

**COMPTE-RENDU**  
**DU COMITE SYNDICAL**  
**SEANCE DU 4 FEVRIER 2015**

\*  
\*   \*

L'an deux mille quinze, le quatre février à Toulouse Métropole, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine, s'est réuni sous la présidence de Monsieur Jean-Michel LATTES, Président du Syndicat Mixte.

**TOULOUSE METROPOLE :**

Etaient présents :

MM. AUJOLAT, BRIAND, CARNEIRO, CHOLLET, DEL BORRELLO, GRASS, LATTES, LAGLEIZE, MME MARTI, MM. MOUDENC, RAYNAL, TRAUTMANN, MME TRAVAL-MICHELET.

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

M. KELLER.

**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SICOVAL :**

Etaient présents:

MM. AREVALO & LAFON.

**SYNDICAT INTERCOMMUNAL :**

Etaient présents :

MM. BACOU & LERY.

**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU MURETAIN :**

Etaient présents :

MME ROUCHON, M. SUAUD.

MONSIEUR LE PRESIDENT OUVRE LA SEANCE DU COMITE SYNDICAL A 09H14.

PROPOS LIMINAIRES DE M. LE PRESIDENT

**M. le PRESIDENT** *introduit son propos en proposant de commencer la séance par le point 3 de l'ordre du jour, afin d'examiner les thèmes forts de cette réunion que sont les points 1 et 2 à l'arrivée de M.RAYNAL.*

## **POLITIQUES PUBLIQUES DE MOBILITE ET ORGANISATION DU RESEAU DE TRANSPORTS**

### **POINT 3 - ETUDES GENERALES**

#### **POINT 3.1 - AXE BUS TOULOUSE / SAINT-ORENS SUR RD 2 :**

- **PRISE EN CONSIDERATION DES ETUDES DU RESEAU STRUCTURANT.**
- **APPROBATION D'UN PERIMETRE D'ETUDE PERMETTANT L'APPLICATION DU SURSIS A STATUER SUR LES COMMUNES DE TOULOUSE ET SAINT-ORENS**

Rapporteur : M. CARNEIRO

Dans le cadre de la révision du PDU approuvée en 2012, le SMTC étudie la constitution d'un réseau de lignes de bus structurantes, dont une ligne sur l'axe RD 2.

Aussi, dans une logique de cohérence urbanisme / transport et afin de ne pas compromettre ou rendre plus onéreuse l'exécution des travaux publics de l'infrastructure et des aménagements d'accompagnements urbain, il est proposé :

- de prendre en considération les études de ce réseau structurant,
- et d'instaurer sur l'axe RD 2 un périmètre d'étude à l'intérieur duquel toute demande de travaux pourra éventuellement faire l'objet d'un sursis à statuer, s'il s'avérait que ces travaux puissent compromettre ou compliquer la réalisation du projet.

Ce périmètre d'étude, prévu aux articles L 111-10 et R 111-47 du code de l'urbanisme, concerne les parcelles publiques et privées situées dans une bande de 20 mètres de large de part et d'autre de l'axe des voiries et espaces publics ou privés supports du projet étudié.

### **INTERVENTIONS**

**M. le PRESIDENT** *rappelle que l'on continue à dérouler le plan LINEO sur d'autres axes qui seront présentés lors des prochains comités syndicaux : pour aujourd'hui, c'est l'axe Saint-Orens - Toulouse qui est examiné.*

**M. Marc DEL BORRELLO** *précise, s'agissant de cet axe, qu'une amélioration de l'emprise a été demandée, dans le cadre de la modification du PLU de Saint-Orens.*

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de prendre en considération les études sur le réseau structurant sur l'axe RD 2 entre Toulouse et Saint-Orens ;
- d'approuver le périmètre d'étude portant sur les parcelles citées et compris dans le périmètre délimité au plan annexé à la présente délibération ;
- de dire que cette délibération fera l'objet pour exécution du dispositif :
  - d'un affichage dans les communes concernées pendant une durée d'un mois,
  - d'un affichage aux sièges de Toulouse Métropole et du SMTC pendant une durée d'un mois,
  - d'une publication légale dans la presse départementale.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

**POINT 3.2 - MARCHE N° M2013-020 AVEC LE GROUPEMENT D'ENTREPRISES CITEC INGENIEURS /TRANSAMO POUR L'ACTUALISATION DU MODELE MULTIMODAL DE DEPLACEMENT DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE - AUTORISATION DE SIGNER L'AVENANT AU MARCHE**

Rapporteur : M. CARNEIRO

Des prestations complémentaires sont nécessaires pour améliorer le calage du modèle.

Leur montant s'élève à 22 350 €, soit 8.6 % du montant initial.

Compte tenu du financement partenarial de ce projet, le coût pour le SMTC est de 9 506 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser M. le Président à signer l'avenant 1 au marché n° M2013-020 avec le groupement d'entreprises CITEC INGENIEURS/TRANSAMO pour un montant de 2 350,00 Euros H.T ;
- de dire que les dépenses sont inscrites au chapitre 11 du budget 2015 et suivants du SMTC.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

**POINT 4 - PROGRAMMES DE TRAVAIL PARTENARIAUX**

**POINT 4.1 - AVENANT N° 17 A LA CONVENTION-CADRE SMTC / AUA/T DU 23 MARS 1998 POUR L'ANNEE 2015**

Rapporteur : M. CARNEIRO

Le SMTC souhaite poursuivre son partenariat avec l'aua/T, mis en place en 1998 sur la base d'une convention-cadre, pour mener à bien les réflexions et démarches d'intérêt commun.

Pour l'année 2015, le programme de travail partenarial est en cours de préparation et porte sur les missions suivantes :

- Plan de Déplacements Urbains, stratégie mobilités 2020-2025
- Assistance technique générale, dont contribution aux études réseau structurant 2020-2025
- Réalisation d'études et évaluation des TCSP,
- Enquêtes Mobilité et exploitation/valorisation des résultats,
- Expertises modélisation,
- Autres missions : contrats d'axe, desserte de grandes zones de développement, publication, diagnostics PDE, ...

Par ailleurs, en application de la convention de coopération du SGGD, une participation complémentaire du SMTC de 14 571 euros est proposée pour l'année 2015 (liée au fonctionnement de l'Observatoire des déplacements et à l'actualisation des données pour le modèle de modélisation des déplacements).

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de l'avenant n° 17 à la convention-cadre SMTC / aua/t du 23 Mars 1998, pour 614 571 euros ;
- d'autoriser M. le président à signer cet avenant ;
- de dire que les crédits correspondants sont inscrits à l'article 65743 du budget du SMTC 2015.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

#### **POINT 4.2 - MESURES DE LA QUALITE DE L'AIR : AVENANT 3 A LA CONVENTION N° 2012-905 ENTRE LE SMTC ET ATMO MIDI-PYRENEES (ORAMIP)**

Rapporteur : M. CARNEIRO

Une convention a été signée en 2012 entre le SMTC et l'Oramip pour mener un nouveau programme de surveillance de la qualité de l'air en lien avec les infrastructures de transport en commun en site propre.

Il est proposé, pour l'année 2015, le programme de mesures suivant :

- mesures de la qualité de l'air dans le métro ligne A,
- mesures de la qualité de l'air extérieur pour le tramway T1 - T2 et les axes bus de la VCSM et LMSE,
- modélisation de la qualité de l'air à l'échelle du PDU au titre de la mise à jour du rapport d'évaluation environnementale.

Le montant de ce programme est de 162 000 €.

**INTERVENTION**

M. SUAUD *indique qu'il ne prendra pas part au vote.*

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de l'avenant n° 3 à la convention 2012/905 entre le SMTC et Atmo Midi-Pyrénées ;
- d'autoriser M. le président à signer la convention ;
- de dire que les dépenses seront inscrites au budget 2015 de Tisséo-SMTC.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL (M. SUAUD N'AYANT PAS PRIS PART AU VOTE).

**POINT 4.3 - APPROBATION DE LA CONVENTION N° 2015-806 ENTRE LA MAISON DU VELO ET LE SMTC**

Rapporteur : M. CARNEIRO

La Maison du Vélo met en œuvre une offre d'information et de services en direction des entreprises et administrations, par le déploiement d'actions spécifiques en faveur de l'usage du vélo, qui concorde avec les objectifs du PDU.

La Maison du Vélo sollicite le partenariat du SMTC afin de poursuivre, renforcer et développer de nouvelles actions au sein d'établissements bénéficiant d'un accompagnement du SMTC au titre de leur démarche PDE, PDA ou PDIE.

Les actions initiées par la Maison du Vélo répondent à des objectifs partagés avec le SMTC de développement de l'usage du vélo dans le cadre des Plans de Mobilité.

Il est proposé d'établir une convention fixant les modalités techniques et financières du partenariat à hauteur de 80 000 € HT (40K€ pour 2015 et de 40K€ pour 2016).

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la convention 2015/806 jointe à la présente délibération entre le SMTC et la Maison du Vélo ;
- d'autoriser M. le président à signer cette convention ;
- de dire que les crédits correspondants sont inscrits à l'article 65743 du budget du SMTC 2015.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

## **POINT 5 - ECOMOBILITE**

### **POINT 5.1 - PLAN DE DEPLACEMENTS D'ENTREPRISE**

**POINT 5.1.1 - CONVENTION DE PARTENARIAT N° 2015-801 ENTRE LE SMTC ET LA SOCIETE DE CONSTRUCTION DE LIGNES ELECTRIQUES, SYSTEMES POUR LE FERROVIAIRE ET L'ENERGIE (SCLE SFE) RELATIVE A UN ACCOMPAGNEMENT METHODOLOGIQUE POUR LA MISE EN PLACE D'UN PLAN DE DEPLACEMENTS D'ENTREPRISE**

Rapporteur : M. CARNEIRO

SCLE SFE souhaite mettre en place une démarche de Plan de Déplacements d'Entreprise. Dans le cadre du Conseil en Mobilité, le SMTC souhaite apporter un soutien méthodologique à SCLE SFE.

Afin d'organiser les modalités pratiques de ce partenariat, il convient de signer une convention avec l'entreprise SCLE SFE, qui précisera notamment les engagements respectifs des parties.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

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

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

### **POINT 5.2 - SERVICE DE COVOITURAGE**

**POINT 5.2.1 - CONVENTION D'ADHESION N° 2015-802 AU SERVICE DE COVOITURAGE ENTRE LE SMTC ET LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU MURETAIN**

**POINT 5.2.2 - CONVENTION D'ADHESION N° 2015-803 AU SERVICE DE COVOITURAGE ENTRE LE SMTC ET ISS LOGISTIQUE ET PRODUCTION**

Rapporteur : M. CARNEIRO

La COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU MURETAIN a décidé de faire appel au service d'aide au covoiturage mis en place par le SMTC, dont les modalités ont été définies par délibérations D 2007.12.14.15.3 du 14 décembre 2007, D 2008.02.28.18.1 du 28 février 2008, D 2009.12.14.18.19 du 14 décembre 2009 et D 2010.07.12.12.20 du 12 juillet 2010.

L'entreprise ISS LOGISTIQUE ET PRODUCTION a décidé de faire appel au service d'aide au covoiturage mis en place par le SMTC, dont les modalités ont été définies par délibérations D 2007.12.14.15.3 du 14 décembre 2007, D 2008.02.28.18.1 du 28 février 2008, D 2009.12.14.18.19 du 14 décembre 2009 et D 2010.07.12.12.20 du 12 juillet 2010.

Il est proposé d'approuver les deux conventions de partenariat définissant les modalités de mise en œuvre d'un service de covoiturage domicile-travail géré par le SMTC pour le compte :

- de la COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU MURETAIN
- et d'ISS LOGISTIQUE ET PRODUCTION

Pour des montants de recettes annuelles pour le SMTC respectifs de 1 129,00 € et 237,00 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la convention de partenariat entre le SMTC et CLE SFE ;
- d'approuver le projet de convention entre le SMTC et la Communauté d'Agglomération du Muretain ;
- d'autoriser M. le Président à signer lesdites conventions ;
- de dire que les recettes sont inscrites au BP 2015 et suivants.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

#### **POINT 5.2.3 - CONVENTION D'ADHESION N° 2015-804 AU SERVICE DE COVOITURAGE ENTRE LE SMTC ET AEROLIA**

#### **POINT 5.2.4 - CONVENTION D'ADHESION N° 2015-805 AU SERVICE DE COVOITURAGE ENTRE LE SMTC ET L'INRA**

Rapporteur : M. CARNEIRO

Lors de l'édition 2014 des Trophées « Tisséo Ecomobilité », les sociétés AEROLIA et l'INRA ont obtenu respectivement le « Prix spécial du jury » et le « Trophée Or ».

A ce titre,

- AEROLIA accède gratuitement au service de covoiturage de Tisséo-SMTC pour une durée de 2 ans,
- et l'INRA bénéficie d'un tarif préférentiel au service de covoiturage pour une durée de 2 ans.

Le montant annuel de recettes pour le SMTC s'élève à 824,00 euros HT.

#### **INTERVENTION**

**M. LE PRESIDENT** souligne l'importance prise par les PDE, avec la mise en place dans les sites d'entreprises concernées de places réservées à cet effet. C'est le cas notamment au sein de l'usine Liebherr.

**M. Grégoire CARNEIRO** précise qu'à ce jour, on dénombre une participation de 181 270 salariés avec 89 partenariats covoiturage, soit près de 113 000 utilisateurs.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les projets des conventions entre le SMTC et :
  - AEROLIA ;
  - L'INRA ;
- d'autoriser M. le Président à signer lesdites conventions ;
- de dire que les recettes sont inscrites au BP 2015 et suivants.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

[ARRIVEE DE MM. LAFON ET RAYNAL A 9 H 26].

## ***POINT 6 - POLITIQUE TARIFAIRE***

### **POINT 6.1 - EVOLUTION TARIFAIRE DE LA GAMME DE LA NAVETTE AEROPORT**

Rapporteur : M. CARNEIRO

A compter de mi-avril 2015, la ligne de tramway Envol T2 sera mise en exploitation.

Elle proposera une liaison directe depuis la station Palais de Justice vers l'aéroport.

En 2013, la fréquentation sur la navette Aéroport s'établissait à 669 683 validations soit en moyenne 2 000 validations par jour.

Elle s'équilibre financièrement -hors investissement (environ 3 millions d'Euros de dépenses et de recettes).

Avec le lancement de la ligne de tramway T2, on estime qu'environ 30% de la fréquentation de la navette aéroport va basculer vers le tramway, engendrant une perte de recette sur la navette d'environ 1 M € HT par an.

Il est proposé de maintenir provisoirement la navette avec un scénario tarifaire adapté à cette évolution.

Une évaluation de la situation sera proposée fin 2015.

|                                        | Tarifs<br>01/09/2014 | Tarifs<br>proposés                             | Evolution en<br>€ |
|----------------------------------------|----------------------|------------------------------------------------|-------------------|
| Navette Aéroport (+ réseau)            |                      |                                                |                   |
| 1 déplacement Aéroport                 | 5,50 €               | <b>8,00 €</b>                                  | 2,50 €            |
| 6 déplacements Aéroport                | 21,00 €              | <b>35,00 €</b>                                 | 14,00 €           |
| Pass journée Aéroport                  | 8-€                  | Suppression à la vente à compter du 2 mai 2014 |                   |
| 2 Déplacements Aéroport                |                      | <b>15,00 €</b>                                 |                   |
| Abonnement 7 jours                     | 16,20 €              | <b>18,80 €</b>                                 | 2,60 €            |
| Abonnement 31 Jours                    | 48,60 €              | <b>56,40 €</b>                                 | 7,80 €            |
| Abonnement Activéo Aéroport comptant   | 486,00 €             | <b>564 €</b>                                   | 78 €              |
| Abonnement Activéo Aéroport mensualisé | 40,50 €              | <b>47 €</b>                                    | 6,50 €            |

Pour renforcer l'attractivité des titres de transport suite à cette évolution, il est proposé de supprimer le Pass Journée et de créer un ticket 2 déplacements avec une durée de validité illimitée.

La proposition d'évolution des tarifs devrait générer un gain de recettes de trafic supplémentaire sur l'année pleine de 1 M € HT.

#### INTERVENTIONS

**M. le PRESIDENT** rappelle l'enjeu : il importe de rester attentif à la notion d'équilibre financier. L'ouverture du tramway Envol peut générer un déséquilibre vis-à-vis de la navette concernée. Il faut se souvenir que, lors du lancement du premier tramway, il avait été décidé de maintenir la navette aéroport pour voir les évolutions de trafic.

**M. Henri AREVALO** trouve contradictoire de maintenir la navette et à la fois d'augmenter son prix.

*Si les tarifs augmentent, les usagers la prendront moins, elle sera donc supprimée. Il est important de maintenir la navette, puisque le tram ne dessert pas tous les quartiers et ne répondra pas à tous les besoins. Augmenter le prix de la navette est donc assez paradoxal. Le système de mutualisation permettra de compenser par ailleurs, le déficit de la navette.*

**M. LE PRESIDENT** déclare que le prix reste très modéré en comparaison à des navettes équivalentes dans d'autres villes. La navette toulousaine est bien moins chère que la navette aéroport Orly-centre-ville de Paris.

*La difficulté c'est que l'on se trouve dans un modèle économique qu'il faut maintenir : c'est un choix qui a été fait lors de la dernière réunion sur la navette. Mais il faut maintenir cet équilibre financier.*

**M. Grégoire CARNEIRO** précise que l'équilibre financier est un impératif ; cependant on ne peut préjuger ni de la fréquentation, ni de la solution qu'il faudra trouver en cas de baisse de cette fréquentation.

**M. Francis GRASS** rappelle que va être créé un différentiel entre un tarif assez bas et un tarif qui va augmenter sur la navette aéroport actuellement très attractive.

**M. LE PRESIDENT** précise que le bus garde une qualité de rapidité et de desserte géographique que n'aura pas le tramway. Il est prévu d'ajouter une station aux Ponts-Jumeaux qui augmentera l'attractivité de la navette bus.

**M. Henri AREVALO** déclare qu'il serait intéressant d'attendre six mois pour connaître les effets du tramway, et par la suite, on jugera bon d'adapter éventuellement les tarifs.

**M. Grégoire CARNEIRO** considère qu'il convient d'être attentif à l'équilibre financier.

**M. Jean-Luc MOUDENC** souligne l'importance de la clause de revoyure ; il est nécessaire d'avoir une photographie de l'évolution du trafic, sur une année. De là, on pourra être amené à réviser telle ou telle position.

**M. Henri AREVALO** indique qu'il s'abstiendra sur cette délibération.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les propositions d'évolution des tarifs exposées ;
- de modifier la grille des tarifs de l'annexe 21 « Tarifs Applicables » du contrat de service public, voté par délibération D.2009.03.29.16.2 en Comité Syndical du 29 mars 2010 ;
- de dire que la nouvelle grille tarifaire, en annexe 1, sera applicable à compter du 2 mai 2015 ;
- de supprimer à la vente le Pass Journée à compter du 2 mai 2015 ;
- de modifier la validité et par conséquent la dénomination du 2 déplacements journée à compter du 2 mai 2015.

APRES EN AVOIR DELIBERE ET A L'UNANIMITE DES SUFFRAGES EXPRIMES :

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

**Abstention** : M. AREVALO.

## **POINT 7 - INTERMODALITE**

### **POINT 7.1 - DEVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITE ET RENFORCEMENT DES POLES D'ECHANGES :**

- **PRISE EN CONSIDERATION DU DEPLOIEMENT DE STATIONNEMENT VELOS AUX ABORDS DES STATIONS DE METRO**
- **APPROBATION D'UNE CONVENTION D'OCCUPATION TEMPORAIRE DU DOMAINE PUBLIC DU SMTC POUR L'IMPLANTATION DE STATIONNEMENT VELOS A LA STATION DE METRO MERMOZ**

Rapporteur : M. CARNEIRO

Dans le cadre de la révision du PDU approuvée en 2012, le SMTC soutient le développement de l'usage du vélo, notamment en interconnexion avec les pôles d'échanges et les stations de métro, tramway et axes bus en site propre. Toulouse Métropole prévoit un déploiement des stationnements vélo dans ce sens.

Ceci permettra de favoriser l'intermodalité TC / Vélo, d'inciter à l'usage du vélo pour les déplacements de courtes distances, de répondre aux objectifs du PDU en termes de part de marché du vélo.

Il s'agit par conséquent pour le SMTC d'autoriser Toulouse Métropole à implanter sur son domaine public des mobiliers urbains pour le stationnement des vélos.

La convention proposée fixe les modalités de cette autorisation, dans une première étape au droit de la station de métro Mermoz.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les modalités d'occupation du domaine public du SMTC pour l'implantation de stationnement vélo ;
- d'autoriser M. le Président du SMTC à signer cette convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

## **POINT 8 - ETUDES ET ORGANISATION RESEAU**

### **POINT 8.1 - PLAN ANNUEL DES SERVICES 2015**

Rapporteur : M. CARNEIRO

Le Plan Annuel des Services Réseau de surface (tram, bus, sous-traitance) définit le programme des modifications d'offre pour l'année, et planifie leurs mises en œuvre. Il fixe le volume de kilomètres annuels supplémentaires lié à des projets d'offre.

Le PAS 2015 propose :

- une programmation d'environ + 336 000 km au prorata des dates de lancement,
- l'injection d'un bus pour produire le service,
- la planification de 630 000 € de travaux en mesures d'accompagnement.

Le plan annuel comprend deux phases :

- avril, avec la mise en service de la ligne T2 de tramway qui représente l'essentiel de l'offre supplémentaire apporté sur le réseau de surface, mais aussi le prolongement de la ligne 29 à Aucamville,
- septembre, avec le prolongement de la ligne 26 dans Launaguet.

Par ailleurs, un programme complémentaire va être défini afin d'améliorer, dès 2015, la desserte de la Communauté d'Agglomération du Muretain, et ce dans une enveloppe de 100 000 à 120 000 km à injecter sur les services TamTam.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de valider la liste des projets du Plan Annuel des Services 2015 tels que définis ;
- de décider la mise en œuvre des mesures décrites dans ce Plan Annuel des Services 2015 ;
- d'autoriser la régie Tisséo à mettre en œuvre ce plan de services ;
- de dire que la prise en compte de ces projets sera intégrée dans le programme kilométrique de Tisséo pour 2015.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

[ARRIVEE DE M. AUJOULAT A 9 H 46]

**M.LE PRESIDENT** déclare que cette séance est certainement l'une des plus importantes du mandat et souhaite ouvrir un vaste débat sur les points 1 et 2.

*L'enjeu de ce Conseil Syndical est de présenter la feuille de route du SMTC pour les années à venir.*

*Cette feuille de route est partielle ; dans les documents présentés, les délibérations 1 et 2 traitent du PDU et d'une ligne structurante de transport en commun lourd, mais le bureau élargi du 28 janvier a également fait le point sur les autres chantiers en cours qu'il convient de rappeler :*

- *Une réflexion sur la politique tarifaire a été lancée, et doit être finalisée dans l'année 2015 ;*
- *L'optimisation du réseau, à la fois sur l'offre et sur l'exploitation, avec la définition du réseau cible ;*
- *Le bouquet Linéo avec des chantiers importants liés au rabattement ;*  
*Le projet bus de ce mandat est un projet essentiel.*
- *La programmation pluriannuelle des investissements : depuis septembre, toutes les Commissions du SMTC se sont réunies. Ce travail permet d'avoir une vision complète des enjeux.*
- *La compétence Mobilité et ses évolutions.*
- *La prospective financière, avec de multiples leviers qu'il faudra faire jouer pour arriver à l'objectif fixé.*

*Le document distribué en séance est une synthèse des points 1 et 2 de l'ordre du jour.*

## **POINT 1 - PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS - COHERENCE URBANISME TRANSPORT**

### **POINT 1.1 - PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA GRANDE AGGLOMERATION TOULOUSAINE : STRATEGIE MOBILITES 2020-2025-2030 :**

- **PRESCRIPTION DE LA 2<sup>EME</sup> REVISION**
- **MODALITES DE CONCERTATION**

Rapporteur : M. le Président

Le premier point est un bilan intitulé « Eléments pour la définition d'une stratégie globale de mobilités aux horizons 2020-2025-2030 ».

La mobilité toulousaine doit être actualisée ; l'élément clé est la forte croissance de la métropole qui génère 40 à 50 000 déplacements quotidiens supplémentaires dans la grande agglomération toulousaine.

Le système actuel connaît des difficultés, avec une saturation des moyens de transport, mais également de l'infrastructure routière.

Il reste cependant une marge de manœuvre sur les bus et les modes actifs.

Les chantiers menés lors de ces dernières années ont été importants : la croissance de la fréquentation des transports toulousains a tout juste été absorbée par ces chantiers ; cette course poursuite sur cette montée en puissance des besoins n'a pas débouché sur des possibilités supplémentaires : on a gommé la saturation. Toutefois, cette saturation commence à impacter l'image de Toulouse Métropole.

Suite à un sondage réalisé en 2014 par Opinionway sur l'image des métropoles nationales, on s'aperçoit que Toulouse Métropole n'est que 7<sup>ème</sup> dans l'attractivité des grandes métropoles françaises. Le point sur lequel Toulouse Métropole est en décalage par rapport aux autres métropoles, porte justement sur la mobilité.

Or l'attractivité des territoires passe par la mobilité.

Il s'avère que le domaine des déplacements professionnels n'a pas été pris à bras le corps : à titre d'information ; un chiffre clé : dans la diagonale nord-ouest-sud-est du territoire, 66 000 emplois ne sont pas impactés par un mode de transport lourd.

Dans l'analyse des flux dans l'agglomération, on peut faire une approche « par cadran » avec une géographie de flux en pointe, lorsque ceux-ci dépassent la moitié des flux internes à une zone. Pour chacun des cadrans, la part des transports publics dans les flux d'échanges avec les faubourgs toulousains est deux fois moins forte que dans les échanges entre chaque cadran et le centre de Toulouse ; et la part des transports publics dans les échanges avec les cadrans adjacents est 4 à 10 fois moins élevée.

Concernant la politique de stationnement, on constate que la métropole toulousaine est la ville où l'organisation et la réglementation du stationnement sont les plus faibles, moins qu'à Lyon.

En conclusion, Il faut aller vers une stratégie actualisée : au cœur de tous les enjeux de la mobilité, la nécessité de donner la capacité d'accueillir 500 000 nouveaux déplacements par jour d'ici 2025, soit l'équivalent de ce que peut absorber actuellement le périphérique ou le réseau Tisséo.

Il s'agit là du défi majeur auquel le SMTC est confronté.

Pour relever ce défi, trois leviers complémentaires :

- Le levier report modal : certains modes de transport ont une efficacité démultipliée bien plus importante que d'autres : la fréquentation du tronçon le plus chargé de la ligne B est égale à l'équivalent de 5 ou 6 voies de circulation du périphérique. Le report modal est donc un atout essentiel qui passe par plusieurs stratégies : il faut améliorer les performances du réseau bus, créer des capacités de transports supplémentaires et développer la couverture et le maillage du réseau structurant, sans oublier l'articulation avec le réseau ferroviaire.

Il ne faut pas négliger non plus les modes actifs qui participent à l'amélioration du dispositif, et également optimiser « les services » en complément des réseaux.

- le levier urbanisme transport : dans les nouveaux projets, intégrer l'aménagement du territoire est un impératif : maîtriser le développement de l'habitat peu dense, polariser le périurbain autour des centralités urbaines et des pôles multimodaux de transports, et renforcer la mixité emploi/habitat/services dans les différents types de territoires.

Tout cela passe par une mise en cohérence des différents outils : SCoT/PDU/PLUi et PLU ; le travail mené sur ces grands dossiers ne peut être que partenarial.

- le levier optimisation des réseaux : rester sur une multiplicité de choix. Une démarche de définition d'un réseau-bus optimisé a été engagée par le SMTC, Elle concerne également le réseau routier, en améliorant son fonctionnement à travers un plan de circulation. D'autres actions sont proposées pour la voirie : organiser le stationnement, hiérarchiser le réseau routier, gérer les flux de périphérie à périphérie.

L'objet de la présente délibération est d'engager la révision du PDU pour adapter la stratégie de mobilité et composer un projet global de mobilité 2020-2025.

Les axes majeurs sont les suivants :

- Renforcer l'accessibilité de l'agglomération toulousaine par des solutions de transport capacitaire et en optimisant les réseaux de déplacements ;
- Conforter la desserte des zones d'emploi aéronautiques et spatiales. L'enjeu aujourd'hui n'est plus uniquement lié au logement, mais également à l'économie. aujourd'hui le principal acteur économique est AIRBUS : il a besoin de mobilité pour ses salariés. Il faut répondre à sa demande, car on ne peut pas continuer à se satisfaire de la croissance aéronautique sans s'intéresser au qualitatif. Il faut participer à son évolution.  
L'emploi sera au cœur des choix à venir, beaucoup plus sans doute qu'il ne l'a été dans les années passées.
- Remettre en perspective les enjeux de cohérence urbanisme/transport : la réflexion sur le renouvellement urbain deviendra un élément clé au regard des nouvelles urbanisations.
- Rester attentif au développement de l'usage des modes actifs.  
Cela aboutit à la définition d'un réseau structurant de transport public, capacitaire et maillé, y compris son articulation avec le réseau ferroviaire.

La procédure d'adaptation du PDU existant, en application des dispositions du Code des Transports pourrait suivre le calendrier suivant :

2015/2016 :

- Une phase de consultation et participation citoyenne, permettant de partager et d'échanger sur une vision à horizons 2020, 2025 et 2030 de l'organisation des mobilités dans la métropole toulousaine.
- Une phase de travail plus technique, mais partenariale et transversale, avec pour objectif de concevoir le projet « Mobilités 2020-2025-2030 ».

2016 :

- Une phase de travail partenariale et technique avec les acteurs concernés.
- Une phase de consultation des personnes publiques associées donnant lieu à un bilan et à une prise en compte des avis dans le projet de « Projet Mobilités 2020-2025-2030 ».

2017 :

- Une phase d'enquête publique donnant lieu à un bilan et à une prise en compte des avis dans la finalisation du projet de « Projet Mobilités 2020-2025-2030 ».
- Une dernière phase de mise en œuvre du programme d'actions à partir de l'approbation du projet « Mobilités 2020-2025-2030 » valant PDU.

## **2 - RESEAU STRUCTURANT**

**POINT 2.1 - ENGAGEMENT DES ETUDES DU RESEAU STRUCTURANT 2020-2025 ET DE SON INTERFACE AVEC LES TERRITOIRES :**

- **PLAN METRO ET CREATION D'UNE LIGNE STRUCTURANTE CAPACITAIRE EN SITE PROPRE INTEGRAL («TOULOUSE AEROSPACE EXPRESS »)**
- **« CEINTURE SUD » (Y COMPRIS « AEROTRAM » )**
- **SCHEMA DIRECTEUR LINEO**
- **ARTICULATION AVEC LE RESEAU FERROVIAIRE**

Rapporteur : M. le Président

La deuxième délibération concerne le réseau structurant : engagement des études du réseau structurant 2020-2025 de son interface avec les territoires.

Le réseau structurant est à adapter au vu de l'actualisation des enjeux territoriaux :

- la nécessité de répondre aux enjeux de croissance et de structuration du territoire, à travers une stratégie de mobilités intégrant un réseau structurant offrant des solutions capacitaires, une meilleure articulation avec le réseau ferroviaire, les potentialités du réseau bus et le besoin de liaisons inter-cadrans ;
- la nécessité de prendre en compte le contexte économique national et l'enjeu de desserte des zones d'emploi ;
- de meilleures approches et déclinaisons par territoires (ou cadrans), afin de réunir maillage du territoire, maillage du réseau et capacité.

Il convient de proposer l'esquisse du réseau structurant composé de 5 composantes : c'est un schéma qui permet de mesurer les enjeux :

- Le réseau Linéo va être très important puisqu'il va permettre de créer une sorte de colonne vertébrale à ce maillage souhaité.
- Les Lignes de Métro A et B sont des éléments qui participent à la réussite actuelle.
- Il est proposé un 3<sup>ème</sup> axe appelé «Toulouse Aerospace Express» ; avec une lecture ouverte du dispositif : c'est le choix d'un axe structurant en site propre à grande capacité ; cela permettra d'ouvrir les études sur plusieurs types de possibilités. Les besoins définis amèneront à un choix pris en toute conscience.
- Les lignes de tramway T1 et T2.
- La création d'une « Ceinture sud » dont l'Aérotram pourrait constituer l'un des maillons.
- Le réseau ferroviaire et en particulier son articulation avec le réseau urbain.

Quelques précisions sur le projet « Toulouse Aerospace Express » :

- La desserte des secteurs de territoire à l'écart du réseau structurant et la desserte des pôles économiques, avec près de 66 000 emplois salariés privés non desservis par des modes lourds dans le corridor d'étude.
- la desserte d'un territoire à fort potentiel d'évolution, incluant des grands projets urbains portés par les collectivités : Toulouse Euro Sud-Ouest, Ramassiers - St Martin, Hers, Malepère Marcaissonne, Montaudran Aerospace Campus et, potentiellement, Innométo.
- la capacité de fréquentation en l'état pourrait être de 120 000 à 170 000 voyages par jour selon les hypothèses urbaines à horizon 2025. Ce sont là des hypothèses au « fil de l'eau », à conforter par un projet de territoire ambitieux et équilibrant habitat/emploi et services.

A noter tout particulièrement que le potentiel que représente cette zone est déjà plus important que celui identifié lors du lancement des lignes A et B.

- une ligne de transport pouvant s'articuler avec le réseau ferroviaire à travers de nouveaux pôles d'échanges ferroviaires/modes lourds en complément de Matabiau, Arènes et St Agne.
- Une liaison rapide entre les fonctions économiques métropolitaines, le territoire régional et les métropoles nationales et internationales.

En synthèse, un schéma est proposé en page 14 : c'est un corridor d'études appelé « fuseau », qui part de Colomiers et va jusqu'à Labège, impacte le pôle aéronautique, le pôle Matabiau et Aerospace Campus. Une réflexion devra être menée ensemble autour de ce corridor d'études.

Les objectifs de ce réseau structurant 2020-2025 visent à traiter tous les modes de transport : les réflexions portent sur un site propre permettant rapidité et capacité avec la définition d'un réseau structurant à deux horizons cibles :

- Première étape à l'horizon 2020 : répondre à l'urgence de l'augmentation des capacités de déplacements et apporter des réponses à ces besoins : développement du réseau Linéo (environ 10 lignes), capacité d'augmenter l'existant des lignes A et B du métro, définition d'une ceinture sud avec la réflexion lancée sur l'Aérotram, et la poursuite du chantier sur l'articulation ferroviaire.
- Deuxième étape à l'horizon 2025 avec le lancement du projet Toulouse Aerospace Express, le maillage de la ceinture Sud, et enfin l'articulation ferroviaire avec l'hypothèse de l'arrivée sur Matabiau ; de la ligne à grande vitesse (LGV).

Pour cela il faudra :

- définir et mettre en œuvre un réseau-cible bus, en complément du réseau structurant, à travers une approche territorialisée (cadrons)
- présenter une analyse multicritères du projet Toulouse Aerospace Express, en prenant en compte l'ensemble des solutions techniques possibles, les potentialités de construction d'un projet de territoire associé, en examinant les solutions de montage financier, en étudiant les grandes options du fuseau de fuseau d'itinéraire.

Concernant la mention de « Toulouse Aerospace Express » : il a été fait le choix de ce nom générique pour rester dans la logique du travail à venir.

Il n'est pas évoqué un mode de transport particulier, mais un projet à l'intérieur duquel on pourra opérer les choix qui seront arrêtés.

Afin de statuer à la fin de l'année 2015 sur les principaux éléments de définition de ce projet, il faut arriver à définir un fuseau préférentiel de l'itinéraire, avec le problème majeur de la révision du PDU, les perspectives d'un projet de territoire et l'enveloppe financière du projet et le montage opérationnel.

Tout cela amène à une proposition de mettre en place un dispositif d'étude partenarial selon les objectifs fixés :

- une équipe intégrée d'étude SMTC - AUAT - SMAT - bureaux d'études sur la partie « transports et approches territoriales » ;
- une mission commune SMTC - intercommunalités, en liaison avec les principaux acteurs économiques, afin de définir les modalités de constitution d'un projet de territoire et d'accessibilité des territoires (cadrons) vers le réseau structurant ;
- la recherche de partenariats avec les collectivités Etat, Région et Département, notamment au vu des opportunités du projet pour le développement économique et son articulation avec les réseaux de transport, en particulier ferroviaire.
- La mise en place d'une démarche spécifique participative, notamment avec les acteurs économiques en lien avec le projet.

Voilà les éléments clefs de ces deux propositions soumis au débat et au vote.

Pour conclure cette présentation, il est intéressant de reprendre les propos que M. Claude DUCERT a prononcés lors du bureau élargi du 28 janvier dernier : « en politique, il faut oser ; et lorsqu'on a le sentiment que l'objectif est tout à fait adapté à nos territoires, il faut que la politique n'hésite pas à renverser la table et à avancer ».

M. le Président invite ensuite les membres à s'exprimer :

**M. Claude RAYNAL** remercie le Président d'avoir modifié l'ordre de passage des délibérations, en attendant son arrivée, ainsi que pour sa courtoisie, son travail mené depuis sa prise de fonction, le temps passé sur ces dossiers, et le fait d'associer l'ensemble des élus, sans cacher les choses.

*Ce sont des éléments positifs qu'il faut préciser en ce début de conseil syndical.*

*Il convient de souligner l'état d'esprit des élus minoritaires de Toulouse Métropole, qui se situe dans une position ouverte par rapport au projet présenté.*

*Ce territoire a quelquefois souffert de débats interminables sur la question du transport et il n'est pas dans leur vision de poursuivre le débat sur ce plan là.*

*Comme l'a souligné le Président, la question des transports est la « question politique » de cette agglomération au bon sens du terme. Il faut rappeler la chance inespérée et exceptionnelle d'avoir AIRBUS sur la grande agglomération. Il convient donc d'appeler à la responsabilité de chacun en matière de transport et de mobilité.*

*Il faut rechercher en permanence la meilleure solution. L'argent est rare : il ne faut pas faire d'erreur sur ce sujet.*

*Concernant le PDU, il importe de rappeler qu'il existe un PDU récent, qui avait fait un certain nombre de choix.*

*Dans toute réflexion sur le futur PDU, les choix doivent être examinés de la même façon : il faut regarder ce qui s'est fait et ce que cela a apporté et ensuite envisager l'examen de solutions alternatives.*

*L'actuel PDU a été marqué par deux aspects importants :*

- *un premier aspect financier avec un montant d'investissement sans précédent de l'ordre de 140 millions € d'investissement par an, choix extrêmement lourd pour Toulouse Métropole qui en avait fait son cheval de bataille, à savoir d'une part la reconnaissance de l'importance du dossier des transports urbains ;*
- *d'autre part des résultats qui ont montré la pertinence de ces investissements : cela s'est traduit par une amélioration sensible de la prise des transports en commun (environ + 5 % par an), une augmentation très forte du réseau bus, et l'intérêt des lignes LINEO. Tout ceci a montré une part significative du report modal avec une baisse de l'utilisation du véhicule personnel.*

*La principale modification de la révision du PDU est la priorisation de « type » métro.*

*Si des études démontrent que ce projet répond aux besoins, il sera discuté, car il n'y a aucune raison à s'opposer à un projet qui répond aux besoins des concitoyens.*

*[Suite intervention M.RAYNAL] Il précise que les deux premières lignes de métro étaient à vocation « liaison ville-faubourg ». Il faut donc mettre en avant l'aspect du développement domicile-travail, en partant du principe d'un arc à prioriser.*

*Il reste la question fondamentale de savoir si ce fuseau tel qu'il est présenté aujourd'hui doit être priorisé, ou au contraire, faut-il poursuivre la vision tramway centre-ville. Les choix faits engageront les finances publiques sur des années.*

*Il conviendra donc de rester très attentif sur les potentialités de déplacement : ce fuseau a vocation d'un lien direct avec les entreprises et le cœur de la ville, un peu moins avec les villes du cadran ouest, dont les habitants effectuent beaucoup de déplacements domicile-travail vers les usines aéronautiques. Les modifications des priorités seront examinées de manière claire et limpide. Le choix qui sera fait sur l'investissement sera un choix qui impactera durablement la politique de Toulouse Métropole.*

Si le choix d'un grand investissement est fait ici, d'autres projets au sein de Toulouse Métropole, autre que les transports pourraient être retardés, car il sera compliqué de maintenir l'ensemble des investissements.

Dans l'attente d'une vision globale des investissements, le groupe socialiste s'est abstenu lors du vote du budget à Toulouse Métropole.

Le deuxième aspect est la question de la priorisation : le PDU voté en 2012 avait priorisé le maillage territorial.

On peut s'interroger sur la question de l'ordre des choses : le choix de la ligne capacitaire doit-il être priorisé ou pas ?

Il y a de quoi s'inquiéter sur le montant final d'une telle opération : présage-t-elle des années de faible investissement - pendant 7 à 8 ans - pour ensuite pouvoir financer cet équipement beaucoup plus lourd, ou permet-elle de maintenir un investissement afin de poursuivre le maillage dont on a également besoin ?

**M. LE PRESIDENT** précise que c'est l'ensemble du SMTC qui travaille de manière sereine, à l'image de ce que font les élus.

Des révisions sont à faire sur tout le territoire dans le cadre de la révision à conduire. La ceinture sud ainsi que le réseau LINEO n'apparaissent pas dans le PDU actuel. Les maillages ferroviaires sont partiels. Il est nécessaire de les introduire dans ce dispositif.

Entre aujourd'hui et 2020, il n'y aura pas de troisième moyen lourd de transport.

**M. Arnaud LAFON** rappelle que c'est un travail partenarial qui doit être engagé avec les acteurs de tous les territoires et de toutes les officines de planification urbaine.

Il souligne qu'il a été interpellé dans le cadre de l'examen de la mise en révision du SCOT ; le premier objectif examiné a été celui des transports en commun où il a été discuté de l'aménagement du territoire sans se soucier de la capacité à pouvoir accompagner ce développement.

Autrement dit, la présentation de cette 3<sup>ème</sup> ligne est la concrétisation de ce mythe décisif. Pour une fois, on essaie de prendre de l'avance.

Il faut s'interroger sur l'interconnectivité du réseau, mais également sur les projets aujourd'hui planifiés, actés et financés qui doivent être travaillés ensemble, comme l'interconnexion entre cette 3<sup>ème</sup> ligne et la ligne B prévue notamment sur sa partie nord. L'étude sud doit également être examinée.

Le Président a évoqué le prolongement de l'Aérotram jusqu'à la zone Aerospace Montaudran : pourquoi ne pas s'interroger sur l'éventualité d'une intermodalité entre la ligne B et cette 3<sup>ème</sup> ligne ?

Il convient de s'interroger également sur la possibilité d'utiliser le tracé « innopolien », reconnu potentiellement intéressant et attractif par le Président.

[Suite intervention M.LAFON] Comme l'a rappelé M. Claude RAYNAL, il ne faut se priver d'aucune inventivité en la matière.

Les transports en commun sont la colonne vertébrale de la politique des développements urbains. Tisséo SMTC doit être le prescripteur en termes d'aménagements et de développement du territoire et ne doit pas être là de manière « palliative » pour combler les développements urbains galopants qui sont constatés depuis trop longtemps dans l'agglomération.

Concernant le secteur aéronautique, secteur particulièrement attractif justifiant la desserte des zones d'activité, il ne faut pas oublier les efforts faits par la grande agglomération toulousaine en termes de diversification économique, avec notamment la desserte de l'Oncopole.

S'agissant, enfin, de l'espace de contraintes financières, il faut être confiant dans la capacité à trouver de nouveaux modes de financements sur les politiques publiques.

**M. LE PRESIDENT** : déclare que la vision ancienne des transports doit être abandonnée. Dans ce nouveau projet, l'axe de transport permet le renouvellement urbain. Il faut apporter quelques précisions sur le financement, avec l'existence de nouvelles options qui permettront d'ouvrir à de nouvelles solutions.

**M. Arnaud LAFON** estime que les aménagements de l'espace doivent être reconsidérés ; les opérations de renouvellement urbains entrepris par la grande métropole vont permettre de revoir la mixité de l'espace tant au niveau de l'habitat que du développement économique.

**M. LE PRESIDENT** rappelle qu'actuellement, trois grands projets sont identifiables au niveau national : le grand Paris, la réflexion sur la troisième ligne de Toulouse, et l'extension de l'axe métro de la ville de Lyon.

**M. Francis GRASS** apporte quelques précisions à propos du maillage.

Dans les transports publics, il existe une réalité du maillage. Les usagers changent de mode de transport lorsque le 2<sup>ème</sup> mode est plus efficace.

Aujourd'hui, l'objectif est la possibilité donnée aux usagers de changer de mode : notamment laisser la voiture pour prendre les transports publics.

Il n'y a pas d'opposition entre maillage et axe lourd : Un mode capacitaire, efficace permet lui-même un réel maillage en termes d'utilisation.

Concernant l'aspect financier, la question est de savoir si l'on « éteint les autres interventions », à partir du moment où l'on travaille sur des projets d'axes lourds. Mais il est nécessaire à ce titre de prendre en compte les coûts d'exploitation pour pouvoir faire des comparaisons véritables.

**M. Henri AREVALO** déclare qu'il partage les propos de Claude DUCERT : en politique les élus doivent s'engager et prendre des risques, ainsi que l'analyse de M. Claude RAYNAL au regard de ses compliments vis-à-vis du Président et souligne le travail de qualité des techniciens.

Il convient de rappeler l'importance d'une réflexion collective dans le cadre de l'intérêt général. A cet égard, la délibération sur la révision du PDU présente d'une part une procédure qui amène à réfléchir et à redéfinir à terme une stratégie sur l'organisation transports en commun, et d'autre part pose une première hypothèse de travail.

Elle intègre une réponse possible et la pose comme un postulat ; c'est une véritable difficulté d'un point de vue méthodologique.

[Suite intervention M.AREVALO] Il est souhaitable qu'un vrai bilan partagé sur l'état de la situation en matière de transports, avec l'ensemble des élus de la grande agglomération toulousaine, et la population.

Il serait utile de reprendre les vieux débats en toute objectivité : privilégier un maillage fort de surface ou un mode lourd souterrain. Cette question se pose de nouveau aujourd'hui. Cette phase de réflexion partagée est nécessaire.

On peut être tout à fait d'accord pour la révision du PDU, mais le fait d'avoir intégré une hypothèse de solution dans la délibération proposée interpelle.

L'examen de révision du PDU doit amener à envisager, le cas échéant, plusieurs hypothèses de réponse à la situation actuelle.

Il serait intéressant d'aller puiser à l'extérieur de la grande agglomération toulousaine, des regards permettant d'analyser la situation actuelle et de donner des options différentes.

Ce n'est qu'après avoir pesé les avantages et les inconvénients qu'une option pourra être prise sur la question d'un mode structurant lourd, nouveau à mettre dans le nouveau PDU.

*Il faut regretter ce problème de méthode qui ne lui permet pas de voter sereinement et sans aucune ambiguïté la révision du PDU.*

**M. LE PRESIDENT** souligne que le débat sur la révision du PDU aura bien lieu. La 2<sup>ème</sup> délibération ne donne pas de précisions sur les choix qui seront faits. C'est donc un choix ouvert qui est proposé.

**M. Henri AREVALO** souhaite que les projets actés dans l'ancien PDU puissent être achevés.

*On ne peut que s'interroger sur le fait que le prolongement de la ligne B ne soit pas acté dans la délibération.*

**M. LE PRESIDENT** précise que ce prolongement a été maintenu sur la carte. C'est un sujet à réflexion. L'enquête publique débute au mois d'avril.

**M. Arnaud LAFON** rappelle le travail effectué par Tisséo depuis l'arrivée de la nouvelle présidence, pour arriver à une complétude du dossier d'enquête publique qui était fortement incomplet.

*Aujourd'hui rien n'est contraint et définitif sur les aspects budgétaires ou sur les enquêtes publiques. Dans cette présentation de délibération, il est acté que ce projet existe depuis 2001-2003.*

*Ce qui est important c'est que les études se poursuivent et des arbitrages arriveront fin 2015.*

**M. LE PRESIDENT** rappelle que cette convention sur le prolongement de la Ligne B a été mise en place parce qu'il y avait débat. Dans la mesure où la réflexion est en cours, la convention est là pour servir d'intermédiaire à une solution qui arrivera un jour.

**MME Karine TRAVAIL MICHELET** s'associe aux propos de Claude RAYNAL et de ses autres collègues sur les compliments et félicitations adressés au Président et à l'ensemble des équipes qui ont travaillé depuis de nombreux mois sur ce projet, ainsi que sur l'approche très positive abordée quant aux études engagées, avec néanmoins quelques précisions qu'elle souhaite apporter, en lien avec les interventions qu'elle a faites lors du Bureau élargi du 28 janvier dernier.

*Le premier point concerne la question de la desserte des territoires. De nombreuses commissions du SMEAT travaillent dans le cadre de la révision du SCOT, mais également sur l'engagement de la réflexion de la Métropole sur le PLEIH qui a été lancé hier.*

*[Suite intervention Mme TRAVAIL-MICHELET] Cependant, la question de la mobilité et de la desserte des habitants reste une question prégnante pour l'ensemble des élus des territoires.*

*On peut craindre une appréhension des élus du territoire, avec une certaine réserve sur les travaux, qui craignent que cette ligne capacitaire aspire l'ensemble des financements et donc laisse sans réponse pendant une durée de 10 à 15 ans les problèmes de desserte des territoires qui sont importants et qui sont d'actualité.*

*Dans un deuxième temps, il est essentiel d'obtenir des précisions sur les fuseaux étudiés et sur la desserte des territoires et des habitants, notamment par des déplacements pendulaires sur les lignes à vocation économique ; ainsi que, par ailleurs, sur la desserte du secteur Ouest et sur les rabattements.*

*Toutes ces précisions sur le schéma proposé sont nécessaires afin que les habitants du territoire n'éprouvent pas de fausse-joie, en pensant que d'ici 15 ans, ils seraient desservis par un réseau lourd ; cela a le mérite d'être étudié, mais ce n'est pas encore effectif.*

**M. LE PRESIDENT** déclare que la finalité du schéma a pour but de démontrer que l'on est dans une perspective d'études. A chaque fois qu'un axe lourd de transport a été créé, la question s'est toujours posée pour connaître l'endroit le plus pertinent où la ligne pourrait s'arrêter. A ce stade, il est évident que la ligne devra aller jusqu'à Colomiers. Pour autant, on ne peut pas l'affirmer tant que les études ne seront pas terminées. L'enjeu aujourd'hui est de tracer une perspective et d'ouvrir des études.

**M. Thierry SUAUD** a le sentiment qu'un travail en transparence s'effectue au sein de Tisséo-SMTC.

Cela étant, il faut prendre en considération le fait que ce travail doit porter sur l'intégralité du PTU, lequel a été consenti par les instances du SMTC, qui sont comptables de cet élargissement. « L'effet carte » présenté dans le document fait apparaître un « secteur » sud-sud-ouest un peu faible au regard des logiques de dessertes énoncées. Il est nécessaire d'effectuer une véritable analyse croisée et un vrai échange de considération ces perspectives d'aménagement. Personne ne souhaite une grande agglomération déséquilibrée.

La CAM compte aujourd'hui 25 365 emplois, sans compter Axe Sud qui en compte 4000, elle a une activité économique certes moins industrielle, beaucoup plus commerciale, de services de transport, de logistique.

La seule ville de Portet compte 8 700 emplois et 90 % de ces emplois sont des salariés travaillant hors de la commune. C'est dire l'exigence de logique, de transport, de circulation et de mobilité.

La CAM a également un territoire à enjeux, partagé par-delà les limites de telle ou telle intercommunalité : enjeu de requalification de certaines zones économiques.

Le site de l'Oncopole est tout près et à ce titre, la gare de Portet est repérée comme supportant un trafic important.

Il convient de rappeler aussi qu'une partie du plateau de Francazal se trouve sur le territoire de la CAM, ainsi que la sous-préfecture de Muret, et 4 gares qui servent ou desservent le cœur de l'agglomération, sans oublier les habitants qui travaillent dans le secteur de l'aéronautique et qui sont à prendre en considération dans cette réflexion.

Cela étant, il n'est pas question de sanctionner par un refus la mise en révision du PDU. Il n'y a pas d'objection, si les études continuent à le démontrer, à ce qu'un axe plus lourd puisse être positionné sur la partie de la grande agglomération tel qu'il est décrit.

Il faut porter l'attention sur la desserte de la ceinture Sud et « l'irrigation » du sud auparavant faite par un TCSP, demain peut-être par un LINEO.

[Suite intervention M. SUAUD] Il faut reprendre à ce titre la définition très intéressante donnée par le Président- qui conduit à considérer- que Linéo est « un TCSP en pointillé » permettant à la fois de revoir l'offre et conduisant à des investissements en aménagements ».

Un système « capacitaire » ne doit pas s'opposer au maillage, à la desserte fine, à l'utilité sociale du réseau des transports en commun. En conséquence de quoi, il n'a pas de raison aujourd'hui de sanctionner cette proposition par un refus. Elle a le mérite d'exister, mais elle doit être affinée notamment dans le sens évoqué.

**M. LE PRESIDENT** souligne que le terme « ceinture sud » est récent et utilisé volontairement : il est en effet apparu, sur cette partie du territoire, que le déficit était évident ; la notion de ceinture sud apparaît aussi comme étant un élément qui incite à occuper le vide et à placer sur cet axe faible des solutions capacitaires qui permettent d'avancer. Cette notion de ceinture est un mot clé de construction vers un maillage complet.

**M. Sébastien LERY** reconnaît la qualité du travail et des débats au sein du SMTC. Le SITPRT n'a pas d'objections sur la nécessité et la logique d'une révision du PDU. Par contre, il ressent une forte inquiétude sur les divers documents et réflexions faits par cette assemblée : Il souhaite des éclaircissements, notamment sur le secteur Sud-Sud-Ouest. Sur les cartographies proposées, il y a un véritable vide dans l'axe Muret-Toulouse en termes de réseau structurant. On voit apparaître une ligne de train qui aujourd'hui ne peut pas faire office de desserte suffisante en matière de transports en commun sur cet axe. Par ailleurs, on ne voit pas tellement apparaître le nombre d'emplois sur ce cadran. Or, il y a 25 000 emplois à la CAM, et sur l'axe Muret-Roques-Portet, 2 800 emplois à Roques ainsi que 8000 emplois évoqués par M. Thierry SUAUD. Il semble nécessaire d'avoir une réflexion de transport beaucoup plus structurée sur cette zone, car il existe une inquiétude dans ce secteur quant aux conséquences du financement très important qui va être mobilisé pour le projet « lourd ».

**M. LE PRESIDENT** rappelle qu'il ne faut pas occulter le fait que depuis 3 mois, de nombreuses commissions se sont réunies, en particulier sur la zone Sud-Sud-Ouest. Un des grands enjeux de l'année 2015, c'est la redéfinition de l'intégration du réseau CAM qui impactera très largement ce territoire. C'est un dossier prioritaire au regard de ce bilan.

**M. Grégoire CARNEIRO** souligne la qualité du travail. On est dans les prémices d'une réflexion : on ne peut donc éprouver que peu de satisfaction et beaucoup d'insatisfaction. Chacun doit contribuer à l'amélioration globale du territoire. On a tous des raisons d'évoquer les déficits importants en matière de moyens de transports dans les territoires respectifs. A un certain moment, des choix seront à faire : il faudra mettre « dans la marmite » les ingrédients financiers, territoriaux, techniques. Concernant le secteur Nord, il faut rappeler que le ferroviaire n'est pas annoncé pour les 10 ans à venir. S'agissant du BHNS, compte tenu des contraintes financières, il importe de souligner que deux mandats seront nécessaires pour le réaliser dans de bonnes conditions. Ce 3<sup>ème</sup> axe vers le Nord avec les moyens de liaison Linéo, pourrait être performant et permettre aux habitants d'attendre des infrastructures plus importantes. C'est un pari difficile à réaliser, parce que l'on représente des territoires, et ces territoires considéreront qu'ils sont peu ou prou laissés pour compte dans ce qui sortira de la réflexion menée.

**M. Jean-Luc MOUDENC** exprime sa satisfaction sur la qualité des travaux et la qualité d'engagement du Président, qui fait du bon travail. Celui-ci est entouré d'une bonne équipe d'élus qui s'impliquent dans les commissions, les réunions préparatoires, et de techniciens qui mobilisent toutes leurs compétences. Il faut souligner la qualité des interventions constructives, ouvertes et positives, ce qui n'empêche pas d'exprimer ses inquiétudes, de demander l'approfondissement de tel ou tel sujet, et de défendre son territoire. Chacun représente un morceau du territoire de la grande agglomération toulousaine et en même temps le fait d'être ici, dans le cadre du SMTC, emmène à dépasser tout cela et à mettre en place un projet qui fédère toute la grande agglomération. On ne peut être sensible au fait que les efforts faits précédemment ont été reconnus. Il y a eu ici des débats où les séances commençaient par de véritables exercices d'auto-flagellation, de critiques systématiques et de dénigrement du travail accompli. Tisséo est le 3<sup>ème</sup> réseau français, et au regard des 15 dernières années, c'est celui qui a le plus progressé, alors qu'il se trouve dans une configuration géographique et institutionnelle

qui le dessert à chaque fois lors de comparaisons : On a ici un le PTU le plus vaste de France et le moins dense. Malgré cela, on a obtenu des résultats : c'est donc une base essentielle et positive pour continuer à avancer.

Concernant le projet proposé, celui-ci est ambitieux. Il est porteur d'une volonté de progrès. Cette approche doit rassurer celles et ceux qui ont pu s'interroger après l'alternance municipale à Toulouse Métropole, pour savoir si oui ou non une ambition pour les transports en commun était toujours d'actualité.

Il convient de souligner l'intérêt de la méthode présentée, résolument partenariale et ouverte qui appelle la participation des uns et des autres et qui garantit donc qu'à partir de ce document de base, on aura quelque chose de beaucoup plus enrichi au fur et à mesure que le temps s'écoulera.

Il apparaît intéressant d'avoir une approche que le document qualifie d'adaptation du PDU actuel. Cette approche garantit une volonté d'avancer sans polémiquer et sans revenir sur des débats qui ont pu avoir lieu au cours de la mandature précédente.

Un certain nombre d'éléments fondamentaux du PDU actuel conçu en 2011 sont repris et c'est heureux : il pense à la notion de maillage ; le maintien de cette ambition lui semble utile et pertinent.

Il faut remarquer que la mandature précédente avait fait un début de proposition sur l'Aérotam, approche nouvelle et intéressante qui intéressait justement le secteur Sud de l'agglomération ; aujourd'hui, il est proposé, en termes de réflexion, non seulement de reprendre cette idée, mais également de l'étendre et de la développer.

L'ancienne mandature avait également lancé l'idée de LINEO à partir de l'existant, c'est-à-dire la ligne 16 et le succès qu'elle rencontre, l'idée de structurer de la même manière toute l'agglomération en unissant Toulouse, les quartiers toulousains et les communes, à partir d'une sorte d'étoile avec une dizaine de branches.

Il est proposé de développer cette idée portée par l'ancienne mandature.

Cette volonté de positiver, d'être dans l'adaptation et dans une démarche de progrès est de nature à aider les uns et les autres dans la diversité des territoires, diversité politique également, inviter chacun à travailler, à avancer ensemble sans avoir à se déjuger, ou à revenir sur des clivages qui ont pu légitimement se développer.

Il faut revenir sur la proposition phare du document à savoir cette opération lourde « Toulouse Aerospace Express ».

En tant que Président de Toulouse Métropole, qui apporte 98 % de la contribution des collectivités au budget, il a un mandat des électeurs. Quoi de plus sain, dans une démocratie que d'honorer le mandat que les électeurs ont donné ? C'est quelque chose de légitime et de bonne méthode.

[Suite intervention M. MOUDENC] L'intérêt de ce projet, c'est qu'il est intercommunal : c'est un trait d'union qui traverse l'agglomération, et qui répond à une exigence des élus du territoire : la volonté d'être dans la transversalité.

C'est un projet qui fédère plusieurs territoires et potentiellement au moins deux intercommunalités. La novation qu'apporte ce projet, c'est qu'il prend appui sur les bassins les plus importants actuels ou futurs : il pense à l'opération Matabiau qui va constituer un pôle économique majeur dans les années à venir.

Cette approche consiste à fonder un projet sur les zones d'activités économiques : elle est nouvelle et c'est heureux pour l'emploi.

Il y a deux fuseaux dans l'avancement d'études, qui sont loin d'être achevées.

Il y a toutefois deux options : une option de fuseau tournée plus vers le centre-ville : il fait remarquer à ce sujet que le centre-ville de Toulouse est déjà bien desservi, et une autre option de fuseau tournée vers le Nord.

Il convient de revenir sur l'historique des difficultés rencontrées dans le nord toulousain, dans le sens large du terme, pour créer une dynamique de transport. Pour les collègues élus du

nord toulousain, ce fuseau offre donc des possibilités de raccordement et de lien qui n'ont jamais existé et qui n'ont jamais été pris en compte dans les projets ; la possibilité également d'asseoir sur le fuseau nord un renouvellement urbain qui porte sur pas moins de 400 hectares et recèle un potentiel de développement, notamment en matière de logement et d'habitat, qui va bien au-delà des chiffres estimés, de 120 000 à 170 000 personnes.

Il faudra enfin être très attentif sur la faisabilité financière. A ce sujet, il est important de consolider les projets sur des financements réalistes. Indépendamment de ce projet et de l'alternance de l'année dernière, le PDU actuel conçu en 2011 est assis sur une maquette financière qui ne tient plus la route aujourd'hui. De toute façon, un travail de réactualisation aurait été nécessaire parce que les choses ont changé.

Il est important donc qu'à côté de la pertinence du projet, sur ses zones d'impact, sur le bénéfice espéré pour l'agglomération, le moment venu il y ait une correspondance financière qui vienne donner une certitude aux élus.

Il ne faut donc pas se priver d'examiner comme d'étudier, et surtout pas se priver des approches innovantes qui n'ont peut-être pas été pratiquées dans l'agglomération, sur des investissements de transport en commun.

Concernant l'articulation avec le PLB, on peut comprendre l'expression des collègues du SICOVAL, ils sont dans leur rôle ; A leur place, il aurait également porté les remarques qui sont les leurs. Il y aura deux rendez-vous pour trancher cette question : l'enquête publique qui doit se dérouler, et cette réflexion ci. C'est à l'issue de ses deux rendez-vous que l'on pourra voir comment on articule les choses ;

Il est évident et honnête de dire qu'il paraîtrait peu réaliste de prévoir le réseau structurant Toulouse-Aerospace, si parallèlement de manière tangente il y avait un PLB.

On ne peut pas rester sur la vision de 2006 et en même temps mettre en place un nouveau projet structurant qui serait situé à quelques centaines mètres. Ce serait une aberration sur le plan technique et intenable sur le plan financier.

Il faut prendre le temps de la réflexion ; il faut être ouvert, et ne pas rester figé. Il ne s'agit plus d'appliquer le PDU actuel, mais de l'adapter.

Le travail issu de l'enquête publique ainsi que le travail de réflexion sur ce document et sur ce projet structurant en particulier, permettra d'avoir des données objectives d'ici la fin de l'année, de manière à ce que des décisions claires puissent être prises.

[DEPART DE M. CARNEIRO à 11H35.]

**M. LE PRESIDENT** souligne la qualité des débats de cette séance.

**M. Henri AREVALO** souhaite s'adresser à M. MOUDENC en affirmant qu'il partage avec lui le principe du prolongement de la ligne B depuis 1993.

S'il vote contre cette délibération, il n'est pas contre le projet de la 3<sup>ème</sup> ligne de métro, ni contre la révision du PDU qui lui paraît indispensable.

En revanche, Il vote contre la méthode utilisée pour cette délibération qui amène à valider un certain nombre de points qui mériteraient beaucoup de débats. En revanche, il s'abstiendra sur les études.

**M. LAFON** précise, qu'en tant que vice-président du SICOVAL et sur délégation du Président du SICOVAL, il votera pour cette délibération.

**M. LE PRESIDENT** soumet la 1<sup>ère</sup> délibération [Plan de Déplacements Urbains de la Grande Agglomération Toulousaine : Stratégie Mobilités 2020-2025-2030 : Prescription de la 2<sup>ème</sup> révision - Modalités de concertation] au vote.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de décider de prescrire la deuxième révision du PDU de la grande agglomération toulousaine, nommée « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » pour les motifs et en vue des objectifs mentionnés ;
- de dire que les procédures de concertation et consultation décrites ci-dessous feront l'objet par délibérations de précisions tout au long de l'élaboration du « Projet Mobilités 2020-2025-2030 » valant deuxième révision du PDU de la Grande Agglomération Toulousaine ;
- d'autoriser M. le Président à engager toutes les démarches nécessaires et à signer tout document relatif à cette révision ;
- de dire que les crédits nécessaires sont inscrits aux budgets 2015 et suivants ;
- de dire que la présente délibération sera notifiée :
  - à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité,
  - aux personnes publiques associées citées, et fera l'objet des mesures de publicités requises.

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

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

Contre : M. AREVALO.

Abstentions : M. RAYNAL, MMES TRAVAIL-MICHELET, ROUCHON, M. SUAUD.

**M. LE PRESIDENT** soumet la 2<sup>ème</sup> délibération au vote [Engagement des études du réseau structurant 2020-2025 et de son interface avec les territoires] :

- Plan métro et création d'une ligne structurante capacitaire en site propre intégral (« Toulouse Aerospace Express »)
- « Ceinture Sud » (y compris « Aérotram » )
- Schéma directeur Linéo
- Articulation avec le réseau ferroviaire]

Il est proposé aux membres du Comité Syndical :

- de décider d'engager les études du réseau structurant 2020-2025, y compris une nouvelle ligne structurante « Toulouse Aerospace Express », selon les objectifs et modalités énoncées ci-dessus ;
- d'autoriser M. le Président à engager toutes les démarches nécessaires, selon les objectifs énoncés, en particulier dans la recherche des partenariats et montages possibles, auprès de l'Etat, de la Région et du Département, ainsi qu'auprès des acteurs en charge de l'aménagement et du développement économique ;
- de dire que les crédits nécessaires sont inscrits aux budgets 2015 et suivants.

APRES EN AVOIR DELIBERE ET A L'UNANIMITE DES SUFFRAGES EXPRIMES :

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

Abstentions : M. RAYNAL, MME TRAVAIL-MICHELET, M. AREVALO, MME ROUCHON, M. SUAUD.

[DEPART DE M. RAYNAL A 11H39]

## **MAITRISE D'OUVRAGE ET PROJETS D'INVESTISSEMENT**

### **POINT 9 - INVESTISSEMENTS TRAMWAY**

**POINT 9.1 - PROJET TRAM ENVOL : CONVENTION DE FINANCEMENT ENTRE LE SMTc ET L'AEROPORT TOULOUSE BLAGNAC (ATB) POUR LA SURVEILLANCE DES RAMES DURANT LES ESSAIS DE LA LIGNE ENVOL : AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION**

Rapporteur : M. AUJOULAT

Cette délibération a pour objet d'approuver une convention à passer avec l'Aéroport de Toulouse Blagnac, pour la prise en charge du gardiennage des rames de tramway, à hauteur de 4 400 €, durant la période d'essais dynamiques qui a démarré le 19 janvier dernier.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser les dépenses correspondantes pour un montant de 5 500 € HT ;
- d'approuver la convention n° P 2014 12277 CN à conclure avec ATB pour le financement de surveillance des rames durant les essais de la ligne Envol ;
- d'autoriser la SMAT à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

**POINT 9.2 - PROJET TRAM ENVOL : AVENANT N°2 AU MARCHE P 2010 8465 M : SYSTEME D'ECHANGE DE DOCUMENTS PAR INTERNET CONCLU AVEC LA SOCIETE PROSYS - APPROBATION DE L'AVENANT N°2**

Rapporteur : M. AUJOULAT

Le présent marché subséquent à l'accord cadre concerne les prestations de services informatiques pour la gestion d'échanges de documents par internet dans le cadre des études et des travaux liés à la ligne de Tramway « Envol ». Le marché arrivant à son terme, le présent avenant n°2 a donc pour objet de prolonger la durée du marché jusqu'au 31 décembre 2015 afin d'achever ces prestations.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver l'avenant n°2 2010 8465 M à conclure avec la société PROSYS.
- d'autoriser la SMAT à signer ledit avenant n°2.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

**POINT 9.3 - PROJET TRAM ENVOL : AVENANT 3 AU MARCHÉ P 2012 10291 M - MARCHÉ DE TRAVAUX LIGNE AÉRIENNE DE CONTACT CONCLU AVEC L'ENTREPRISE INEO SCLE FERROVIAIRE - APPROBATION DE L'AVENANT**

Rapporteur : M. AUJOULAT

Le présent marché concerne la fourniture et la mise en œuvre d'installations fixes recevant la ligne aérienne de contact de la ligne Envol. Ces équipements permettent d'alimenter en énergie traction les rames circulant sur la plate-forme.

Le présent avenant a pour objet :

- d'intégrer des prestations complémentaires consécutives à des demandes nouvelles apparues en cours de marché, donnant lieu à la fixation de prix nouveaux définitifs conformément à l'article 14 du CCAG travaux,
- d'ajuster les quantités du marché.

IL EST PROPOSÉ AUX MEMBRES DU COMITÉ SYNDICAL :

- d'autoriser la dépense correspondante ;
- d'approuver l'avenant n° 3 au marché P 2012 10291 M à conclure avec l'entreprise INEO SCLE FERROVIAIRE pour un montant de 60 427,26 € HT,
- d'autoriser la SMAT à signer ledit avenant.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITÉ SYNDICAL.

**POINT 9.4 - PROJET TRAM ENVOL : AVENANT 2 AU MARCHÉ P2012 10278M - MARCHÉ DE TRAVAUX D'ÉNERGIE HT ET BT CONCLU AVEC L'ENTREPRISE SPIE SUD OUEST - APPROBATION DE L'AVENANT**

Le marché « ENERGIE » porte sur la mise en œuvre des équipements électriques courants forts dans les domaines de la Haute Tension pour l'alimentation d'une (1) sous station, la production et la distribution de l'énergie de traction 750Vcc, la production et la distribution générale de l'énergie Basse Tension pour les stations et équipements auxiliaires.

Le présent avenant n°2 a pour objet d'intégrer au marché des prestations complémentaires consécutives à des demandes nouvelles, apparues en cours de marché, donnant lieu à la fixation de prix nouveaux définitifs conformément à l'article 14 du CCAG Travaux.

IL EST PROPOSÉ AUX MEMBRES DU COMITÉ SYNDICAL :

- d'autoriser la dépense correspondante ;
- d'approuver l'avenant n° 2 au marché P 2012 10278 M à conclure avec l'entreprise SPIE SUD OUEST pour un montant de 20 239,96 € HT ;
- d'autoriser la SMAT à signer ledit avenant.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITÉ SYNDICAL.

**POINT 9.5 - PROJET TRAM ENVOL : TRANSACTION AU MARCHÉ P 2010 8419 M - MAITRISE D'ŒUVRE - APPROBATION DE LA TRANSACTION A CONCLURE AVEC LE GROUPEMENT INGEROP/SYSTRARICHEZ & ASSOCIES**

Rapporteur : M. AUJOULAT

Cette délibération a pour objet d'approuver la transaction à passer avec le groupement de maîtrise d'œuvre mené par INGEROP.

Ce protocole de transaction porte sur une demande de rémunération complémentaire du fait des modifications des conditions d'exécution du contrat, dont l'allongement du planning de l'opération, pour un montant total de près de 300 000 €, à la charge de la SMAT.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser la dépense correspondante ;
- d'approuver la transaction à conclure avec le groupement INGEROP/SYSTRARICHEZ & ASSOCIES titulaire du marché P 2010 8419 M, transaction d'un montant de 298 760,00 € révision de prix comprise et TVA en sus ;
- d'autoriser la SMAT à signer ladite transaction.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

**POINT 9.6 - TRAM GARONNE-T1 : TRANSACTION AU MARCHÉ G 2011 9234 M - ENERGIE - APPROBATION DE LA TRANSACTION A CONCLURE AVEC BOUYGUES ENERGIES & SERVICES**

Rapporteur : M. AUJOULAT

Cette transaction porte sur le déséquilibre économique créé du fait de l'environnement dans lequel il s'est exécuté, pour un montant total arrêté à un peu plus de 46 000 €.

Il est proposé aux membres du Comité Syndical :

- d'autoriser la dépense correspondante ;
- d'approuver la transaction à conclure avec la société BOUYGUES ENERGIES & SERVICES titulaire du marché G 2011 9234 M, transaction d'un montant de 46 187,24 € révision de prix comprise et TVA en sus ;
- d'autoriser la SMAT à signer ladite transaction.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

**POINT 9.7 - TRAM GARONNE-T1 : AVENANT N° 5 AU MARCHE N° G 2009 7998 M A CONCLURE AVEC LE GROUPEMENT SETEC ITS (MANDATAIRE) / SYSTRA / ALFRED PETER / SEQUENCES**  
**- MARCHE DE MAITRISE D'ŒUVRE : APPROBATION DE L'AVENANT**

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération a pour objet d'approuver l'avenant n°5 au marché de maîtrise d'œuvre conclu avec le groupement de maîtrise d'œuvre mené par SETEC ITS. Cet avenant intègre une augmentation du forfait de rémunération de 116 000 €, du fait de la réalisation d'une mission spécifique de coordination des travaux à réaliser au niveau des travaux de confortement du pont Saint Michel.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser la dépense correspondante ;
- d'approuver l'avenant n° 5 au marché n° G 2009 7998 M d'un montant de 116 000,00 € HT à passer avec le groupement SETEC ITS (mandataire) / SYSTRA / Alfred PETER / SEQUENCES ;
- d'autoriser la SMAT à signer ledit avenant.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

**POINT 9.8 - TRAM GARONNE-T1 : INDEMNISATION A VERSER AU COMMERÇANT :  
AUTO-ECOLE DES ARENES**

**POINT 9.9 - TRAM GARONNE-T1 : INDEMNISATION A VERSER AU COMMERÇANT :  
SA LE PASTEL**

Rapporteur : M. AUJOULAT

Les deux délibérations ont pour objet d'approuver le versement d'une indemnité à ces 2 commerces, pour un montant global 33 601 €, suite à la réunion de Commission d'Indemnisation qui s'est tenue le 23 janvier dernier.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les versements des indemnités ci-après :

| Commerce + adresse                                              | Période concernée                                          | Montant de l'indemnité |
|-----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|------------------------|
| AUTO ECOLE DES ARENES<br>- 139 bld Déodat de Séverac à TOULOUSE | Période du 1 <sup>er</sup> janvier 2013<br>au 30 juin 2014 | 3 921 €                |
| SA LE PASTEL<br>- 35 allées Jules Guesde à TOULOUSE             | Période du 13 février 2012<br>au 30 juin 2013              | 29 680 €               |

- d'autoriser les dépenses correspondantes ;
- d'approuver les signatures des transactions correspondantes.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

**POINT 10 - INVESTISSEMENTS METRO**

**POINT 10.1 - LIGNE A - SECURITE TUNNEL - AVENANT N° 3 AU MARCHE N° O 2012 10001 M  
RELATIF A LA VENTILATION CONCLU AVEC AXIMA SEITHA / FONTANIE : AUTORISATION DE  
SIGNER L'AVENANT**

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération a pour objet d'approuver l'avenant 3 au marché de ventilation passé dans le cadre de l'opération « Sécurité Tunnel Ligne A » avec un groupement mené par COFELY AXIMA.

Cet avenant intègre des prestations complémentaires pour un montant d'un peu plus de 240 000 € et porte le montant du marché à un peu plus de 4,9 M€.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser la dépense correspondante ;
- d'approuver l'avenant n° 3 au marché n° O 2012 10001 M à conclure avec le groupement AXIMA SEITHA / FONTANIE pour un montant de 241 115,91 € H.T ;
- d'autoriser la SMAT à signer ledit avenant.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

**POINT 10.2 - CONVENTION N° 2015-0819 D'OCCUPATION TEMPORAIRE ENTRE TISSEO-SMTC, TISSEO-EPIC ET LA SCLE - APPROBATION ET AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION**

Rapporteur : M. AUJOULAT

Cette délibération a pour objet d'approuver une convention d'occupation du domaine avec la société SCLE qui souhaite expérimenter, durant 1 an, son système de récupération d'énergie au niveau de la station François Verdier de la ligne B.

Cette solution technique pourrait, si elle démontre son efficacité, être déployée sur le réseau de métro toulousain, pour réduire la facture énergétique en récupérant l'énergie de freinage des rames.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la convention d'occupation temporaire du domaine public ;
- d'autoriser M. le Président du SMTC à signer cette convention et à effectuer toute démarche relative à sa mise en œuvre.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

***POINT 11 - INVESTISSEMENTS SITE PROPRE BUS***

**POINT 11.1 - AXE BUS DE LA VOIE DU CANAL SAINT-MARTORY (VCSM) - AMENAGEMENTS PONCTUELS AUX ABORDS DE LA ZONE DE TUCAUT: APPROBATION DE L'AVANT-PROJET**

Rapporteur : M. AUJOULAT

La délibération a pour objet d'approuver l'avant-projet des aménagements cyclables et piétons dans le secteur de Tucaut, pour un montant total de 800 000 €, tel que prévu dans le programme de l'opération VCSM, modifiée en juillet 2014, sous maîtrise d'ouvrage mandaté de la SMAT.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les études d'Avant-projet relatif aux aménagements ponctuels aux abords de la zone de TUCAUT ;
- d'arrêter l'enveloppe financière prévisionnelle à 800 000 euros (HT valeur janvier 2008).

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

**POINT 11.2 - AXE BUS DE LA VOIE DU CANAL SAINT MARTORY (VCSM) - ACQUISITION FONCIERE : PARTIES DE PARCELLES CADASTREES 841AB N°222 ET 843 AL N°63**

Rapporteur : M. AUJOULAT

Cette délibération a pour objet d'approuver l'acquisition auprès de la commune de Toulouse d'emprises sur deux parcelles pour un montant global de 201 800 €.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver l'acquisition auprès de la Commune de TOULOUSE d'une emprise de 2172m<sup>2</sup> sur la parcelle 841 AB222, de deux emprises de 302m<sup>2</sup> et 330m<sup>2</sup> sur la parcelle 843 AL63, pour un montant total de 201 800 € ;
- d'autoriser les dépenses correspondantes ;
- d'autoriser M. le président à signer les actes correspondants.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

***POINT 12 - DEPOT BUS SITE DE COLOMIERS***

**POINT 12.1 - AVENANT N° 2 AU MARCHÉ Y 2012 10687 M ASSURANCES CONSTRUCTION / - POLICE D'ASSURANCE TOUS RISQUES CHANTIER CONCLU AVEC LE GROUPEMENT ATARAXIS /RSA - APPROBATION DE L'AVENANT**

Rapporteur : M. AUJOULAT

Cet avenant d'un montant d'un peu plus de 2000 € couvre l'assurance des équipements Tisséo stockés sur le dépôt de Colomiers, qui a été inauguré samedi dernier.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser la dépense correspondante ;
- d'approuver l'avenant n° 2 au marché d'assurances « Tous Risques Chantiers » n° Y 2012 10687 M avec le groupement ATARAXIS / RSA pour un montant de 2 060,10 € TTC ;
- d'autoriser la SMAT à signer ledit avenant.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

### **POINT 13 - TRAVAUX RESEAU**

**POINT 13.1 - APPROBATION ET AUTORISATION A SIGNER LA CONVENTION N° 2015-0820 DE CO-MAITRISE D'OUVRAGE ENTRE LE SMTC ET LA COMMUNE DE ST-GENIES BELLEVUE CONCERNANT LES AMENAGEMENTS AU BENEFICE DES USAGERS DU RESEAU DE SURFACE DE TISSEO**

Rapporteur : M. AUJOULAT

Cette délibération a pour objet d'approuver la convention avec la commune de Saint Génies Bellevue pour la réalisation de travaux sur le réseau bus sur son territoire et sur la période 2015-2020, pour un montant total de 200 k€ à la charge du SMTC.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'autoriser la dépense correspondante ;
- d'approuver la convention 2015-0820 ;
- d'autoriser M. le président du SMTC à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

**POINT 13.2 - CONVENTION 2014-895 DE CO-MAITRISE D'OUVRAGE SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAIN / COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU MURETAIN (CAM), COMPLEMENT AU TITRE DE L'ANNEE 2015. APPROBATION DE L'AVENANT 1**

**POINT 13.3 - CONVENTION 2012-1006 DE CO-MAITRISE D'OUVRAGE SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAIN / COMMUNAUTE URBAINE DE TOULOUSE METROPOLE, COMPLEMENT AU TITRE DE L'ANNEE 2015 – APPROBATION AVENANT N°3**

**POINT 13.4 - AVENANT N°1 A LA CONVENTION 2014-915 DE CO-MAITRISE D'OUVRAGE SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAIN / COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SICOVAL, COMPLEMENT AU TITRE DE L'ANNEE 2015 - APPROBATION DE L'AVENANT N°1**

**POINT 13.5 - PROGRAMME DES TRAVAUX 2015 ACTUALISE, MIS EN ŒUVRE PAR L'ENSEMBLE DES CONVENTIONS DE CO-MAITRISE D'OUVRAGE DU SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAIN SUR LE TERRITOIRE DU SITPRT**

Rapporteur : M. AUJOULAT

Ces délibérations ont pour objet d'approuver les programmes de travaux prévus sur le réseau bus pour l'année 2015 :

- Sur le territoire de la CAM, le montant maximal de travaux, pour l'année 2015, a été estimé à un peu plus de 520 000 € HT, à la charge du SMTC.
- Sur le territoire de Toulouse Métropole, le montant maximal de travaux, pour l'année 2015, a été estimé à un peu plus de 2,9 M€HT, à la charge du SMTC.
- Sur le territoire du SICOVAL, le montant maximal de travaux, pour l'année 2015, a été estimé à un peu moins de 420 000 € HT, à la charge du SMTC.
- Enfin, sur le territoire du SITPRT, le montant maximal de travaux, pour l'année 2015, a été estimé à 540 000 € HT, à la charge du SMTC.

Une enveloppe travaux de 5 M€ a d'ailleurs été inscrite au budget investissements du SMTC pour 2015, permettant de rembourser la partie de ces travaux qui aura été réalisée et facturée en 2015, par les EPCI, chargés de la maîtrise d'ouvrage, ainsi que le montant des travaux programmés en 2014, réalisés ou en cours de finalisation, mais non facturés en 2014.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les avenants :
  - o n° 1 à la convention 2014-895,
  - o n° 3 à la convention 2012-1006,
  - o n° 1 à la convention 2014-915,
  - o et le programme des travaux 2015 sur le territoire du SITPRT ;
- d'autoriser les dépenses correspondantes ;
- d'autoriser M. le Président du SMTC à signer lesdits avenants ;
- de dire que les dépenses liées à ces conventions figurent aux budgets 2015 et suivants.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

#### **POINT 14 - MATERIEL ROULANT**

##### **POINT 14.1 - TRANSACTION AVEC TISSEO EPIC ET LES SOCIETES IVECO FRANCE ET BRIDGESTONE FRANCE - APPROBATION ET AUTORISATION DU PRESIDENT A SIGNER LA TRANSACTION**

Rapporteur : M. AUJOULAT

Cette transaction n'a aucune incidence financière pour le SMTC ; elle complète celle passée avec IVECO et délibérée lors du dernier CS, concernant le traitement des incidents techniques constatés sur des bus acquis auprès de ce constructeur sur la période 2009-2011.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de valider le contenu de la transaction avec TISSEO EPIC et les sociétés IVECO France et BRIDGESTONE France ;
- d'autoriser M. le Président à signer la dite transaction.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

## **DIRECTION GENERALE**

### **POINT 15 - ADMINISTRATION**

#### **POINT 15.1 - DEMATERIALISATION DE LA TRANSMISSION DES ACTES SOUMIS AU CONTROLE DE LEGALITE - APPROBATION DE LA CONVENTION**

Rapporteur : M. le Président

Dans le cadre du développement de l'administration électronique, l'Etat s'est engagé dans un projet dénommé ACTES, qui pose les principes de la dématérialisation de la transmission des actes soumis au contrôle de légalité.

Le SMTC souhaite mettre en place ce dispositif de télétransmission.

Le projet de convention précise les modalités de mise en œuvre avec la Préfecture de la Haute Garonne.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de procéder à la télétransmission des actes soumis au contrôle de légalité ;
- d'autoriser M. le président à signer la convention ainsi que les avenants éventuels avec le Préfet de la Haute-Garonne afin de formaliser les modalités de ces échanges dématérialisés.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

### **POINT 16 - RESSOURCES HUMAINES**

#### **POINT 16.1 - MODIFICATION DU TABLEAU DES EFFECTIFS**

Rapporteur : M. le Président

Afin de répondre aux nécessaires évolutions des services, mais aussi afin de permettre la promotion de certains agents au grade supérieur, il est proposé aux membres du comité syndical d'approuver la modification du tableau des effectifs du SMTC.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

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

| <b>Poste</b>                                     | <b>Situation ancienne</b> | <b>Situation nouvelle</b> |
|--------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Adjoint administratif de 2 <sup>ème</sup> classe | 21                        | 19                        |
| Technicien territorial                           | 1                         | 2                         |
| Technicien principal de 1 <sup>ère</sup> classe  | 1                         | 2                         |

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

## RESSOURCES

### POINT 17 - AFFAIRES JURIDIQUES

#### POINT 17.1 - TABLEAU DES REDEVANCES D'OCCUPATION DU DOMAINE DU SMTc

Rapporteur : M. le Président

L'article L 2125-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques pose le principe suivant lequel l'occupation privative du domaine public donne lieu à la perception d'une contrepartie financière.

Le barème des redevances d'occupation du domaine public du SMTc, au titre de l'année 2015, est fixé comme suit :

| <b>Catégories d'occupation</b><br><b>Occupation économique</b>                                               | <b>Tarifs 2015 hors taxes</b> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| Installation diverse - par unité et par jour                                                                 | 112 €                         |
| Station d'autopartage - par emplacement et par an                                                            | 81 €                          |
| Structure modulaire destinée à la promotion immobilière<br>- par m <sup>2</sup> d'occupation et par mois     | 36,70 €                       |
| Stationnement - par place et par jour                                                                        | 2,90 €                        |
| Présentoir de quotidiens d'informations diffusés gratuitement sur le<br>domaine public - par unité et par an | 103,50 €                      |
| Clôture ou protection de chantier sans publicité - par m <sup>2</sup> et par mois                            | 2,18 €                        |
| Clôture ou protection de chantier avec publicité - par m <sup>2</sup> et par mois                            | 2,88 €                        |
| Bungalows de chantier - par m <sup>2</sup> et par mois                                                       | 2,18 €                        |
| Dépôt de matériaux - par m <sup>2</sup> et par mois                                                          | 4,80 €                        |
| <b>Occupation non économique</b>                                                                             |                               |
| Terrains - par an                                                                                            | 100 €                         |

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver le barème des redevances d'occupation du domaine public du SMTc au titre de l'année 2015 ;
- de dire que les recettes en résultat seront inscrites au budget du SMTc.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

## **POINT 17.2 - INDEMNITES DES ELUS**

Rapporteur : M. le Président

Il est proposé d'attribuer des indemnités de fonction aux membres du Comité Syndical relativement à l'exercice réel des fonctions suivantes :

- Participation aux réunions de la Commission d'Appel d'Offre ou des jurys du SMTC (indemnité fixée à 1,4% de l'indice brut 1015 par séance).

Cette indemnisation permettra d'homogénéiser les pratiques du SMTC avec les règles établies dans ce domaine au sein de la Ville et de la Métropole toulousaine, tout en permettant une meilleure prise en compte de la disponibilité et des frais engagés par les élus pour assurer un fonctionnement régulier de cette Commission et jury. Le Président du SMTC, également Président de la CAO ou du jury, sera exclu de ce dispositif.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de décider d'attribuer une indemnité de fonction aux membres du Comité Syndical concernant la fonction suivante :
  - Participation aux réunions de la Commission d'Appel d'Offre ou des jurys du SMTC (indemnité fixée à 1,4% de l'indice brut 1015 par séance),
  - Ces indemnités seront versées mensuellement aux élus concernés sur la base d'un état récapitulatif établi en fonction de leur présence par le Président de la Commission d'Appel d'Offres ou du jury ;
 Le Président du SMTC, également Président de la CAO ou du jury, ne bénéficiera pas ce dispositif.
- d'autoriser M. le Président à signer tous les actes nécessaires à cet effet ;
- de dire que les crédits nécessaires sont inscrits au budget du SMTC.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

## ***POINT 18 - GESTION FINANCIERE, BUDGETAIRE ET COMPTABLE***

### **POINT 18.1 - ORIENTATIONS BUDGETAIRES 2015 DE TISSEO SMTC**

Rapporteur : M. BRIAND

Les prévisions budgétaires 2015 se caractérisent par :

- l'ouverture de la ligne Envol,
- la mise en exploitation du dépôt de Colomiers,
- l'effet « année pleine » des mesures du Plan Annuel des Services 2014 avec notamment l'ouverture du métro à 3 heures du matin.

Dans un contexte national de baisse du montant des dotations aux collectivités locales, les autorités membres du SMTC souhaitent préserver cependant une capacité forte d'investissement pour répondre aux enjeux de la mobilité dans la métropole toulousaine. Cette volonté suppose de renforcer la vigilance sur la maîtrise et l'optimisation de l'ensemble des leviers des dépenses et des recettes.

Les principales dépenses et recettes concernent :

La rémunération à verser à l'EPIC pour le réseau urbain est estimée à 244,127 M€, auquel il convient d'ajouter divers remboursements, soit un total de 248,483 M€. Les recettes commerciales à reverser par l'EPIC au SMTC sont estimées à 78,110 M€.

Ainsi, la contribution à la charge du SMTC (rémunération - recettes) s'élève pour 2015 à 166,017 M€ (170,373 M€ en incluant les divers remboursements).

Pour l'exploitation du réseau PMR, la rémunération à verser à TPMR est de 4,886 M€, les recettes sont de 0,299 M€, soit une contribution globale pour le SMTC de 4,587 M€.

La charge financière des emprunts basée sur une dette au 1<sup>er</sup> janvier de 1 410,011 M€, s'élève à 59,348 M€ pour les frais financiers et à 63,016 M€ pour le remboursement du capital.

Les autres charges de fonctionnement comprennent pour l'essentiel les charges propres pour 15,232 M€, des études et prestations extérieures pour 2,783 M€, ainsi qu'une charge exceptionnelle de 1,6 M€ relative à un contentieux.

Les investissements estimés pour 2015 à 94,035 M€, concernent :

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

En recettes, des subventions d'investissement sont attendues de l'Etat, de la Région et du Conseil général pour un montant total de 6,474 M€.

L'équilibre du budget 2015 sera assuré par :

Le Versement Transport calculé sur la base d'une progression de 2% par rapport à 2014, soit pour 2015 un montant de 238,068 M €.

Les contributions des collectivités fixées à 102,548 M€ dont :

- Toulouse Métropole : 100 M€  
     dont : Contribution statutaire : 41,802 M€  
             Contribution complémentaire : 58,198 M€
- SITPRT : 0,752 M€
- SICOVAL : 1,100 M€
- Communauté d'agglomération du Muretain : 0,696 M€

Par ailleurs, afin d'assurer l'équilibre de la section de fonctionnement, il sera proposé au budget primitif 2015 de procéder à une neutralisation partielle des dotations aux amortissements et de reprendre par anticipation les résultats de l'année 2014.

Pour la section d'investissement, le SMTC aura recours à l'emprunt pour un montant de 55,807 M€.

## INTERVENTIONS

**M. Sacha BRIAND** conclut en rappelant qu'aucun investissement ne sera possible si le SMTC n'est pas en capacité de maîtriser l'évolution de ces dépenses d'exploitation

**M. Arnaud LAFON** revient sur l'observation faite par le SITPRT en Commission Finances, sur l'évolution des contributions statutaires des uns et des autres : actuellement, cette évolution statutaire est calquée sur une augmentation de population et une inflation tablée à 2 % ; ce n'est plus le cas aujourd'hui. Peut-être faudra-t-il un jour revoir les participations financières des collectivités, puisque comme l'a rappelé Jean-Luc MOUDENC, Toulouse Métropole est le principal contributeur à hauteur de 98 %.

Concernant l'augmentation des charges d'exploitation de la politique d'investissement, il précise que lorsque le volet transport a été évoqué au SCOT, il est apparu qu'il n'y avait pas d'échange entre l'AUT et le SMTC entre les investissements réalisés et le retour sur investissement par rapport au transfert part modale. Il trouve cela fort regrettable.

Il faut insister sur le fait que les deux organismes doivent échanger un peu plus, de telle sorte que, l'on puisse savoir si on utilise efficacement l'argent que l'on investit sur une politique de transport ou sur un déploiement de réseau, ce qui évitera de continuer à urbaniser et de se rendre compte par la suite que l'on n'a pas les moyens financiers d'emmener les transports en commun.

**M. Sacha BRIAND** rappelle que ce sont les règles statutaires qui ont été appliquées sur la contribution des collectivités. Il est cependant prévu de faire un point précis sur cette question-là lors d'une prochaine commission finances.

Sur le deuxième point, il convient de souligner que, dans le cadre de la convention de partenariat avec l'AUT, tous ces éléments pourront être pris en compte.

**M. Jean-Luc MOUDENC** remarque que lorsqu'on compare le budget 2014 en budget primitif à l'orientation d'aujourd'hui, on se rend compte que l'emprunt qu'il est prévu de contracter diminue de moitié.

Il convient de disposer des chiffres du stock de la dette sur les années 2013-2014 et les chiffres prévisionnels pour 2015.

Il est impératif de maîtriser beaucoup plus volontairement l'évolution du budget de fonctionnement de la Régie. Effectivement, si l'on veut porter de manière crédible un projet de développement ambitieux des transports à travers le PDU adapté, il est impératif d'avoir une soutenabilité économique et budgétaire : celle-ci est en grande partie assise sur la capacité à maîtriser les dépenses de fonctionnement de façon beaucoup plus drastique que cela a pu être fait, d'autant que l'ensemble des élus sont tous confrontés dans leurs collectivités respectives à cette nécessité de devoir rechercher de façon très proactive, et volontaire des économies dans le fonctionnement.

Le terme traditionnel « maîtrise des dépenses de fonctionnement » est trop vague et largement insuffisant.

Au SMTC, comme ailleurs, le devoir d'être très dynamique est une obligation désormais. Il faut donc revisiter les process, de manière à optimiser le coût des services pour la collectivité et donc des budgets de fonctionnement.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- de donner acte son Président, de la communication de son rapport concernant les orientations budgétaires de Tisséo-SMTC pour l'exercice 2015.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

## **18.2 - CONVENTION TRANSITOIRE DE FINANCEMENT DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE B - APPROBATION ET AUTORISATION DE SIGNER LA CONVENTION**

Rapporteur : M. BRIAND

Tisséo-SMTC et le Sicoval ont conclu le 5 mars 2012 un accord sur les conditions de prolongement de la ligne B de Ramonville à Labège.

Par ailleurs, a été approuvé le 17 octobre 2012, le Plan de Déplacements Urbains, intégrant le prolongement de la ligne B de métro à Labège à l'horizon programmatique 2015.

Pour la poursuite du projet en 2015, les parties souhaitent définir par le biais d'une convention transitoire leurs participations financières pour la poursuite nominale du projet et l'inscrire dans le schéma global de financement.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver la convention transitoire de financement du prolongement de la ligne B de Ramonville à Labège n°2015-0818 ;
- d'autoriser M. le Président délibération sera transmise à Monsieur le Préfet pour contrôle de légalité.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

### **COMMUNICATION**

## **POINT 19.1 - PARTENARIAT ET CONVENTION ENTRE TISSEO-SMTC ET L'OFFICE DE TOURISME DE TOULOUSE POUR LE PROJET DE VISITES DES ŒUVRES D'ART DU METRO ET DU TRAMWAY**

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Il est convenu de renouveler le partenariat avec l'Office de Tourisme de Toulouse afin de développer la connaissance et la médiation des œuvres d'art des lignes A et B du métro et de la ligne T1 de tramway.

L'Office de Tourisme de Toulouse assurera la valorisation des œuvres auprès du Grand Public de la métropole toulousaine en créant et commercialisant un circuit de visite guidée dédié à la découverte des œuvres. Cette visite pourra également être vendue à des groupes sur réservation et proposée aux professionnels du tourisme et journalistes.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la convention de partenariat avec l'Office de Tourisme de Toulouse ;
- d'autoriser M. le Président à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

**POINT 19.2 - PARTENARIAT ET CONVENTION ENTRE TISSEO-SMTC ET L'ASSOCIATION BUREAU DU DEVELOPPEMENT DURABLE (B3D) ORGANISATRICE DE LA 4<sup>EME</sup> EDITION DU GRAND PRIX DES COLLECTIVITES RESPONSABLES**

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Dans le cadre de la quatrième édition du Grand Prix des Collectivités Responsables, qui se tiendra, à Toulouse, le 02 avril 2015, sur le thème « la Gestion de la Mobilité », il a été convenu d'établir un partenariat avec l'association Bureau du Développement Durable (B3D) afin de faciliter le transport des équipes qui concourent au prix.

L'implication de Tisséo-SMTC consiste à assurer la mise à disposition de 30 titres de transport 1 déplacement AEROPORT (valeur commerciale unitaire : 5.50 € TTC).

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la convention de partenariat avec l'association Bureau du Développement Durable (B3D) ;
- d'autoriser M. le Président à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

**POINT 19.3 - PARTENARIAT ET CONVENTION ENTRE TISSEO-SMTC ET L'ASSOCIATION TRAVERSE VIDEO ORGANISATRICE DU FESTIVAL TRAVERSE VIDEO**

Rapporteur : M. LE PRESIDENT

Dans le cadre de la prochaine édition du Festival Traverse Vidéo, il a été convenu d'établir un partenariat avec l'association Traverse Vidéo, afin de promouvoir la manifestation et ses accès en transport en commun.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les termes de la convention de partenariat avec l'association Traverse Vidéo ;
- d'autoriser M. le Président à signer ladite convention.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

**POINT 19.4 - MISE EN SERVICE DU TRAM T2 : REALISATION ET MISE A DISPOSITION DE TITRES DE TRANSPORT COLLECTOR**

Rapporteur : M. le Président

Il est proposé, à l'occasion de la mise en service de la ligne de tramway T2 (prévue le 11 avril 2015), l'édition de 50 000 titres collectors (12 500 x 4 visuels quadrichromies) « 1 déplacement » valables jusqu'au 31 mai 2015.

Déclinaison graphique de la campagne de communication, ces tickets seront distribués gratuitement lors des animations de pré-commercialisation et de post-lancement du tram.

Il s'agit d'inviter les habitants de la métropole toulousaine à découvrir la ligne T2 et les nouvelles opportunités de déplacements offertes par celle-ci. La non recette est estimée au maximum à 90 K€.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver la prise en charge à hauteur maximale de 90 000 € TTC par Tisséo-SMTC de l'opération citée ci-dessus.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

**POINT 19.5 - AVENANT 3 AU MARCHE M2010-015 CONCLU AVEC LA SOCIETE IMPRIMERIE DELORT POUR DES PRESTATIONS D'IMPRESSION OFFSET**

**POINT 19.6 - AVENANT 3 AU MARCHE M2011-001 CONCLU AVEC LA SOCIETE AFFICOLOR POUR DES PRESTATIONS DE SERIGRAPHIES**

**POINT 19.7 - AVENANT 4 AU MARCHE M2010-016 CONCLU AVEC LA SOCIETE DELORT POUR DE LA PREPRESSED (CREATION, CONCEPTION ET EXECUTION DE DOCUMENTS DE COMMUNICATION OU D'INFORMATION)**

Rapporteur : M. le Président

Ces trois projets de délibérations ont pour objet de prolonger la durée de ces 3 marchés portant sur des prestations d'impression /sérigraphie et prépresse jusqu'au 14 avril 2015, par voie d'avenants.

IL EST PROPOSE AUX MEMBRES DU COMITE SYNDICAL :

- d'approuver les avenants :
  - o n°3 au marché n° M2010-015 avec la société POLE IMPRESSION SA - Imprimerie DELORT,
  - o n°3 au marché n° M2011-001 avec la société AFFICOLOR,
  - o n°4 au marché n° M2010-016 avec la société POLE IMPRESSION SA - Imprimerie DELORT.
- d'autoriser M. le Président à signer lesdits avenants.

ACCORD UNANIME DES MEMBRES DU COMITE SYNDICAL.

**M. LE PRESIDENT** *conclut en remerciant les élus pour leur patience et la qualité des réflexions échangées à l'occasion de la présente séance.*

L'ORDRE DU JOUR ETANT EPUISE, LA SEANCE EST LEVEE A 11 H 51.