

SMTC

tusséo

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

* *
*
Séance du 10 Février 2016

3 – PILOTAGE DU RESEAU**3.1 – Plan annuel des services 2016 réseau de surface (PAS 2016) : Approbation**

L'an deux mille seize, le dix 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. AUJOULAT, BRIAND, CARNEIRO, DEL BORRELLO, GRASS, KELLER, LAGLEIZE, LATTES, TRAUTMANN, MME TRAVAIL-MICHELET.

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

M. CHOLLET, MME. MARTI, M. MOUDENC.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU SICOVAL :Etaient présents:

MM. AREVALO & LAFON.

SYNDICAT INTERCOMMUNAL :Etait présent :

M. LERY.

Absent-Excusé :

M. BACOU.

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU MURETAIN :Etait présente :

MME ROUCHON.

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

M. SUAUD.

Syndicat Mixte des Transports en Commun

7, esplanade Compans-Caffarelli
BP 11120 - 31011 Toulouse CEDEX 6
Tél : 05 67 77 80 80 - Fax : 05 67 77 80 01
N° SIRET : 25310098600046

Le SMTC a engagé une réflexion sur la Stratégie Mobilités aux horizons 2020-2025-2030 qu'il souhaite porter sur le territoire de l'agglomération. Les objectifs de la feuille de route sont ambitieux tant en projet d'infrastructures qu'en volume de fréquentation attendue. Ce projet « Mobilités » est une réponse au développement de l'agglomération qui doit accueillir, d'ici 2030 l'équivalent de 500 000 déplacements supplémentaires sur le réseau, soit un quasi-doublement de la fréquentation tous modes.

Dans un contexte économique où les ressources financières sont moindres, le SMTC a choisi de relever le défi en s'appuyant sur des leviers structurels du fonctionnement du réseau et de sa politique d'offre de services. Ainsi, des efforts sont demandés à tous les niveaux du dispositif pour permettre de dégager des ressources à redéployer sur un réseau nouveau présentant une attractivité porteuse de fréquentation et donc de report modal, l'objectif final étant de gagner en part de marché en transports en commun. Les axes prioritaires de travail :

- pour l'exploitant : recherche de productivité, amélioration de la qualité du service produit et idées de recettes nouvelles,
- pour l'autorité organisatrice : optimisation de l'offre de service et nouvelle tarification.

Dans le cadre de l'élaboration du Plan Annuel des Services 2016, ces orientations ont été prises en compte à travers un travail d'optimisation de l'offre présenté lors des Commissions Conception des Politiques Publiques et Organisation du Réseau des 21 octobre et 18 novembre 2015. Ces ajustements sont des adaptations à la marge des niveaux d'offre des lignes bus. La majorité des lignes concernées par ce travail irriguent le territoire de Toulouse Métropole. Le Sicoval est également impacté à travers l'ajustement de l'offre des TAD zonaux et des lignes virtuelles.

La proposition du PAS 2016 intègre également des projets de développement de l'offre liés à des études sectorielles et au programme Linéo.

Le Plan Annuel des Services 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.

La présente délibération porte sur la définition des actions du Plan Annuel des Services 2016.

En synthèse, le PAS 2016 réseau bus propose en effet annuel y compris le programme Linéo :

- des projets de développement pour un montant de + 1,376 M de kilomètres tous modes de gestion,
- un programme d'optimisation pour un montant de - 1,114 M de kilomètres tous modes de gestion,
- un programme de travaux pour un coût évalué à 6,930 millions € yc Linéo pour 5,5 millions €.

La sous-traitance représentera en fin d'année 2016, 19% de l'offre de service bus (17,7% en 2015).

La majorité des projets et des adaptations sera mise en œuvre en septembre 2016.

Effet année pleine

PAS Tous modes de gestion	Année pleine	Dont Régie	Dont Sous traitance
Projets et injection de kilomètres (somme des +)	+ 1 375 855	+318 700	+1 057 155
Optimisation de kilomètres (somme des -)	- 1 114 488	-812 660	-301 828
	+ 261 367	-493 960	+755 327

2016 au prorata

PAS Tous modes de gestion	2016 au prorata	Dont Régie	Dont Sous traitance
Projets et injection de kilomètres (somme des +)	+ 445 926	+100 082	+345 844
Optimisation (somme des -)	- 432 439	-319 911	-112 528
	+ 13 487	-219 829	+233 316

Pour rappel, le programme kilométrique réalisé en 2015 tous modes confondus s'est établi à **34,2 M** de kilomètres.

La projection 2016 de ce budget atteint **35,3 M** de kilomètres au service d'un objectif de fréquentation fixé à 127 M de déplacements à comparer à la fréquentation de 121,3 M de déplacements enregistrés en 2015.

L'annexe 1 détaille les actions développées dans le PAS 2016.

L'annexe 2 détaille le projet secteur sud-ouest CAM et SITPRT.

Les projets

En 2016, **le développement du réseau bus** s'articulera essentiellement autour des projets suivants :

- du programme Linéo avec les prolongements de Linéo 1 à ses deux extrémités et le lancement de Linéo 2 à Colomiers,
- des restructurations du réseau bus associées aux projets Linéo de 2016,
- de la proposition d'un schéma bus alternatif aux navettes communales de Colomiers,
- de l'intégration et l'amélioration d'une partie du réseau TAMtam dans le réseau TISSEO,
- de l'amélioration de la desserte du Complexe Scientifique par la ligne 27,
- de la desserte exceptionnelle bus pour l'évènement de l'EURO 2016,
- de l'adaptation de la ligne 61 pour assurer une connexion au pôle d'échange de Pechbonnieu-médiathèque.

Programme d'optimisation (hors projets)

Dans le cadre de l'exercice de prospective financière attaché au Projet Mobilités, un effort d'économie est demandé au « Réseau bus-tram » à travers une optimisation du niveau de service. Le Plan Annuel des Services 2016 s'est attaché à rechercher des propositions d'optimisation dont le résultat global en termes de kilomètres et de coûts est dans l'épure des objectifs de l'exercice de Prospective Financière soit économiser 4 millions d'euros de dépenses sur l'exercice 2016.

1- Suppression de lignes

Deux lignes sont proposées à la suppression pour des raisons de faible fréquentation et de coût à la montée :

- **Ligne 68** : transversale créée au moment du lancement de la LMSE dans le quartier de la Terrasse qui n'atteint pas le niveau de fréquentation souhaité. Elle est concurrencée par la ligne 23 dans sa mission de transversalité. Le tronçon le plus actif est repris dans le projet de complément de desserte du Complexe Scientifique par la ligne 27 qui est au PAS 2016, ce qui limite les pénalités.
- **Ligne 25** : transversale créée au moment du lancement du tram T1 pour assurer une jonction entre les quartiers de Blagnac et l'aéroport qui transporte un faible volume d'usagers. Le coût à la montée avoisine les 9 €. Un projet est en réflexion pour proposer en 2017 une reprise du tronçon le plus actif.

2- Ajustement de niveaux d'offre

Une quinzaine de lignes régulières produites par la régie ainsi que les 4 TAD virtuels 200 et les 4 TAD zonaux sous traités verront un ajustement de leur niveau d'offre selon les cas soit sur l'offre semaine hiver, vacances, dimanche ou soirée.

La majorité des lignes concernées irriguent le territoire de Toulouse Métropole. Le Sicoval est également impacté à travers l'ajustement de l'offre des TAD zonaux et des lignes virtuelles.

Cet ajustement répond à une meilleure adéquation de la fréquence de passage des bus au volume transporté au regard des statistiques enregistrées et des taux de remplissage constaté. L'objectif était « d'ajuster de façon serrée » sans déstructurer les niveaux de service ou le maillage des lignes.

Les lignes 15 « Jeanne d'Arc-Etats Unis » et 79 « Ramonville - Labège - Escalquens » modifieront à la marge leur itinéraire dans l'objectif d'une recherche de potentiel et de gain de niveau de service.

3- Optimisation du mode de gestion

Les critères qui président à la décision de sous-traiter une ligne sont :

- Lignes spécifiques ou atypiques dans leur offre (lignes heures de pointe - scolaires - offres saisonnières).
- Lignes à faible fréquentation nécessitant des bus de petit gabarit.
- Lignes courtes trop coûteuses à produire pour la Régie.
- Lignes éloignées du dépôt.
- Expérimentation de dessertes.
- TAD.

Le PAS 2016 propose de produire en sous-traitance 9 lignes supplémentaires, soit environ 730 000 kilomètres annuels.

Les lignes transférées répondent aux critères définis (voir analysé en annexe 1).

- Ligne 55 « La Salvétat Saint Gillès – Colomiers gare ».
- Ligne 49 « gare de Portet – Basso Cambo ».
- Ligne 51 « Balma Gramont – La Terrasse ».
- Ligne 109 « Castanet Tolosan – Labège – Saint Orens ».
- Ligne 82 « Port Sud Ramonville – URS ».
- Ligne 111 « Ramonville métro – Parc technologique du canal ».
- Lignes 17, 71 et 30 desservant le secteur nord-ouest autour du tram.

Le Plan Annuel des Services 2016 a fait l'objet de deux présentations devant la Commission Conception des Politiques Publiques et Organisation du Réseau.

Il est proposé aux membres du Comité Syndical de valider le Plan Annuel des Services 2016, tant sur son contenu que dans les enjeux de moyens décrits.

*
* *

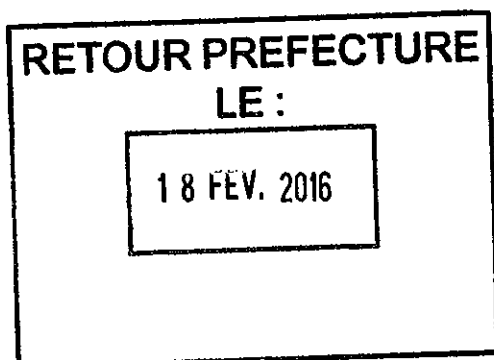
Le Comité Syndical :
Entendu l'exposé de Monsieur le Président
Après en avoir délibéré et à l'unanimité des votants :

ARTICLE 1 : VALIDE la liste des projets du Plan Annuel des Services 2016 tels que définis ci-dessus et dans l'annexe jointe.

ARTICLE 2 : DECIDE la mise en œuvre des mesures décrites dans ce Plan Annuel des Services.

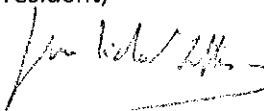
ARTICLE 3 : AUTORISE la régie Tisséo à mettre en œuvre ce plan de services.

ARTICLE 4 : DIT que la prise en compte de ces projets sera intégrée dans le programme kilométrique de Tisséo pour 2016.



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

Le Président,


Jean-Michel LATTES

Annexe 1: Plan annuel des services 2016 réseau de surface (PAS 2016)

Les projets

1- Linéo : prolongement de la ligne Linéo 1 et mise en œuvre de la Linéo 2

- **Linéo 1** « Sept-Deniers – Gymnase, Hers », (ancienne ligne 16) est prolongée à l'est à Lasbordes Aéroport et à l'ouest jusqu'aux parkings du stade E.Wallon en novembre 2016. Le niveau de service de la période des vacances de Toussaint est ajusté sur une proposition de type vacances (précédemment de type semaine hiver).

Sur une année pleine les enjeux kilométriques, moyens bus et travaux sont :

→ + 70 000 kilomètres

→ 2 M € de travaux

- **Linéo 2** « Colomiers- Arènes » est mise en œuvre en septembre 2016 (ancienne ligne 64).

Sur une année pleine les enjeux kilométriques, moyens bus et travaux sont :

→ + 117 000 kilomètres

→ 3,5 M € de travaux

2- Restructurations associées à la mise en œuvre des Linéos

- **La ligne 84** « Balma-Gramont – Lasbordes » est prolongée au terminus Aéroport pour connecter avec la Linéo 1 en novembre 2016. Ce prolongement complète le maillage des lignes bus en offrant aux communes de Balma (via L84), de Quint Fonsegrives (via L77), et de Saint-Orens (via L83) une connexion avec une ligne très performante vers le centre-ville de Toulouse.

Sur une année pleine les enjeux kilométriques, moyens bus et travaux sont :

→ + 33 000 kilomètres

→ 45 000 € de travaux (hors terminus LINEO 1 Aéroport et insertion TCSP)

- **La ligne 70** « Blagnac- Jeanne d'Arc » reprend son itinéraire par la route de Blagnac. Son itinéraire avait été modifié lors du lancement de Linéo 1 pour assurer la desserte du quartier des Sept Deniers. Le prolongement de Linéo 1 par le chemin Garic vers les parkings du stade recentre la ligne dans le quartier ce qui permet à la ligne 70 de reprendre son itinéraire historique.

Sur une année pleine les enjeux kilométriques, moyens bus et travaux sont :

→ - 24 700 kilomètres

→ 0 € de travaux

3- Intégration des navettes de Colomiers

Les 8 circuits des navettes communales de Colomiers sont supprimés en septembre 2016 et sont repris pour partie sous la forme :

- Du prolongement de deux lignes existantes (ligne 32 et ligne 55).
- De la création d'une ligne circulaire.

Ce nouveau schéma de lignes permet de conserver un bon niveau de couverture en desserte TC des quartiers de Colomiers et offre des connexions avec la future Linéo 2 et la gare.

Sur une année pleine les enjeux kilométriques, moyens bus et travaux sont :

- + 330 000 kilomètres
- environ 1.145.000 € de travaux

4- Complément de desserte pour le Complexe Scientifique par la ligne 27

Dans le cadre du bilan de la restructuration autour de la LMSE, la ligne 68 « La Terrasse – Ramonville métro » a été identifiée comme non performante dans son rôle de transversale et n'atteignant pas les objectifs de fréquentation projetés.

Une alternative de maillage est donc proposée :

- Suppression de la ligne 68 (économie de 154 330 kms),
- Reprise du tronçon Lespinet - Complexe Scientifique de la ligne 68 par la ligne 27 « Lycée Toulouse Lautrec-Rangueil par le bord du canal ». Ce prolongement depuis Lespinet vers Ramonville métro assure la desserte du Complexe Scientifique en offrant une liaison directe bus vers centre-ville (injection de + 90 000 kms).
- Modification de la ligne 51 « Balma-Gramont - La Terrasse » via le quartier de la Côte Pavée en ligne scolaire sous traitée (économie de 50 000 kms). Cette ligne transversale assure essentiellement un rôle de desserte scolaire pour les élèves de Balma scolarisés dans les établissements privés de la Côte pavée.

Sur une année pleine les enjeux kilométriques, moyens bus et travaux sont :

- - 135 804 kilomètres
- 0 € de travaux

5- Desserte du secteur sud-ouest - CAM et SITPRT

Ce territoire a fait l'objet d'une étude sectorielle dans l'objectif d'intégrer la desserte TAMtam existante dans le réseau TISSEO (offre hiérarchisée et maillée – image unique – tarification réseau).

Le détail du projet et son phasage figure en annexe 2.

Pour la phase planifiée en 2016, en année pleine, les enjeux kilométriques, moyens bus et travaux sont (hors Etoile Murétaine) :

- 333.000 kilomètres
- 240.000 € de travaux

6- Modification itinéraire de la ligne 61 dans Pechbonnieu (branche Montberon)

La ligne 61 qui dessert les communes de Pechbonnieu, Montberon, Saint-Loup-Cammas a plusieurs itinéraires à partir de Pechbonnieu. Depuis le début janvier 2016, la branche Montberon de la ligne 61 passe devant le collège de Pechbonnieu et le terminus de la médiathèque pour connecter avec la ligne transversale 113 « Pechbonnieu – Castelnest – Fenouillet » et dans un futur proche avec les lignes du Conseil Départemental en passage.

Sur une année pleine les enjeux kilométriques, moyens bus et travaux sont :

→ + 6 300 kilomètres

→ 70 000 € de travaux (réalisés en 2015)

7- Desserte Euro 2016

Dans le cadre de l'EURO 2016, la ville de Toulouse recevra 4 matchs. Le dispositif de desserte fera l'objet d'une délibération spécifique. Sont inclus dans ce PAS 2016 les kilomètres des navettes bus organisées pour l'évènement.

Pour l'évènement EURO 2016, les enjeux kilométriques et moyens bus sont :

→ + 3 000 kilomètres

Programme d'optimisation

Dans le cadre de l'exercice de prospective financière attaché au Projet Mobilités, un effort d'économie est demandé au « Réseau bus-tram » à travers une optimisation du niveau de service. Le Plan Annuel des Services 2016 s'est attaché à rechercher des propositions d'optimisation dont le résultat global en termes de kilomètres et de coûts est dans l'épure des objectifs de l'exercice de Prospective Financière soit économiser 4 millions d'euros de dépenses sur l'exercice 2016.

1- Suppression de lignes

Deux lignes sont proposées à la suppression pour des raisons de faible fréquentation et de coût à la montée :

- **Ligne 68** : transversale créée au moment du lancement de la LMSE dans le quartier de la Terrasse qui n'atteint pas le niveau de fréquentation souhaité. Elle est concurrencée par la ligne 23 dans sa mission de transversalité. Le tronçon le plus actif est repris par le projet de complément de desserte du Complexe Scientifique par la ligne 27 qui est au PAS 2016, ce qui limite les pénalités.

(offre conséquente de 100 courses par jour semaine or seulement 9 val/course en moyenne et 5 € la montée soit 1,5 fois de plus que la moyenne du réseau avec un rendement val/km inférieur à 1 soit 0,8).

Sur une année pleine les enjeux kilométriques, moyens bus sont :

→ - 154 330 kilomètres

- **Ligne 25** : transversale créée au moment du lancement du tram T1 pour assurer une jonction entre les quartiers de Blagnac et l'aéroport qui « tourne » à vide. Un projet est en réflexion pour proposer en 2017 une reprise du tronçon le plus actif.
(50 courses par jour semaine or 6 val/cours en moyenne et 9 € la montée soit 3 fois plus que la moyenne du réseau avec un rendement de val/km de 1,3).

Sur une année pleine les enjeux kilométriques moyens bus sont :

→ - 103 194 kilomètres

2- Ajustement de niveaux d'offre

Une quinzaine de lignes régulières produites par la régie ainsi que les 4 TAD virtuels 200 et les 4 TAD zonaux sous traités verront un ajustement de leur niveau d'offre selon les cas soit sur l'offre semaine hiver, vacances, dimanche ou soirée.

Cet ajustement répond à une meilleure adéquation de la fréquence de passage des bus au volume transporté au regard des statistiques enregistrées et des taux de remplissage constaté. L'objectif était « d'ajuster de façon serrée » sans déstructurer les niveaux de service ou le maillage des lignes. Les lignes 15 « Jeanne d'Arc-Etats Unis » et 79 « Ramonville - Labège - Escalquens » modifieront à la marge leur itinéraire dans l'objectif d'une recherche de potentiel et de gain de niveau de service.

Lignes	modifications	Kilomètres annuels
21	Optimisation itinéraire suite Linéo 2	-27 200
63	Optimisation itinéraire par Purpan et HC à 30' au lieu de 20'	-30 625
57	Bilan VCSM optimisation HP à 15' au lieu de 12'	-40 500
46	Optimisation HP à 23' au lieu de 20'	-8 000
53	Optimisation HP à 22/25' au lieu de 20'	-2 108
1	Optimisation en HP à 17' au lieu de 15' et en HC à 20' au lieu de 15'	-14 800
77	Cadencement avec L83 sur TCSP Est. Optimisation en HC à 30' au lieu de 20'	-19 000
109	Modification itinéraire dans Castanet (simplification)	-7 800
RAM Caousou	Suppression suite prolongement Linéo 1 à Lasbordes aérodrome	-7 000
4 TAD zonaux	Optimisation offre Dimanche à 1h au lieu de 30'	-78 300
4 TAD zonaux	Optimisation offre soirée à 1h au lieu de 30'	-48 000
4 TAD 200	Suppression de la desserte le samedi (fin expérimentation)	-38 000
37	Optimisation HP à 16'/17' au lieu de 15'	-4 200
88	Ensemble TM revus à la baisse. Maintien HP à 10' et création d'une HC en semaine hiver. Sem = 10'/15' Sam.Eté = 20' Dim = 25' Vac = 15'	-86 000
79	Modification itinéraire Samedi dans Labège (abandon branche Couder) et optimisation des offres samedi et dimanche	-29 100

15	Modification itinéraire par Bvd de Suisse et ajustement offre en HP à 20' au lieu de 15' et en HC à 25' au lieu de 20'	-42 659
24 navette aéroport	Optimisation offre soirée à 30' au lieu de 20' à partir de 21h.	-20 500
17	Optimisation offre HP à 20' au lieu de 15' et relais TAD 120 en période vacances - Passage en sous traitance	-50 000
71	Optimisation offre HP à 30' au lieu de 20' et relais TAD 120 en période vacances - Passage en sous traitance	-33 000
30	Maintien offre semaine hiver à 25' et Optimisation de la fréquence à 1heure en période vacances scolaires - Passage en sous traitance	-12 000
	TOTAUX	-598 792

3- Mode Sous traitance

Les critères qui président à la décision de sous-traiter une ligne sont :

- Ligne spécifiques ou atypiques dans leur offre (lignes heures de pointe - scolaires - offres saisonnières).
- Lignes à faible fréquentation nécessitant des bus de petit gabarit.
- Lignes courtes trop coûteuses à produire pour la Régie.
- Lignes éloignées du dépôt.
- Expérimentation de dessertes.
- TAD.

Le PAS 2016 propose de produire en sous-traitance 9 lignes supplémentaires qui utilisent actuellement 28 bus de la régie (hors réserve) et produisent environ 730 000 kilomètres annuels.

Les lignes transférées répondent aux critères définis :

- **Ligne 55** « La Salvetat Saint Gilles – Colomiers gare » : fait partie du projet « Intégration des navettes de Colomiers ». Les trois lignes du schéma proposé sont sous traitées → expérimentation et faible volume de fréquentation.
- **Ligne 49** « gare de Portet – Basso Cambo »: desserte en HP de la ZI Bois Vert en rabattement sur la gare de Portet → ligne HP et faible volume de fréquentation.
- **Ligne 51** « Balma Gramont – La Terrasse » : transformation en ligne heure de pointe plutôt scolaire → ligne HP et faible volume de fréquentation.
- **Ligne 109** « Castanet Tolosan – Labège – Saint Orens » : ligne très longue, peu fréquentée et très coûteuse avec nécessité de bus petit gabarit → expérimentation en régie lors du lancement de la LMSE. Suite au bilan identifiant une fréquentation très faible, décision a été prise de basculer à nouveau en sous-traitance. Son itinéraire est simplifié dans Castanet pour plus de lisibilité.
- **Ligne 82** «Port Sud Ramonville – UPS »: ligne courte à faible fréquentation pouvant supporter des bus à petit gabarit → faible volume de fréquentation.

- **Ligne 111** » Ramonville métro – Parc technologique du canal »: ligne hyper courte. Mutualisation possible des moyens avec la ligne 82.
- **Lignes 17, 71 et 30** desservant le secteur nord-ouest autour du tram : lignes d'heures de pointe qui fonctionnent en complémentarité avec les TAD zonaux 118 et 120. Pour une meilleure efficacité opérationnelle, décision de sous-traiter le package global → dispositif spécifique (déjà pratiqué avec le TAD 106 et la ligne 35 sur Balma).

Ligne 17 : Mondonville – Andromède lycée

Ligne 71 : Aussonne – Andromède lycée

Ligne 30 : Aéroport – Sôilh – Fencuillet

Si ce programme est mis en œuvre, les kilomètres produits en sous-traitance atteindront 4,8 millions de kilomètres (au prorata) et le taux de sous-traitance s'établira à 19% des kilomètres bus. Ce taux était de 17,7% en 2014.

Annexe 2 : Projet secteur sud -ouest CAM-SITPRT

Le 1^{er} juillet 2012, la CAM adhère au SMTC et transfère le contrat d'exploitation du réseau TAMtam à Tisseo Epic avec l'engagement pour le SMTC d'intégrer le réseau muretain au réseau Tisseo.

En 2013 l'extension du PTU est effective. Le processus des PAS annuels de 2013, 2014 et 2015 permet d'adapter les niveaux d'offre des services, de créer des lignes nouvelles et d'affecter des véhicules plus adaptés.

En parallèle, une étude est menée sur le secteur sud-ouest pour définir le schéma d'intégration des lignes dans la structure du réseau Tisseo. A la suite des différentes phases de concertation et d'échange, un accord de la CAM est donné sur les préconisations finales en octobre 2015 (lettre du 28 octobre 2015).

Pour autant, la mise en œuvre de la globalité du projet est difficile à planifier en une seule fois pour les raisons suivantes :

- le projet n'est pas neutre en moyens injectés (+708 000kms soit +2,1 M€) et n'a pas été intégré (études en cours) dans les travaux de la Prospective Financière en cours au SMTC dans le cadre de la nouvelle feuille de route de l'AO et de son Projet de Mobilités 2025-2030,
- l'ampleur de la mise à niveau des itinéraires et des points d'arrêt au regard de l'accessibilité et de la sécurité nécessite un travail important de préparation technique qui impacte le planning de mise en œuvre,
- l'anticipation de la Linéo 5 qui joue un rôle important dans le schéma proposé est tributaire de mesures d'accompagnement sur la route d'Espagne qui suppose une analyse technique et impose un phasage d'une partie du projet.

Le Comité de pilotage du 19 janvier 2016 a permis d'arbitrer un phasage des préconisations et d'inscrire au PAS 2016 les premiers éléments de la mise en œuvre du projet.

1. Rappel de la structure du projet global

Les principes

⇒ Des dessertes pour relier

- Le cœur d'agglomération
- Le cœur de bassin
- Les zones d'emploi
- Les quartiers

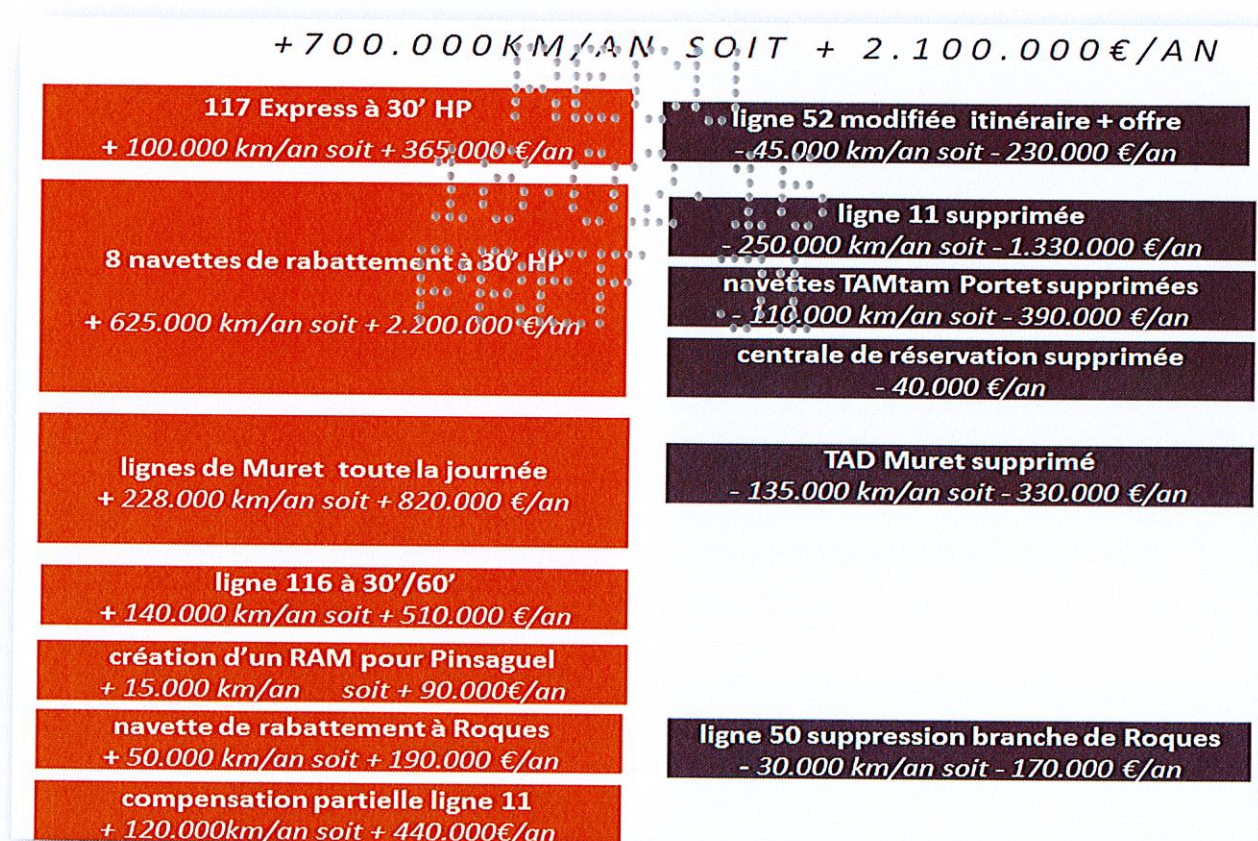
⇒ Un réseau normé

- Mise en cohérence des offres
- Développement du maillage
- Déploiement de la triple connexion

⇒ Un réseau harmonisé

- Déploiement de la tarification
- Extension de la marque Tisseo

Les enjeux économiques



2. Arbitrage et cadre général d'accord 2016

Eu égard à la proposition du SMTC de reporter à 2017 le projet « CAM-réseau sud/ouest » (cf en PJ le courrier adressé par le SMTC à la CAM le 16 décembre 2015), les élus de la CAM sollicitent un phasage qui permette de reporter, dans l'attente d'une amélioration de la traversée du rondpoint Dide, les volets du schéma liés à la ligne 52 tout en mettant en œuvre au plus tôt les segments du schéma qui ne sont pas impactés par ce besoin d'aménagement de l'axe.

Ce décalage a pour effet le statu quo sur une partie du schéma et une mise en œuvre progressive (cf. SITPRT).

Après échange, **sont donc validées au titre du Programme Annuel des Services 2016 :**

- les évolutions de la ligne 116 « Saint Lys – Tournefeuille Lycée »
soit + 140.000 km/an
- les évolutions de la ligne 117 « Gare de Muret – Basso Cambo »
soit + 100.000 km/an
- la suppression du TAD zonal TAMtam de Muret
soit - 135.000 km/an
- la création de services d'heure creuse sur les lignes internes à Muret
soit + 228.000 km/an

TOTAL PAS 2016

+ 333.000 km/an

Le programme de travaux associé s'élève à 240 000€.

Le principe d'une première phase de déploiement des branches de l'Etoile Murétaine est aussi acté : en fonction du degré de dépendance au projet d'évolution de la ligne 52 et en fonction de la faisabilité technique et administrative (aménagements nécessaires + mobilisation des budgets + contraintes des marchés de sous-traitance), il est convenu qu'un premier lot de branches – dont Roques – sera programmé fin 2016-début 2017.

A noter : le budget global alloué au projet « CAMI-réseau sud/ouest » étant de 2,1 M€ et les équilibres de la prospective financière du SMTC devant être préservés, il est convenu que ce budget ne pourra être dépassé, y compris durant la phase transitoire. Par suite, le budget alloué pour la 1^{ère} phase de mise en œuvre de l'Etoile Murétaine ne pourra dépasser le tiers de l'enveloppe à terme soit une injection en phase 1, plafonnée à + 208.000km (environ 730.000€).

Concernant l'application de la tarification TISSEO, les élus s'accordent sur le fait que les dessertes qui feront l'objet d'améliorations substantielles pourront justifier la bascule sous image TISSEO et donc l'application de la tarification TISSEO. Cela concernera donc :

- la transformation des lignes régulières de Muret : l'injection de budgets kilométriques supplémentaires ne pouvant se faire sur un réseau gratuit, l'application de la tarification TISSEO pour les lignes de Muret est acceptée,
- les branches de l'Etoile Murétaine, au fur et à mesure de leur mise en œuvre.

Remarque : l'équipement en billettique des lignes se fera progressivement.

3. Perspectives 2017-2019

De façon à ce que la mise en œuvre de la suite du schéma puisse être planifiée, un rapprochement sera fait avec l'étude menée sur les aménagements du LINEO 5.

En fonction du **planning qui sera annoncé au printemps** pour ces aménagements, le phasage du déploiement du reste du schéma pourra être précisée pour :

- les évolutions de la ligne 52 « Portet Hélène Boucher - Empalot » *soit - 45.000 km/an*
- le déploiement de l'Etoile Murétaine phase 2 *soit + 437.000 km/an*
- la suppression de la ligne 11 *soit - 250.000 km/an*
- la suppression des navettes de Portet-sur-Garonne *soit - 110.000 km/an*
- la suppression de la centrale de réservation
- la création d'un RAM « Pinsaguel – Portet-sur-Garonne » *soit + 15.000 km/an*
- la création d'un service de compensation partiel de la ligne 11 *soit + 120.000 km/an*
- TOTAL** *+ 167.000 km/an*

4. Bilan global – déploiement du schéma

	Kilomètres commerciaux annuels	Budget €
Phase 1 – PAS 2016	333.000 km	1.365.000 €
Phase 2 transitoire		
Etoile Murétaine (objectif fin 2016-2017)	208.000 km	733.000 €
Phase 3 – planification à préciser	167.000 km	27.000 €
TOTAL	708.000 km	2.125.000 €

Conclusion

Au vu des analyses complémentaires qui vont être menées tant sur la mise en œuvre phasée de l'Etoile Murétaine que sur la résorption des points noirs de circulation de la Route d'Espagne, un nouveau COPIL sera organisé fin avril – début mai.

Objectif :

- présentation des délais de mise en œuvre et des enjeux territoriaux, techniques et financiers
- validation du phasage de mise en œuvre
 - de la ligne 52 améliorée et des projets attenants,
 - des branches de l'Etoile murétaine.