

Commune d'Ayguesvives

Réunion du Conseil Municipal du 20 février 2017

L'an deux mille dix-sept, le vingt février, le Conseil Municipal de la Commune d'AYGUESVIVES étant assemblé en session ordinaire au lieu habituel de ses séances, après convocation légale sous la présidence de M. OBERTI Jacques, Maire,

Etaient présents : ADAM Pascal, BRIAND Laetitia, CHAUVET Michel, DAZA Diane-Sarah, DELMAS Gilbert, EMERY Françoise, FOLLET Jérôme, GRELAT Hélène, LOMBARD Stéphanie, MAUREL Alain, MAUFRAS Jean-Yves, OBERTI Jacques, PINAUD Sébastien, SARTORI Janine, TROPIS Karine, VATIN Marc

Absents excusés : ANTOINE Frédéric, DEMAY Véronique

Procurations : LAFFONT Maryse a donné procuration à MAUFRAS Jean-Yves

Date de la convocation : 15 février 2017

Conseillers Municipaux	En exercice : 19	Présents : 16	Votants : 17
------------------------	------------------	---------------	--------------

Début de séance : 21 heures

Ordre du jour :

- Demande de subvention Accessibilité 2017 bâtiments communaux, auprès du Conseil Régional
- Demande de subvention Accessibilité 2017 bâtiments communaux, auprès du Conseil Départemental
- Questions diverses

1 - Election du secrétaire de séance

K. Tropis est élue secrétaire de séance à l'unanimité.

Abstention = 0	Contre = 0	Pour = 17	Délibération adoptée
----------------	------------	-----------	----------------------

2 – Modification de l'ordre du jour

M. le Maire propose d'ajouter les points suivants à l'ordre du jour :

- Sécurisation des écoles
- Projet Mobilités 2025-2030

La modification de l'ordre du jour est approuvée à l'unanimité.

Abstention = 0	Contre = 0	Pour = 17	Délibération adoptée
----------------	------------	-----------	----------------------

3 - Délibération 2017/02/01 : Demande de subvention Accessibilité 2017 bâtiments communaux auprès du Conseil Régional

M. Vatin rappelle à l'assemblée l'élaboration de l'ADAP - Agenda d'Accessibilité Programmée.

Afin de répondre à cette programmation, des travaux sont prévus sur plusieurs bâtiments : le gymnase, les écoles, l'église.

Les travaux d'accessibilité des bâtiments s'élèvent à 19 229.68 € HT selon un plan de financement ci-après :

DEPENSES PREVISIONNELLES	
Lieux	Montants HT
Gymnase : WC et douche Handicapé	12 342.36 €
Ecole élémentaire : WC handicapé	6 404.14 €
Eglise : seuil d'entrée	438.18 €
Total dépenses	19 229.68 €
RECETTES PREVISIONNELLES	
Participation REGION : 35 %	6 730.39 €
Conseil Départemental : 40 % sur 12 499.29 €	4 999.72 €
Autofinancement : au moins 20 %	7 499.57 €
Total recettes	19 229.68 €

M. Vatin explique que l'ascenseur de la Mairie doit également être mis en accessibilité mais à ce jour les devis de l'entreprise Koné ne sont pas parvenus.

M. le Maire propose de solliciter le concours financier du Conseil Régional au titre du Contrat Régional Unique 2015/2017 pour ces travaux d'accessibilité.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal approuve à l'unanimité la demande de subvention au Conseil Régional pour les travaux d'accessibilité.

Abstention = 0	Contre = 0	Pour = 17	Délibération adoptée
----------------	------------	-----------	----------------------

4 – Délibération 2017/02/02 : Demande de subvention Accessibilité 2017 bâtiments communaux auprès du Conseil Départemental

M. Vatin rappelle à l'assemblée l'élaboration de l'ADAP -Agenda d'Accessibilité Programmée. Afin de répondre à cette programmation, des travaux sont prévus sur plusieurs bâtiments : le gymnase, les écoles, l'église.

Les travaux d'accessibilité des bâtiments s'élèvent à 19 229.68 € HT selon un plan de financement ci-après :

DEPENSES PREVISIONNELLES	
Lieux	Montants HT
Gymnase : WC et douche Handicapé	12 342.36 €
Ecole élémentaire : WC handicapé	6 404.14 €
Eglise : seuil d'entrée	438.18 €
Total dépenses	19 229.68 €
RECETTES PREVISIONNELLES	
Participation REGION : 35 %	6 730.39 €
Conseil Départemental : 40 % sur 12 499.29 €	4 999.72 €
Autofinancement : au moins 20 %	7 499.57 €
Total recettes	19 229.68 €

M. Vatin explique que l'ascenseur de la Mairie doit également être mis en accessibilité mais à ce jour les devis de l'entreprise Koné ne sont pas parvenus.

M. le Maire propose de solliciter le concours financier du Conseil Départemental au titre du Contrat de Territoire 2016/2020 pour ces travaux d'accessibilité.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal approuve à l'unanimité la demande de subvention au Conseil Départemental.

Abstention = 0	Contre = 0	Pour = 17	Délibération adoptée
----------------	------------	-----------	----------------------

5 – Délibération 2017/02/03 : Sécurisation des écoles

M. le Maire rappelle le renforcement du dispositif de lutte contre le terrorisme et la nécessité de prioriser notamment les établissements publics ou privés d'enseignement. Les tentatives d'intrusion malveillante peuvent être stoppées par des mesures de sécurisation périmétrique des bâtiments mais aussi par la mise en place d'alarmes « attentat-intrusion » ou des espaces de confinement.

M. Vatin propose de procéder à un certain nombre d'aménagements afin de sécuriser le groupe scolaire :

- pose de 5 bornes escamotables à l'entrée de l'école ;
- pose de clôture en panneaux rigides d'une hauteur de 1.53 m, d'un portillon, et d'un portail à deux vantaux (pour l'accès des Services Techniques) ;
- fermeture électronique du portail avec interphone/visiophone ;
- alarme alerte confinement / évacuation avec carillon extérieur et intérieur.

M. le Maire explique que ces mises en sécurité sont financées en partie par le FIPD, Fonds Interministériel de Prévention de la Délinquance, à hauteur de 40%.

Il propose également de solliciter le concours financier du Conseil Départemental.

Après consultation des entreprises, M. le Maire propose le plan de financement suivant :

DEPENSES PREVISIONNELLES	
Libellé ENTREPRISES	Montants HT
SICOVAL installation 5 potelets escamotables	4 810.86 €
LE JARDIN DE JADE pose de clôture, d'un portail et d'un portillon	4712.70 €
FERMETURES AUTOMATIQUES mise en place du contrôle d'accès à l'école : interphone, fermeture portail,	5054.76 €
BODET et INNOV ELEC Alarme et électrification	9436.25 €
Total dépenses	24 014.57 €
RECETTES PREVISIONNELLES	
Participation ETAT – 40 %	9 605.82 €
Conseil Départemental – 40 % sur 14 408.75 €	5 763.50 €
Autofinancement – au moins 20 %	8 645.25 €
Total recettes	24 014.57 €

Après délibération, le Conseil Municipal approuve à l'unanimité la demande de concours financier du Conseil Départemental pour la mise en sécurité de l'école.

Abstention = 0	Contre = 0	Pour = 17	Délibération adoptée
----------------	------------	-----------	----------------------

6 – Délibération 2017/02/04 : Projet Mobilités 2025-2030

M. Le Maire rappelle à l'Assemblée :

Par délibération du 4 février 2015, Tisséo SMTC a initié le Projet Mobilités 2025 – 2030 valant révision du Plan de Déplacements Urbains approuvé le 17 octobre 2012.

Tisséo – SMTC a engagé une première phase de concertation publique qui s'est tenue entre le 7 septembre et le 2 octobre 2015. Le Sicoval a exprimé un avis par délibération du 28 septembre 2015.

L'année 2016 a été consacrée à la rédaction du projet ainsi qu'à des phases de concertation diverses avec les différents partenaires (commissions thématiques et territoriales).

Le projet a été arrêté administrativement lors du Comité Syndical du SMTC du 19 octobre 2016. Les représentants du Sicoval auprès du SMTC se sont abstenus aux motifs d'un plan de financement restant à finaliser, notamment les participations des collectivités membres ainsi que la demande d'une desserte équilibrée du territoire du Sicoval particulièrement pour son secteur Sud.

Les prochaines étapes d'élaboration du Projet Mobilités sont les suivantes :

- septembre 2017 : Enquête publique
- début 2018 : Approbation et mise en œuvre

Par ailleurs, un débat public s'est tenu entre le 12 septembre et le 17 décembre 2016 sur le projet de 3^{ème} ligne de métro (Toulouse Aerospace Express - TAE) organisé par la Commission Nationale du Débat Public. Les premières conclusions du débat ont été exprimées par son Président Jacques Archimbaud lors de la réunion de clôture du 17 décembre 2016, le rapport définitif a été remis le 16 février 2017.

Le Projet Mobilités 2025-2030 a été présenté en commission conjointe Transports et Déplacements / Aménagement du Sicoval le 26 janvier 2017.

Le débat public sur la TAE a constitué une étape majeure du débat sur les mobilités au sein de la grande agglomération toulousaine. Au-delà de la question de l'opportunité de la 3^{ème} ligne de métro, nos concitoyens regrettent le retard de notre agglomération dans la mise en œuvre de solutions capacitaires, innovantes et de mobilité active permettant d'améliorer leur qualité de vie. Le Sicoval a participé au débat par la production d'un cahier d'acteurs dont les éléments sont repris et complétés dans le présent avis.

1. Un accord de principe sur le Projet Mobilités, mais un financement à consolider et des priorités à confirmer.

Le projet de 3^{ème} ligne (TAE) et sa planification opérationnelle ont été le point de départ de la révision du Plan de Déplacements Urbains, dit « Projet Mobilités 2020-2025-2030 ».

Le Projet Mobilités, tel que voté le 19 octobre 2016, intègre les infrastructures métro attendues par le Sicoval pour la desserte de ses parcs d'activités Nord. Ces infrastructures prolongent le réseau structurant métropolitain et confortent le sud-est toulousain comme porte d'entrée de l'agglomération. Ces équipements ont fait l'objet d'intenses discussions entre exécutifs après l'abandon, par la majorité du SMTC, du projet initial de prolongement de la ligne B (PLB) défendu historiquement par le Sicoval.

Le Projet Mobilités intègre également d'autres projets de transports en commun ou de mobilité alternative répondant à la diversité des besoins de la métropole et du Sicoval.

a. La desserte de Labège-Innopole, parc d'activités d'intérêt régional, par la TAE.

Dès les premières réflexions sur la TAE, le Sicoval s'est montré ouvert et intéressé par ce projet ambitieux.

Le projet initial de PLB abandonné, le Sicoval souhaite malgré tout que la TAE soit réalisée **sur l'itinéraire du tracé du PLB de l'INPT jusqu'au terminus de Labège La Cadène** en confirmant le principe d'une infrastructure franchissable par les divers usagers de l'Innopole, aujourd'hui Labège eNova Toulouse. Pourquoi ? En 2014, le Sicoval a élaboré un projet urbain en cohérence avec le PLB. Les principes d'aménagement et d'accueil des entreprises sont déjà mis en œuvre et concernent des implantations actuelles et futures. L'ensemble du schéma d'implantation répond à une desserte optimale en transports en commun pour les salariés actuels et à venir.

Le SMTC propose une **solution variante : l'insertion en surface, parallèle à la voie ferrée. Cette solution ne répond ni aux attentes du Sicoval** ni aux objectifs d'augmentation de la part modale TC dans les mobilités : la nouvelle distribution des stations ne permet pas de desservir l'ensemble de Labège eNova Toulouse et bouleverse l'organisation prévue en séquences programmatiques reliées par la TAE et « La Diagonale » - axe prioritairement modes actifs - qui constitue la nouvelle identité du secteur.

Par ailleurs, il serait préjudiciable de ne pas conserver d'emprise pour permettre le passage à 4 voies de la ligne ferroviaire sud-est (Montaudran / Villefranche-de-Lauragais). N'oublions pas que ce projet a été « fléché » comme nécessaire dans le cadre de la future liaison ferroviaire grande vitesse Toulouse-Narbonne. La fusion des Régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon pourrait le réactiver.

Le Sicoval souhaite que la TAE s'adapte et prenne en considération les études déjà réalisées, notamment en ce qui concerne la création de la halte de Labège - La Cadène par la Région et SNCF Réseau.

La synthèse du débat public sur la 3^{ème} ligne :

Comme indiqué précédemment, le compte rendu final du débat public sur la 3^{ème} ligne de métro a été remis le 16 février 2017. Ce débat a réuni près de 3 000 participants dans le cadre de 80 rencontres publiques. Les divers réseaux sociaux ont également permis une large diffusion et une interaction forte avec le grand public.

Le contexte du débat a été le suivant : peu d'interférences partisans, une maîtrise d'ouvrage très impliquée, une mobilisation importante des acteurs, un calendrier difficile à appréhender par le grand public du fait de la concomitance des différentes concertations (notamment relatives au Projet Mobilités).

Le diagnostic global a été partagé par les participants : une agglomération qui connaît une forte augmentation démographique, la réalité de l'étalement urbain, une situation de thrombose routière et une faible part des transports en commun dans les déplacements domicile – travail.

Il est rappelé que certaines collectivités et notamment le Sicoval, se sont fortement impliquées dans le débat en particulier pour mettre en discussion les clés de répartitions financières.

Les questionnaires renseignés par le grand public (près de 5 000) ont démontré la priorité donnée à la 3^{ème} ligne en mode métro (vitesse commerciale et capacité importantes) pour améliorer la desserte des zones d'emplois. De plus, l'importance des extrémités Colomiers et Labège, est soulignée tout comme l'importance de la connexion avec le prolongement de la ligne B. (p 43, question 2 : 58% des répondants sont d'accord avec l'affirmation : « la 3^{ème} ligne doit absolument desservir Labège », 54% sont d'accord avec l'affirmation : « La 3^{ème} ligne doit absolument être connectée avec un prolongement de la ligne B »).

Si la solution métro est plébiscitée, le débat a mis en lumière des doutes sur les rabattements (cadencement des TER), sur l'efficacité du bouquet Linéo (pas de régularité en absence d'aménagements en sites propres), sur la capacité des parkings relais existants. Ainsi, certains participants privilégient une densification du maillage des transports à la création d'une 3^{ème} ligne de métro.

La desserte des grands pôles a été interrogée : notamment la gare Matabiau et l'aéroport. Matabiau est un site d'interconnexion majeur (lien ferroviaire avec arrivée souhaitée de la LGV, accès au réseau urbain). La desserte de l'aéroport revêt une grande importance en particulier pour les milieux économiques. Les citoyens la conditionnent à une contribution du gestionnaire.

Par ailleurs, les collectivités et le grand public qui ne disposeraient pas d'une desserte directe, s'interrogent sur les rabattements, l'interconnexion des différents réseaux et souhaitent que soit privilégié un développement polycentrique de la métropole.

Différentes alternatives à la 3^{ème} ligne de métro ont été proposées par divers collectifs / associations / partis politiques : poursuite du maillage tram - bus, amélioration de l'étoile ferroviaire assortie d'un maillage complémentaire, desserte des quartiers plus denses par la 3^{ème} ligne (secteur nord-est).

Concernant la desserte de Toulouse, un débat en lien avec le projet urbain métropolitain s'est tenu : faut-il desservir les secteurs denses ou les secteurs à densifier ? Comment garantir les mixités fonctionnelles, sociales et la répartition homogène des équipements publics ?

Une expertise indépendante a confirmé les simulations de trafic de la 3^{ème} ligne (200 000 voyageurs / jour) en précisant que les hypothèses de développement urbain ont été prudentes et en relevant la pertinence du modèle utilisé.

A ce stade des études, le coût du projet pourrait évoluer à la hausse ou à la baisse. Pour certains participants, le coût apparaît comme sous-estimé. Le risque principal mentionné est que ce projet engloutisse les financements dédiés au Projet Mobilités en cas de dérive des coûts ainsi que les conséquences éventuelles sur la tarification des transports en commun et sur la fiscalité. Il est souhaité que de nouveaux modes de financement soient étudiés et que des dispositifs législatifs spécifiques puissent être mis en œuvre (cf. Grand Paris express).

Certains participants au débat ont évoqué la possibilité d'un phasage en cas d'impasse financière, par exemple en commençant par le tracé Matabiau – Colomiers, en poursuivant par le prolongement de la ligne B puis en achevant la 3^{ème} ligne au Sud. La traduction serait potentiellement un coût global plus important et la définition d'une tranche fonctionnelle constituant un projet en soi. Par ailleurs, le fait de commencer par une tranche pourrait compromettre l'alliance politique autour du tracé.

Les impacts sur l'environnement ont été peu débattus. Une attention particulière devra être apportée à la qualité de l'air, aux risques technologiques, aux sites et sols pollués, aux risques d'inondation, à la préservation de la biodiversité et des paysages. Les coupures urbaines (la 3^{ème} ligne serait à 60% en souterrain et 40% en viaduc ou au sol) sont également pointées comme des impacts paysagers.

Le Sicoval approuve les recommandations émises par la Commission en particulier :

- un portage politique du projet à mieux partager, impliquant plus fortement les élus concernés sur l'ensemble du périmètre. Le Président du SMTC a annoncé lors du rendu du rapport que ce portage pourrait être assuré dans le cadre d'une conférence des exécutifs renforcée ;
- une meilleure articulation des diverses concertations pour une meilleure compréhension des processus administratifs par le grand public, la prochaine étape importante étant l'enquête publique sur le Projet Mobilités qui devrait se tenir en septembre 2017 ;
- la poursuite de la dynamique de participation. La commission préconise en particulier l'instauration d'un panel test de citoyens, l'ouverture d'une Maison du projet, la mobilisation des 3 Codev jusqu'à l'enquête publique sur le PDU avec les moyens nécessaires. Par ailleurs, un garant post débat public pourrait être nommé avec l'accord du maître d'ouvrage. Son rôle serait de poursuivre le dialogue, demander des expertises complémentaires (son rapport serait joint au dossier d'enquête publique). Le Président du SMTC a annoncé en séance son accord pour la nomination d'un garant par la commission du débat public ;
- la création d'un Conseil Scientifique pour mieux donner accès aux données de mobilité et étudier les solutions alternatives énoncées lors du débat en lien avec les Codev.

Suite à la remise de ce rapport, le SMTC a 3 mois pour décider de la poursuite du projet.

b. Interconnexion entre ligne B et TAE, du terminus de la ligne B (Ramonville Saint-Agne) à la future station INPT.

Cette interconnexion a pour objectif de desservir, par une infrastructure de transport lourde **sans rupture de charge**, le Parc Technologique du Canal (implanté sur Toulouse et Ramonville Saint-Agne) et Labège eNova Toulouse, via le franchissement du Palays, fonctionnalité historique liée à l'attractivité du corridor de la ligne B (cf. enquêtes ménages). Cette interconnexion permettrait de proposer un maillage pertinent aux usagers du sud de l'agglomération toulousaine.

Des études sont prévues par le SMTC pour déterminer les caractéristiques de cet ouvrage et l'offre de transport associée.

L'Etat, les Conseils Régional et Départemental, déjà impliqués sur le PLB, ont reconduit leurs efforts de soutien financier pour réaliser cette interconnexion. Pour rappel, l'Etat s'est engagé à apporter 35 M€, les travaux devant démarrer avant la fin 2017. Si cette interconnexion n'est pas confirmée rapidement, ce financement sera perdu.

Ne pourrait-on pas également valider les autorisations et les démarches administratives menées dans le cadre du PLB ?

Indépendamment de l'arrivée du TAE, le Sicoval souhaite que la ligne B (pour laquelle 15 M€ ont déjà été engagés dans le cadre des études détaillées) soit prolongée jusqu'à la future station INPT, lieu d'interconnexion.

c. Les projets de transports principaux ou de mobilité alternative inscrits au Projet Mobilités et concernant plus précisément le territoire du Sicoval

Action 1 : Faire la 3^{ème} ligne de métro / p97

Action 2 : Doubler la capacité de la ligne A du métro / p 98

Action 3 : Interconnecter la ligne B au TAE / p 100

Action 5 : Faire la ceinture Sud / p 104

Action 7 : Développer le réseau Linéo

La mise en service de Linéo 6 (Ramonville métro – Castanet) est prévue en septembre 2017.

Le prolongement de Linéo 6 est prévu à l'horizon 2025 selon le développement du territoire et notamment la création de l'éco-quartier La Maladie à Castanet.

Action 8 : Hiérarchiser le réseau bus / p112

Développement du réseau Optimo : ces lignes transversales sont connectées à des pôles d'échanges, desservent les secteurs économiques et peuvent bénéficier de facilité de circulation.

Une ligne Optimo entre Labège et Castanet est inscrite à l'horizon 2030 en lien avec la création de l'éco-quartier La Maladie à Castanet.

Une ligne Optimo entre Escalquens et Labège est inscrite à l'horizon 2025.

Action 9 : Adapter le réseau bus aux territoires / p 115

A ce titre, le Sicoval souhaite que l'offre actuelle en transports en commun de la zone périurbaine puisse être améliorée en l'adaptant aux besoins de mobilité croissants des territoires dans une logique de service social aux habitants et de couverture territoriale. Des solutions de nouvelles mobilités (covoiturage instantané) pourraient être mises en œuvre en complément ou pour les secteurs non desservis.

Action 13 : Préparer l'avenir dans l'organisation des chaînes de mobilité / p 122

La commune de Labège et en particulier le parc d'activités Labège eNova Toulouse, est retenue par le SMTC pour l'expérimentation d'une navette autonome.

Action 14 : Mettre en œuvre un schéma directeur cyclable d'agglomération volontariste / p 126

Sur le volet services vélo, le SMTC s'est engagé par courrier auprès du Sicoval pour étudier la faisabilité technique et économique d'un service de location de vélos sur le ressort territorial du SMTC. Le Sicoval est particulièrement intéressé par ces services pour ses zones d'activités Nord en lien avec la mutation de la Maison de la Mobilité en Maison du Vélo évoquée plus avant. Le Sicoval va engager une étude plus locale, qui menée conjointement à celle du SMTC, pourrait définir les conditions de l'expérimentation d'un nouveau service de location de vélos sur Innopole et le Parc technologique du canal.

Action 21 : S'engager sur la cohérence urbanisme / mobilités / p 144**Action 22 : Mettre en œuvre des pactes urbains sur les territoires déjà desservies ou pour lesquels des projets de desserte en transports en commun sont programmés / p 146**

La démarche de pacte urbain devra être déclinée notamment pour le contrat d'axe signé n°9 relatif au Prolongement de la ligne B.

Un pacte urbain devra également être mis en œuvre pour le projet de Connexion ligne B, pour le projet de desserte Sud du territoire par une ligne express et pour Linéo 6.

Action 24 : Améliorer l'accessibilité et la desserte des zones économiques (amélioration de la ligne 79 par exemple) / p 150**Action 29 : Dynamiser l'usage de la voiture partagée / 162**

Le développement du covoiturage et des spots de covoiturage (points de prise en charge sécurisés) est prévu. Figure en projet, sur le Sicoval, le développement des spots de covoiturage sur les axes RD16 et RD 813 (axe RD2 déjà réalisé).

Action 30 : Accompagner et favoriser l'essor de l'électromobilité / p 164**Action 34 : Accentuer le report modal en amont des zones de congestion / p 172**

Redonner la priorité aux usagers des transports dans les P+R, étendre l'offre existante.

Par ailleurs, le SMTC s'est engagé par courrier auprès du Sicoval à intégrer au Projet Mobilités une action relative au déploiement d'une ligne express connectée au réseau urbain structurant. Pour rappel, le Sicoval souhaite que le sud de son territoire (Ayguesvives, Baziège, Montgiscard) soit desservi par une ligne express qui pourrait être mutualisée avec la ligne Hop 3 (Nailloux) exploitée par le Conseil Départemental.

d. Un plan de financement à consolider

Aujourd'hui, l'offre de déplacement sur le Sicoval est entièrement financée par des ressources issues de son territoire (Source SMTC). Les dépenses d'exploitation du réseau sont compensées par le « versement transport » des entreprises de la Communauté d'Agglomération (12,3 M€ en 2014), les recettes commerciales (1,8 M€) et la contribution du Sicoval (1,06 M€ en 2014).

Pour réaffirmer son volontarisme en matière de développement des transports collectifs, le Sicoval souhaite changer de paradigme en matière de financement en revoyant le mode de participation imaginé pour financer le PLB. Ce financement pourrait consister en une augmentation de la contribution du Sicoval en montant et dans la durée, conditionnée à la réalisation effective des infrastructures prioritaires par le Sicoval.

Notre Communauté d'Agglomération souhaite cependant que les contributions supplémentaires demandées :

- soient conformes à une approche solidaire des déplacements sur le territoire de Tisséo SMTC prenant en compte notamment la répartition des déplacements domicile-travail pour l'affectation du versement transport aux différents projets ;
- soient adaptées à la capacité contributive des collectivités membres.

L'absence de financement du SMTC sur les dessertes aux extrémités du TAE (Labège, Colomiers), ainsi qu'à l'interconnexion entre la ligne B et l'INPT serait une novation rompant l'égalité de traitement des territoires membres d'un même syndicat. Les fondements même du syndicat mixte ne seraient plus respectés : seules les collectivités qui pourront financer leurs projets seront desservies efficacement. Cette remise en cause de la mutualisation du financement pose la question centrale de la pérennité du syndicat et du ressort territorial. Si cette nouvelle doctrine devait être confirmée, le Sicoval souhaite pouvoir décider de l'affectation des ressources qu'il aura mobilisées selon le principe : « qui paye, décide ».

Dans l'attente du bouclage du plan de financement et de la confirmation des priorités du Projet Mobilités, les représentants du Sicoval auprès du SMTC-Tisséo se sont abstenus sur l'arrêt du projet lors du Comité Syndical du 19 octobre 2016.

Ci-dessous : comparaison des coûts (source SMTC) des projets TAE et PLB (Ramonville-INPT) pour le territoire du Sicoval et répartition des financements des principaux partenaires.

			Fourchette basse	Fourchette haute
PLB	180-220 M€	SMTC + SICOVAL	55	95
		CR	25	25
		CD	65	65
		Etat	35	35
		TOTAL	180	220
TAE	267 M€	SMTC + SICOVAL	140	
		CR	25	
		CD	67	
		Etat	35	
		TOTAL	267	
PLB + TAE	447 - 487 M€	TOTAL	447	487
		Sicoval + SMTC	195	235

(Sur la TAE, restent à confirmer les participations CR et Etat)

Pour rappel, le coût du prolongement de la ligne B s'élevait à 373,9 M€ (valeur 2011) – Source Dossier d'enquête publique.

2. L'urgence de proposer des solutions de déplacement pour les habitants et les salariés de notre agglomération.

Les réunions organisées dans le cadre du débat sur la 3^{ème} ligne l'ont bien montré : la perspective de réalisation de la TAE, infrastructure majeure du Projet Mobilités, reste lointaine et hypothétique pour les participants. Les débats ont souvent été occultés par des sujets plus proches de leurs préoccupations actuelles : le développement des pistes cyclables et des services associés, la tarification... Le débat public a dépassé son objet initial, **un véritable débat sur les mobilités s'est tenu à l'échelle de l'agglomération.**

Au-delà des nécessaires solutions capacitaires de transports en commun, longues à mettre en œuvre, le **Sicoval propose que des solutions immédiates d'écomobilité (location de vélos, covoiturage et autopartage dans les zones d'activités, aires de covoiturage...) soient intégrées dans la feuille de route du SMTC et rapidement mises en œuvre.**

A ce stade du Projet Mobilités, ces actions pourraient être facilement développées et trouver un écho favorable auprès des habitants. Les initiatives telles que le Pass Ecomobilité (abonnement intégrant toutes les solutions de déplacement) sont louables, mais restent trop confidentielles.

Par ailleurs, le Sicoval et le SMTC sont partenaires de la Maison de la Mobilité de Labège qui informe, depuis 10 ans, sur les modes alternatifs à la voiture solo : transports collectifs, covoiturage, vélo... **Le Sicoval souhaite que le SMTC étudie la mutation de cet équipement public en Maison du Vélo.** En effet, avec une desserte de Labège-Innopole par TAE repoussée à 2024, les problématiques de mobilité déjà dénoncées par les entreprises et les salariés sur le secteur ne vont pas diminuer. Cette Maison du Vélo pourrait être dupliquée sur d'autres stations de TAE, créant une véritable offre de vélos en location gérée par le SMTC. Cette action ne sera possible que si le SMTC se transforme véritablement en Autorité Organisatrice de la Mobilité.

3. Une nécessaire coordination approfondie des Autorités Organisatrices de la Mobilité

Le débat public sur TAE a montré concrètement **la nécessité de développer le travail des 3 autorités organisatrices de la mobilité de la grande agglomération (SMTC, Conseil Régional, Conseil Départemental) avec les collectivités concernées.** La mutualisation des offres, les points d'interconnexion, les financements croisés, la tarification... sont autant de sujets à traiter ensemble pour la réussite de la TAE et du Projet Mobilités. L'ensemble des réseaux doivent être optimisés pour maîtriser les dépenses d'exploitation et d'investissement des autorités organisatrices. A cet égard, le SMTC s'est engagé à étudier la mise en place d'une ligne de bus express entre le Sud du Sicoval et le réseau structurant urbain. Par ailleurs, l'accent est mis sur l'intérêt d'une meilleure coordination des offres, projets et tarifications entre les réseaux ferroviaire et urbain pour proposer aux usagers du sud est toulousain une offre plus intégrée.

4. La mise en œuvre et le suivi du Projet Mobilités

Pour répondre à l'urgence et retrouver la confiance du grand public, les projets qui sont techniquement prêts doivent être engagés rapidement : l'interconnexion de la ligne B de Ramonville à l'INPT doit être lancée au plus tôt, quel que soit le calendrier de réalisation du TAE.

Par ailleurs, le Sicoval souhaite que dans la mise en œuvre du Projet Mobilités, un suivi des actions soit assuré et disponible pour les collectivités membres du SMTC permettant notamment de connaître l'état d'avancement des actions ainsi que leurs échéances de mise en œuvre.

Le débat public sur la TAE a montré une forte lassitude des habitants de l'agglomération face à la non-réalisation de projets pourtant inscrits dans les documents de planification.

De plus, étant données les perspectives annoncées de développement démographique de l'agglomération et des déplacements associées, une attention doit être portée à l'évolution des réseaux à des échéances plus lointaines que le Projet Mobilités (2040 2050).

Après cet exposé, M. le Maire soumet le projet au débat.

M. Laffont demande si une ligne HOP vers Ayguesvives est prévue dans ce schéma.

M. le Maire répond qu'elle est de la compétence du Département et non de Tisséo. Une demande a été formulée par le Sicoval auprès du Département pour voir dans quelle mesure il pouvait y avoir un accord avec Tisséo pour permettre à la ligne Hop de s'arrêter à Montgiscard. Aujourd'hui, aucune réponse n'a été donnée par le Département.

F. Emery souligne l'importance du travail demandé, tant technique que financier, et s'interroge sur le tracé de la ligne TAE, extrêmement coûteuse et pour laquelle il y a des interrogations sur son bien-fondé, sa cohérence et l'ampleur des travaux prévus (32 stations). La Commission réfute le phasage du projet au prétexte d'un surcoût. Mais ce phasage pourrait apporter des réponses quant à la réelle efficacité de cette ligne dans cette configuration.

M. le Maire répond qu'effectivement, l'objectif premier de la ligne TAE était de créer des liaisons entre les grands pôles économiques. Cependant ce projet omettait les déplacements domicile-travail, antinomique avec l'objectif premier. Actuellement encore, ce projet reste en attente de son objectif principal.

J.Y. Maufras demande ce qu'il adviendra des dotations de l'Etat si elles ne sont pas utilisées en temps et heure.

M. le Maire répond que la Métropole Toulousaine a demandé qu'elles soient réinjectées dans le projet par un autre biais.

M. le Maire indique que l'avis donné à ce projet comporte un certain nombre de réserves et recommandations qui ont toutes leur sens.

F. Emery demande quel est le poids de ces réserves émises, comment sont-elles prises en compte.

M. le Maire explique qu'au moment de l'enquête publique, les commissaires enquêteurs regarderont de près si ces réserves ont été prises en compte par Tisséo. Et si Tisséo ne souhaite pas les inclure dans son projet il devra apporter des réponses. In fine, c'est le Préfet qui peut obliger Tisséo à prendre en considération les recommandations.

M. le Maire propose :

- de donner un avis favorable sur le Projet Mobilités 2020 – 2025 – 2030 sous réserve de la prise en compte des remarques formulées dans la présente délibération et en particulier :

- la desserte du Nord du Sicoval par TAE et par la Connexion Ligne B ;

il est souhaité que la TAE soit réalisée sur l'itinéraire historique du PLB de l'INPT jusqu'au terminus de Labège La Cadène en cohérence avec le projet urbain Labège Enova Toulouse, et que la ligne B soit prolongée jusqu'à la station INPT, lieu d'interconnexion ;

- la mise en œuvre rapide des projets prêts à être engagés, en particulier le prolongement de la ligne B jusqu'à la station INPT quel que soit le calendrier de réalisation de la TAE ;

- la desserte du Sud du Sicoval par une ligne express connectée au réseau urbain structurant ;

- la soutenabilité financière du Projet Mobilités pour les collectivités membres du SMTC ;

- le prolongement de Linéo 6 à l'horizon 2025, selon le développement du territoire et notamment la création de l'éco-quartier La Maladie à Castanet ;

- le développement du réseau Optimo entre Escalquens et Labège et entre Castanet et Labège ;

- l'amélioration de la desserte périurbaine ;

- le développement des services de location de vélos dans les parcs d'activités en lien avec la mutation de la Maison de la Mobilité de Labège en Maison du Vélo ;

- la mise en œuvre des pactes urbains relatifs à la desserte Nord métro, la ligne express Sud et Linéo 6 ;

- la poursuite et l'amplification des actions d'Ecomobilité ;

- la coordination approfondie des Autorités Organisatrices de la Mobilité.

Après délibération, le Conseil Municipal accepte à l'unanimité les propositions de M. le Maire au sujet du Projet Mobilités 2025-2030.

Abstention = 0	Contre = 0	Pour = 17	Délibération adoptée
----------------	------------	-----------	----------------------

8 – Questions diverses

- **Réunion publique dans le cadre de l'élaboration du PLU, le jeudi 2 mars à 20h30 à l'Orangerie.**
Il s'agit de la phase finale du Plan Local d'Urbanisme.
Les invitations seront distribuées à la population en même temps que le Vent d'Autan.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 22h35