



D.2017.10.04.1.1

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN
DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE**

Séance du 4 Octobre 2017

1 – PROJET MOBILITÉS - TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS**1.1 – Projet Mobilités 2020.2025.2030 : données financières actualisées, scénario de financement.**

L'an deux mille dix-sept, le quatre 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	X (M. Lafon à partir de 10h32)	
BRIAND Sacha	X		X(Empêché d'assister temporairement à la séance sans donner pouvoir à partir de 11h15)
CARNEIRO Grégoire	X		X(Empêché d'assister temporairement à la séance sans donner pouvoir à partir de 11h25)
CHOLLET François		X (M. Trautmann jusqu'à 10h45)	X(Absent excusé à partir de 10h46)
DEL BORRELLO Marc	X		
GRASS Francis	X		
KELLER Bernard	X	X (M. Grass à partir de 10h30)	
LAGLEIZE Jean-Luc		X (Mme Marti)	
LATTES Jean-Michel	X		
MARTI Marthe	X		
MOUDENC Jean-Luc		X (M. Lattes)	
TRAUTMANN Pierre	X	X (M. Del Borrello à partir de 10h45)	
TRAVAL-MICHELET Karine	X	X (M. André à partir de 11h10)	
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SICOVAL			
AREVALO Henri	X		
LAFON Arnaud	X		
SITPRT			
BACOU Denis	X		
GUYOT Philippe	X		

L'ambition du Projet Mobilités 2020.2025.2030 et la nouvelle donne financière sur le secteur public ont conduit le SMTC à mettre en place un exercice de prospective à horizon 2030 en collaboration avec ses intercommunalités membres.

Cet exercice de prospective constitue un guide pour l'action. Il a été engagé dès 2015 et a donné lieu à des présentations provisoires notamment lors de la Conférence de Presse du 25 juillet 2016, puis en juillet 2017 (Cf. délibération D.2017.07.05.1.1 et Livret 4 du programme).

Pour mémoire, au regard du modèle économique du SMTC, la soutenabilité budgétaire découle d'une vision prospective des différents postes de dépenses (exploitation, investissement, intérêt de la dette) et de recettes (versement transport, participation des membres, recettes commerciales) en vérifiant sur le long terme les paramètres de soutenabilité de la dette et d'équilibre budgétaire annuel.

Les étapes de travail réalisées en 2017 concernent :

1. La finalisation du Plan Pluriannuel d'Investissement et les subventions associées,
2. La clarification du modèle économique d'exploitation,
3. La nouvelle donne de la participation des collectivités membres.

1. La finalisation du Plan Pluriannuel d'Investissement et les subventions associées

Le programme d'investissement actualisé intègre : le budget de la 3^{ème} ligne de métro, un travail d'optimisation sur le patrimoine et la préservation de l'enveloppe des nouveaux projets en lien avec les attentes des territoires.

De ce fait, avec l'actualisation 2017 (- 86 M €), le nouveau programme d'investissement porte sur 3,864 Mds €.

La navette aéroport express reste hors enveloppe du fait du choix d'un modèle économique propre (45 M €).

L'hypothèse de subventions retenue sur l'ensemble du Projet Mobilités 2020.2025.2030 est de 698 M €.

Un travail spécifique est engagé par ailleurs pour porter au niveau national un débat de financement global autour des projets d'infrastructures dans les métropoles (cf. Pacte Métropolitain d'Innovation, FEDER, Assises de la Mobilité).

2. La clarification du modèle économique d'exploitation

Le pilotage de la trajectoire des dépenses de fonctionnement repose notamment sur la stabilisation des dépenses d'exploitation lors des 3 dernières années (environ 242 M €) et la préparation-signature d'un contrat de service public 2017-2021 (hors TUS) qui encadre les dépenses d'exploitation jusqu'en 2021 (de 244,7 M € à 265,6 M € annuel) avec un déficit d'exploitation maîtrisé aux environs de 160 M € à horizon 2021.

Au-delà de 2021, le déficit d'exploitation qui progresse (estimé à plus de 215 M € à horizon 2030) est la conséquence des projets déployés sur le réseau, en parallèle de l'actualisation des recettes commerciales et de la fréquentation.

Avec le développement de l'offre incluse dans la feuille de route, il est attendu une augmentation de la fréquentation - de près de 18 % en déplacements entre 2017 et 2021 (CSP) et de près de 30% à l'horizon 2030 – et une progression des recettes (en lien avec la nouvelle gamme tarifaire) - de plus 35% entre 2017 et 2021 (CSP) et de plus de 60% à horizon 2030.

3. La nouvelle donne de la participation des collectivités membres.

Un travail de fond a été engagé avec les collectivités partenaires pour faire évoluer le mécanisme de la contribution.

Ces échanges avec les intercommunalités membres ont permis de partager une approche visant à réévaluer leur contribution, en tenant compte des populations desservies, du niveau d'offre, de la vitalité économique du territoire et surtout des investissements programmés sur ces territoires. Cela a permis de faire progressivement évoluer de 100 à plus de 180 M €/an la contribution des membres à l'horizon du Projet Mobilités.

Ces données de prospective sont le résultat d'un travail partenarial avec les intercommunalités membres et permettent de préciser la soutenabilité budgétaire et l'évolution de l'encours de la dette.

Elles permettront une actualisation annuelle qui donnera lieu à une délibération systématique.

Au regard des enjeux et de l'urgence des questions de mobilités posées dans les territoires, le support en annexe met également en lumière les actions proposées pour l'horizon 2020-2021.

Le Comité Syndical :
Entendu l'exposé de Monsieur le Président :
Après en avoir délibéré et à l'unanimité des votants :

ARTICLE 1 : APPROUVE le volet prospectif de financement du Projet Mobilités 2020.2025.2030 à sa situation arrêtée au 04 octobre 2017,

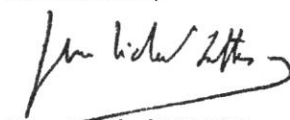
ARTICLE 2 : AUTORISE le Président à signer tout acte en lien avec ce programme de prospective financière notamment autour des subventions des différents partenaires,

ARTICLE 3 : PREND ACTE des hypothèses proposées autour de la participation des membres dans la perspective de la mise à jour de leur contribution et de la préparation d'une évolution statutaire du SMTC,

ARTICLE 4 : DIT que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,
Pour extrait conforme,

Le Président,



Jean-Michel LATTES



Projet Mobilités 2020.2025.2030

3^{ème} ligne de métro

Un exercice de prospective financière
à la mesure de l'ambition du Projet



Sommaire

1. Une nécessaire ambition pour la grande agglomération toulousaine
2. Un exercice de prospective financière 2020.2025.2030 pour réaliser le Projet Mobilités
3. Un plan d'action 2020-2021 déjà très ambitieux



Sommaire détaillé

1/ Une nécessaire ambition pour la grande agglomération toulousaine

- Un territoire en forte croissance
- Des défis à relever
- Une politique de transports ambitieuse avec le Projet Mobilités 2020-2025-2030...
- Un processus de travail engagé, ouvert et partenarial
- Le développement d'un réseau structurant de grande envergure
- Un partage de l'espace public favorisant le maillage des modes actifs
- Une cohérence urbanisme-mobilités renforcée
- Une optimisation du réseau routier et stationnement
- Un volet innovation au service des usagers
- La 3^{ème} ligne de métro au cœur de la stratégie mobilité
- Les apports du Projet Mobilités

2/ Un exercice de prospective financière 2020.2025.2030 pour réaliser le Projet Mobilités

- Rappel : le modèle économique du SMTC et le programme d'investissement
- Une hypothèse équilibrée pour le versement transport
- La maîtrise globale du programme d'investissement
- Les scénarios pour maintenir l'enveloppe globale
- La recherche en continu d'une capacité d'investissement
- Une trajectoire pilotée des dépenses de fonctionnement
- Les recettes commerciales, une démarche de « conquête clients » et une grille tarifaire plus solidaire
- La participation des membres, un effort considérable pour réaliser le Projet Mobilités
- Les conditions de l'équilibre et le recours à l'emprunt

3/ Un plan d'action 2020-2021 déjà très ambitieux

- Dès 2017, le déploiement de nombreux projets
- La maîtrise du programme d'investissement et une trajectoire pilotée des dépenses de fonctionnement

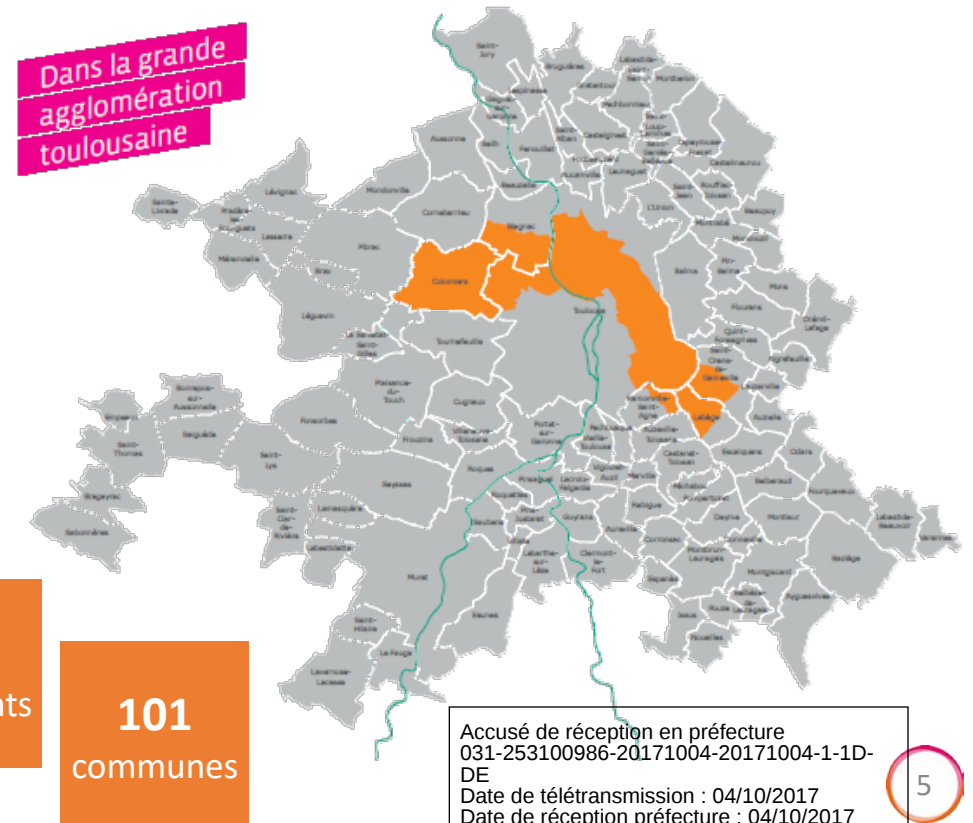
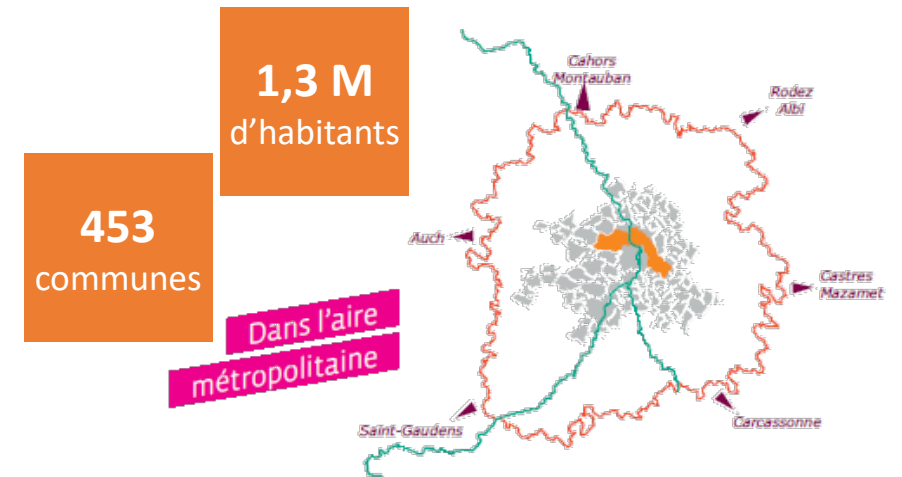


Une nécessaire ambition pour la grande agglomération toulousaine

Un territoire en forte croissance

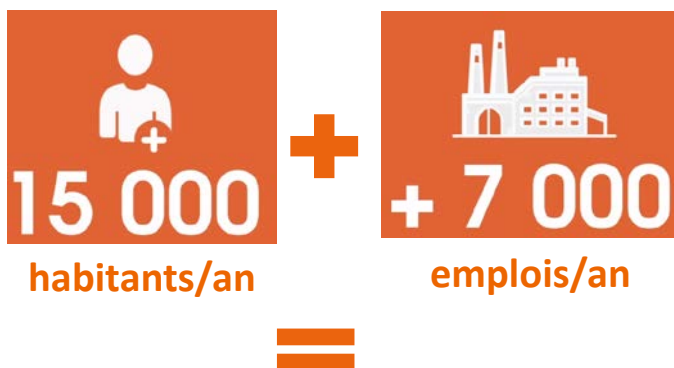
Une dynamique économique et démographique de premier plan

- **L'aire urbaine toulousaine** : 4ème de France, un vaste territoire de plus de 450 communes et 1,3 millions d'habitants
- **La grande agglomération toulousaine** : plus d'1 million d'habitants, une croissance d'environ 15 000 habitants supplémentaires par an
- **Sur le plan économique** : plus de 420 000 emplois salariés privés et plus de 100 000 emplois publics, une croissance d'environ 7 000 emplois/an
- **Une répartition des emplois très polarisée** autour du centre-ville, du pôle aéronautique nord-ouest et des territoires du sud-est de Montaudran à Labège.

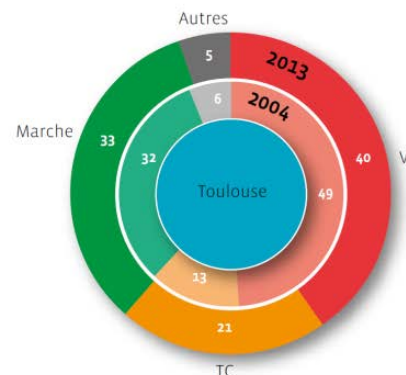


Des défis à relever

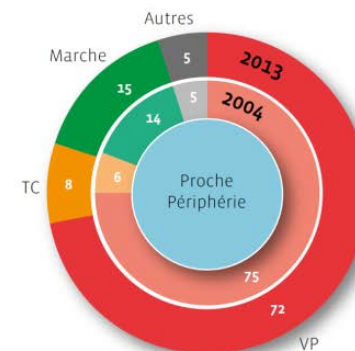
La poursuite de la croissance démographique



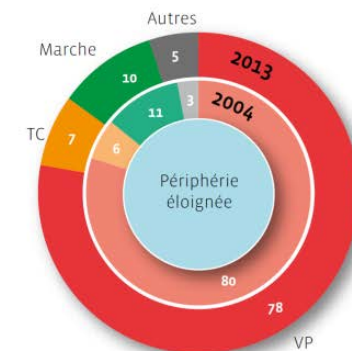
4 millions de déplacements en 2013 dont 16 % en transports en commun



TC : Transport en commun
VP : Voiture particulière



Parts modales par territoire de résidence (en %)



La saturation des réseaux structurants routiers et du réseau métro

Des défis à relever : une attractivité contrariée

1

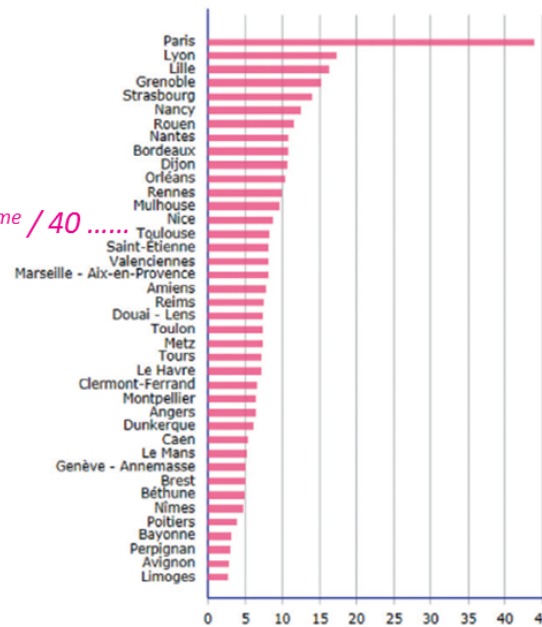
Les réseaux routiers et de transports en commun sont saturés
3,8 millions de déplacements réalisés par jour dans l'agglomération



2

Près de 70 000 emplois salariés privés restent non desservis

Part des navetteurs qui utilisent les transports en commun dans les 40 plus grandes aires urbaines

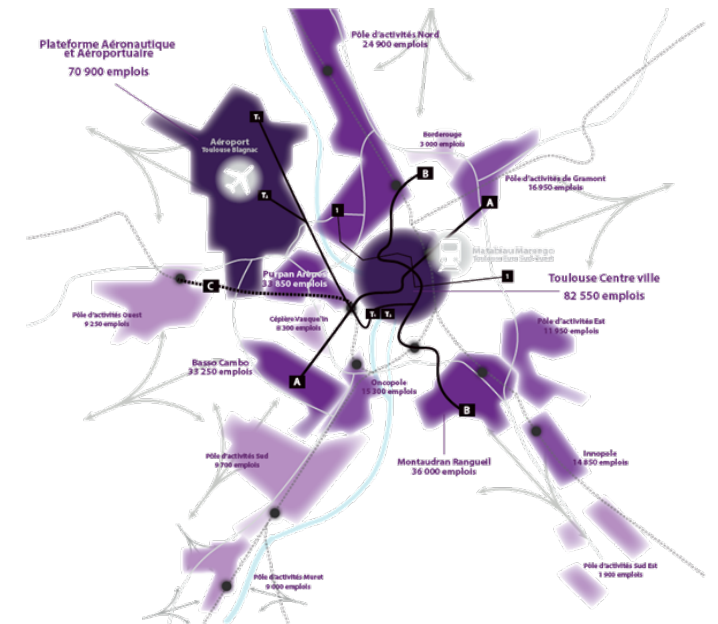


Toulouse 15^{ème} / 40

Source : INSEE, juin 2016 (RGP 2013)

3

Seulement 8% de part des transports en commun dans les déplacements domicile-travail



Une politique de transports ambitieuse avec le Projet Mobilités 2020-2025-2030...

Un choix stratégique autour de trois enjeux majeurs :

- renforcer l'**accessibilité** de l'agglomération toulousaine,
- maintenir l'**attractivité** des zones économique set d'emploi,
- organiser les conditions de la **mobilité** dans la perspective d'une croissance soutenue.

Grâce :

- au maillage des territoires,
- à des temps de parcours attractifs,
- à des capacités de transport suffisantes (+ 250 000 voyages / jour)
- aux connexions performantes aux réseaux routier et ferroviaire et à l'aéroport.

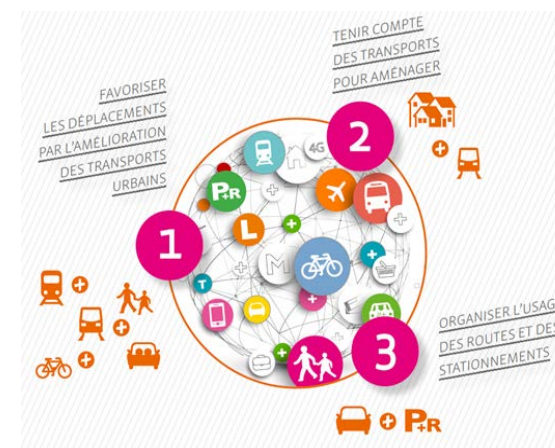
Trois leviers pour AGIR

1. LE REPORT MODAL

ou comment faire fonctionner ensemble le train, le métro, le tramway, le bus, la marche à pied, le vélo, la voiture partagée.

2. LA COHÉRENCE ENTRE URBANISME ET MOBILITÉS

ou comment développer la ville à proximité des transports en commun.



3. L'ORGANISATION DES RÉSEAUX ROUTIERS

ou comment mieux aménager les voiries et les stationnements.

Un processus de travail engagé, ouvert et partenarial

- **D'un point de vue politique**
 - Un travail étroit avec les intercommunalités membres,
 - 3 Conférences des Exécutifs pour fonder le partenariat.
- **Au niveau du PDU**
 - **Une co-construction en ateliers**
 - **Des commissions thématiques et territoriales**
 - Nov. 2015 et Déc. 2015 : plus de 400 participants
 - Mars-Avril 2016, Juin 2016, Mars 2017: plus de 350 participants
 - **Une concertation publique**
 - **Phase 1 : septembre – octobre 2015**
 - 5 réunions publiques réunissant plus de 400 personnes
 - Des documents de concertation diffusés sur l'ensemble du territoire
 - **Phase 2 : mai – Juin 2016**
 - 36 stands mobilités déployés sur le territoire
 - 30 000 exemplaires du magazine N°2 Mobilités et 56 000 dépliant du Projet Mobilités
 - Une campagne de communication digitale avec plus de 1 000 000 de vues
 - Une enquête spécifique auprès d'un panel de 1 000 habitants
 - **Phase 3 : novembre 2016 – mars 2017**
 - 7 réunions publiques dans les territoires
 - Des interviews auprès de 110 habitants et de 40 acteurs économiques
 - Plus de 1 000 participants
 - **Une consultation des PPA** : un projet adressé à plus de 270 structures,
- **Au niveau de la 3^{ème} ligne de métro**
 - **Un débat public à l'initiative du SMTC-Tisséo** (12 septembre et le 17 décembre 2016, autour d'un Dossier du Maître d'Ouvrage (DMO) et d'annexes réalisés en concertation avec les membres de la CPDP,
 - **Un dialogue territorial** engagé depuis décembre 2016 avec les territoires desservis

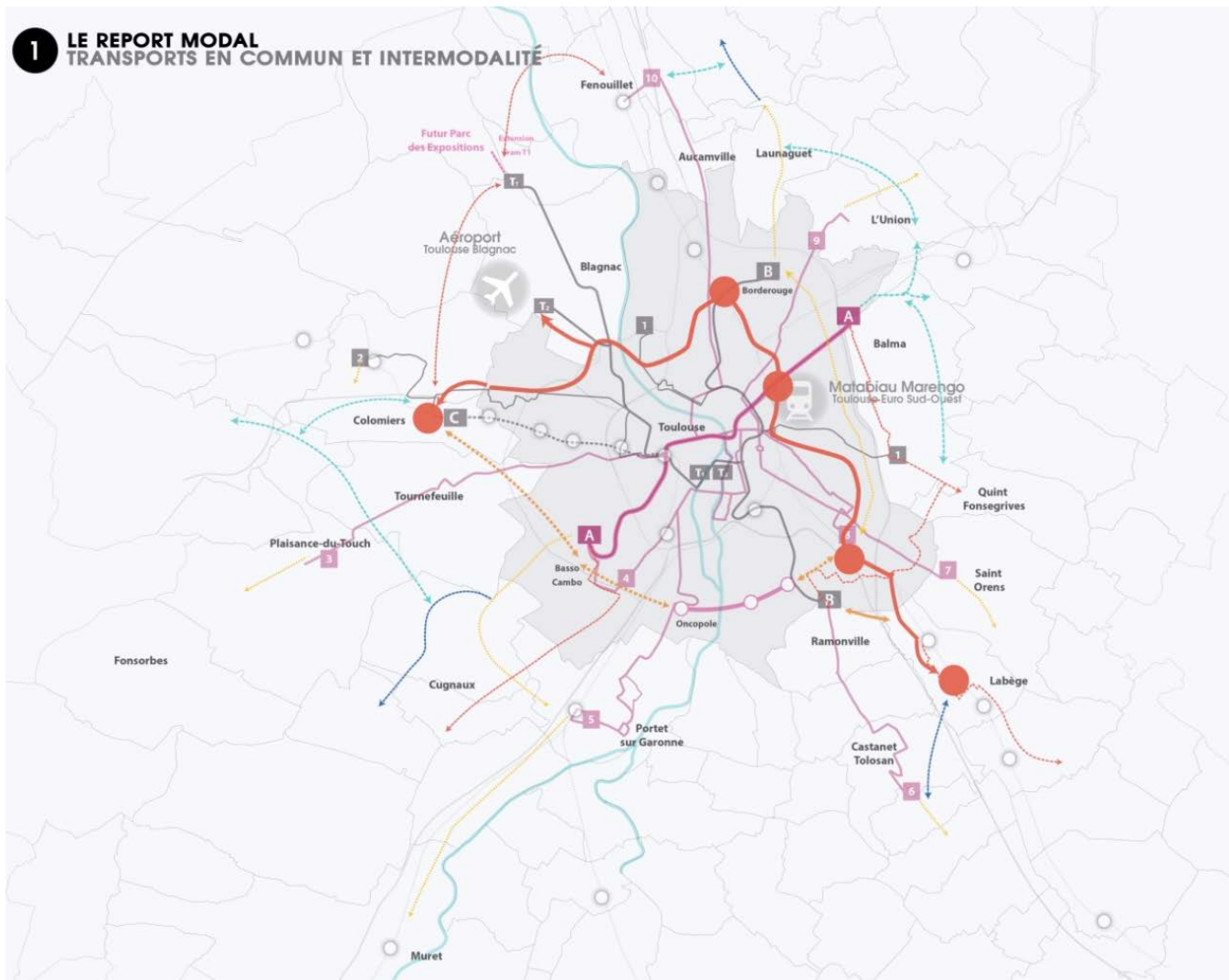


Parmi les chiffres clés du débat public 3^{ème} ligne de métro :

- 80 rencontres publiques,
- 4 grandes réunions publiques, 5 conférences débats,
- 12 focus groupes, 16 débats mobiles,
- 6 rencontres en entreprise, 4 rencontres à l'université,
- 5 ateliers cartographiques, 1 dialogue 3D,
- 26 auditions publiques d'experts,
- 3 000 participants,
- 4 000 conversations lors des débats mobiles,
- près de 5 000 questionnaires renseignés,
- 314 questions posées sur le site sur le projet de loi,
- 83 points de vue exprimés (43 par les citoyens, 40 contributions)

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20171004-20171004-1-1D-
DE
Date de télétransmission : 04/10/2017
Date de réception préfecture : 04/10/2017

Le développement d'un réseau structurant de grande envergure



2016

2020

2025

2030

Réseau structurant en 2016

- Réseau transport en commun structurant existant (Métro, Tram, Ligne C, Linéo 1 et 2)
- ...○... Réseau ferroviaire et gares
- Réseau viaire

Horizon 2020

- Doublement de la capacité de la Ligne A
- Réseau Linéo 2020
- Téléphérique Urbain Sud
- Extension du Tramway

Horizon 2025

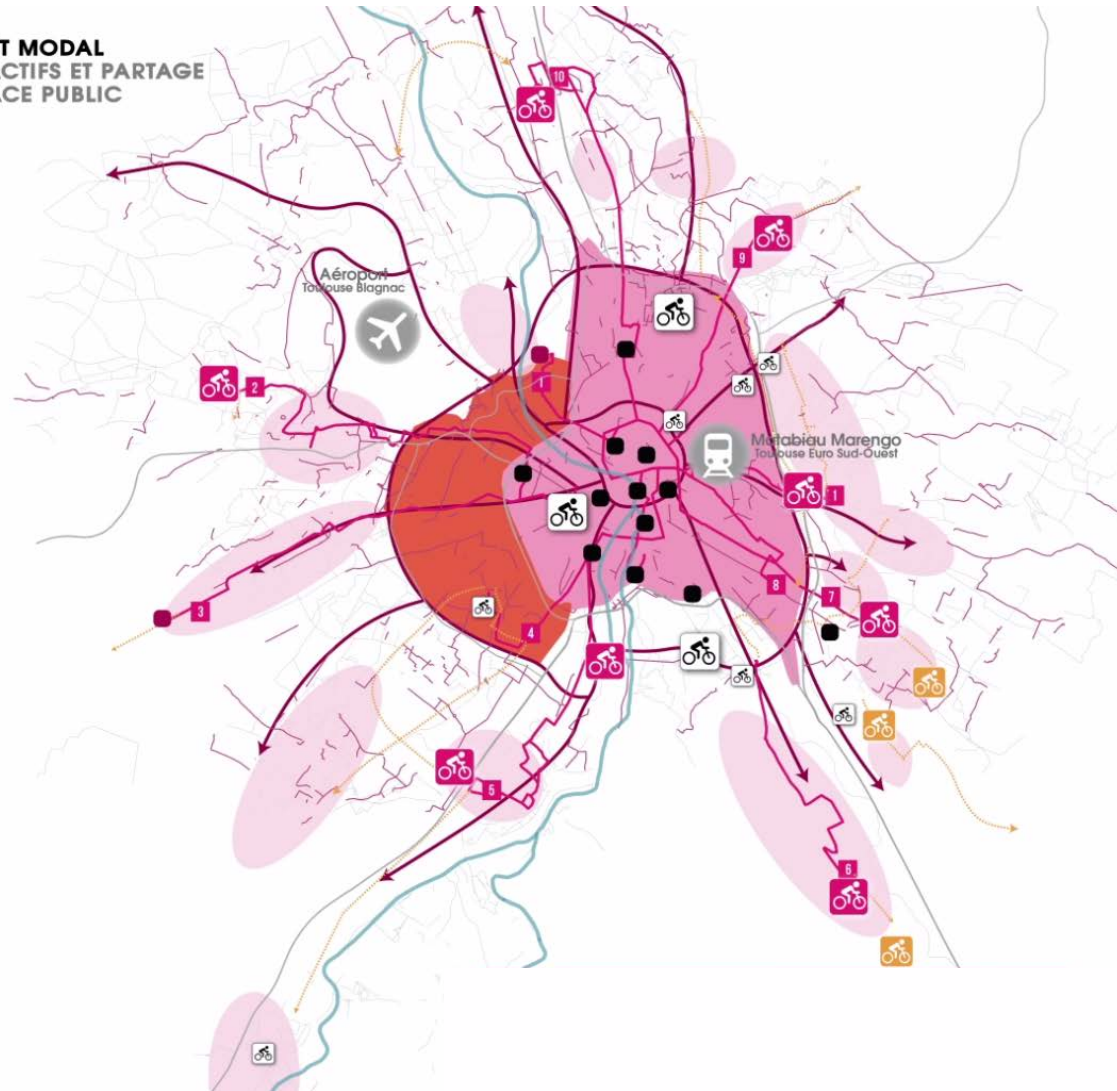
- ↔ Périmètre d'étude de Toulouse Aerospace Express
- Desserte aéroport
- Connexion TAE / Réseau ferroviare
- Ceinture Sud
- ↔ Interconnexion Ligne B – 3^{ème} ligne de métro
- Principe de Linéo à l'étude
- Offre Optimo à l'étude

Horizon 2030

- Offre Optimo à l'étude
- Axes TC inscrits au SCoT

Un partage de l'espace public favorisant le maillage des modes actifs

1 LE REPORT MODAL MODES ACTIFS ET PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC



2016

2020

2025

Réseau cyclable en 2016

- Réseau cyclable actuel (Toulouse Métropole, Muretain Agglo, SICOVAL)
-  Parc à vélo
- Arceaux couverts
- Réseau viaire

Horizon 2020

- ➔ Réseau Express Vélo (principes)
- Réseau cyclable et vert
-  Principes de parc à vélo sécurisé
- Principes d'arceaux couverts
- Principes de développement des zones 30 dans les faubourgs
- Principes d'apaisement des circulations dans les principales centralités
- ➔ 5 Espaces publics partagés en lien avec les axes Linéo

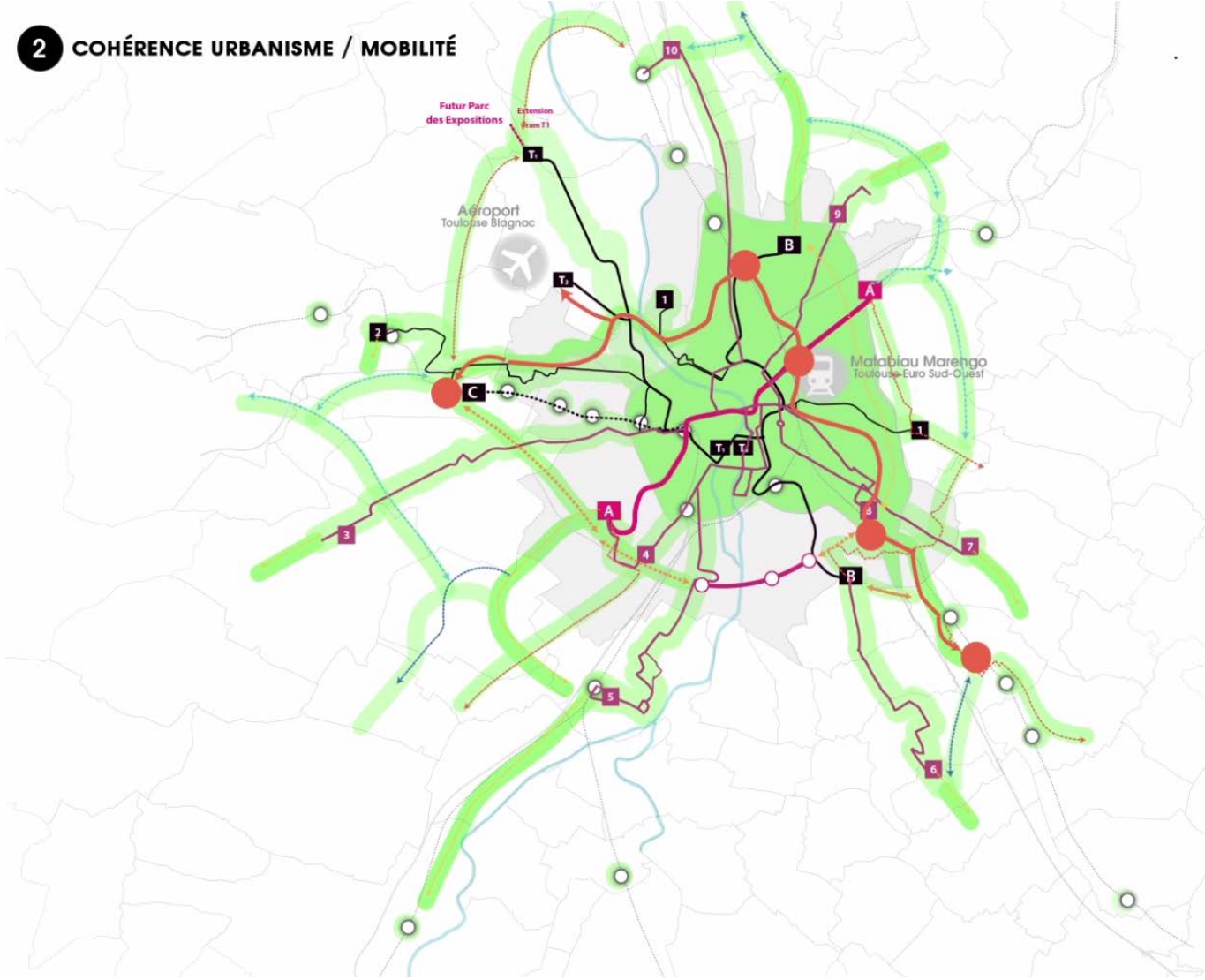
Horizon 2025

- Principes de développement des zones 30 dans les faubourgs
- ➔ Espaces publics partagés en lien avec l'extension du réseau Linéo et Optimo
-  Principes de parc à vélo sécurisé

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20171004-20171004-1-1D-DE
Date de télétransmission : 04/10/2017
Date de réception préfecture : 04/10/2017

Une cohérence urbanisme-mobilités renforcée

2 COHÉRENCE URBANISME / MOBILITÉ



2016

Réseau structurant en 2016

- Réseau transport en commun structurant existant (Métro, Tram, Ligne C, Linéo 1 et 2)
- ...○... Réseau ferroviaire et gares
- Réseau viaire

2020

Horizon 2020

- Doublement de la capacité de la Ligne A
- Réseau Linéo 2020
- Téléphérique Urbain Sud
- Extension du Tramway

2025

Horizon 2025

- ↔ Périumètre d'étude de Toulouse Aerospace Express
- Desserte aéroport
- Stations envisagées
- Connexion TAE / Réseau ferroviare
- Ceinture Sud
- ↔ Interconnexion Ligne B – 3^{ème} ligne de métro
- Principe de Linéo à l'étude
- Offre Optimo à l'étude

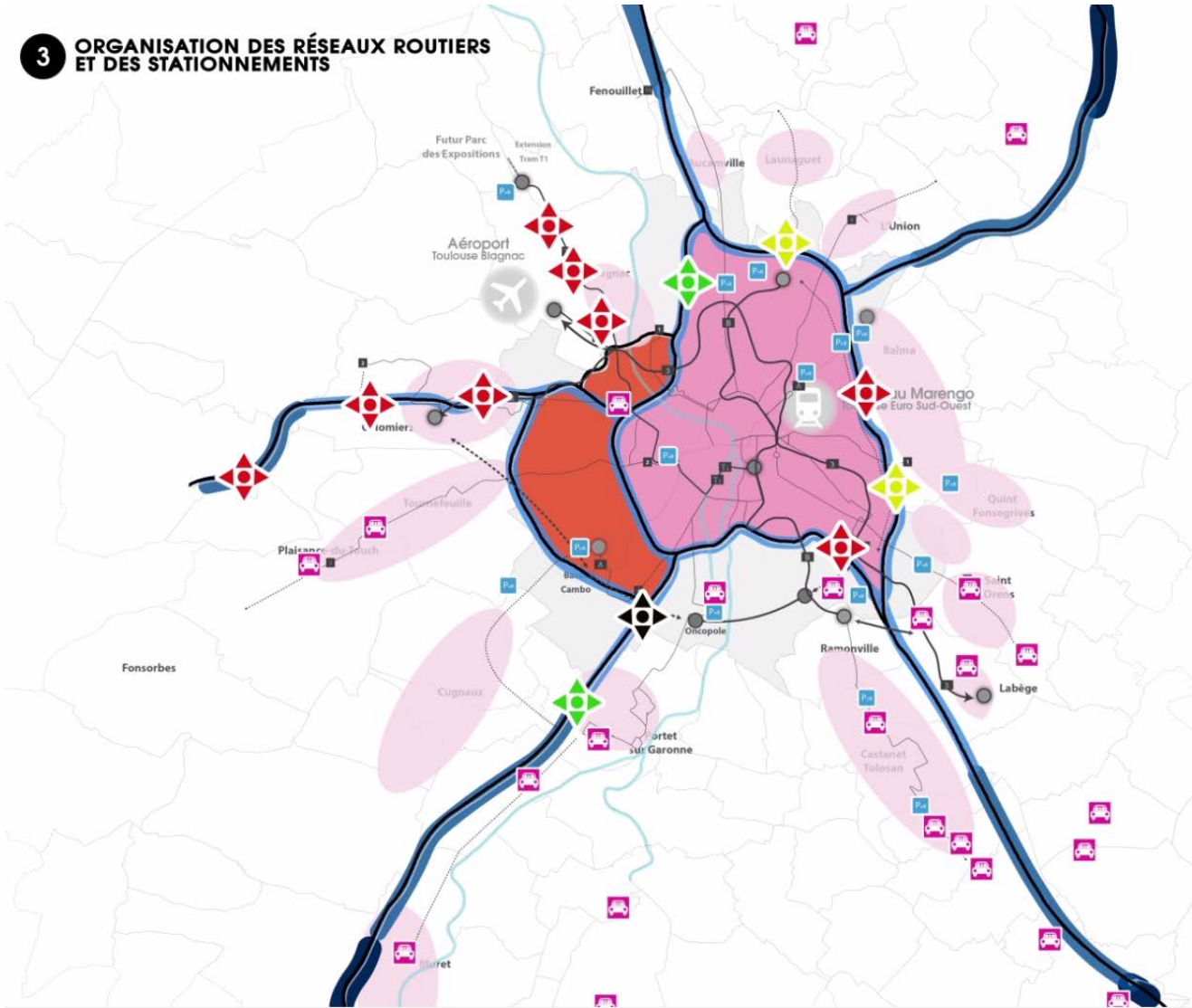
2030

Horizon 2030

- Offre Optimo à l'étude
- Axes TC inscrits au SCoT

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20171004-20171004-1-1D-DE
Date de télétransmission : 04/10/2017
Date de réception préfecture : 04/10/2017

Une optimisation du réseau routier et du stationnement



2025

2020 - 2030

Réseau structurant TC en 2025

- Réseau transport en commun structurant (Métro, Tram, Téléphérique, Ligne C)
- Réseau Linéo
- Extension Linéo
- Ceinture Sud

Organisation réseau routier et stationnement

-  Parcs-relais horizon 2020
-  Spots covoiturage horizon 2020
-  Création d'échangeurs horizon 2020
-  Réaménagement d'échangeurs horizon 2020
-  Création d'échangeurs horizon 2025
-  Réaménagement d'échangeurs horizon 2025
-  Zone 30 intra-périphérique horizon 2020
-  Zone 30 faubourgs
-  Zone 30 centralités
-  Vitesse limitée à 130km/h
-  Vitesse limitée à 110km/h
-  Vitesse limitée à 90km/h



Un volet innovation au bénéfice des usagers

Vers des partenariats avec le secteur privé au service du Projet Mobilités

- Un Appel à Manifestation d'Intérêt Innovation : premier acte fédérateur pour améliorer l'expérience des voyageurs

Achats de titres de transport à distance



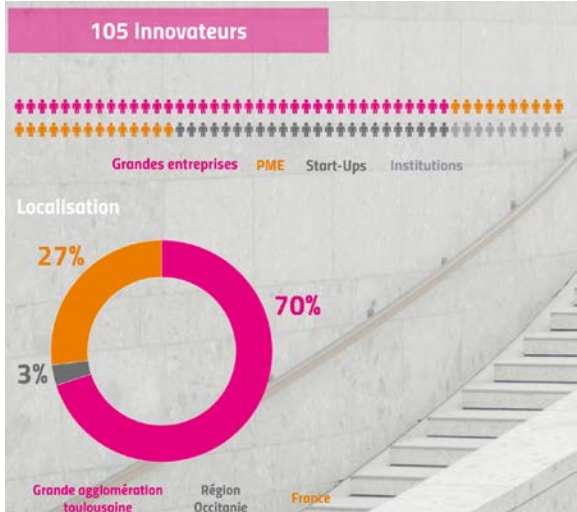
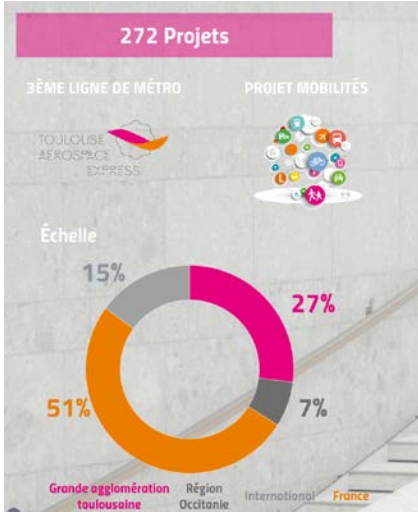
Une application mobile multimodale



Un métro connecté



Des navettes autonomes



5 leviers d'action

Réponse appels à projets européens, nationaux ...

Lancement d'appels à projets spécifiques ...

Enrichissement des cahiers des charges de consultation ...

Pilotage d'expérimentations selon la feuille de route et les initiatives

Mise en réseau des acteurs
Meet up, hackathons ...

La 3^{ème} ligne de métro au cœur de la stratégie mobilité

Les grands objectifs

- Desservir et relier les équipements et les pôles économiques majeurs de l'agglomération toulousaine
- Répondre de manière efficace et capacitaire aux nouveaux besoins de déplacements
- Mailler le réseau de transport en commun

2,33 Mds €
coût du projet

200 000
voyageurs /jour

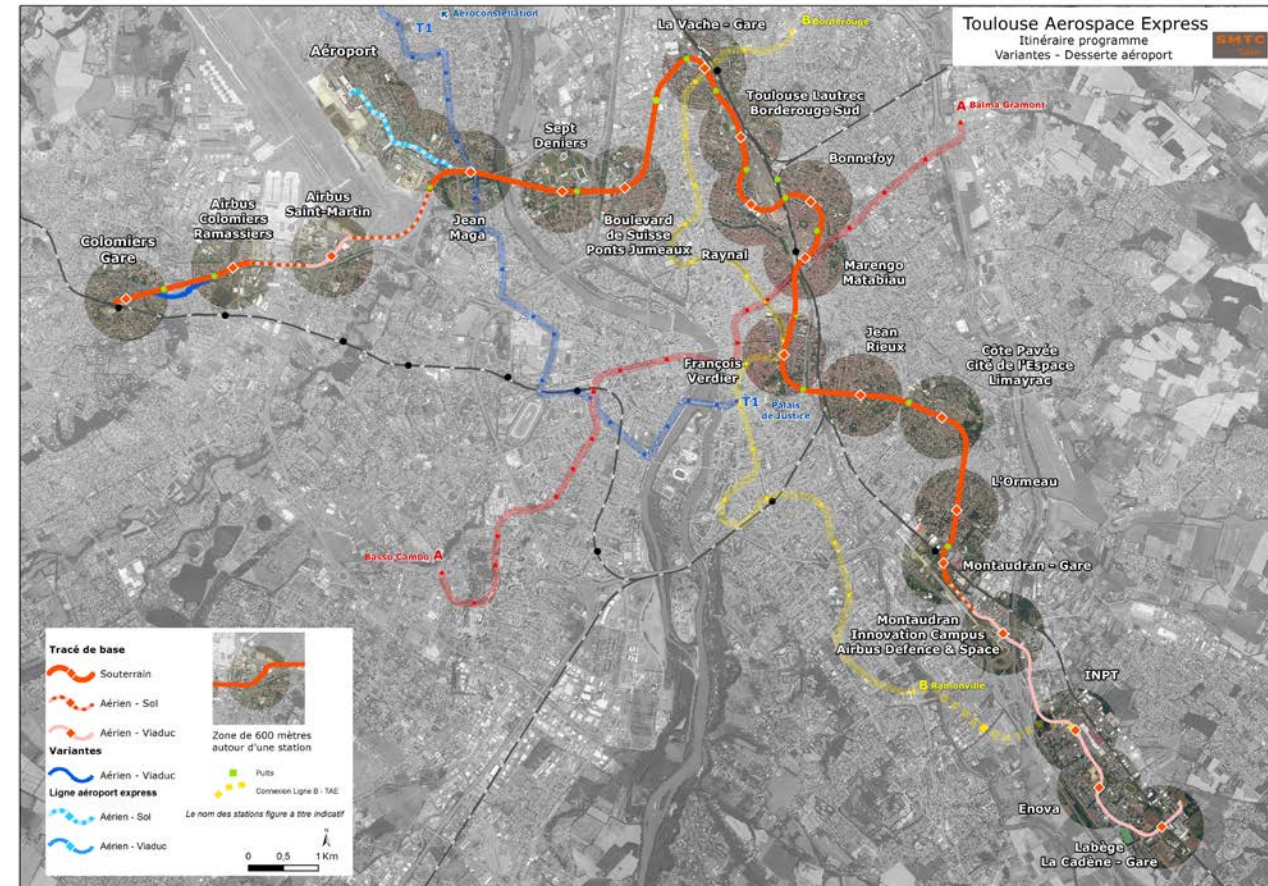
70%
de l'infra en
souterrain

20
stations

27 km
d'infrastructures

40km/h
vitesse
commerciale

Chiffres clés de la 3^{ème} ligne



La 3^{ème} ligne de métro au cœur de la stratégie mobilité

La Ligne Aéroport Express

Une ligne performante:

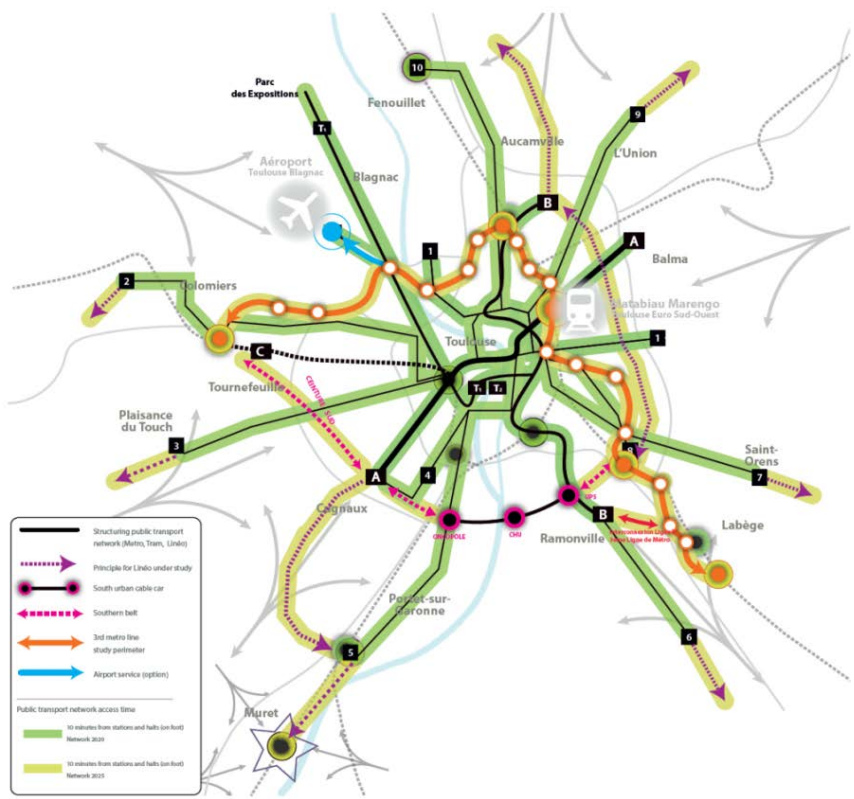
- une fréquence de desserte de 5 minutes depuis Jean Maga
 - un temps de parcours de moins de 6 minutes
- Une desserte bénéficiant plus largement aux territoires et en particulier à Blagnac
 - Un meilleur accès aux zones économiques



Une navette express à haute fréquence

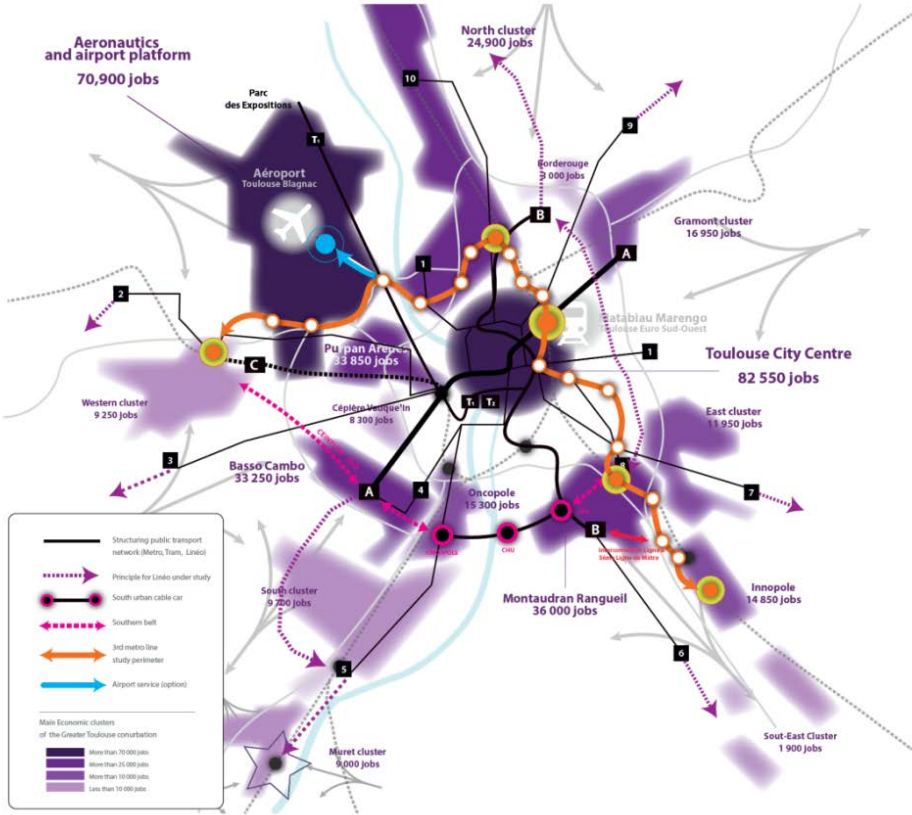
Les apports du Projet Mobilités

La desserte des habitants et des emplois



De 30% à 60% des habitants desservis

De 300 000 habitants desservis en 2016 à 690 000 habitants desservis à horizon 2030



De 35% à 70% des emplois desservis

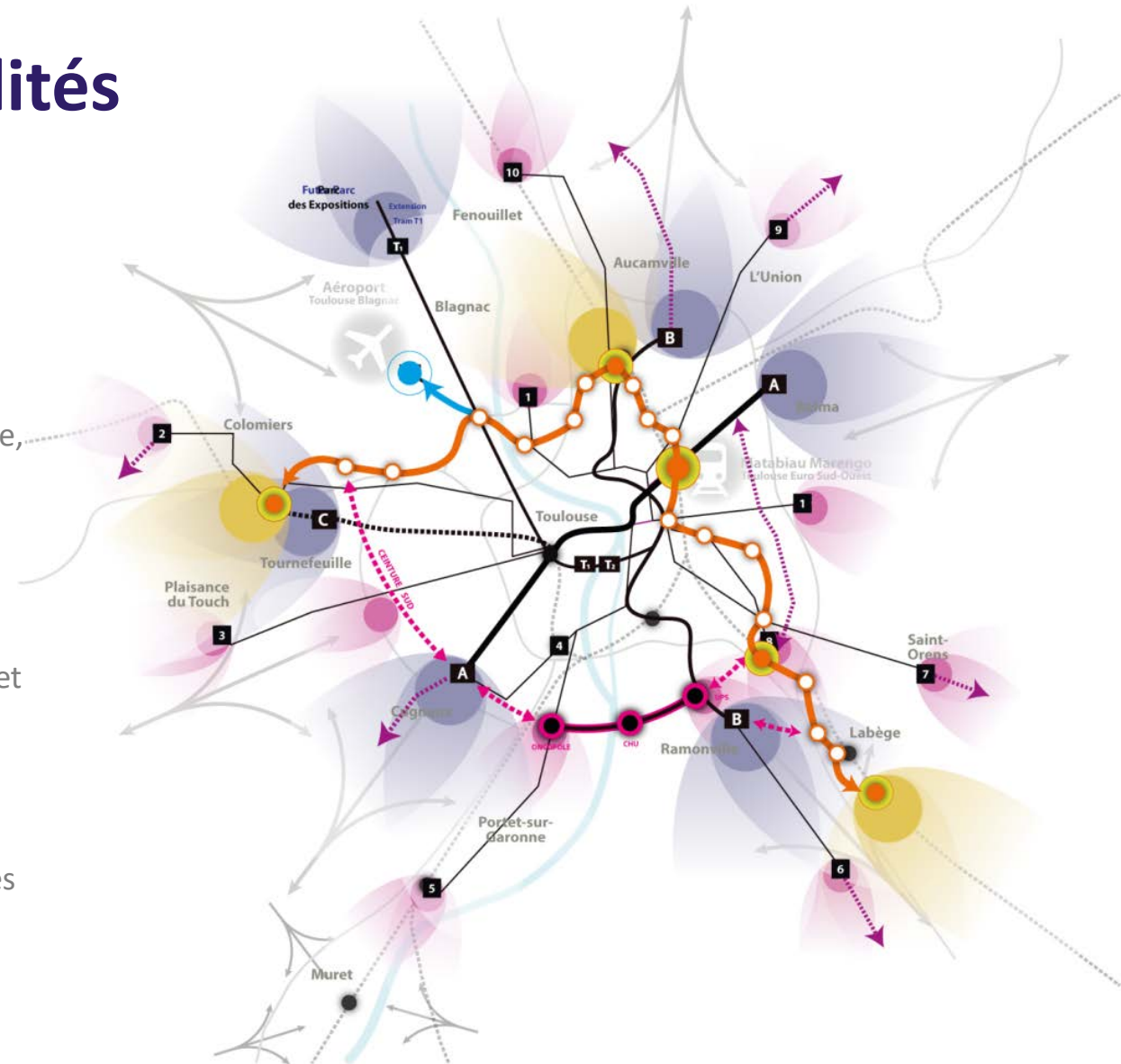
De 180 000 emplois desservis en 2016 à 370 000 emplois desservis à horizon 2030

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20171004-20171004-1-1D-DE
Date de télétransmission : 04/10/2017
Date de réception préfecture : 04/10/2017

Les apports du Projet Mobilités

Des complémentarités entre l'aéroport, le réseau ferroviaire, le réseau interurbain et le réseau urbain

- 5 connexions au réseau ferroviaire (dont la gare Matabiau)
- 3 connexions avec le réseau métro (François Verdier, La Vache, Marengo)
- 1 connexion au réseau de tram (Jean Maga)
- De nombreuses autres connexions, avec :
 - le réseau de bus structurant via notamment le bouquet Linéo,
 - le réseau routier grâce aux parcs-relais,
 - les pôles d'échanges multimodaux : points de rendez-vous ou de stationnement de covoiturage, correspondances avec les lignes interurbaines et/ou les lignes d'autocar de longue distance,
 - le vélo grâce au traitement des cheminements, signalétique et stationnements



Le réseau structurant en 2023



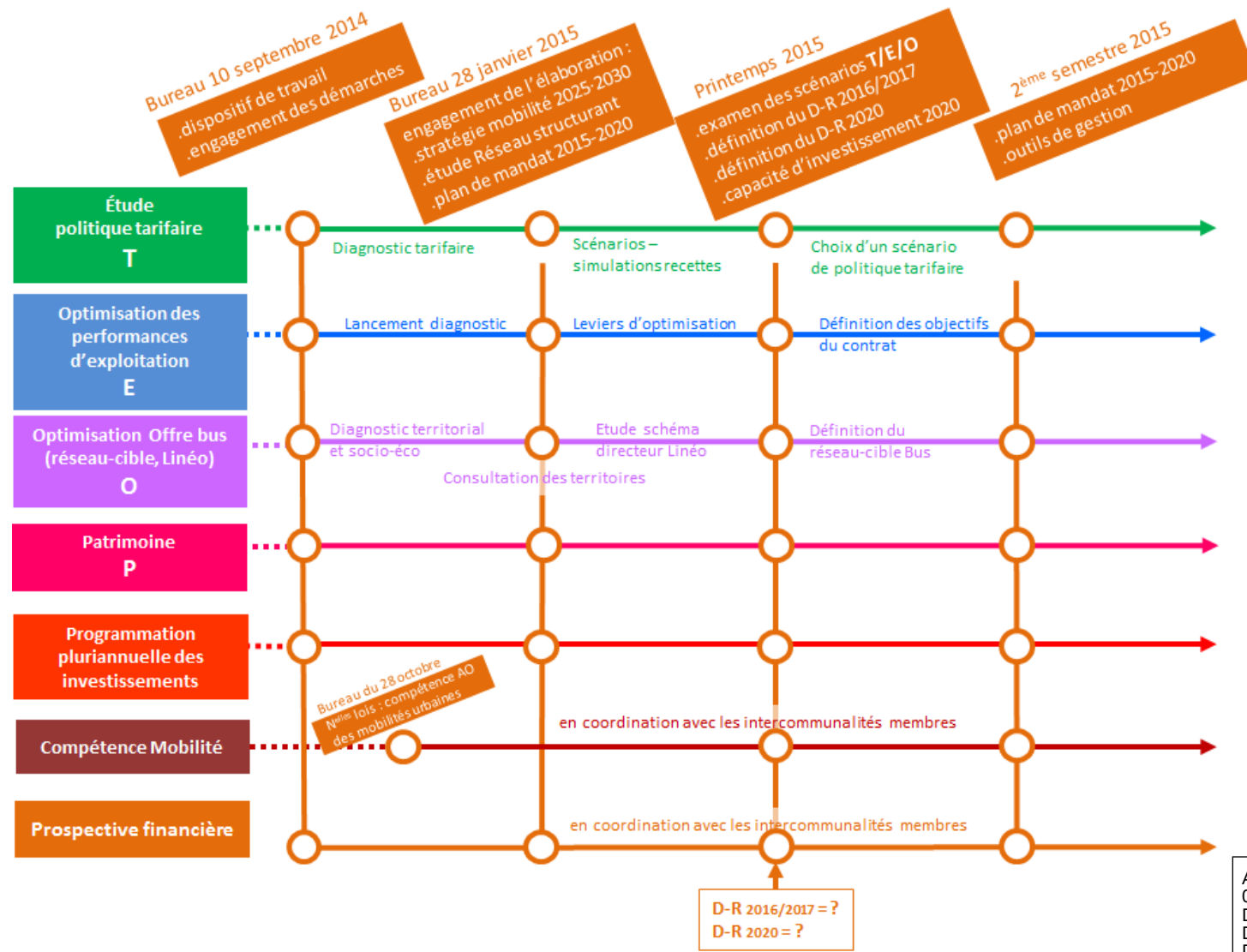
Un exercice de prospective financière 2020.2025.2030 pour réaliser le Projet Mobilités



Rappel

- L'exercice de prospective présenté constitue un **guide pour l'action**. Il recouvre plusieurs dimensions délibérément intégrées **en étroite collaboration avec les intercommunalités membres**,
- **Ce travail a été engagé dès 2015** pour une mise en perspective à l'horizon 2030,
- Une première présentation avait eu lieu dès juillet 2016,
- 3 axes essentiels ont jalonné le travail :
 - 1 **Le partage du programme d'investissement** et les subventions associées (ambition du Projet Mobilités, stratégie partagée, accroche aux territoires...),
 - 2 **Une trajectoire d'exploitation** équilibrée avec un déficit d'exploitation piloté (équilibre Offre-Service aux Territoires), une nouvelle grille tarifaire,
 - 3 **L'installation de commissions finances régulières** avec les intercommunalités membres pour déterminer les nouvelles règles de contribution.

Rappel

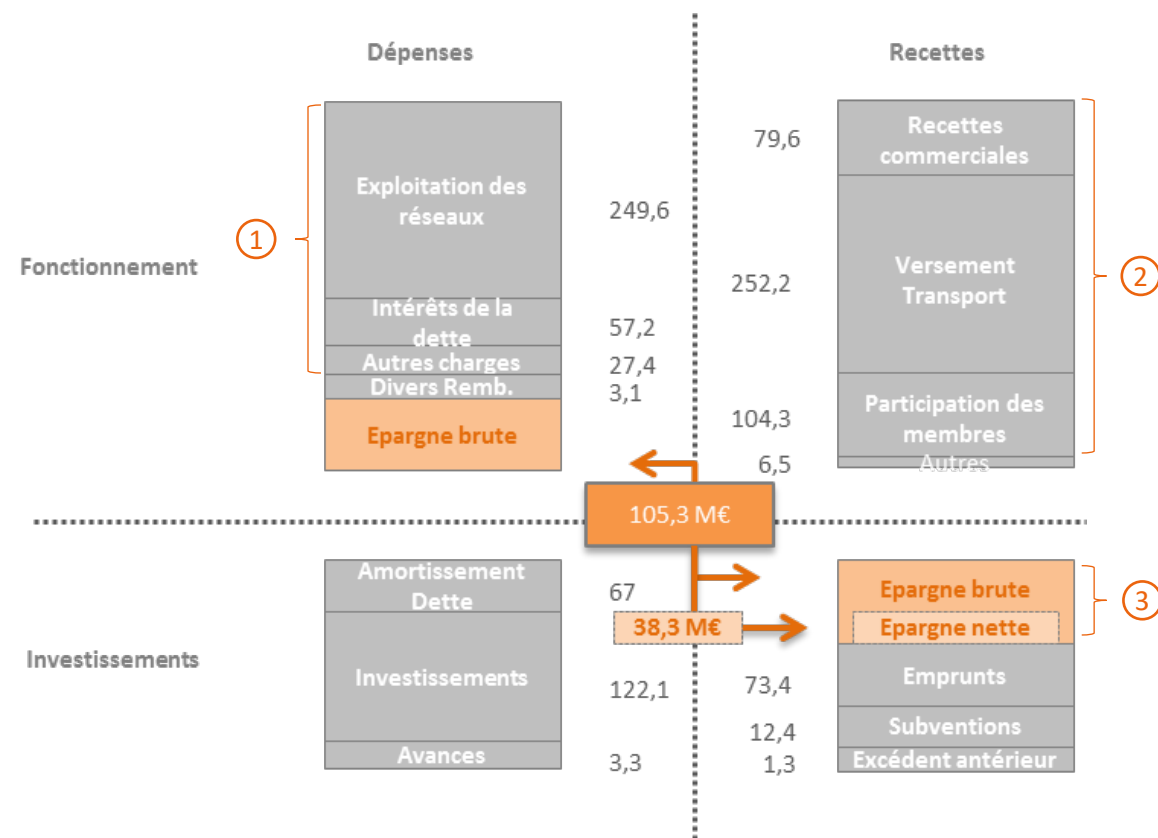


Rappel : le modèle économique du SMTC et le programme d'investissement

Un modèle économique précisé à partir de l'exemple du Budget 2017

- ① Parmi les principales dépenses de fonctionnement :
 - les dépenses d'exploitation,
 - les intérêts de la dette,
 - les autres dépenses de fonctionnement du SMTC.
- ② Parmi les principales recettes de fonctionnement :
 - le Versement Transport,
 - la participation des EPCI membres du SMTC,
 - les recettes commerciales.
- ③ Une épargne brute, ou capacité d'autofinancement, principale ressource pour le financement des investissements (y compris le remboursement du capital de la dette) qui découle de la différence entre recettes et dépenses de fonctionnement.

La soutenabilité budgétaire découle d'une vision prospective de ces différents postes de dépenses et de recettes en vérifiant sur le long terme les paramètres de soutenabilité de la dette et d'équilibre budgétaire annuel.

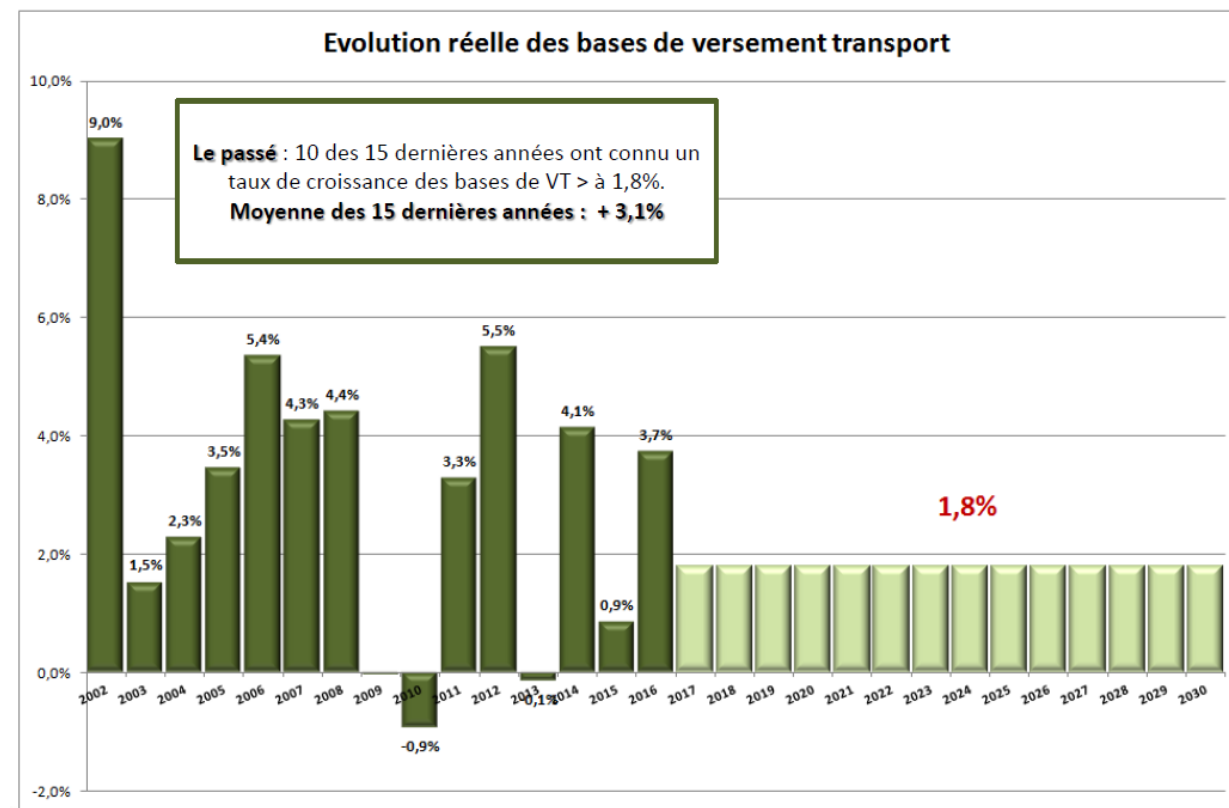


Une hypothèse équilibrée pour le versement transport

Le versement transport

Une ressource dynamique sur le territoire toulousain mais des hypothèses volontairement prudentes ...

- Les recettes du versement transport ont progressé au cours des 15 dernières années de 4% en moyenne (réelle) par an, sous l'effet du passage du taux de 1.75% à 2%, mais surtout sous l'effet de la dynamique des bases taxables (3,1% en moyenne annuelle réelle).
- Cette forte dynamique s'explique notamment par le taux d'évolution des bases de VT entre 2002 et 2007 (+4,3% par an) et l'effet de stagnation observé en 2009 et 2010 puis 2013 et 2015, en lien avec la conjoncture économique.
- La prévision de l'évolution des recettes de versement transport à horizon 2030, doit être réaliste, afin de ne pas conduire à une erreur de diagnostic quant à la soutenabilité du projet financier du SMTC.
- Dans ce contexte, l'hypothèse d'évolution des ressources du versement transport retenue est de 1,8% par an (évolution des bases taxables) en évolution réelle annuelle. Résultat de l'hypothèse : de 252 M d'€ en 2017 à 397 M d'€ en 2030
- Elle correspond à une hypothèse de croissance des bases pour les 15 prochaines années **près de deux fois inférieure** à celle constatée dans les 15 dernières années. **Cette hypothèse est donc prudentielle.**





La maîtrise globale du programme d'investissement

Une enveloppe globale du Projet Mobilités actualisée à juillet 2017 avec :

- l'application des indices d'actualisation des opérations déjà lancées (rappel 1,75%, hypothèse prospective financière),
- l'exécution réelle des programmes d'investissements (année 2016 écoulée),
- la prise en compte de manière plus précise des nouveaux projets en cours de définition avec l'ensemble des territoires, en cohérence avec la Stratégie Mobilités et la trajectoire financière d'exploitation,
- les données concernant le programme **Toulouse Aerospace Express**, et son enveloppe de **2,33 milliards d'€**.

Une recherche d'optimisation permanente visant à :

- ajuster le montant des opérations au fur et à mesure de l'avancement des études, tout en recherchant de nouvelles pistes d'économie :
 - tenir à jour et respecter la feuille de route des investissements du SMTc,
 - explorer de nouveaux types de montage pour réaliser certains investissements (notamment l'extension ou la création de P+R),
 - réaliser des économies en rendant plus efficiente la gestion et le renouvellement du patrimoine Tisséo (notamment pour le matériel roulant et les travaux sur le réseau),
 - réciproquement, effectuer les investissements permettant d'optimiser les charges d'exploitation.
- L'objectif principal de ce travail est de préserver la ligne « **nouveaux projets** ».

Un travail partenarial avec les territoires :

- dans la définition des nouvelles opérations reposant sur le dialogue territorial installé dans le cadre du Projet Mobilités 2025-2030,
- en interface avec les projets portés par les territoires et en respectant la répartition des compétences (voirie et aménagements urbains notamment),
- basée sur une approche recherchant à optimiser le coût global de possession, y compris avec l'exploitant du réseau de transport.

La maîtrise globale du programme d'investissement

Une enveloppe de l'opération 3^{ème} ligne qui s'affine à la mesure de choix politique et des études techniques

- La première estimation de l'opération présentée dans le cadre du débat public et du Dossier du Maître d'Ouvrage (DMO) faisait état d'un montant global de 2,128 Milliards d'€. Cette estimation intégrait des hypothèses de métro avec ou sans conducteur ainsi que des hypothèses d'insertion différentes selon les secteurs (notamment aérien aux extrémités du tracé).
- Le choix politique d'un métro automatique à l'automne 2016 (tel que déjà déployé pour les lignes A et B) permet d'assurer une fiabilité des temps de parcours et une régularité sur l'ensemble de l'itinéraire (Colomiers, Blagnac, Toulouse, Labège) au bénéfice des usagers de la Grande Agglomération Toulousaine. Ce choix nécessite des aménagements plus conséquents et valorise simultanément le coût global de l'opération à 2,35 Milliards d'€, (soit + 222 millions d'€, +10% environ). Les postes « ouvrages et stations » sont les plus impactés par cette évolution avec respectivement + 88 millions d'€ et + 104 millions d'€ à l'issue de la première étape des études préliminaires.
- La phase 2 des études préliminaires a confirmé le montant global de l'opération (printemps 2017).
- Le choix de ne pas retenir la station Fondeyre (été 2017) porte à ce jour l'enveloppe prévisionnelle du maître d'ouvrage pour réaliser la 3^{ème} ligne de métro comme suit, pour un montant total de 2,33 Milliards d'€ (aux conditions économiques de mai 2016) cf. délibération du SMTC en date du 5 juillet 2017.

Montants en M€ valeur 2016 y compris aléas (7%)	décomposition stade du Dossier du Maître d'Ouvrage (mi-2016)	décomposition étape 1 des études préliminaires (automne 2016)	décomposition étape 2 des études préliminaires (printemps 2017)	Programme technique, hors station Fondeyre (été 2017)
Acquisitions foncières	75	75	75	75
Ouvrages, équipements en ligne y c. déviations réseaux, reconnaissance, travaux prép.	899	987	972	972
Stations y c. aménagements et espaces verts	325	429	397	377
Garage atelier et P+R	80	64	85	85
Système de transport	460	472	504	504
Etudes et pilotage	290	322	317	317
Total	2 128	2 350	2 350	2 330

La maîtrise globale du programme d'investissement

La desserte de l'aéroport par une navette express à haute fréquence

- L'hypothèse d'option de desserte de l'aéroport était estimée à 110 millions d'€ en mars 2016 (cf. délibération du 29 mars 2016 et Dossier du Maître d'Ouvrage),
- La solution retenue à l'issue des études préliminaires et du dialogue territorial est **une navette express à haute fréquence**, utilisant l'infrastructure ferroviaire existante (projet Envol) et en correspondance avec la 3^{ème} ligne de métro et le tramway T1 à la station Jean Maga. Le montant d'investissement de la ligne Aéroport Express est estimé à **45 millions d'€**,
- L'annuité d'emprunt d'un tel investissement est d'environ 2,4 M€ (30 ans à 3,25%). Le nombre de personnes qui empruntera la ligne Aéroport Express est estimé à 2 millions par an (environ 20% du trafic commercial de l'aéroport),
- **Le coût d'exploitation** est estimé sur la base Tram T2 + navette aéroport (pas de surcoûts) pour un montant de l'ordre de **3 millions d'€ par an**,
- **Aussi, le projet peut être financé** par un tarif spécifique sous la forme d'un ticket d'un montant intermédiaire entre le ticket plein tarif classique et le ticket de la navette aéroport, complété par une gamme tarifaire adaptée aux salariés de la zone aéroportuaire sud qui seront directement desservis par la ligne Aéroport Express.



« La solution de ligne aéroport express en navette à haute fréquence :

- **améliore significativement la desserte de l'aéroport** : combinée avec la 3^{ème} ligne de métro, elle réduit les temps d'attente et les temps de parcours vers l'aéroport et les entreprises situées le long de la zone aéroportuaire sud depuis Blagnac, Colomiers, les faubourgs nord et est de Toulouse, la gare Matabiau et le sud-est ;
- permet d'améliorer la **desserte des activités économiques** (desservies actuellement avec une fréquence tramway T2 au quart d'heure) situées à proximité des stations Nadot, Daurat et Aéroport, donc notamment du siège Airbus ;
- participera à la **décongestion routière de l'échangeur Dewoitine**, le programme de travaux permettant d'atteindre ces objectifs de navette express nécessitant une dénivellation ponctuelle de l'infrastructure Dewoitine ;
- présente des possibilités de développement au nord et autour de la zone aéroportuaire ;
- permet d'augmenter la fréquence du tramway dans Blagnac et vers le Parc des Expositions ;
- valorise l'infrastructure tramway Envol mise en service en avril 2015. »

Extrait du livre III – Programme technique

Les scénarios pour maintenir l'enveloppe globale

Un programme d'investissement actualisé à juillet 2017

Programme d'investissement Juillet 2017

Investissements patrimoniaux (hors métro)	313 M€
Investissements patrimoniaux et matériel roulant Métro (A et B)	377 M€
Doublement capacité ligne A (hors rames)	165 M€
Ligne A : acquisition rames VAL et autres opérations	65 M€
Réseau de surface et opérations diverses	87 M€
Pôles d'échanges, parcs relais et sites propres bus	30 M€
Téléphérique Urbain Sud	62 M€
Linéo horizon 2020	79 M€
Investissements TC 2025-2030	173 M€
Programme de base	1351 M€
Toulouse Aerospace Express	2 330 M€
Connexion B-TAE sans rupture de charge	183 M€
TOTAL	3 864 M€
<i>Branche aéroport (hypothèse moyenne)</i>	<i>45 M€</i>

- Le programme d'investissement intègre :
 - l'actualisation de la 3^{ème} ligne de métro,
 - un travail d'optimisation sur le patrimoine,
 - la préservation de l'enveloppe des nouveaux projets en lien avec les attentes des territoires.
- De ce fait avec l'actualisation 2017 (- 86 M d'€), **le nouveau programme d'investissement porte sur 3,864 Mds d'€**
- La navette aéroport express reste hors enveloppe du fait du choix d'un modèle économique propre (45 M d'€).

Investissements patrimoniaux (hors métro)	336 M€
Investissements patrimoniaux et matériel roulant Métro (A et B)	423 M€
Doublement de la capacité ligne A (hors rames)	180 M€
Ligne A : acquisition rames VAL et autres opérations	85 M€
Réseau de surface et opérations diverses	127 M€
Pôles d'échanges, parcs relais et sites propres bus	30 M€
Téléphérique Urbain Sud (hypothèse haute)	62 M€
Linéo horizon 2020	97 M€
Investissements TC 2025-2030	173 M€
Programme de base	1 513 M€

TAE - Section Airbus Colomiers – Airbus D5	1 720 M€
TAE - Section Colomiers Gare – Airbus Colomiers	141 M€
TAE - Section Airbus D&S – Labège Cadène gare	267 M€
Toulouse Aerospace Express	2 128 M€

Connexion B-TAE sans rupture de charge	180 M€
---	---------------

TOTAL	3 821 M€
--------------	-----------------

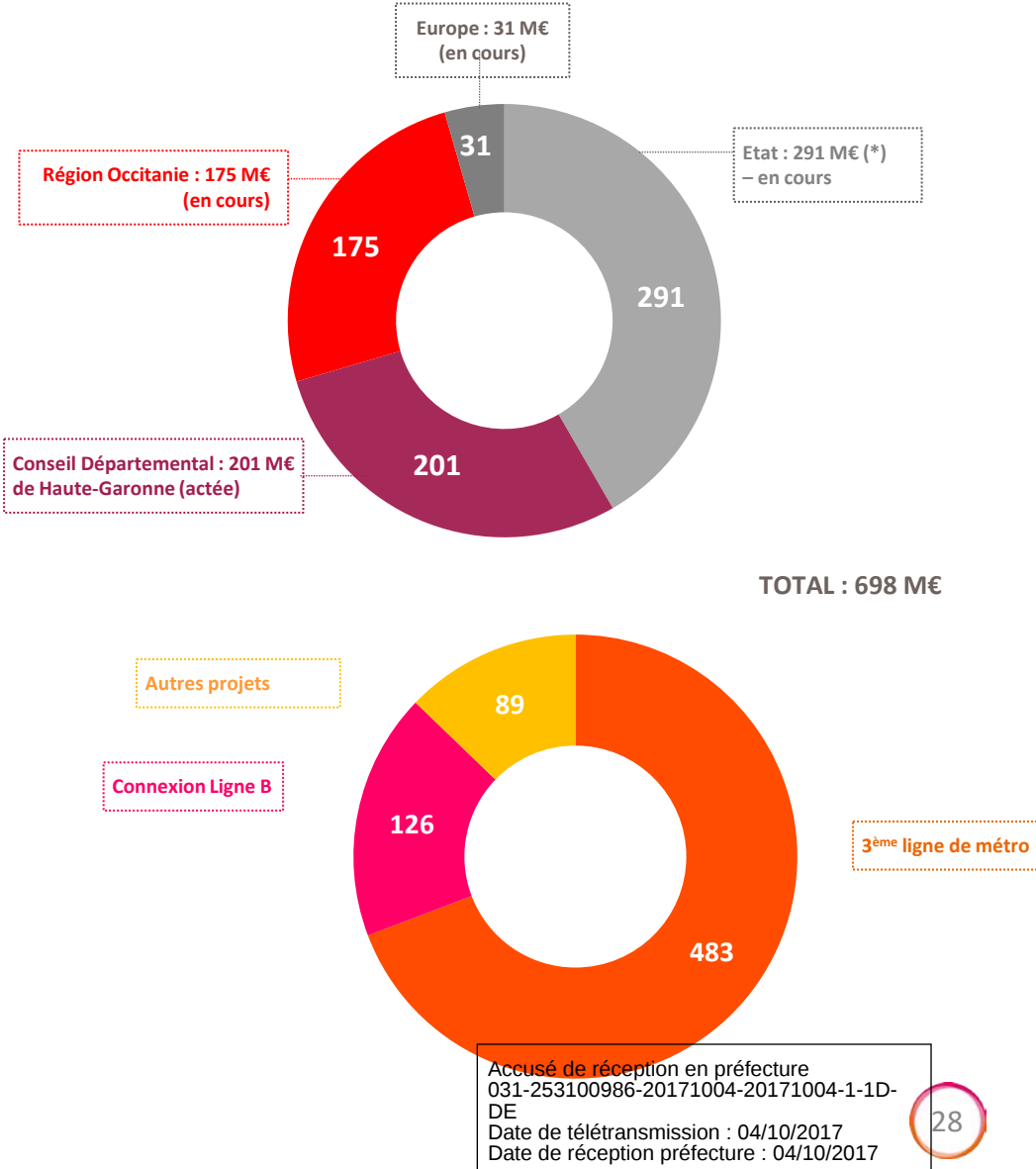
<i>Branche aéroport (hypothèse moyenne)</i>	<i>110 M€</i>
---	---------------

Programme d'investissement Juillet 2016

La recherche en continu d'une capacité d'investissement

Une enveloppe globale de subventions fixée ... des partenariats à consolider dans la durée

- Une hypothèse de subventions retenue de 698 millions d'€ sur l'ensemble du Projet Mobilités 2020-2025-2030, soit 18,3% du programme d'investissement, dont environ 500 millions d'€ de subventions fléchées à ce jour de la Région Occitanie, du Conseil Départemental de Haute Garonne, de l'Etat et de l'Europe.
- L'hypothèse de répartition entre les projets est de 69% pour la 3^{ème} ligne, 18% pour la Connexion Ligne B et 13% pour les autres projets.
- Concernant la subvention de l'Etat*, le montant est estimé à 291 millions d'€ pour le Projet Mobilités, dont 200 millions d'€ sur la 3^{ème} ligne de Métro.
- Pour mémoire, l'Etat a apporté son soutien aux opérations de métro précédentes sur l'agglomération toulousaine :
 - Ligne A : 106,2 millions d'€ sur 938 millions d'€,
 - Ligne B : 135,5 millions d'€ sur 1 226 millions d'€.
 - Soit un niveau global de participation de 11% pour les projets Métro
- Dans le cadre de TAE, l'hypothèse de subvention est de 8% environ (200 M d'€ sur 2,33 Mds d'€).
- Un travail spécifique est engagé par ailleurs pour porter au niveau national un débat de financement global autour des projets d'infrastructures dans les métropoles (cf. Pacte Métropolitain d'Innovation, FEDER).
- Les Assises de la Mobilité (septembre – décembre 2017) vont permettre un positionnement des projets toulousains dans le cadre des objectifs de mobilité quotidienne définis par l'Etat.



Une trajectoire pilotée des dépenses de fonctionnement

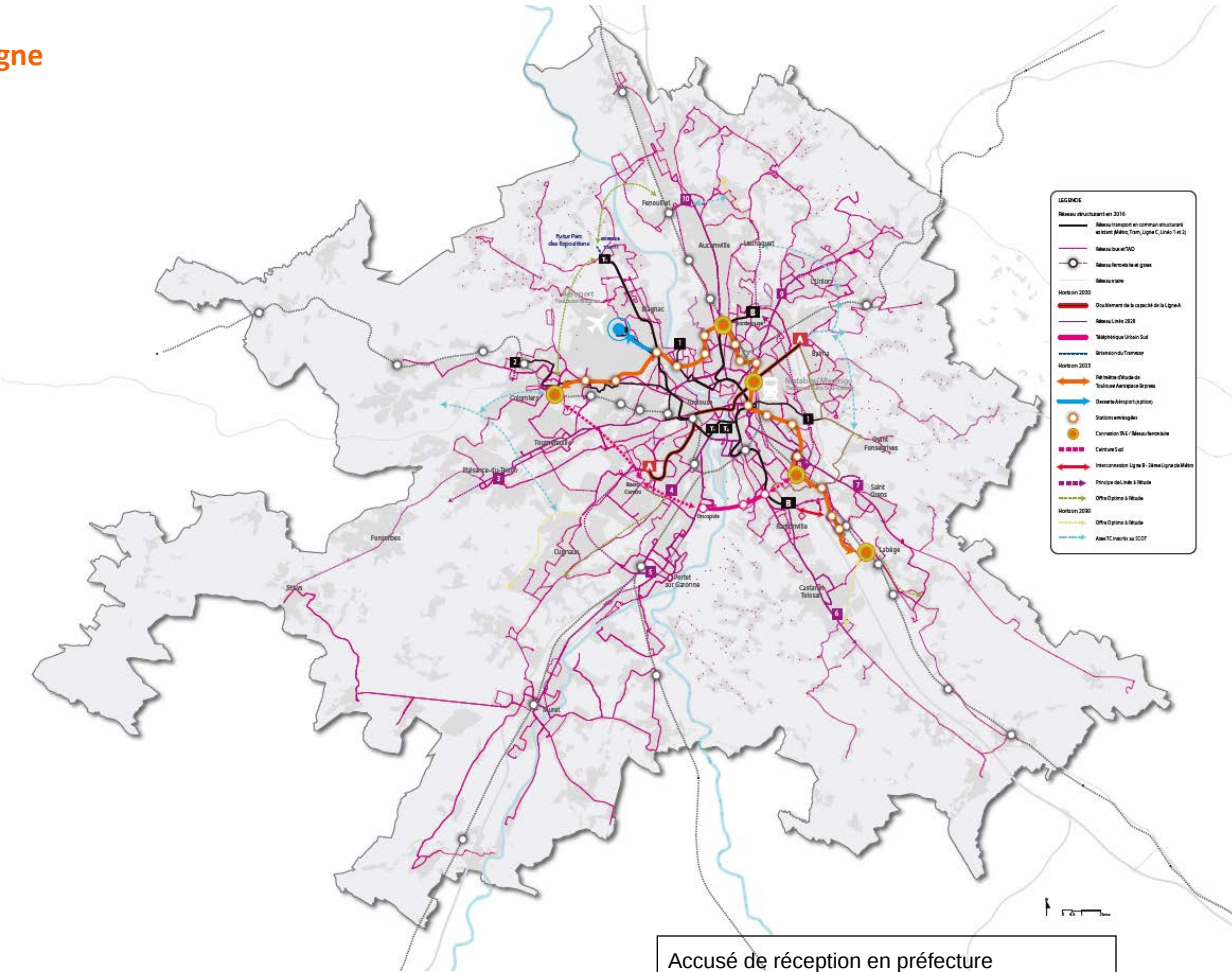
Le déploiement du réseau au service des usagers (projection 2030)

Evolution de l'offre
en millions de Km

	Horizon CSP		Mise en service 3 ^{ème} ligne	
	2017	2021	2025	2030
Metro	8,2	9,6	14,4	14,6
Tram	1,6	1,7	2	2
Bus	25,6	29,5	32,7	33,4
Total	35,4	40,8	49,1	50

Evolution des parts
modales de chaque
mode de transport
collectif

	2017	2021	2025	2030
Metro	23%	24%	29%	29%
Tram	5%	4%	4%	4%
Bus	72%	72%	67%	67%
Total	100%	100%	100%	100%





Une trajectoire pilotée des dépenses de fonctionnement

Une prise en compte des charges d'exploitation ... garantissant le déploiement du réseau

Une maîtrise des charges à horizon 2021 qui repose sur :

- des dépenses d'exploitation stabilisées sur les 3 années écoulées : 2015, 2016 et 2017 (environ 242 millions d'€),
- un **contrat de service public 2017-2021** (hors TUS) qui encadre les dépenses d'exploitation jusqu'en 2021, de 244,7 millions d'€ à 265,6 millions d'€ annuel,
- **Au-delà de 2021**, des estimations autour de **395,3 millions d'€ annuel** (horizon 2030).

Un déficit d'exploitation maîtrisé aux environs de 160 M € à horizon 2021

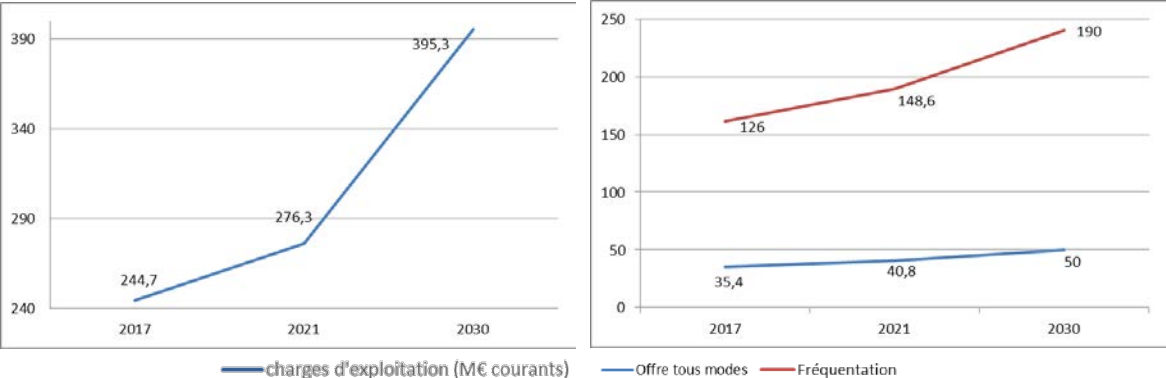
- **Prise en compte des projets 2016 à 2021**, notamment les projets Linéo, le téléphérique urbain sud et le doublement de la capacité de la ligne A, ainsi que la nouvelle desserte bus du Muretain,
- **Plus de 40 millions de kilomètres d'offre tous modes confondus en 2021**, soit + 15 % par rapport à 2017,

A l'horizon 2030, un déficit d'exploitation cible, conséquence des projets déployés sur le réseau

- **Plus de 50 millions de kilomètres d'offre tous modes confondus en 2030**, soit + 22,55 % par rapport à 2021,
- **Un déficit d'exploitation annuel estimé à plus de 215 millions d'€.**
- **Un coût d'exploitation par déplacement contenu autour des 2€ courant sur la période.**

Des dépenses d'exploitation traduisant l'évolution de l'offre

Evolution des charges d'exploitation 2017 – 2030



	2017	2021 estimation	2030 estimation
Offre (Millions de km)	35,4 millions	40,8 millions	50 millions
Fréquentation	126 millions	148,6 millions	190 millions
Charges annuelles (Millions d'€ courant)	244,7 millions	276,3 millions	395,3 millions
Recettes annuelles (Millions d'€ courant)	81,8 millions	108,9 millions	178,6 millions
Déficit d'exploitation (charges – recettes)	162,9 millions d'€	167,4 millions d'€	216,7 millions d'€

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20171004-20171004-1-1D-DE
Date de télétransmission : 04/10/2017
Date de réception préfecture : 04/10/2017



Les recettes commerciales, une démarche de « conquête clients » et une grille tarifaire plus solidaire

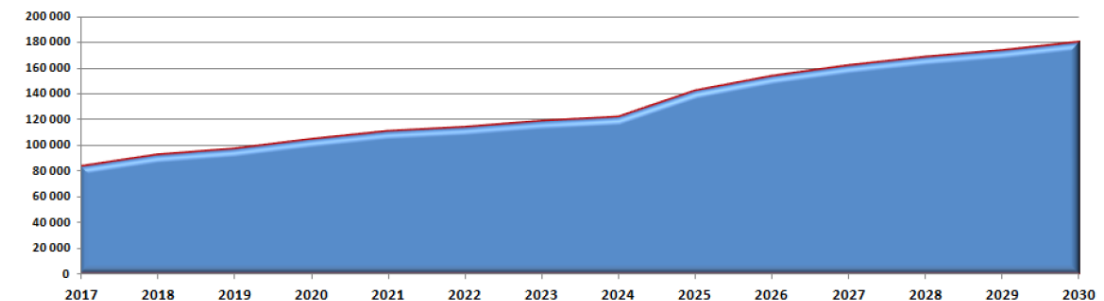
La nouvelle grille tarifaire et ses apports

- En lien avec le déploiement du réseau inscrit dans le Projet Mobilités, il est attendu une augmentation de la fréquentation :
 - de près de 18 % en déplacements entre 2017 et 2021 (CSP),
 - de près de 30% en déplacements à l'horizon 2030.
- La nouvelle grille tarifaire a par ailleurs été actée par délibération du CS du 29 mars 2017 sur des principes plus solidaires. Elle est mise en application depuis le 3 juillet 2017.
- Avec le développement de l'offre incluse dans la feuille de route, les recettes progressent :
 - de plus 35% entre 2017 et 2021 (cf. CSP),
 - et de plus de 60% à horizon 2030.
- Pour mémoire : la trajectoire des recettes commerciales maintient le réseau toulousain parmi les plus attractifs des grandes métropoles.

	2017	2021 estimation	2030 estimation
Fréquentation *	126 millions	148,6 millions	190 millions
Recettes annuelles (y compris recettes annexes)	81,8 millions	108,9 millions	178,6 millions

* Hors fréquentation ligne aéroport

Perspectives d'évolution des recettes tarifaires





La participation des membres, un effort significatif pour réaliser le Projet Mobilités

- Un travail de fond a été engagé avec les partenaires pour faire évoluer le mécanisme de la contribution et la faire progressivement évoluer **de 100 à plus de 180 millions d'€/an**,
- Des échanges avec les membres ont permis de partager, une approche visant à réévaluer leur contribution, en tenant compte des populations desservies, du niveau d'offre, de la vitalité économique du territoire et surtout des investissements réalisés sur ces territoires.
- **Une phase de négociation s'est ouverte** au travers de la commission finances, avec les intercommunalités membres sur les bases du programme d'investissement territorialisé.
- **Résultat : la contribution des membres passera de un peu plus de 100 M d'€ à 180 M d'€ à horizon 2030.**

Contribution des Membres

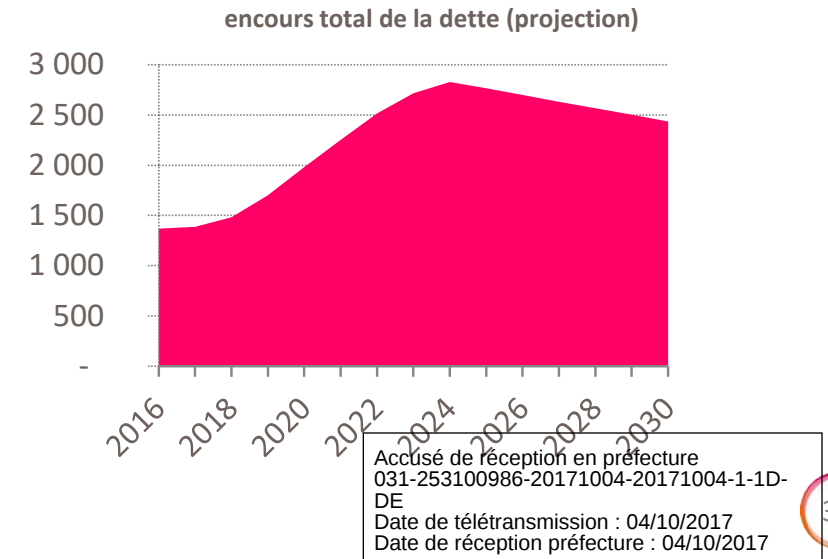
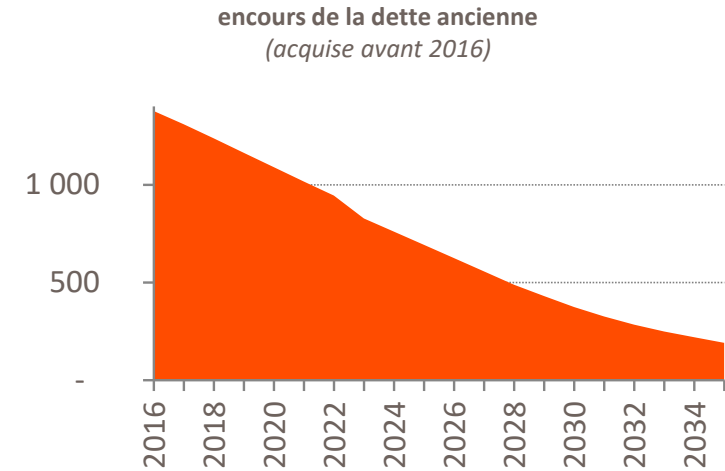
En k €	Toulouse Métropole	SICOVAL	Muretain Agglo	SITPRT
Contribution 2017	101 600	1 178	1 003	546
Contribution 2030	De 170 à 180 000	7 700	1 500	1 200

Les conditions de l'équilibre et le recours à l'emprunt

La gestion de la dette

- Une dette actuelle du SMTC, d'environ 1,4 milliards d'€, qui va s'éteindre dans les 20 prochaines années, et qui sera divisée par deux dans 10 ans,
- Un encours total de dette qui monterait à hauteur de 2,9 milliards d'€ en 2027 pour décroître rapidement grâce à l'extinction de la dette initiale,
- Une soutenabilité budgétaire (soutenabilité de la dette et équilibre budgétaire annuel) qui a été testée par un cabinet indépendant et de manière conjointe avec la prospective financière de Toulouse Métropole, celle-ci étant étroitement liée à la soutenabilité de la hausse de la contribution annuelle des intercommunalités membres.

Evolution projetée de la dette





Un plan d'action 2020-2021 déjà très ambitieux



Dès 2017, le déploiement de nombreux projets

Un engagement anticipé du plan d'actions TC du Projet Mobilités pour répondre sans attendre aux besoins des usagers

2017

- Le démarrage des travaux de doublement des quais de la ligne A
- La mise en service des Linéo 6, 7 et 8
- L'adaptation du réseau PAS 2017 et sa mise en accessibilité
- Le réseau de Colomiers adapté
- Une gestion plus efficace des parcs-relais
- 2 nouveaux parcs vélos (Borderouge et UPS)
- 30 nouveaux spots covoiturage
- Un achat de titre à distance
- La 4G dans le métro

2018

- La Déclaration d'Utilité Publique du Projet Mobilités
- La suite des travaux de doublement des quais de la ligne A
- La mise en service des Linéo 3 et 9, le prolongement de Linéo 1
- La Déclaration d'Utilité Publique du Téléphérique Urbain Sud
- L'adaptation du réseau PAS 2018 et sa mise en accessibilité
- Le déploiement de l'étoile muretaine
- La création d'une aire de dépose minute à Ramonville
- 50 nouveaux spots covoiturage
- Le déploiement des solutions de vente des titres et de rechargement des droits à distance

2019

- La Déclaration d'Utilité Publique de Toulouse Aerospace Express et de la Connexion Ligne B
- Le démarrage des travaux du Téléphérique Urbain Sud
- La mise en service de l'exploitation à 52m de la Ligne A
- La mise en service des Linéo 4, 5 et 10
- L'adaptation du réseau PAS 2019 et sa mise en accessibilité (fin)
- L'extension de la capacité des P+R de Basso Cambo et de Borderouge
- Le remplacement du système de gestion des P+R
- Le renforcement de l'information voyageurs dans le métro

2020/2021

- Le démarrage des travaux de Toulouse Aerospace Express et de la Connexion Ligne B
- La mise en service de la Linéo 11
- La mise en service des premières Lignes Express
- L'équipement GNV du dépôt de Colomiers
- La commande de nouvelles rames de métro VAL
- L'extension de la capacité du P+R de Ramonville
- La mise en service de l'extension du tramway au niveau du PEX

Pour les projets (actuellement en cours)

- Enclenchement des études multimodales avec l'Etat
- Poursuite des études d'extension du réseau Linéo, préparation du réseau Optimo, étude spécifique Ceinture Sud et liaison Nord-Ouest / Nord-Est
- Déclinaison de l'AMI avec plusieurs appels à projet : parcs vélos, covoiturage, ...

Accusé de réception en préfecture
031-253100986-20171004-20171004-1-1D-DE
Date de télétransmission : 04/10/2017
Date de réception préfecture : 04/10/2017

Horizon 2020

Report modal : transport en commun et intermodalité

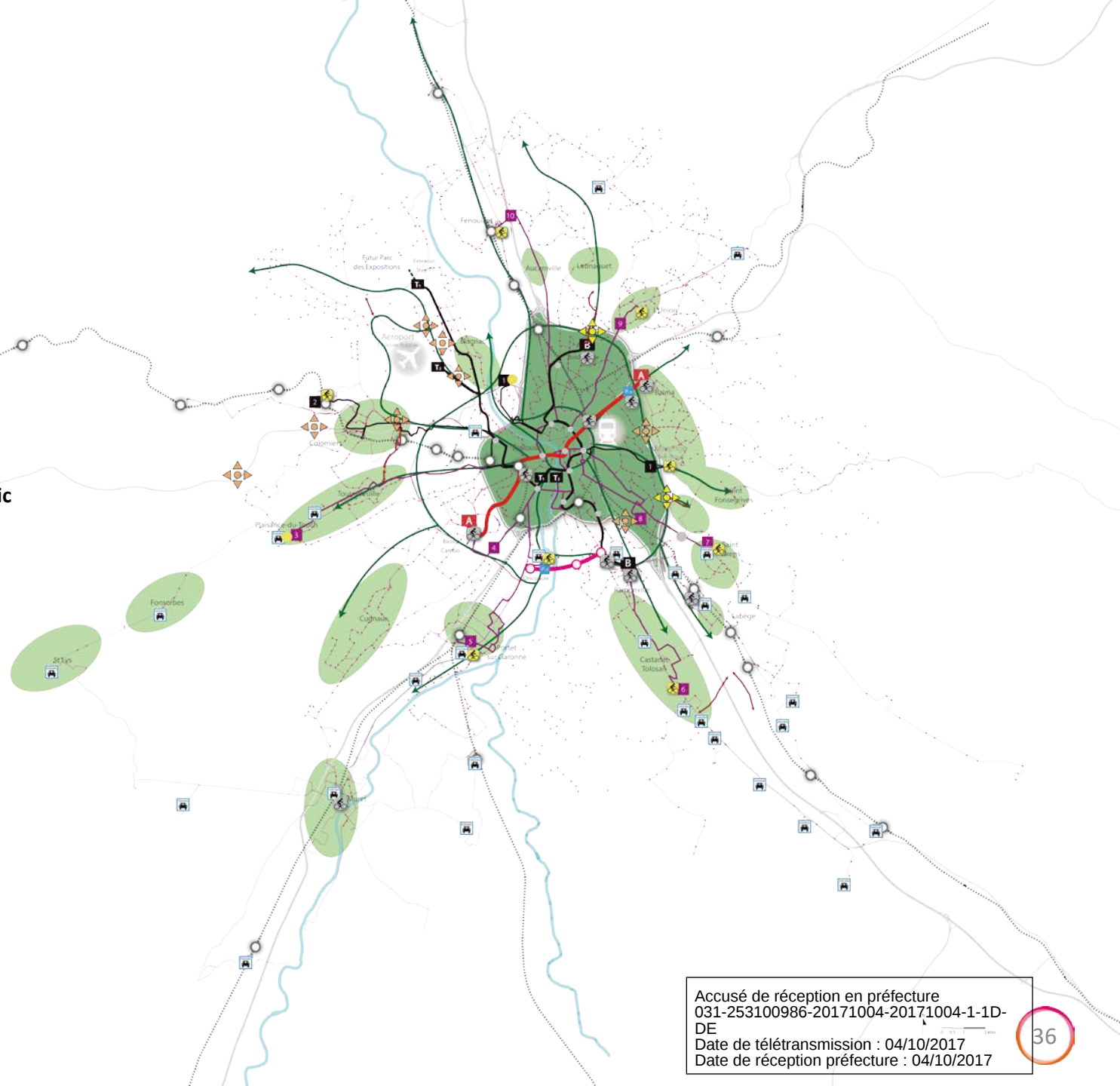
- Doublement de la capacité de la Ligne A
- Réseau Linéo 2020
- Téléphérique Urbain Sud
- Extension du Tramway

Report modal : modes actifs et partage de l'espace public

- Réseau Express Vélo (principes)
-  Principes de parc à vélo sécurisé
- Principes d'arceaux couverts
- Principes de développement des zones 30 dans les faubourgs
- Principes d'apaisement des circulations dans les principales centralités

Organisation réseau routier et stationnement

-  Parcs-relais
-  Spots covoiturage
- ◆ Création d'échangeurs
- ◆ Réaménagement d'échangeurs





La maîtrise du programme d'investissement et une trajectoire pilotée des dépenses de fonctionnement

Près de 1 Mds € d'investissements prévus

- **Près de 660 M€ pour le plan Métro ...** avec au-delà des études pré-opérationnelles prévues sur TAE et le CLB, la livraison de la ligne A en XXL et la préparation d'un marché visant à acquérir de nouvelles rames de VAL.
- **Plus de 210 M€ pour les autres projets d'infrastructures**, avec entre autre la livraison de 10 Linéos, le TUS, l'extension de la capacité des P+R, l'extension du tram jusqu'au PEX, le financement des projets de TCSP portés par les territoires (BUN, Ramassiers notamment) et notamment de préparer les projets qui aboutiront sur la période 2020-2025 (Optimo / Lignes Express / ...).
- **Plus de 170 M € sur les investissements patrimoniaux** avec notamment le renouvellement du parc bus (mise en œuvre de la loi sur la transition énergétique), le remplacement du système de gestion des P+R, les efforts réalisés en matière d'information des voyageurs (installation de bornes sur le réseau bus et remplacement des afficheurs dans le métro, 4G...), le début du programme de renouvellement des escaliers mécaniques, les efforts réalisés pour garantir l'accessibilité du réseau Tisséo et l'application de la loi Handicap, la poursuite des efforts sur le GNV...

Un pilotage des dépenses de fonctionnement

- **Un contrat de service public 2017-2021** (hors TUS) qui encadre les dépenses d'exploitation jusqu'en 2021, de 244,7 millions d'€ à 265,6 millions d'€ annuel,
- **Une offre de plus de 40 millions de kilomètres tous modes confondus** en 2021, soit + 15 % par rapport à 2017,
- **Une fréquentation qui augmente de 18%** par rapport à 2017.

	2017	2021 estimation
Offre (millions de km)	35,4 millions	40,8 millions
Fréquentation	126 millions	148,6 millions
Charges annuelles (Millions d'€ courant)	244,7 millions	276,3 millions
Recettes annuelles (Millions d'€ courant)	81,8 millions	108,9 millions
Déficit d'exploitation (charges – recettes)	162,9 millions d'€	167,4 millions d'€



Syndicat Mixte des Transports en Commun
de l'Agglomération Toulousaine