

RAPPORT D'ACTIVITE

Année 2010

PREAMBULE

La loi N° 99-586 du 12 Juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale a introduit, dans le cadre du Code Général des Collectivités Territoriales, un article L5211-39 prévoyant que :

« Le Président de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale adresse chaque année, avant le 30 Septembre, au Maire de chaque Commune membre, un rapport retraçant l'activité de l'Etablissement accompagné du Compte Administratif arrêté par l'organe délibérant de l'Etablissement. Ce rapport fait l'objet d'une communication par le Maire au Conseil Municipal en séance publique au cours de laquelle les délégués de la commune de l'organe délibérant de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale sont entendus. Le Président de l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale peut être entendu, à sa demande, par le Conseil Municipal de chaque commune membre ou à la demande de ce dernier...».

Ce rapport se décompose de la façon suivante :

1. Présentation générale

2. Missions techniques

3. Fonctionnement du Syndicat

Les bureaux et assemblées générales en 2010 (chaque Assemblée Générale est précédée d'un bureau)
Les effectifs du SITPRT

4. Annexes

Copie du courrier du 21 octobre 2010 aux Maires des communes membres du SITPRT sur l'évolution du Syndicat

Copie du courrier de la Préfecture sur les modalités financières et patrimoniales liées au retrait des communes.

Avis du SITPRT concernant la révision du PDU

Copie de la délibération de TISSEO concernant la révision du PDU

Compte Administratif 2010

1 - PRESENTATION GENERALE

Le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine (SITPRT) est l'une des trois composantes du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine (SMTC) aux côtés de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse et du SICOVAL (depuis le retrait du Conseil Général de la Haute-Garonne fin 2006).

Le SMTC est l'Autorité Organisatrice des Transports de l'Agglomération au sens de la LOTI (Loi d'Orientation des Transports intérieurs 1982).

En 2008, le SITPRT représente au SMTC 20 Communes de l'Agglomération, puis 22, 2 communes intégrant le syndicat en cours d'année (délibération en date du 18 novembre 2008).

Le SITPRT a pour vocation, suivant l'article 2 de ses statuts :

« d'étudier les problèmes posés à ses adhérents par l'organisation des transports en commun dans l'agglomération toulousaine et de participer soit directement, soit par l'intermédiaire du SMTC. Le Syndicat dispose à cet effet des pouvoirs administratifs et financiers que ces collectivités sont autorisées à lui déléguer en vertu des lois et règlements en vigueur. »

L'article 3 (ajouté en 2004), prévoit :

« en complément des prestations fournies aux communes membres, le syndicat peut apporter un concours technique à des communes non membres envisageant leur adhésion, afin d'examiner les conditions techniques de mise en oeuvre des transports publics tels que relevant de sa compétence. Cette intervention s'exerce selon les modalités d'exercice de la compétence dévolue par les Communes membres.

Ce concours s'effectue moyennant participation des communes et fait l'objet d'une convention entre le SITPRT et les communes concernées.

Les demandes sont examinés par le conseil syndical et doivent être approuvées par lui. »

En 2006 puis 2007, le SITPRT a passé convention avec 5 communes (Fonsorbes, Léguevin, Saint-Jory, Mondouzil et Aigrefeuille) qui envisageaient d'intégrer le Périmètre des Transports Urbains.

En 2008, 2 d'entre elles, Mondouzil et Aigrefeuille, deviennent membres du Syndicat.

L'arrêté préfectoral portant adhésion de ces 2 communes est reçu au cours de l'année 2009.

Saisi d'autres demandes, le Bureau du SITPRT avait décidé dès 2007, de marquer une pose dans la perspective d'élargissement du Syndicat.

La situation financière du SMTC autant que l'exigence de cohérence du PTU conduisent en effet à repousser les demandes de communes plus éloignées à une date ultérieure.

Pour information il est utile de rappeler que les statuts du SMTC ont été modifiés en 2007.

Concernant les participations financières des collectivités membres, il est précisé :

« le montant annuel des contributions des trois collectivités membres est celui de l'exercice 2006, majoré par application de la formule d'indexation prévue par la délibération en vigueur, assise sur l'évolution cumulée de la population de l'agglomération et celle de l'indice du coût de la consommation INSEE (hors tabac). »

Afin de garantir chacun des partenaires, aucune modification des contributions autre que cette majoration par application de la formule d'indexation ne peut intervenir sans l'accord des trois collectivités membres.

La contribution des collectivités au SMTC sur les dernières années :

• en 2007 :

▪Le SITPRT a contribué à hauteur de 988.851 euros.

▪Le SICOVAL pour 834.695 euros,

▪Le CAGT pour 31.867.561 euros, en section de fonctionnement.

▪Le Conseil Général a contribué à hauteur de 41.109.004 euros d'aides à l'investissement.

• en 2008:

▪SITPRT : 1.022.966 euros,

▪SICOVAL : 863.492 euros + 200.000 euros,

▪CAGT : 32.966.992 euros + 6.800.000 euros,

(soit 34.853.450 euros de contributions « normales » et 7.000.000 d'euros de contributions supplémentaires).

Le Conseil Général a contribué à hauteur de 30.000.000 d'euros.

• en 2009:

▪SITPRT : 1.058.266 euros

▪SICOVAL : 893 283,00 euros

▪CAGT : 34 104 352,00 euros + 45 895 648 ,00 euros

Le Conseil Général intervient à nouveau en aides à l'investissement.

• en 2010:

▪SITPRT : 1.094.776 euros

▪SICOVAL : 924 103 euros

▪CAGT : 35 280 952 euros + 44 719 048 euros

Le Conseil Général intervient en aides à l'investissement.

2 - MISSIONS TECHNIQUES

2 - 1 : Intervention auprès des communes

Le travail du SITPRT a été conduit comme les années précédentes, sur la base de rencontres avec les représentants des différentes communes mais également de réunions de secteurs organisées en fonction des enjeux locaux.

Principaux dossiers suivis au cours de l'année 2010 :

***Réseau bus :** demande auprès du SMTC d'ajouts de courses pour la ligne 55, prolongement de la ligne 65 vers la zone de la Geyre, création d'une ligne transversale Pechbonnieu-Fenouillet-Castelnaud d'Estretfonds,

***Révision du PDU :** il convient de rappeler que le SITPRT a engagé en 2007 une étude visant à « définir les exigences techniques et financières de la desserte du territoire du SITPRT et des communes adhérant au titre de l'article 3 des statuts dans les 5 années à venir en prenant en compte les divers modes, bus, navette, TAD, train ».

Un cahier des charges est ainsi réalisé et validé en octobre 2007. L'étude est réalisée par l'AUAT au cours de la fin de l'année 2007 et pendant l'année 2008.

Ce travail donne lieu à une restitution en CS et lors de réunions de secteurs au mois d'octobre 2008. **Cette étude est versée au dossier du PDU afin de permettre la prise en compte des projets nécessaires à la desserte des territoires du SITPRT.**

Pour mémoire, la note d'information fixant l'objectif de cette étude avait été diffusée lors du CS d'octobre 2007 :

"Il s'agit de définir les conditions techniques et financières de la desserte des territoires du SITPRT et des communes adhérant au titre de l'article 3 des statuts dans les prochaines années en prenant en compte les divers modes de transports en commun, bus (urbain pour Tisséo et inter urbain pour le Conseil Général), navette communale ou intercommunale, TAD (Transport à la demande), train (notamment pour les liaisons TER de banlieues).

Nous souhaitons, par cette étude, disposer d'un document « techniquement opposable ».

Les propositions se baseront sur un diagnostic territorial complet intégrant l'identification des fonctions des territoires considérés (vocation habitat, activités, mixte, loisirs) ainsi que les projets d'infrastructures inscrits aux SDAT et PDU approuvés et -ou- à l'étude actuellement.

Nous souhaitons avoir une connaissance précise, dans chaque secteur du SITPRT, des atouts et faiblesses des réseaux de transports en commun, des possibilités de réorganiser le réseau urbain, de développer de nouveaux modes de transport, ainsi qu'une estimation du coût global d'une bonne desserte des communes membres (coût d'investissement, coût d'exploitation, ...).

Démarche proposée :

Lancer la première phase de l'étude (état des lieux et début d'analyse) au dernier trimestre 2007 et laisser le soin à la future équipe du SITPRT de lancer la phase préconisations.

Après rencontre avec le CG et le SMTC, il apparaît qu'ils ne souhaitent pas intervenir dans l'étude mais sont OK pour participer à un Comité de Pilotage Technique.

Après rencontre avec l'AUAT il apparaît que l'agence pourrait se positionner de deux façons : intégrer le comité de pilotage technique, fournir des données sous couvert du SMTC, proposer un soutien technique (convention tripartite par exemple),

réaliser le pré-diagnostic. Ceci nécessiterait une adhésion du SITPRT à l'agence et un financement complémentaire pour les études réalisées. Le Bureau du SITPRT réuni le 13 septembre a opté pour cette seconde possibilité."

Après plusieurs réunions de travail notamment par secteurs, le SITPRT rend un avis le 13/10/09 sur le projet de révision du Plan de Déplacements Urbains.

Les représentants des 3 collectivités membres, de la CAM et du Conseil Général se sont réunis, une présentation a été faite par Monsieur CARREIRAS.

Le Président du Conseil Général a souhaité connaître les priorités de la CUT en matière d'investissement afin d'avoir une perspective claire en matière de demandes de subventions qui ont été adressées au CG.

La question de l'intégration de la CAM au SMTC a été évoquée. Les éléments techniques nécessaires à la décision politique sont en discussion. Une nouvelle réunion a eu lieu le 9 juillet 2010.

Le lien est fait entre PDU et SCOT car le PDU est le volet transport du SCOT et beaucoup de possibilités de développement sont conditionnées par les développements des transports urbains.

Départ des communes

Divers délégués confirment que leurs communes envisagent une intégration du Grand Toulouse au 1^{er} janvier 2011 (au moins 9 communes sur les 22 du SITPRT)

Il conviendra de préparer administrativement ce transfert mais la discussion porte à ce jour sur les conséquences en terme d'organisation pour le SITPRT.

Jean-Pierre FOUCHOU LAPEYRADE délégué de la commune de Flourens, Vice-président du SITPRT et délégué du syndicat auprès du SMTC devra être remplacé.

Le départ de Monsieur SUAUD est annoncé, des démarches ont été faites auprès de Tisséo et du Conseil Général pour envisager la mise à disposition d'un technicien. Le Conseil Général y réfléchit.

Le SITPRT aura donc à l'avenir un nombre inférieur de Communes membres mais son niveau de population pourrait être sensiblement identique au niveau actuel si les communes associées pour des études d'intégration venaient à adhérer.

2 - 2 : Participation au SMTC

***Participation aux Bureaux, Comités Syndicaux et Commissions d'Appel d'Offres.**

Bureaux : 10

Comités Syndicaux

12/01/10
25/01/10
22/02/10
29/03/10
27/05/10
12/07/10
01/10/10
04/11/10
16/12/10

Participation aux Commissions Permanentes d'Adaptation de l'Offre.

11/03/10
09/04/10
15/05/10
14/06/10
05/07/10
28/09/10
15/10/10
22/11/10
13/12/10

2 - 3 : Participation à la SMAT

Réunions du Conseil d'administrations

3 - FONCTIONNEMENT DU SYNDICAT

3 - 1 : Bureaux et CS en 2010:

BUREAU ASSEMBLEE GENERALE	ORDRE DU JOUR
23 mars 2010 à Plaisance du Touch	1)Approbation du PV du 13 octobre 2009 2)Débat d'orientations budgétaires 3)Assurance Groupe du Personnel souscription du nouveau contrat 4)Mise en conformité de la nomenclature comptable du budget du SITPRT
6 avril 2010 à Plaisance du Touch	1)Approbation du PV du 23 mars 2010 2)Approbation du Compte Administratif du 2009 3)Approbation du Compte de Gestion 2009 4)Approbation du Budget Primitif 2010
29 juin 2010 à Pechbonnieu	1)Approbation du PV du 6 avril 2010 2)Approbation du Rapport d'activité pour l'année 2009

3 - 2 : Effectifs du syndicat :

Le personnel du Syndicat est composé d'1 directeur

Pour mémoire :

Services mis à disposition à titre payant sur la base d'heures effectuées par un agent mis à disposition :

Services	Effectuant les missions suivantes :
Secrétariat	5. Accueil téléphonique 6. Tenue du Secrétariat 7. Relations avec les communes membres

En contre partie de ces services liés à la mise à disposition d'un agent, une facturation trimestrielle est adressée au Syndicat depuis le 1^{er} juillet 2008 sur la base du salaire au prorata plus charges.

Annexe 1 : copie du courrier du 21 octobre 2010 aux Maires des Communes membres du SITPRT sur l'évolution du Syndicat

Annexe 2 : copie du courrier de la Préfecture sur les modalités financières et patrimoniales du retrait des communes.

Annexe 3 : Avis du SITPRT concernant la révision du PDU

Annexe 4 : copie de la délibération de TISSEO concernant la révision du PDU

Annexe 5 : Copie du compte administratif 2010

{ → 60 000 € Frais Pm.
→

Annexe 3

La procédure de révision, engagée dès 2001, n'avait pas franchi l'étape de la consultation des personnes publiques associées notamment en raison des enjeux financiers liés au programme d'actions envisagé.

La nécessité de doubler les contributions des collectivités membres du SMTC était déjà évoquée.

Le SITPRT avait apporté alors sa contribution en émettant un avis sur l'avant projet de révision du PDU.

Un nouveau processus de révision a été enclenché par délibération en date du 29 septembre 2008.

Le SITPRT a livré comme contribution les résultats de l'étude transports réalisée à sa demande par l'AUAT et associant le SMTC, le Conseil Général et le Conseil Régional.

Un premier avis sur le projet de PDU a été rendu lors du Comité Syndical de juillet 2009.

Le représentant du SITPRT au CS de TISSEO SMTC avait alors voté contre le projet de PDU en se référant à cet avis et en soulignant donc :

Que le document présenté ne reprenait pas les propositions issues des travaux de notre syndicat,

Que la phase deux de la VCSM était supprimée,

Que les cartes annexées n'étaient pas conformes à certaines cartes produites lors de groupes de travail,

Que les échéances des réalisations des projets n'étaient pas décidées collectivement,

Que les éléments financiers étaient peu précis.

Il avait également souligné la nécessité de mettre en place un mode de gouvernance ou toutes les AOT susceptibles de financer les TCU se retrouveraient.

A l'issue de réunions de secteurs (Sud / Sud-Ouest et Nord / Nord-Est) le Conseil Syndical réuni le 13 octobre 2009 émet les remarques suivantes :

Il approuve les grandes orientations du projet notamment les objectifs de maîtrise des déplacements mécanisés par une cohérence urbanisme / transports, de maîtrise du trafic automobile, d'augmentation des parts modales des transports collectifs et des modes doux de déplacement.

Il partage l'approche en matière d'inter modalité, de stationnement, d'accessibilité de tous les publics.

Parmi les éléments de bilan, le Conseil Syndical note que les déplacements sont en forte hausse dans la proche périphérie (+34% entre 1996 et 2004) et entre périphérie et faubourgs (+ 38 %) ; que le taux de recours à la voiture pour les déplacements est plus fort pour les habitants de la proche périphérie (75%) que pour ceux des faubourgs (54%) et du cœur de Toulouse (28%) ; ...

Il s'inquiète de la possibilité que le PDU ne soit pas compatible avec la loi sur l'air.

Il réaffirme l'exigence d'un projet d'agglomération, les transports étant un enjeu majeur d'aménagement du territoire et de solidarité véritable entre tous.

Le PDU doit donc hiérarchiser les projets et permettre d'y voir clair dans les intentions de réalisation dans cette optique de développement d'un véritable réseau d'agglomération.

En terme de méthode, un point sera fait à mi parcours du PDU afin d'ajuster les projets et d'ajuster également le niveau de services vers l'ensemble des communes.

Il pose la question de la gouvernance et souhaite qu'un engagement soit pris lors de l'adoption du projet de PDU de mettre en place un lieu d'échange entre les représentants des collectivités pour une meilleure cohérence et une programmation du système des transports collectifs urbains et péri urbains en favorisant la création d'un syndicat mixte comme le suggère la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Le Conseil Syndical demande la prise en compte des points suivants :

En matière de réseau routier, Tramways et Bus en Site Propre :

La confirmation de la réalisation du BUN à l'horizon 2016.

La confirmation de la réalisation du tramway Purpan-Tournefeuille-Plaisance à l'horizon 2017. Un parc relais à Plaisance permettra des rabattements depuis un bassin de plus de 50 000 habitants.

La prise en compte des exigences de transport en amont de Saint-Jean dans le projet de BSP de la RD 888.

La mise en service d'un bus en site propre concomitante à l'achèvement des travaux de la Voie du Canal de St Martory (VCSM Basso Cambo/Cugnaux) programmés pour 2013.

La confirmation de la réalisation du projet de bus en site propre sur le Boulevard du Canal de St Martory (BCSM Cugnaux/Villeneuve/Frouzins) à l'horizon 2015.

Il relève l'intérêt du projet de TCSP Portet / Cancéropôle et demande son prolongement jusqu'à Muret en passant par Roques sur Garonne.

L'ancien projet LUBE (Liaison Urbaine Balma Est) doit être inscrit pour faire au moins l'objet d'un débat véritable.

Au lendemain de l'approbation du PDU des études devront être rapidement engagées ou relancées sur les projets à ce jour « laissés de côté » (BSP RD 888, ...).

Considérant l'importance du site de Francazal, en lui-même (surface) et pour le secteur (qui connaît déjà une circulation automobile très importante), le CS demande que l'amélioration de la desserte de ce territoire de projet et de son proche environnement par des transports en commun performants se réalise simultanément avec l'aménagement du site.

Il faudra donc préciser les intentions en matière de voirie.

Les RD 929, 820 et 112 sont des axes stratégiques pour la desserte des secteurs Nord et Est et devront être aménagés pour faciliter la circulation en général et celle des TC en particulier. Le franchissement de la Garonne fait partie des exigences.

La circulation routière induite par le fort développement de l'agglomération sud ouest, du Muretain et du Volvestre, engendre la saturation de la route de Frouzins par remontée des véhicules de la D 817 vers le CD 15 à Frouzins et provoque l'engorgement du CD 15 pour la traversée de Seysses.

Le CS du SITPRT demande que figure dans le projet de PDU la suite du tracé de la VCSM entre Cugnaux – Plaisance – Frouzins - Fonsorbes – Seysses et Muret, et Seysses et Saint Lys qui était jusqu'alors prévue dans le SDAT (de 1998 révisé en 2007) et dans les PLU des communes.

Cette voie est en effet essentielle pour éviter les goulets d'étranglement à Seysses liés à la circulation des véhicules en provenance du sud du département (Muret, Volvestre...) et pour mailler la déviation de Lèguevin via Saint Lys et éviter ainsi que les véhicules n'arrivent dans Seysses sur un réseau routier inadapté : le CD 12.

Il conviendra également de renommer cette voie afin d'éviter la confusion avec la VCSM jusqu'à Cugnaux et le BCSM.

Il est demandé d'inscrire au PDU la création d'une déviation (parallèle au CD 15) partant du futur giratoire route de Frouzins, passant par le chemin de la Saudrune pour se raccorder à la D 12, permettant d'éviter le transit de véhicules par le CD 15 entre Frouzins et Seysses.

La RD 924 doit également figurer au PDU car elle représente la solution de desserte du bassin de vie concerné par le contournement de Lèguevin.

Enfin, le PDU doit insister sur des mesures nécessaires afin de préserver l'avenir :

Réservation d'emprises par exemple dans la perspective d'une future ceinture ferroviaire Colomiers-Plaisance-Cugnaux-Portet, ...

En matière de desserte ferroviaire :

Les élus partagent l'objectif général visant à « utiliser le réseau ferroviaire en connexion avec le réseau urbain ».

Ils prennent acte des objectifs du Plan Régional des Transports qui prévoit le développement des lignes ferroviaires et la consolidation des cadencements des dessertes du quart sud-ouest, soit l'axe TER Toulouse / Portet / Muret / Boussens et de nettes améliorations sur le quart Nord-Est sur l'axe Toulouse / Saint-Sulpice.

Ils notent que « La Région Midi Pyrénées pilote des études d'opportunité pour développer un réseau de tram-train », et que « dans l'agglomération toulousaine, 3 axes ont été identifiés, l'axe l'Isle Jourdain, l'axe Castelnaudary et l'axe Muret » ».

Les élus soutiennent la proposition de création d'une halte ferroviaire au « Cancéropole » et demandent que soit créée une halte ferroviaire au niveau de Roques sur Garonne.

La gare de Saint-Jory, au Nord, doit être considérée comme une porte d'entrée du PTU ; Tisséo SMTC doit la prendre en compte tout particulièrement.

En matière de réseau et d'offre bus et TAD :

Le document de PDU devra être utilement complété par une carte du réseau de TC faisant apparaître notamment les perspectives d'évolution en matière de lignes express (Saint-Jory – Toulouse,...), de TAD (reprises des zonages des cartes élaborées à l'occasion du prolongement de la ligne A) et de transversales (projet de ligne 33 bis dans le Nord,...), de lignes de bus à haut niveau de service comme entre Saint-lys , Fonsorbes, La Salvetat et Colomiers, ainsi que sur Léguevin, Colomiers et la gare de Brax- Léguevin....

L'objectif d'améliorer la vitesse des bus doit être affirmé par exemple sur l'axe des lignes 57 et 58 où des améliorations sont envisagées sur la voirie, ...

Le maillage du territoire entre les TCSP est nécessaire.

Le SITPRT confirme l'intérêt des pôles d'échanges pour améliorer et optimiser le réseau.

En matière de modes doux :

Le document de PDU devra intégrer une carte précise du réseau cyclable d'agglomération et reprendre le cas échéant les schémas directeurs élaborés dans les divers territoires.

Les grands principes retenus : liaisons cyclables intercommunales et vers les zones d'activité ; accès cyclables aux gares et aux parcs relais des futurs TCSP.

Décision :

En l'absence des éléments exposés ci-dessus permettant de conforter chaque collectivité dans ses projets de desserte comme dans la perspective du débat et du vote du SCOT, de la mise en œuvre des PLU et dans la gouvernance des transports pour les années à venir,

En l'absence de solidarité affichée par une programmation compatible avec les besoins des communes et un plan de financement compatible avec leurs capacités,

Soulignant enfin qu'en aucune façon il ne pourrait accepter un glissement des projets à l'horizon 2030 compte-tenu des besoins en déplacements existant dans les bassins de vie,

Le conseil syndical du SITPRT émet un avis réservé sur le projet de Plan de Déplacements Urbains.