aéroport et 20 cartes Pastel.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver la mise à disposition de 3 400 Pass Journée, 20 Pass 7 jours Aéroport et 20 cartes Pastel à la société Test S.A. dans le cadre de l'exécution de leur mission ;
- d'approuver le principe selon lequel le SMTC prend en charge ce dispositif.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 5.3 - PRESENTATION DU RAPPORT D'ACTIVITE 2015 PORTANT SUR LA CONVENTION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT SPECIALISE POUR LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

Rapporteur : M. le Président

Chaque année, le délégataire du service Mobibus est tenu de présenter avant le 1^e juin, un rapport avec les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la délégation de service public et une analyse de la qualité de service.

Le rapport 2015 de TPMR Toulouse a été présenté pour avis en Commission Consultative des Services Publics Locaux le 6 juillet 2016.

Le bilan 2015 est marqué par une baisse de fréquentation de l'ordre de 11% lié à la grève sur le service durant le printemps 2015 (- 6 400 transport perdus) et par un recul du nombre d'accompagnants (-6 300 transports). La tendance semble s'inverser sur le 1^e semestre 2016.

Le SMTC engage des moyens financiers importants pour la réalisation de ce service : 31,31 € HT par transport soit 94,5% du coût moyen d'un transport.

La recette moyenne par voyage payé par l'utilisateur est de 1,84 € HT soit 5,50% du coût moyen d'un transport.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de prendre acte du rapport présenté au titre de l'exercice 2015.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 5.4 -PRESENTATION DU BILAN D'ACTIVITE 2015 DE TISSEO-EPIC

Rapporteur : M. le Président

L'exploitation du réseau urbain a été confiée à Tisséo-EPIC à compter du 1er avril 2010 dans le cadre d'un Contrat de Service Public pour une durée de 5 ans, et prolongée par avenant jusqu'en décembre 2016.

Il a été présenté en commission consultative des services publics locaux le 8 juillet 2016.

L'année 2015 est une année contrastée et atypique, ; elle a été marquée notamment par une offre kilométrique 2015 en progression de + 2% par rapport à 2014, se situant à 35,2 millions de kms avec un taux de sous-traitance de 12,6%.

Elle se caractérise par essentiellement la mise en service du tramway T2 desservant l'aéroport. La production de l'offre a été marquée par le lancement des travaux sur la ligne A.

Une fréquentation globale du réseau 2015 de 121.3 millions de déplacements en baisse de 2.3 % par rapport à 2014, mais dont la progression ralentit, avec une évolution différente entre le réseau de surface et le métro.

Mais il est à noter une hausse encourageante de l'activité au premier semestre 2016 sur l'ensemble des modes de + 8.6 %.

Les déplacements sont réalisés à hauteur de :

- 67 % par des usagers qui utilisent des titres payants,
- 26 % par des usagers qui utilisent des titres gratuits non compensés,
- 7 % par des usagers qui utilisent des titres gratuits compensés.

Des recettes commerciales stables par rapport à 2014 :

Les recettes commerciales 2015 se situent à 73,7 millions € HT dont 69,1 M€ de recettes de trafic et 3,1 M€ de recettes annexes.

Des actions en faveur de l'Accessibilité :

La fréquentation des PMR et accompagnants est de 2.3 millions de validations en 2015 soit + 18 % en 5 ans.

Des engagements Qualité :

- Qualité produite : la certification AFNOR est reconduite et 21 services sont certifiés.
- Qualité perçue : le taux de satisfaction est de 90 % en 2015. Il se décompose en :

Des effectifs en augmentation de 1.9 % par rapport à 2014 :

Les effectifs, 2 788 E.T.P., ont augmenté de 55 ETP entre 2014 et 2015. Cette hausse est principalement liée aux embauches de conducteurs en lien avec l'évolution de l'offre programmée, soit + 2% en 2015.

Une contribution financière à la hausse :

Au plan financier, les dépenses 2015 à la charge du SMTC atteignent 243 millions d'euros en 2015 contre 233 millions d'euros en 2014. Les dépenses de personnel représentent les 2/3 du total. Le solde net global à la charge du SMTC est de 174.2 M€ en 2015, en hausse de 10.5 millions d'euros, soit 6.5 % par rapport à 2014.

Le taux de couverture des dépenses par les recettes est de 30,8 % en 2015. Il est en diminution par rapport à 2014 (32%) et aux années précédentes.

Dans un contexte économique de plus en plus contraint, l'enjeu pour le SMTC et pour Tisséo-Epic est de trouver un équilibre entre le développement de l'offre et des services aux voyageurs et la maîtrise des coûts de revient avec un objectif de maintien voire d'amélioration de la qualité de service.

C'est le challenge de 2016 et des années à venir que le nouveau contrat de service public devra organiser et suivre.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de prendre acte du rapport présenté au titre de l'exercice 2015.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6 - PROJETS TERRITORIALISES

POINT 6.1 - LINEO 3 - PLAISANCE / TOURNEFEUILLE / TOULOUSE : CONVENTION D'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC COMMUNAL N°2016-L3-98 A CONCLURE ENTRE LA COMMUNE DE PLAISANCE DU TOUCH ET LE SMTC : APPROBATION DE LA CONVENTION

POINT 6.2 - LINEO 3 - PLAISANCE / TOURNEFEUILLE / TOULOUSE : CONVENTION D'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC COMMUNAUTAIRE N° 2016-L3-97 A CONCLURE ENTRE TOULOUSE METROPOLE ET LE SMTC : APPROBATION DE LA CONVENTION

POINT 6.3 - LINEO 3 - PLAISANCE / TOURNEFEUILLE / TOULOUSE : CONVENTION D'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC COMMUNAL N° 2016-L3-94 A CONCLURE ENTRE LA COMMUNE DE TOURNEFEUILLE ET LE SMTC : APPROBATION DE LA CONVENTION

POINT 6.4 - LINEO 3 - PLAISANCE / TOURNEFEUILLE / TOULOUSE : CONVENTION D'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC DEPARTEMENTAL N° 2016-L3-96 A CONCLURE ENTRE LE CONSEIL DEPARTEMENTAL DE LA HAUTE GARONNE ET LE SMTC : APPROBATION DE LA CONVENTION

Rapporteur : M. AUJOULAT

Ces quatre délibérations concernent l'opération LINEO 3 entre Plaisance, Tournefeuille et Toulouse.

Elles concernent les conventions d'occupation du domaine public dans la perspective des travaux à venir.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les conventions d'occupation du domaine public :
 - n° 2016-L3-98 à conclure avec la Commune de Plaisance-du-Touch pour la réalisation du LINEO 3,
 - n° 2016-L3-97 à conclure avec Toulouse Métropole pour la réalisation du LINEO 3,
 - n°2016-L3-94 à conclure avec la Commune de Tournefeuille pour la réalisation du LINEO 3,
 - n° 2016-L3-96 à conclure avec le Conseil Départemental de la Haute Garonne pour la réalisation du LINEO 3 ;
- de donner pouvoir à M. Le Président du SMTC pour négocier les adaptations techniques éventuelles qui seraient demandées par :
 - la Commune de Plaisance-du-Touch,
 - Toulouse Métropole,
 - la Commune de Tournefeuille,
 - le Conseil Départemental de la Haute Garonne ;
- d'autoriser M. Le Président du SMTC à signer lesdites conventions.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.5 - DEVELOPPEMENT DU RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN - ACCORD-CADRE - CONCEPTION, REALISATION DE SUPPORTS DE COMMUNICATION CHANTIER - APPROBATION ET AUTORISATION DE SIGNER L'ACCORD CADRE

POINT 6.6 - ACCORD CADRE « PRESTATIONS JURIDIQUES EN ACTION FONCIERE ET DROIT DE L'EXPROPRIATION - REPRESENTATION EN JUSTICE ET CONSEIL JURIDIQUE » - APPROBATION ET AUTORISATION DE SIGNER L'ACCORD CADRE

Ces deux points sont retirés de l'ordre du jour.

POINT 6.7 - DOUBLEMENT DE LA CAPACTE LIGNE A - CONVENTION D'ETUDES ET TRAVAUX N° 52M 2016 12842 CN CONCLUE AVEC ENEDIS : ETUDES ET TRAVAUX LIES AU MAINTIEN DE L'INTEGRITE DES RESEAUX ET OUVRAGES ASSOCIES NECESSAIRES POUR LES AMENAGEMENTS DES STATIONS DE LA LIGNE A DU METRO DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAIN DE FAÇON A POUVOIR L'EXPLOITER AVEC DES RAMES DE 52 METRES DE LONG : AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION

Rapporteur : M. AUJOULAT

Cette délibération vise à approuver les termes de la convention à passer avec ENEDIS (ex- ERDF) définissant les modalités d'exécution des études et des travaux de déviations de de réseaux, pour un montant prévisionnel d'un peu moins de 170 000 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la convention d'études et travaux n° 52M 2016 12842 CN conclue avec ENEDIS : études et travaux liés au maintien de l'intégrité des réseaux et ouvrages associés nécessaires pour les aménagements des stations de la ligne A du métro de l'agglomération toulousaine de façon à pouvoir l'exploiter avec des rames de 52 mètres de long ;
- d'autoriser les dépenses correspondantes ;
- d'autoriser la SMAT à signer avec ENEDIS la convention d'études et travaux n° 52M 2016 12842 CN pour un montant de 169 812.71 € HT ;
- de dire que la présente délibération annule et remplace la délibération D.2016.07.06.5.5 du 6 juillet 2016.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.8 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A - STATION JEAN JAURES : APPROBATION DE L'AVANT-PROJET

Rapporteur : M. AUJOULAT

Cette délibération a pour objet d'approuver les études d'avant-projet pour les travaux à réaliser sur la station Jean-Jaurès. Ces études concernent d'une part les travaux à réaliser pour le quai central et la zone accessible au public au niveau de la mezzanine, et d'autre part, ceux à réaliser afin de

réorganiser les flux passagers entre la ligne A et la ligne B, avec la création d'un couloir de correspondance entre les lignes de contrôles et le niveau mezzanine.

Ces études ont permis de confirmer le planning de mise en exploitation avec des rames de 52 mètres pour la fin 2019 et la fin des travaux de séparation des flux voyageurs entre les quais de la ligne A et de la ligne B, en février 2020.

Le coût prévisionnel définitif des travaux arrêté à ce stade s'élève à 15,9 M€ pour un coût prévisionnel de 14 M€ à la conclusion du marché de maîtrise d'œuvre. L'enveloppe financière prévisionnelle du projet Doublement de la capacité de la ligne A demeure 180 M€ ; la provision pour aléas sera ajustée en conséquence.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les études d'Avant-Projet concernant les aménagements nécessaires à la station Jean Jaurès de la ligne A du métro de l'agglomération toulousaine afin de pouvoir l'exploiter avec des rames de 52 mètres de long et de séparer les flux de correspondance entre les lignes A et B telles que présentées dans le dossier de synthèse annexé à la présente ;
- d'arrêter le coût prévisionnel définitif des travaux à 15 949 200 € HT (valeur janvier 2014).

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 6.9 - DOUBLEMENT DE LA CAPACITE LIGNE A - GARAGE ATELIER DE BASSO CAMBO : APPROBATION DE L'AVANT-PROJET DEFINITIF

Rapporteur : M. AUJOLAT

Cette délibération a pour objet d'approuver l'avant-projet détaillé du Garage Atelier de Basso Cambo.

Ces études portent essentiellement sur l'agrandissement du bâtiment du garage afin d'accueillir les 2 nouvelles voies de remisage requises pour l'exploitation à 52 mètres de la ligne A, ainsi que l'adaptation des quais existants et l'installation des équipements nécessaires pour assurer la maintenance des rames à 52 mètres.

Le coût prévisionnel définitif de ces travaux s'élève à 3,14 M€ et n'affecte pas l'enveloppe financière allouée au projet Doublement de la capacité de la ligne A (180 M€).

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les études d'Avant-Projet concernant les aménagements nécessaires au garage atelier de Basso Cambo de la ligne A du métro de l'agglomération toulousaine afin de pouvoir l'exploiter avec des rames de 52 mètres de long telles que présentées dans le dossier de synthèse annexé à la présente ;
- d'arrêter le coût prévisionnel définitif des travaux à 3 140 000€ HT (valeur janvier 2014).

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 7 - GESTION DU PATRIMOINE

POINT 7.1 - EXTENSION DES GARAGES ATELIERS METRO : AVENANT N° 1 AU MARCHE N°W 2015 12316 M CONCLU AVEC GTM : PHASE 3 - LOT N° 2 - GROS ŒUVRE

POINT 7.2 - EXTENSION DES GARAGES ATELIERS METRO : AVENANT N° 1 AU MARCHE N°W 2015 12322 M CONCLU AVEC COFELY INEO PHASE 3 - LOT N° 8 - COURANTS FORTS - COURANTS FAIBLES

POINT 7.3 - EXTENSION DES GARAGES ATELIERS METRO : PHASE 3 - LOT N°9 - CHAUFFAGE, VENTILATION, PLOMBERIE - AVENANT N° 1 AU MARCHE N° W 2015 12323 M CONCLU AVEC L'ENTREPRISE TUNZINI : AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT

Rapporteur : M. AUJOULAT

Ces trois délibérations concernent les travaux actuellement en cours pour l'extension des Garages Ateliers du Métro.

Elles ont pour objet d'approuver les avenants à passer sur les marchés de gros œuvre, d'électricité et de Chauffage, Ventilation, Plomberie.

L'objet de ces avenants est d'intégrer des prestations complémentaires et de supprimer certaines prestations.

Le montant global de ces 3 avenants correspond à une plus-value générale de l'ordre de 134 500 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser les dépenses correspondantes ;
- d'approuver les avenants n° 1 aux marchés :
 - W 2015 12316 M conclu avec l'entreprise GTM pour un montant de 66 926,25 € HT,
 - W 2015 12322 M conclu avec l'entreprise COFELY INEO pour un montant de 35 982,78 € HT,
 - W 2015 12323 M conclu avec l'entreprise TUNZINI pour un montant de 31 605,07 € HT.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 7.4 - TRAM GARONNE : BILAN DU REGLEMENT DES SINISTRES EN RESPONSABILITE CIVILE INFERIEURS A LA FRANCHISE

POINT 7.5 - TRAM ENVOL : BILAN DU REGLEMENT DES SINISTRES EN RESPONSABILITE CIVILE INFERIEURS A LA FRANCHISE

Rapporteur : M. AUJOULAT

Ces deux délibérations portent sur le bilan du règlement des sinistres en responsabilité civile inférieurs à la franchise pour les opérations TRAM GARONNE et TRAM ENVOL.

Ainsi, pour l'opération TRAM GARONNE, 13 sinistres pour lesquels la responsabilité du chantier était avérée, ont donné lieu au versement d'indemnisations pour un montant global d'un peu moins de 7 800 €.

Pour l'opération TRAM ENVOL, 1 seul sinistre survenu pendant les travaux de déviation des réseaux a donné lieu au versement à un tiers d'une indemnisation de 250€.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de prendre acte des dépenses correspondantes.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 7.6 - TRAM ENVOL : PROTOCOLE DE CLOTURE - REGULARISATION DE PRIME - MARCHÉ P 2011 9371 M CONCLU AVEC LE GROUPEMENT GRAS SAVOYE/CNA - LOT 1 : RESPONSABILITE CIVILE

Rapporteur : M. AUJOLAT

Cette délibération a pour objet d'autoriser le versement de la prime de régularisation d'un montant d'un peu moins de 3000 €, dans le cadre du marché d'assurance « responsabilité civile » conclu avec le groupement GRAS SAVOYE / CNA.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser la dépense correspondante pour le paiement de la prime de régularisation attenante au marché P 2011 9371 M.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 7.7 - TRAM ENVOL- TRAM ENVOL - MARCHÉ P 2011 9837 M TRAVAUX DE PLATEFORME, VOIE FERREE ET SIGNALISATION FERROVIAIRE - APPROBATION DU PROTOCOLE TRANSACTIONNEL A CONCLURE AVEC LE GROUPEMENT COLAS RAIL / COLAS SUD-OUEST

Rapporteur : M. AUJOLAT

Cette délibération vise à approuver le protocole transactionnel passé dans le cadre du marché conclus avec le groupement COLAS pour les Travaux de plateforme, voie ferrée et signalisation ferroviaire.

Après échanges, les parties se sont rapprochées et ont arrêté le montant de la transaction à un peu plus de 993 000 €, correspondant essentiellement aux modifications des incidences sur les planning, du fait de la modification du programme TRAM ENVOL.

Pour mémoire le montant du marché initial était d'un peu plus de 10,4 M€ et avait fait l'objet de 2 avenants, le portant à un peu moins de 11,4 M€.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver la dépense correspondante ;
- d'approuver la transaction à conclure le groupement COLAS RAIL / COLAS SUD OUEST, titulaire du marché P 2011 9837 M, transaction d'un montant de 993 017,00 €HT, révision de prix et TVA en sus ;
- d'autoriser la signature de la transaction.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 7.8 - SYSTEMES - ACCORD-CADRE N° AC 2016-701 A CONCLURE AVEC LA SOCIETE SIEMENS POUR LES ETUDES ET DEVELOPPEMENT DES EVOLUTIONS FONCTIONNELLES DU SYSTEME VAL - AUTORISATION DE SIGNER L'ACCORD-CADRE

Rapporteur : M. AUJOULAT

Cette délibération vise à autoriser la signature d'un accord-cadre avec SIEMENS pour les études et le développement des évolutions fonctionnelles du système VAL. Le montant prévisionnel est estimé à 3 M€ sur une durée totale de 6 ans.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser M. Le Président du SMTC à signer l'accord-cadre n° AC 2016-701 avec la société SIEMENS et le cas échéant les avenants au marché n'entraînant pas d'augmentation du montant du marché ;
- d'autoriser M. Le Président du SMTC à prendre toute mesure nécessaire à l'exécution et au règlement dudit marché (hors transactions) y compris la résiliation ;
- de dire que les dépenses sont inscrites au budget 2016 et suivants de SMTC-Tisséo.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 7.9 - SYSTEMES - FOURNITURE ET MISE EN ŒUVRE DE MATERIELS ET LOGICIELS POUR L'INFRASTRUCTURE INFORMATIQUE CENTRALE DU SYSTEME D'INFORMATION DE TISSEO- AUTORISATION DE SIGNER L'ACCORD-CADRE

Rapporteur : M. AUJOULAT

Cette délibération a pour objet d'autoriser la signature du marché à bons de commande pour la fourniture et la mise en œuvre de matériels et logiciels concernant l'infrastructure informatique centrale du système d'information de Tisséo.

Ce marché est conclu avec l'entreprise SCC pour un montant prévisionnel annuel estimé à 1.4 M€, d'une durée de 1 an et reconductible 3 fois.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser M. Le Président du SMTC à signer Le marché M 2016-014 avec la société SCC et le cas échéant les avenants au marché n'entraînant pas d'augmentation du montant du marché ;
- d'autoriser M. Le Président du SMTC à prendre toute mesure nécessaire à l'exécution et au règlement dudit marché (hors transactions) y compris la résiliation ;
- de dire que les dépenses sont inscrites au budget 2016 et suivants de SMTC-Tisséo.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 8 - RESSOURCES HUMAINES ET PERFORMANCE DE L'ADMINISTRATION

POINT 8.1 - FOURNITURE ET MISE EN ŒUVRE DE MATERIELS ET LOGICIELS POUR L'INFORMATIQUE BUREAUTIQUE DU SMTC-TISSEO- AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHE

Rapporteur : M. le Président

Cette délibération a pour objet des prestations de distribution et d'approvisionnement des matériels et logiciels informatiques d'usage général ainsi que les prestations d'intégration, d'audit et de conseil éventuellement nécessaires pour la mise en place et la mise en bonne ordre de marche de ces matériels et logiciels.

Le marché est conclu pour une durée de 12 mois à compter du bon de commande n°1 émis. Le marché pourra être reconduit pour trois périodes de un an chacune.

L'estimation du marché est de 100 000,00 Euros HT par an; soit 400 000,00 Euros HT au total.

La Commission d'Appel d'Offres du 05/10/2016 a décidé d'attribuer le marché à la société Econocom sans montant minimum annuel et avec un montant maximum annuel de 150 000,00 Euros HT. Les montants seront identiques pour chaque période de reconduction.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser M. Le Président du SMTC à signer le marché n°M2016-013 avec la société ECONOCOM, sans montant minimum annuel et avec un montant maximum annuel de 150 000,00 Euros HT 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.

POINT 8.2 - RECEPTION ET ALIMENTATION - LOT N° 1 : PLATEAUX REPAS - AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHÉ

POINT 8.3 - RECEPTION ET ALIMENTATION - LOT N° 2 : TRAITEUR - AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHÉ

POINT 8.4 - RECEPTION ET ALIMENTATION - LOT N° 3 : BOISSONS - AUTORISATION DE SIGNER LE MARCHÉ

Rapporteur : M. le Président

Ces marchés attribués en Commission d'Appel d'Offres du 20/09/2016 sont conclus pour une durée de 12 mois à compter de leur date de notification. Ils peuvent être reconduits pour trois périodes de un an chacune.

Les attributaires par lot sont les suivants :

- Lot 1 : sociétés Demoulin Traiteur, C & N Traiteur et Skandis Traiteur sans montant minimum annuel et avec un montant maximum annuel de 15 000,00 Euros HT.
- Lot 2 : sociétés Skandis Traiteur, Yvette Événementiel et C & N Traiteur sans montant minimum annuel et avec un montant maximum annuel de 120 000,00 Euros HT.
- Lot 3 : société C & N Traiteur sans montant minimum annuel et avec un montant maximum annuel de 10 000,00 Euros HT.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser M. Le Président du SMTC à signer les marchés :
 - N°MA2016-536 avec les sociétés Demoulin Traiteur, C & N Traiteur et Skandis Traiteur - Lot 1 : Plateaux-repas, sans montant minimum annuel et avec un montant maximum annuel de 15 000,00 Euros HT ainsi que, le cas échéant les avenants au marché n'entraînant pas d'augmentation du montant du marché,
 - N°MA2016-537 avec les sociétés Skandis Traiteur, Yvette Événementiel et C & N Traiteur - Lot 2 : Traiteur, sans montant minimum annuel et avec un montant maximum annuel de 120 000,00 Euros HT ainsi que, le cas échéant les avenants au marché n'entraînant pas d'augmentation du montant du marché,
 - N°MA2016-538 avec la société C & N Traiteur - Lot 3 : Boissons, sans montant minimum annuel et avec un montant maximum annuel de 10 000,00 Euros HT 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.

POINT 8.5 - POSTE DE CHEF DE PROJET DIGITAL H/F - DIRECTION COMMUNICATION - CREATION DE POSTE ET PROCEDURE DE RECRUTEMENT - CADRE D'EMPLOIS DES ATTACHES TERRITORIAUX

POINT 8.6 - POSTE DE CHARGE(E) DE MISSION H/F - DIRECTION GENERALE - SUIVI TERRITOIRES ET EVENEMENTS - CREATION DE POSTE ET PROCEDURE DE RECRUTEMENT - CADRE D'EMPLOIS DES ATTACHES TERRITORIAUX

Rapporteur : M. le Président

En lien avec l'ensemble des objectifs et des projets inscrits dans la feuille de route du SMTC, il est proposé de renforcer les effectifs du SMTC en créant deux postes :

- Un chef de projet digital à la Direction Communication
- et un poste de Chargé(e) de mission à la Direction Générale - Suivi Territoires et Evènements.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de décider de créer :
 - o Un poste de Chef de projet digital H/F au sein de la Direction Communication relevant du cadre d'emplois des attachés territoriaux conformément aux dispositions de l'article 34 de la loi 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée,
 - o Un poste de chargé(e) de mission H/F - Direction Générale - Suivi Territoires et Evènements relevant du cadre d'emplois des attachés territoriaux conformément aux dispositions de l'article 34 de la loi 84-53 du 26 janvier 1984 modifiée.
- d'autoriser M. Le Président du SMTC à lancer les procédures de recrutement et à pourvoir les postes de :
 - Chef de projet digital H/F au sein de la Direction Communication sur les bases sus-indiquées,
 - Chargé(e) de mission H/F - Direction Générale - Suivi Territoires et Evènements sur les bases sus-indiquées.
- de dire que les crédits nécessaires à la dépense sont inscrits au budget du SMTC.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 9 - STRATEGIE FINANCIERE ET PROSPECTIVE

POINT 9.1 - PRET DE REFINANCEMENT

Rapporteur : M. BRIAND

Le SMTC a contracté deux prêts à taux fixe auprès du Crédit Agricole pour un montant :

- de 50 millions d'euros à 4,6425 % en 2012 ayant un capital restant dû de 36 666 666 millions d'euros au 12 décembre 2016,
- Et de 25 millions d'euros à 3,397 % en 2013 ayant un capital restant dû de 19 166 666 d'euros au 12 décembre 2016.

Avec la forte baisse des taux, il est possible de rembourser par anticipation ces deux prêts du Crédit Agricole et de refinancer l'amortissement résiduel.

En conclusion, il est proposé de contracter un prêt d'un montant de 55 000 000 € et un prêt d'un montant de 5 millions d'euros auprès de la BANQUE POSTALE aux conditions suivantes :

- Mode d'amortissement : constant
- Taux d'intérêt annuel : EURIBOR 12 mois préfixé +0,37 %
- Score Gissler : 1A
- Durée du contrat de prêt : 15 ans

INTERVENTIONS

M. TRAUTMANN constate que le prêt de refinancement proposé sur 15 ans a une marge de + 0,37 % par rapport aux index (taux EURIBOR 12 mois qui aujourd'hui s'élève à - 0,06 %). Il s'interroge sur la possibilité de figer ce taux variable.

M. BRIAND précise que cette proposition de refinancement à taux variable s'effectue avec une marge Euribor 12 mois à + 0,37 %.

Ce taux sera très rapidement fixé après le remboursement anticipé des deux prêts faisant l'objet du refinancement.

M. TRAUTMANN indique que le taux fixé attendu sera inférieur à ce que l'on paie actuellement ainsi qu'au taux prévu dans les documents de prospective financière.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser M. Le Président du SMTC à contracter un prêt de refinancement d'un montant de 55 000 000 € auprès de la BANQUE POSTALE aux conditions évoquées ci-dessus ;
- d'autoriser M. Le Président du SMTC à contracter un prêt de financement d'un montant de 5 000 000 € pour les investissements de l'année 2016, auprès de la BANQUE POSTALE aux mêmes conditions évoquées ci-dessus ;
La Collectivité s'engage, pendant toute la durée du crédit à créer et à mettre en recouvrement, en cas de besoin, les impositions directes nécessaires pour assurer le paiement de toutes sommes dues au titre du contrat de prêt ;
- d'autoriser M. Le Président du SMTC à signer les contrats de prêt et tout autre document nécessaire à la conclusion et à l'exécution desdits contrats à intervenir avec la BANQUE POSTALE.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

POINT 10 - COMMUNICATION

POINT 10.1 - PARTENARIAT ET CONVENTION ENTRE SMTC-TISSEO ET L'ASSOCIATION DU DIALOGUE METROPOLITAIN DE TOULOUSE ORGANISATRICE DE LA BIENNALE EUROPEENNE DU PATRIMOINE URBAIN

POINT 10.2 - PARTENARIAT ET CONVENTION ENTRE LE SMTC-TISSEO ET LE MAGAZINE LE POINT (SEBDO LE POINT) ORGANISATEUR DE LA MANIFESTATION FUTURAPOLIS (4 ET 5 NOVEMBRE 2016)

Rapporteur : M. le Président

Ces deux délibérations portent sur la mise en place de deux partenariats avec :

- L'association du Dialogue Métropolitain de Toulouse, organisatrice de la Biennale Européenne du Patrimoine Urbain qui se tiendra du 3 au 15 novembre 2016.
Mise à disposition de 50 titres 1 déplacement pour une non-recette estimée à 80 €.
Le SMTC-Tissé s'engage à assurer la diffusion d'une annonce sonore dans les stations de métro et la mise à disposition d'espaces d'affichage sur le réseau bus Tisséo.
- Le magazine le Point organisateur de la manifestation Futurapolis qui se tiendra les 4 et 5 novembre 2016.
Le SMTC-Tissé s'engage à assurer la diffusion d'une annonce sonore dans les stations de métro et la mise à disposition d'espaces d'affichage sur le réseau bus Tisséo.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes des conventions de partenariat avec :
 - L'association du Dialogue métropolitain de Toulouse,
 - Le magazine Le Point (Sebdo le point) ;
- d'autoriser M. Le Président du SMTC à signer lesdites conventions.

POINT 10.1 : VOTE A L'UNANIMITE DES SUFFRAGES EXPRIMES (M. MOUDENC NE PRENANT PAS PART AU VOTE).

POINT 10.2 : ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

Pour conclure, M. le Président remercie les membres du Comité Syndical. Cette séance restera marquante dans le fonctionnement du SMTC.

L'ORDRE DU JOUR ETANT EPUISE, LA SEANCE EST LEVEE A 13H50.