



# Mairie de Vieille - Toulouse

## EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL N°2009-09 du Jeudi 15 octobre 2009 à 20 h30

*Le jeudi 15 octobre deux mille neuf à 20 heures 30, le Conseil Municipal de la Commune de Vieille - Toulouse, légalement convoqué, s'est réuni. Les convocations destinées aux membres du Conseil Municipal leur ont été adressées le 9 octobre 2009, individuellement et à domicile, conformément à l'article L 2121.25 du Code Général des Collectivités Territoriales.*

*Le compte-rendu du conseil municipal a été affiché à la porte de la mairie le 16 octobre 2009.*

### Etaient présents :

Claude	MAGNES	Brigitte	LIMOUZIN	Catherine	PALMATO
Christophe	CANTENOT	André	MANGIN	Béatrice	PACZUSZYNSKI
Sylvie	CAVALLIER	Blandine	MONTANARI	Michèle	VAUTIER
Didier	DHERS	Eliane	LOUBET	Maxime	ROTENBERG
Jean-Claude	GIUSEPPIN				

Absents excusés : Myriam NONNET-DELAIRE - pouvoir donné à Eliane LOUBET  
Alain PEREIRA pouvoir donné à Claude MAGNES

Secrétaire de séance : Blandine MONTANARI

### 2009-09-01 Budget général : décision modificative n°2

*Le Conseil,*

*Vu le Budget communal,*

*Après avoir entendu l'exposé du Maire,*

*Considérant qu'il est nécessaire de procéder à des modifications au budget général 2009 de la commune.*

### APRES EN AVOIR DELIBERE

#### A l'unanimité

**Décide** les modifications budgétaires suivantes au budget général de la commune 2009, section dépenses et recettes d'investissement :

#### Fonctionnement

Article/Chap.	Désignation	F	S	Proposé	Voté
6042/011	Achat presta° service sauf ter	F	D	1 000.00 E	1 000.00 E
611/011	Contrats prestat. services	F	D	-5 444.22 E	-5 444.22 E
6122/011	Crédit bail mobilier	F	D	5 444.22 E	5 444.22 E
61522/011	Entretien de bâtiments	F	D	-1 000.00 E	-1 000.00 E
6182/011	Doc. générale et Technique	F	D	200.00 E	200.00 E
6228/011	Divers	F	D	827.34 E	827.34 E
6237/011	Publications	F	D	402.44 E	402.44 E
6281/011	Concours divers (cotisations)	F	D	50.00 E	50.00 E
62878/011	Remb. autres organismes	F	D	-332.44 E	-332.44 E
6413/012	Personnel non titulaire	F	D	-827.34 E	-827.34 E
6455/012	Cotisations Assurances Per	F	D	-150.00 E	-150.00 E
6475/012	Pharmacie, Médecine du tra	F	D	150.00 E	150.00 E
7488/74	Autres attrib. et participat.	F	R	320.00 E	320.00 E

**Dépenses** 320.00 E  
**Recettes** 320.00 E

## Investissement

Article/Chap.	Désignation	F/I	S	Opéra°	Serv.	Proposé	Voté
10223/10	TLE	I	R			6 058.46 E	6 058.46 E
1321/13	Etat & établ.nationaux	I	R		SINISTR	2 524.07 E	2 524.07 E
1321/13	Etat & établ.nationaux	I	R	153	02	9 000.00 E	9 000.00 E
1641/16	Emprunts en unités monétai	I	R			0.01 E	0.01 E
2158/21	Autres matériels & outillage	I	D		SINISTR	2 828.54 E	2 828.54 E
2183/21	Matériel de bureau et info.	I	D	153	02	13 754.00 E	13 754.00 E
2184/21	Mobilier	I	D			1 000.00 E	1 000.00 E
						<b>Dépenses</b>	17 582.54 E
						<b>Recettes</b>	17 582.54 E

**Dit** que la présente délibération sera transmise au trésorier principal de la commune et au Préfet de la Haute-Garonne.

### 2009-09-02 Ecole Numérique Rurale (E.N.R) autorisation donnée au Maire pour signer la convention avec l'Inspecteur d'académie de la Haute-Garonne et régler toutes les modalités à intervenir.

#### *Le Conseil,*

*Après avoir entendu l'exposé du Maire qui rappelle que le 31 mars, Xavier Darcos, ministre de l'Éducation nationale, a officiellement lancé le Plan de développement du numérique dans les écoles rurales. Ce programme, initié dans le cadre du Plan de relance et doté d'un budget de 50 millions d'euros, prévoit l'équipement numérique de 5000 écoles publiques situées dans les communes rurales de moins de 2000 habitants. A cette occasion, une convention entre le ministère et l'Association des maires ruraux de France (AMRF) permettant de définir les modalités de coopération en matière de déploiement du plan de développement du numérique dans les écoles rurales a été signée. En Haute-Garonne, un dispositif a été mis en place à destination des communes et écoles éligibles et seuls 65 projets (dont la candidature de Vieille -Toulouse) ont été retenus.*

*Vu le plan de financement :*

- **Acquisition du matériel selon le cahier des charges pour un montant de 11 500 € H.T soit 13 754 € TTC auprès de la société RSM ayant son siège à Toulouse.**
- 12 ORDINATEURS Portables 16" - Pentium Dual Core T3400 / 2.16 GHz - RAM 3 Go - HDD 250 Go - graveur de DVD - GMA 4500M mémoire vidéo partagée (UMA) - LAN sans fil : Bluetooth, 802.11 a/b/g/n (draft) - Vista Professionnel/ XP PRO - 15.4" écran large TFT 1280 x 800 ( WXGA ) caméra - GARANTI 3 ANS + meuble de rangement - 1 ORDINATEUR Portable 17" - Pentium Dual Core T3400 2.1 GHz TFT 1440 x 900 ( WXGA+ ) - 250 Go 3 Go (installé) / 4 Go (maximum) DVD±RW (±R DL) / DVD-RAM - WEBCAM-pavé numérique GARANTI 3 ANS - TABLEAU interactif 77", SUPPORT MURAL POUR TABLEAU interactif, LOGICIEL NETOP SCHOOL, IMPRIMANTE LASER Laser Printer - Laser Mono - 30 ppm mono - 1200 x 1200 dpi , VIDEOPROJECTEUR EMP 400W
- **Subvention de l'inspection académique plafonnée à 9 000 €**
- **Autofinancement de la commune 4 754.00 € dont 1 780.43 € au titre du FCTVA**

### APRES EN AVOIR DELIBERE

#### **A l'unanimité**

**Autorise** le Maire à signer la convention avec Monsieur l'Inspecteur d'Académie de la Haute-Garonne  
**S'engage** à inscrire au budget général de la commune les crédits nécessaires pour réaliser cette opération sous le n° 153 « Ecole Numérique Rurale ».

**Charge** le Maire de mener à bien la présente délibération en procédant à la commande et à la mise en place du matériel dans les meilleurs délais.

**2009-09-03 Syndicat mixte de l'eau et de l'assainissement de Haute-Garonne : avis sur la proposition d'adhésion du Sicoval au syndicat à la carte.**

***Le Conseil,***

Après avoir entendu l'exposé du Maire qui rappelle que des discussions ont eu lieu au Sicoval sur la création d'un syndicat mixte départemental de l'eau et de l'assainissement régi par les articles L.5721-1 et suivants du code général des collectivités territoriales. Ce syndicat regroupera le département de la Haute-Garonne, les communes, les groupements de communes (syndicats de communes, communautés de communes, communautés d'agglomération ...) et tous les autres organismes de coopération locale intéressés par la création d'un tel groupement. Le maire précise que selon le projet de statuts annexé et soumis à l'approbation de toutes les collectivités et établissements fondateurs, ce groupement sera constitué sous la forme d'un syndicat mixte ouvert à la carte et sera doté des compétences ci-après regroupées par domaine :

**A. Eau potable :**

A.1 : Production d'eau potable (la protection des captages est incluse dans cette compétence)

A.2 : Transport et stockage d'eau potable (réseau d'adduction constitué par toute canalisation dont l'extrémité correspond à une unité de production et un ouvrage de stockage)

A.3 : Distribution d'eau potable

**B. Assainissement collectif :**

B.1 : Collecte des eaux usées

B.2 : Transport des eaux usées (réseau constitué par toute canalisation dont l'extrémité correspond à un dispositif d'épuration)

B.3 : Traitement des eaux usées (élimination des boues incluses le cas échéant)

**C. Assainissement non collectif :**

Cette compétence inclut le contrôle, l'entretien, la réhabilitation et la réalisation des installations individuelles d'assainissement au sens de l'article L.2224-8 du CGCT

**D. Autres compétences liées au cycle de l'eau**

D.1 : Eaux pluviales (bassins de rétention et réseaux busés dès lors que ceux-ci sont séparatifs),

D.2 : Canaux, retenues et réseaux à des fins d'irrigation et de fourniture d'eau brute au sens des articles 151-36 à 151-40 du Code rural et L.211-7 du Code de l'Environnement,

D.3 : Assistance technique aux communes rurales en matière d'assainissement collectif, non collectif, de protection des milieux aquatiques et des périmètres de captage, au sens de l'article L.3232-1-1 et R 3232-1 du CGCT.

Il est expressément précisé que toutes les compétences exercées par le syndicat mixte auront un caractère optionnel et que leur transfert par les collectivités et établissements membres pourra porter sur une, plusieurs ou toutes les compétences au sein d'un ou plusieurs domaines visés ci-dessus.

Il est par ailleurs précisé que le transfert d'au moins une compétence d'un domaine permet de bénéficier de prestations intégrées pour l'exercice de l'ensemble des compétences relevant de ce domaine.

**APRES EN AVOIR DELIBERE**

**A l'unanimité**

Approuve l'adhésion du Sicoval au syndicat mixte départemental de l'eau et de l'assainissement selon les dispositions contenues dans la délibération du conseil de communauté du Sicoval n°2009-231 du 5 octobre 2009.

**2009-09-04 Syndicat Intercommunal des Coteaux de Castanet (SICCA) avis sur la demande de retrait présentée par la commune de Pompertuzat.**

***Le Conseil,***

*Après avoir entendu l'exposé du Maire qui rappelle que la commune de Pompertuzat a transféré la compétence Enfance à deux entités intercommunales : le sicca et le Sivos.*

*Vu la demande de retrait présentée par la commune de Pompertuzat et l'avis favorable du comité syndical du Sicca en date du 25 mars 2009,*

**APRES EN AVOIR DELIBERE**

## **A l'unanimité**

**Approuve** la demande de retrait du Sicca pour la compétence Enfance présentée par la commune de Pompertuzat.

### **2009-09-05 SICOVAL : Charte d'aménagement et cohérence territoriale de la grande agglomération Toulousaine (SCOT), document général d'orientation.**

#### ***Le Conseil,***

*Après avoir entendu l'exposé du Maire qui rappelle que le SCOT (schéma de cohérence territoriale de la grande agglomération Toulousaine) régissant les documents communaux d'urbanisme est actuellement en phase finale d'élaboration. Le document d'orientation général (DOG) seule pièce contractuelle, et donc opposable aux communes, sera finalisé à la fin de l'année 2009. Il contient notamment la description des limites applicables aux zones urbaines et naturelles de la commune, protégées par la charte d'aménagement du Sicoval.*

*Il a donc été demandé aux 36 communes du Sicoval d'apporter les dernières modifications à cette charte.*

*Cette démarche effectuée par la commune a été présentée et validée par le comité de suivi de la charte réuni le 26 mai 2009.*

*Vu le plan ci-annexé,*

### **APRES EN AVOIR DELIBERE**

## **A l'unanimité**

**Approuve** la charte d'aménagement ci-annexée.

**Dit** que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Président du Sicoval dans les meilleurs délais.

### **2009-09-06 SICOVAL : Modifications statutaires relatives aux réseaux de chaleur**

#### ***Le Conseil,***

*Le Maire rappelle qu'il a reçu notification de la délibération n°2009-091 du Conseil de Communauté du Sicoval en date du 4 mai 2009 ayant pour objet la modification des statuts de la Communauté d'Agglomération. Cette modification est rendue nécessaire par la prise de la compétence « Réseau à base d'énergie renouvelable : création et exploitation d'équipements de production et de distribution de chaleur, d'intérêt communautaire » au titre de la compétence optionnelle «protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie ». Le Maire indique que dans le cadre de l'Agenda 21 et de la politique de lutte contre l'effet de serre, la communauté d'agglomération du Sicoval aménage les zones d'habitat dans le respect de la Charte Qualité Habitat mais souhaite aller plus loin en permettant à la communauté de mettre en œuvre, si l'étude de faisabilité est concluante, la création et l'exploitation d'équipements de production et de distribution de chaleur. Cette compétence ne se mettra en œuvre que sur des opérations d'intérêt communautaire.*

*Vu l'avis favorable du conseil de communauté et vu sa délibération n°2009-091 du 4 mai 2009 approuvant la mise en œuvre de la compétence et les nouveaux statuts correspondants ;*

*Conformément à l'article L 5211-17 du Code Général des Collectivités Territoriales, les Conseils Municipaux des communes concernées disposent d'un délai de trois mois à compter de la notification du Sicoval pour approuver les nouveaux statuts de la Communauté d'Agglomération. Ces nouveaux statuts entreraient en vigueur dès lors que les conditions de vote seraient réunies et l'arrêté préfectoral notifié.*

*Après avoir entendu l'exposé du Maire,*

### **ET APRES EN AVOIR DELIBERE**

## **A l'unanimité**

**Décide** d'approuver la modification des statuts du Sicoval.

### **2009-09-07 SICOVAL : Avis du Conseil sur le PDU « plan de déplacements urbains » présenté par le SMTC et Tisséo**

#### ***Le Conseil,***

*Après avoir entendu l'exposé du Maire informant l'assemblée communale que par courrier, Tisséo SMTC demande, dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées, l'avis de la commune en cette qualité avant le 28 octobre 2009.*

Le Maire rappelle que le Plan de Déplacements Urbains (PDU) en vigueur a été adopté le 12 juin 2001.

Il a été mis en révision le 18 juin 2001. Cette mise en révision rapide a été imposée par la commission d'enquête publique qui a estimé que le PDU pouvait être approuvé en l'état sous réserve qu'une révision soit engagée impérativement dans un délai d'un an à compter de la date de son approbation. La commission a indiqué les points sur lesquels devait porter cette révision qui était également nécessaire pour la mise en compatibilité avec les orientations induites par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, du fait de l'élargissement du périmètre des transports urbains et de la nécessité de ne pas creuser d'écart en matière d'infrastructure de transport entre le cœur d'agglomération et la périphérie.

Un avant-projet de PDU à l'horizon 2012-2013 a été présenté aux collectivités membres de Tisséo en avril 2003. Le Sicoval a donné un avis favorable à cet avant projet le 2 juin 2003.

Le 29 septembre 2008, a été relancée la procédure de révision du PDU. Des commissions thématiques partenariales ont été organisées jusqu'à janvier 2009 pour réaliser le bilan du PDU actuel, identifier les enjeux et les pistes de réflexions. Le Conseil de Communauté du Sicoval, lors de sa séance du 1<sup>er</sup> décembre 2008, a apporté sa contribution aux travaux du PDU. La rédaction du projet de PDU a eu lieu entre janvier et mai 2009.

Le Conseil de Communauté du Sicoval, lors de sa séance du 29 juin 2009, a apporté un avis sur le dossier synthétique de projet de PDU adressé le 12 juin 2009 par Tisséo. Cet avis indiquait que ce document ne pouvait pas être proposé en l'état comme un projet de PDU. Il affirmait également que les alternatives au prolongement de la ligne B du métro n'étaient pas acceptables ainsi que les délais de réalisation énoncés et que les études de fréquentation devaient être élargies sur l'ensemble du projet de transports en commun du Sicoval. De plus, le Sicoval a réaffirmé que le gel de tout investissement nouveau en dehors de la ligne Garonne entre 2009 et 2014 n'était pas acceptable, les priorités étant les projets actés par Tisséo le 6 juin 2006 pour une réalisation prévue à l'horizon 2012 - 2013 : le prolongement de la ligne B de métro, la desserte du Nord (le Boulevard Urbain Nord –BUN-), la desserte de l'ouest toulousain (vers Tournefeuille et Plaisance ) par un mode guidé.

Lors de la réunion du Comité Syndical de Tisséo, le 10 juillet 2009, les représentants de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse ont fait substituer au projet de PDU soumis au comité syndical leur propre projet. Ce dernier a été adopté uniquement avec les voix des représentants de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, les représentants du Sicoval et du SITPRT votant contre. Le PDU arrêté a été transmis pour avis aux personnes publiques associées. Cette consultation prendra fin le 28 octobre 2009. Le PDU arrêté et l'avis des personnes publiques associées seront apportés à l'enquête publique qui se déroulera en 2010.

Monsieur le Maire expose que le PDU doit être compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la grande agglomération toulousaine. Ces deux documents de planification ont toutefois des horizons de réalisation différents : 2020 pour le PDU et un horizon prospectif de 2030 pour le SCOT avec la nécessité d'établir des bilans intermédiaires avant 10 ans.

Au sein du SCOT, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) préfigure l'organisation de la grande agglomération toulousaine à l'horizon 2030 à travers un développement maîtrisé, une polarisation de l'accueil et des territoires reliés entre eux. Ces objectifs stratégiques doivent être rendus opposables pour une mise en œuvre opérationnelle.

Ces grandes orientations constitutives du Projet d'aménagement vont être traduites dans le Document d'Orientations Générales (DOG) de manière prescriptive. C'est sur la base de ces orientations que s'établira la compatibilité des documents de politiques sectorielles (PLH, PLU, ...) et thématiques (PDU, ...). En effet le DOG doit pouvoir être traduit dans les autres documents de planification (PLU) et de programmation (PDU, PLH, ...) à des échelles plus fines (EPCI, communes)

La procédure d'élaboration du SCOT ainsi que son contenu sont indissociables du projet de PDU. Le projet de SCOT doit être arrêté en fin d'année 2009 pour une adoption prévue début 2011.

## 1. Le PDU, un véritable engagement pour l'amélioration de notre qualité de vie incluant la réduction des émissions de gaz à effet de serre

Le PDU doit être conforme avec la loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ainsi qu'avec les préconisations issues du Grenelle de l'environnement. Parmi celles-ci figurent l'objectif de réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre, relevant des transports, à l'horizon 2020, et d'augmenter de 25% la part de marché du fret non routier à horizon 2012.

Rappelons que parmi les raisons de la mise en révision quasiment immédiate du PDU de 2001 figuraient notamment son manque d'ambition en terme de réduction du trafic automobile et le peu d'impact de ses actions sur la qualité de l'air.

Les objectifs de report modal affichés dans le projet de PDU sont indiqués dans le tableau ci-dessous (modes mécanisés, à échéance 2020). L'objectif de part modale pour la marche à pied, pour la totalité des déplacements, est de 24% contre 23% actuellement.

Voiture particulière 70% des modes mécanisés	Transports en commun 23 % des modes mécanisés	Vélo 7% des modes mécanisés
- 9% par rapport à 2008	+ 7% par rapport à 2008	+ 2% par rapport à 2008

Au regard de l'évolution estimée de ces parts modales ainsi que de l'évolution démographique et des déplacements attendus, le Sicoval s'interroge sur la conformité du PDU avec la loi sur l'air et les préconisations du Grenelle de l'environnement. Il est à noter que le transfert modal potentiel en direction des transports en commun induit par chaque infrastructure projetée ainsi que la réduction des émissions de gaz à effet de serre induite ne sont pas précisés.

Dans ce contexte, la commune de **Vieille-Toulouse** est favorable à ce que des mesures très ambitieuses soient prises pour réduire de façon significative la part modale de la voiture particulière dans l'agglomération toulousaine par le développement des transports en commun.

### **2- Une hiérarchisation nécessaire des projets d'infrastructures de transports en commun**

Le projet de PDU arrêté présenté par Tisséo propose des échéances de réalisation, mais ne propose aucune hiérarchisation des infrastructures nouvelles à créer basée sur des critères objectifs.

Au cours des vingt dernières années, les infrastructures lourdes de transport en commun ont été exclusivement réalisées sur Toulouse intra-muros ainsi que sur quelques communes de la proche périphérie (Balma, Colomiers, Blagnac). Il s'agit notamment :

des lignes A et B de métro,

du cadencement des lignes ferroviaires C et D,

de la réalisation du transport en commun en site propre du secteur Est,

du tramway (ligne E) entre les Arènes et Blagnac/Beauzelle (en cours de réalisation)

Le montant global des investissements réalisés par Tisséo s'élève à : (conditions économiques de décembre 2008 en Millions d'euros HT)

ligne A : 750 M€ et prolongement 266 M€ HT soit 1016 milliards d'euros HT

ligne B : 1.470 milliards d'euros HT

TCSP Est : 30 M€ HT

ligne C : 39 M€ HT (à la charge de Tisséo),

ligne D : 6 M€ HT (à la charge de Tisséo)

ligne E : 275 M€ HT (en cours de réalisation)

Soit un investissement total de 2.83 milliards d'euros HT.

Tous ces investissements sont réalisés en majeure partie sur Toulouse intra-muros et pour le reste sur la Communauté Urbaine du Grand Toulouse.

Il faut ainsi noter que le seul aménagement lourd de transports en commun desservant le territoire du Sicoval est le bus en site propre sur la RD 813 entre Ramonville St Agne et l'entrée de Castanet pour un coût de 30 M€.

L'enquête ménage de 2004 a mis en avant que 90% des usagers disposant d'un mode de transport performant à moins de 400 m sont toulousains. Ce chiffre n'a pu qu'augmenter considérablement avec la mise en service de la ligne B.

En conséquence, si au cours de ces 20 dernières années la priorité a été donnée, à juste titre, à la création d'infrastructures lourdes de transports en commun pour desservir Toulouse ce ne peut plus être le cas aujourd'hui. Le fait que la Communauté Urbaine du Grand Toulouse finance 98% des infrastructures n'est pas signe de solidarité car ce chiffre est inférieur à la proportion d'infrastructures dont bénéficient les toulousains (plus de 99%).

La priorité dans la création des futures infrastructures lourdes de transports en commun doit désormais être donnée à :

La desserte des secteurs et des communes de la périphérie à forte population qui n'en ont pas ;

La desserte des grands parcs d'activités économiques.

Cette nécessité avait déjà été soulignée par la commission d'enquête publique qui avait imposé une mise en révision rapide du PDU approuvé le 12 juin 2001.

Pour exemple, les flux entre les faubourgs toulousains et la proche périphérie augmentent de 38%, les flux internes à la proche périphérie de 34%. L'articulation entre Urbanisme et Transports est, de toute évidence, un critère fort de priorisation des projets d'infrastructures lourdes de transports en commun.

La desserte des parcs d'activités économiques à forte concentration en emplois se justifie par le rôle des déplacements domicile-travail. En effet, selon « l'enquête ménage de 2004 » les déplacements domicile travail ne constituent que 20 % de l'ensemble des déplacements. Mais comme ils sont concentrés sur 2 créneaux de faible amplitude, le matin et le soir, ils sont la cause de l'essentiel des saturations observées.

Telles sont les raisons qui amènent la commune de **Vieille-Toulouse** à accorder la priorité à la réalisation des infrastructures lourdes de transport en commun suivantes considérées comme étant d'intérêt général pour Toulouse et l'agglomération toulousaine :

Le prolongement de la ligne B de métro jusqu'à l'Innopole de Labège ;

La réalisation du Boulevard Urbain Nord (BUN) ;

La réalisation d'une desserte en mode guidé dans l'ouest toulousain en direction de Tournefeuille et Plaisance du Touch.

Puis en fonction de la saturation prévisible de la ligne A de métro, la priorité pourrait être donnée au passage à 52 mètres des stations de cette ligne.

Nous noterons qu'il ne s'agit là de rien d'autre que des décisions prises par le comité syndical de Tisséo en juin 2006 d'inscrire ces 4 projets par anticipation dans le projet de PDU en révision.

Le prolongement de la ligne B de métro jusqu'à l'Innopole de Labège : épine dorsale d'un projet de transports en commun dans le sud-est toulousain en phase avec les préconisations du PDU

L'étude du prolongement de la ligne B de métro vers Labège Innopole a été acté dans le PDU de 2001.

Il était inclus dans l'avant-projet de PDU présenté par Tisséo en avril 2003 aux quatre collectivités membres et pour lequel le Sicoval a donné un avis favorable.

Le 6 juin 2006, une délibération de Tisséo a priorisé les quatre équipements suivants à réaliser à l'horizon 2012-2013 : le passage à 52 m des stations de la ligne A, la desserte en mode guidé de l'ouest toulousain vers Tournefeuille – Plaisance du Touch, la desserte du Nord Toulousain (Boulevard Urbain Nord) et la desserte de Labège Innopole par le prolongement de la ligne B du métro.

Le 4 juillet 2006, le programme du prolongement de la ligne B du métro vers Labège Innopole a été approuvé ainsi que son financement à hauteur de 350 M€ (estimation 2006).

**3- Le prolongement de la ligne B en métro est donc bien un projet acté depuis de nombreuses années qui s'inscrit de plus dans un véritable projet de territoire.**

En 2006-2007 le Sicoval a conduit une importante étude de circulation dans tout le sud-est toulousain. A la suite de cette étude, il a fait le choix de donner la priorité aux transports en commun par rapport à la voiture particulière.

Dans le cadre de sa contribution à l'élaboration du PDU, il a alors élaboré un véritable projet de transports en commun dans le sud-est toulousain dont le fondement est constitué par le prolongement de la ligne B de métro jusqu'à Labège-Innopole.

Le terminus du métro à Labège-Innopole sera un pôle d'échanges multimodal avec :

une station de métro,

une gare SNCF,

des lignes de bus en site propre,

une ligne de bus express vers le sud du Sicoval et vers Nailloux (communauté de communes de Coloursud)

des Transports à la demande (TAD) reliés sur le métro sans rupture de charge,

- un parking pour voitures particulières, un réseau cyclable et le stationnement associé.

Les lignes de bus en site propre desserviront St Orens, Labège, Escalquens - Belberaud et Castanet soit un pôle urbain de plus de 40 000 habitants.

Le prolongement de la ligne B de métro jusqu'à Labège-Innopole permet de desservir le 1<sup>er</sup> parc d'activités de Midi-Pyrénées en terme d'emplois (16 000 emplois) mais également le Parc du Canal à Ramonville (4 000 emplois) soit au total un bassin de 20 000 emplois.

C'est également la desserte d'équipements structurants à l'échelle de la grande agglomération toulousaine : le centre commercial Labège 2, le multiplexe Gaumont (1<sup>er</sup> multiplexe de Midi-Pyrénées par sa fréquentation), le centre de congrès Diagora-Agora, le pôle Emploi et la Maison Commune Emploi Formation, le siège de l'Institut National Polytechnique de Toulouse et l'ENSIACET (grande école d'ingénieurs), les résidences étudiantes, le lycée La Cadène, le Bikini (salle de musiques actuelles), la médiathèque départementale, et le futur centre départemental de gestion de la fonction publique territoriale (en cours de construction), et l'Ecosite de la Région Midi-Pyrénées.

Ce véritable réseau de transports en commun permet ainsi l'accès à Toulouse et aux pôles d'emplois pour les habitants du secteur Sud Est et du Lauragais par la gare multimodale de Labège reliée au métro.

Ce projet est en cohérence avec les préconisations du SCOT qui mentionne le secteur de Labège en ville intense -secteur à densifier- accompagné d'un réseau de TCSP.

Lorsque la décision d'approuver le programme de prolongement de la ligne B de métro avec un budget de 350 M€ a été prise le 4 juillet 2006 plusieurs actions ont été engagées et des engagements lourds ont été pris :

Les études technico-économiques du prolongement confiées par Tisséo à la SMAT et financées par le Conseil Général de la Haute-Garonne ;

La densification du futur quartier de l'innopole de Labège où se situera le terminus du métro. Il s'agit d'un site de 25 ha capable d'accueillir 460 000 m<sup>2</sup> de bureaux et bâtiments, en d'autres termes un véritable centre d'affaires. Le Plan Local d'Urbanisme de Labège a été révisé en conséquence ;

Les études conduites par la Région Midi-Pyrénées, RFF et la SNCF portant sur le déplacement de la gare SNCF de l'innopole pour l'amener à proximité du terminus du métro et réaliser ainsi une réelle intermodalité. Des décisions d'implantation d'équipements structurants ont été prises et certaines sont réalisées.

#### **4-Pour une desserte efficace de Labège Innopole**

Dans le projet de PDU arrêté, le mode de transport de la liaison entre Ramonville et Labège n'est pas spécifié et sa réalisation n'est prévue qu'à l'horizon 2020 c'est à dire hors de la période couverte par le PDU en cours d'élaboration.

Deux modes de transport sont envisagés :

- le métro qui est celui qui a toujours été retenu et formellement décidé le 6 juillet 2006 ;
- le tramway que Toulouse s'est mis dans l'idée d'imposer depuis la mi 2008.

La comparaison de ces 2 modes de transport donne les résultats suivants :

Temps de trajet entre le terminus de Labège Innopole et la station de métro Jean Jaurès en plein centre ville de Toulouse :

\* métro : 23 minutes

\* tramway : 39 minutes

Il est à noter que concernant la solution tramway, le temps de parcours entre Ramonville Buchens et la gare de La Cadène serait supérieur au temps de parcours entre Ramonville Buchens et Jean Jaurès en métro.

## Fréquence

\* métro : 3,15 à 4 minutes (la fréquence sur la ligne B pouvant descendre jusqu'à 1 minute 5 secondes)

\* tramway : 6 à 8 minutes

## Rupture de charge

\* métro : aucune

\* tramway : à Ramonville, obligation de passer du tramway au métro et vice versa

## Estimation du nombre de voyageurs/jour

\* métro : 45 500

\* tramway : 31 000

A noter que cette estimation du nombre de voyageurs/jour doit être complétée par la prise en compte de l'intermodalité avec le train ainsi qu'avec les futures liaisons par bus en site propre vers Saint Orens, Labège, Escalquens et Castanet et par bus express vers le Sud du Sicoval.

Avec ces futures liaisons par bus en site propre et bus express l'attractivité du métro va s'en trouver encore accrue car il n'y aurait qu'une seule rupture de charge (bus/métro au terminus du métro à Labège Innopole) contre 2 pour le tramway (bus/tramway à Labège Innopole et tramway/métro à Ramonville). En conséquence l'écart dans l'estimation du nombre de voyageurs/jour entre le métro et le tramway va s'en trouver sensiblement augmenté en faveur du métro.

## Coût de la construction

\* métro : 380 à 410 M€

\* tramway : 150 M€

A noter que les rames de métro ont déjà été commandées par Tisséo pour l'augmentation de capacité de la ligne A (passage à 52 mètres des stations) et pour le prolongement de la ligne B. On peut ainsi considérer que les 5 rames nécessaires ont donc été commandées et qu'un investissement de 20 millions d'euros a déjà été fait et budgété.

Pour le tramway il s'agit d'une liaison entre Ramonville et Labège et non d'un prolongement quai à quai. Le tramway empruntera les voiries existantes dédiées à la circulation des véhicules diminuant d'autant la capacité de ces voiries. Si l'on veut maintenir cette capacité, il faudra construire de nouvelles voiries. Ce coût n'est pas pris en compte dans les 150 M€. Le métro ne présente pas cet inconvénient majeur et offre une bien meilleure intégration aux sites traversés.

De plus, un dispositif quai à quai au niveau du terminus de Ramonville, constitutif d'un vrai prolongement, augmenterait les coûts de construction dans une fourchette de 50 à 60 millions d'euros.

## Coût d'exploitation

\* métro : excédent de l'ordre de 2 à 3 millions d'euros par an.

\* tramway : au mieux équilibre entre coûts d'exploitation et recettes.

Au bilan, les avantages du métro par rapport au tramway sont indiscutables :

Il est plus rapide (temps de trajet plus courts), il a une fréquence plus élevée et est sans rupture de charge. Il s'agit là de facteurs déterminants pour faire basculer l'utilisateur de la voiture vers le transport en commun. En ajoutant la régularité, la sécurité et la fiabilité, le métro offre à l'utilisateur une véritable alternative transport en commun réellement efficace et attractive ;

Son coût de fonctionnement est moins élevé, il présente une meilleure intégration au site et transporte beaucoup plus de voyageurs .

Par ailleurs, le métro offre des possibilités incontestablement bien supérieures dans la prise en compte des besoins futurs par :

Sa possibilité de tripler sa capacité (rames toutes les 1 minute 5 secondes au lieu de 3,15 minutes) ;

La desserte en bus en site propre vers le sud-est avec une seule rupture de charge.

## **5-Un appui massif du public**

Le public a été informé du projet de prolongement de la ligne B de métro jusqu'à Labège Innopole par différents moyens et notamment :

un site internet dédié,

des interviews dans des émissions radio,

des articles dans la presse locale,  
 des campagnes de communication dans la presse locale,  
 des campagnes d'information sur les marchés, à la galerie commerciale Labège 2, au multiplexe Gaumont de Labège,  
 une campagne d'affichage dans le métro et sur les bus,  
 une réunion d'information organisée par le club Isatis des chefs d'entreprises.  
 Depuis la mi juin 2009, le public s'est saisi de la question à travers la création de 3 groupes sur Facebook qui se sont constitués à l'initiative des internautes, par l'affichage d'autocollants sur les voitures, par les envois d'adresses courriels (plus d'un millier) pour être tenus informés et par une pétition.

La pétition a été et est toujours accessible sur un site internet ([www.plusdeligneb.fr](http://www.plusdeligneb.fr)). Des cahiers de pétition sont disposés dans les mairies, dans les entreprises et en différents lieux du territoire.  
 En septembre, cette pétition a recueilli plus de 25 000 signatures dont la moitié de toulousains.  
 Par ailleurs, depuis le mois de novembre 2008, 3 conseils de communauté du Sicoval ont été consacrés à la question des transports : contribution du Sicoval à l'élaboration du PDU, présentation de l'avant-projet de PDU et du PDU arrêté.

## **6. Un projet et un financement volontariste à définir**

Le financement actuel de Tisséo est assuré par :

- le versement transport des entreprises ,les usagers, la contribution des membres : la Communauté Urbaine du Grand Toulouse, la communauté d'Agglomération du Sicoval et le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de la Région Toulousaine (SITPRT),les emprunts pour l'investissement
- la participation du Conseil Général de la Haute-Garonne pour le financement de certains investissements.

Le Sicoval participe à ce financement à hauteur, au minimum, de 10.4 M€ avec une possibilité d'aller jusqu'à 11.4 M€ (versement Transports et contribution propre). Le coût annuel du service de transports en commun assuré par Tisséo sur le territoire du Sicoval est de 7,6 M€. Le Sicoval est donc créancier de 3 à 4 M€ par an et cela depuis plus de 10 ans. Il en est de même du SITPRT.

En clair, à travers le versement transport issu des entreprises de leur territoire et leurs contributions propres, le Sicoval et le SITPRT participent directement au financement des infrastructures lourdes de transport (métro, tramway et bus en site propre) créées pour l'essentiel sur le territoire de Toulouse intra muros et de manière limitée sur quelques communes de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse.  
 Ainsi donc, depuis toujours et, de manière plus accentuée encore depuis 10 ans, le Sicoval, le SITPRT et bien évidemment le Conseil Général de la Haute-Garonne contribuent à la solidarité territoriale en faveur de Toulouse. Le Sicoval est favorable à ce que le financement du PDU soit défini dans le cadre de la conférence des exécutifs. Dans l'objectif d'un PDU ambitieux pour lequel une hiérarchisation des aménagements à réaliser serait faite selon des critères objectifs, le Sicoval est prêt à augmenter de manière très significative sa contribution à Tisséo. Deux plans de financement prévisionnels du prolongement de la ligne B de métro jusqu'à Labège Innopole sont envisageables : (à un taux d'intérêt de 4% fixe)

Montant investissement :	400 M€
Aides Grenelle (12.5%)	50 M€
Affectation de la taxe sur le foncier bâti industriel liée au nouveau quartier Inno-Métro sur la commune de Labège	3.5 M€ / an
Participation partenaires	18 M€ / an
Participation Sicoval	4,2 M€ / an
<b>Financement annuel pendant 20 ans</b>	<b>25.7 M€</b>

Montant investissement :	400 M€
Aides Grenelle (12.5%)	50 M€
Participation de Tisséo (base réalisation tramway)	150 M€

Affectation de la taxe sur le foncier bâti industriel liée au nouveau quartier Inno-Métro sur la commune de Labège	3.5 M€ / an
Participation partenaires	10 M€ / an
Financement annuel pendant 23 ans	13.5 M€

## **7. L'impératif d'un nouveau mode de gouvernance**

En juillet 2006, à la suite de l'amendement Paillé, le Conseil Général de la Haute-Garonne a été contraint de quitter Tisséo créant ainsi un déséquilibre majeur dans la gouvernance au bénéfice du Grand Toulouse. En effet, ce dernier dispose de 10 représentants au sein du comité syndical de Tisséo contre un au Sicoval et un au SITPRT.

Deux propositions de nouvelle gouvernance ont été faites en juin 2009, la première par Toulouse et la Communauté Urbaine du Grand Toulouse (CUGT), la seconde par le Conseil Général.

La proposition de la CUGT consiste en la reprise par la Communauté Urbaine de sa compétence Transports à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010, (les autres EPCI membres de Tisséo recouvrant leur compétence d'autorité organisatrice), en la création d'un Syndicat Mixte de type SRU rassemblant les autorités organisatrices de transports urbains concernées et en la création d'un Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) à personnalité morale, rattaché à la CUGT, qui exploiterait le réseau urbain d'agglomération et, par convention, des services extérieurs à la CUGT ou inter-autorités organisatrices. Au sein du Syndicat Mixte de type SRU chaque EPCI ayant la compétence transport l'exercerait sur son territoire. En d'autres termes c'est le chacun pour soi et la fin de la solidarité territoriale.

La proposition du Conseil Général consiste en la création d'une conférence permanente des exécutifs rassemblant la Région, le Département, la CUGT, le Sicoval, le SITPRT et la Communauté d'Agglomération du Muretain (CAM). Cette structure associative aurait notamment pour objectif d'être un lieu de dialogue regroupant les acteurs des transports de l'agglomération toulousaine pour décider des infrastructures de transport à réaliser et de leur financement.

Lors de sa séance du 29 juin 2009, le Conseil de Communauté du Sicoval a été unanime pour refuser la proposition de la Communauté Urbaine du Grand Toulouse et a voté à l'unanimité moins 7 abstentions pour la proposition du Conseil Général.

L'objectif du Sicoval, à travers le choix de la proposition du Conseil Général, et qui doit être recherché en particulier dans le cadre de ce PDU, est que prévalent les principes de solidarité territoriale et de décisions pertinentes élaborées par le dialogue et la recherche du consensus, principes actuellement complètement ignorés par la CUGT.

### **APRES EN AVOIR DELIBERE**

#### **A l'unanimité**

**Emet un avis défavorable au projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) arrêté le 10 juillet 2009 pour les raisons suivantes :**

Le PDU affiche les objectifs de parts modales des différents modes de déplacements mécanisés : transports en commun, voitures, vélos pour 2020.

Il propose de nouvelles infrastructures de transports en commun.

Or, il ne fournit aucun élément permettant de montrer que ces objectifs de parts modales pourront être atteints en 2020 compte tenu :

- des déplacements engendrés par la population nouvelle qui sera accueillie d'ici cette échéance là,
- et des nouvelles infrastructures de transports qui seront créées sachant que pour nombre d'entre elles la date de réalisation indiquée est seulement 2020.

En d'autres termes, ce PDU ne nous montre nullement sa capacité à satisfaire les exigences de la loi sur l'air et les préconisations du Grenelle de l'environnement notamment en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le calendrier de réalisation des nouvelles infrastructures de transport en commun n'est justifié par aucun critère. Aucune étude, aucun argument ne vient étayer voire justifier les priorités établies de fait. Les besoins prioritaires sont ignorés. Il n'y a aucune solidarité territoriale.

Au delà du projet du Sicoval, ce document ne répond pas aux attentes du reste de l'agglomération (Communauté d'agglomération du Muretain, SITPRT)

Les problèmes de gouvernance, pourtant majeurs, ne sont pas traités.

Les propositions de desserte du sud-est toulousain sont totalement inadaptées et incohérentes par rapport aux besoins bien identifiés. De plus, elles ignorent les décisions déjà prises et tout ce qui a été fortement engagé depuis plusieurs années. En outre, l'annexe ci-jointe intitulée : « Interrogations et compléments à apporter au projet de PDU arrêté le 10 juillet 2009 » souligne des incohérences et des insuffisances qui appellent de sérieuses modifications et révisions et des questions qui appellent des réponses.

**2009-09-08 Lotissements « le Clos des carrières Basses, le Clos Montplaisir, le Coteau des Canabières » : Cessions au profit de la commune et autorisations données au maire pour signer les actes notariés à intervenir.**

*Le Conseil,*

*Vu les permis de lotir, accordés à la Société « Création Foncière », suivants :*

- *LT 31 575 004 LB 001 du 24 mai 2005 « Le clos des Carrières Basses »*
- *LT 31 575 004 LB 002 du 24 mai 2005 « Le clos Montplaisir »*
- *LT 31 575 005 LB 002 du 30 août 2005 « Le coteau des Canabières II »*

*Considérant que les parcelles (selon les plans joints) ouvertes à la circulation publique ou affectées à des espaces verts et délaissés issues des lotissements susmentionnés doivent faire l'objet d'une cession à la commune.*

**APRES EN AVOIR DELIBERE**

**A l'unanimité**

**Autorise** le Maire à signer les actes à intervenir et lui donne tout mandat pour régulariser ces cessions au profit de la commune.

**2009-09-09 Création d'un poste de rédacteur pour une durée hebdomadaire de 28 h en remplacement d'un poste existant de même durée hebdomadaire**

*Le Conseil,*

*Vu le tableau des effectifs de la commune,*

*Vu la loi n°2007-209 relative à la mise en place des taux « promus/promouvables »,*

*Considérant qu'un adjoint administratif 2<sup>ème</sup> classe titulaire, employé pour une durée hebdomadaire de travail fixée à 28 heures, lauréat de l'examen professionnel, pourra prétendre dans les prochains mois à sa nomination dans le cadre d'emploi des rédacteurs territoriaux après avis de la CAP.*

*Après avoir entendu l'exposé du maire,*

**ET APRES EN AVOIR DELIBERE**

**A l'unanimité**

**Décide** de créer le poste de rédacteur territorial pour une durée hebdomadaire de travail fixée à 28 heures.

**Supprime** le poste d'adjoint administratif, d'une même durée hebdomadaire de travail, lorsque cette nomination sera effective.

**Décide** pour l'année 2010 d'appliquer le taux de 100% pour tous les grades d'avancements et toutes les filières conformément aux dispositions de la Loi n°2007-209 du 19 février 2007.

**Charge** le Maire de transmettre la présente au Président du centre départemental de gestion et à Monsieur le Préfet de Région, Préfet de la Haute-Garonne.

**2009-09-10 Demande d'une subvention « Dotation Globale d'Equipement » complémentaire auprès de la préfecture de la Haute-Garonne pour la rénovation du terrain de football.**

*Le Conseil,*

*Vu sa délibération n° 2008-05-05 en date du 16 octobre 2008 sollicitant une subvention du Préfet de la Haute-Garonne dans le cadre de la D.G.E (Dotation Globale d'Equipement) concernant les travaux de remise en état de la cour de l'école et des installations sportives mises à la disposition de l'école pour un montant HT de 45 116.00 € soit 53 958.73 € TTC.*

*Suite à la mise en concurrence du mai 2009 dans le cadre de la procédure adaptée, relative au marché de rénovation de la cour de l'école et du plateau sportif situés à côté de l'école, c'est l'entreprise MALET qui a été retenue pour un montant HT de 43 964.15 € soit 52 581.12 € TTC.*

*La totalité des travaux approuvés par le conseil n'a pas pu être réalisée faute du financement nécessaire, à savoir : la rénovation du terrain de foot, la pose de poteaux de Rugby et la mise en place de filets de protection.*

Vu le dossier ci-annexé,  
Après avoir entendu l'exposé du maire,

**ET APRES EN AVOIR DELIBERE**

**A l'unanimité**

**Décide** d'inscrire au budget général 2010 une somme complémentaire de 8 372 € TTC à la section dépenses d'investissement - opération n° 149 afin d'achever les travaux de rénovation des installations sportives.

**Sollicite** une aide complémentaire auprès du Préfet de la Haute-Garonne dans le cadre de la Dotation Globale d'Equipement programme 2009 ou 2010.

**S'engage** à inscrire annuellement au budget les sommes nécessaires pour le bon entretien des équipements subventionnés.

**2009-09-11 Tempête du 24 janvier 2009 : fond de solidarité en faveur des collectivités territoriales**

***Le Conseil,***

Après avoir entendu l'exposé du maire qui rappelle les dommages, subis par la commune, consécutifs à la tempête du 24 janvier 2009,

Vu les dégâts occasionnés sur les panneaux de signalisation routière et les appareils d'éclairage public,

Vu le plan de financement des travaux de remise en état, ci-annexé, s'élevant à 3 155.09 € HT, soit un total TTC de 3 773.49 € :

- signalisation routière : 790.09 € H.T (fournitureuniquement)
- éclairage public 2 365.00 € HT

Vu la correspondance de Monsieur le Préfet de la Haute-Garonne en date du 27 août 2009 reçue en mairie le 21 septembre 2009.

**ET APRES EN AVOIR DELIBERE**

**A l'unanimité**

**Sollicite** une aide du fond de solidarité en faveur des collectivités territoriales s'élevant à 80% des dépenses hors taxes sus mentionnées,

**S'engage** à inscrire les recettes et les dépenses liées à cette opération au budget de la commune,

**Autorise** le Maire à faire réaliser les travaux de remise en état dans les meilleurs délais.

**2009-09-12 Travaux de busage au lieu dit « Graous » : demande de subvention auprès du Conseil Général de la Haute-Garonne**

***Le Conseil,***

Vu sa délibération précédente n°2008-05-08 en date du 16 octobre 2008 se rapportant au fossé dit « de Graous »,

Considérant qu'il convient d'apporter des modifications à cette dernière,

Après avoir entendu l'exposé du Maire qui rappelle qu'il est nécessaire de faire procéder **au busage** du fossé dit « de Graous ».

En effet, les eaux viennent régulièrement creuser celui-ci et déstabiliser les berges.

Vu l'estimation des travaux comprenant le débroussaillage, le dessouchage, l'évacuation des végétaux, la fourniture et la pose de canalisation de diamètre 400 mm.

**ET APRES EN AVOIR DELIBERE**

**A l'unanimité**

**Dit** qu'un montant de 10 030 euros H.T soit 11 995.88 euros est inscrit au budget général 2009 de la commune pour faire réaliser les travaux nécessaires,

**Sollicite** une aide auprès du Président du Conseil Général de la Haute-Garonne et de la Direction des interventions Départementales,

**S'engage** à inscrire annuellement au budget les sommes nécessaires pour le bon fonctionnement des réseaux subventionnés.

**Charge** le Maire de faire procéder aux travaux dans les meilleurs délais.