

COMITE SYNDICAL DU 16 DECEMBRE 2025

Proposition d'ordre du jour

- Approbation du PV de séance du jeudi 3 juillet 2025

Projet de délibérations soumises au vote :

- 2025-21 : Débat d'orientation budgétaire 2026
- 2025-22 : T-libr occasionnels d'intérêt syndical : ajustement des parts au regard des contraintes techniques des réseaux de vente

Décisions du Président (pour information) :

- 2025/01 : Attribution de l'accord-cadre de services – Mise en œuvre, hébergement, exploitation et maintenance d'un géo-centre de ressources de données mobilités SIG « multitud' 5 »
- 2025/02 : Accord-cadre de fournitures et de services - marché n°2024-SMT-01 de missions de comptage sur aires de covoiturage – avenant n°1

Point d'information :

- Présentation de l'étude tarifaire pilotée par la Région sur les SERM

COMITE SYNDICAL DU 23 DECEMBRE 2025

Proposition d'ordre du jour

- Approbation du PV de séance du jeudi 3 juillet 2025

Projet de délibérations soumises au vote :

- 2025-21 : Débat d'orientation budgétaire 2026
- 2025-22 : T-libr occasionnels d'intérêt syndical : ajustement des parts au regard des contraintes techniques des réseaux de vente

Décisions du Président (pour information) :

- 2025/01 : Attribution de l'accord-cadre de services – Mise en œuvre, hébergement, exploitation et maintenance d'un géo-centre de ressources de données mobilités SIG « multitud' 5 »
- 2025/02 : Accord-cadre de fournitures et de services - marché n°2024-SMT-01 de missions de comptage sur aires de covoiturage – avenant n°1

REPUBLIQUE FRANÇAISE
DEPARTEMENT DU RHONE

SMT AIRE
MÉTROPOLITAINE
LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires

PRÉFECTURE DU RHÔNE

Reçu le 29 DEC. 2025

DIRECTION DES AFFAIRES JURIDIQUES
ET DE L'ADMINISTRATION LOCALE

SYNDICAT DES MOBILITES DES TERRITOIRES DE L'AIRE METROPOLITAINE LYONNAISE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE SYNDICAL
Séance du 16 décembre

N° 2025-21

Débat d'orientation budgétaire 2026

L'an deux mille vingt-cinq le 16 décembre à 12h00, les membres du comité syndical, légalement convoqués le 10 décembre, se sont réunis en présentiel sous la présidence de Xavier Odo, Président.

| Collectivité ou EPCI d'origine | Civilité | NOM | Prénom | Titulaire (T) Suppléant (S) | Présent(e) | Excusé(e) | Vote | POUVOIR |
|--|----------|-----------------|------------|--------------------------------------|------------|-----------|------|--------------------|
| Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère | Monsieur | CHRIQUI | Vincent | T | | X | | à Xavier Odo |
| Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère | Monsieur | NICOLE-WILLIAMS | Patrick | T | | X | | |
| Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère | Monsieur | MARGIER | Patrick | S | | X | | |
| Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère | Monsieur | PAPADOPULO | Jean | S | | X | | |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Monsieur | VUILLEMARD | Julien | T | X | | X | |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Madame | BLACHERE | Sophie | S | | X | | |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Monsieur | GEOURJON | Christophe | T | | X | | |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Monsieur | PFEFFER | Renaud | S | | X | | |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Monsieur | KOVACS | Thierry | T | | X | | |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Madame | SERRANO | Katia | S | | X | | |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Madame | LUCAS | Karine | T | | X | | |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Madame | STARON | Catherine | S | | X | | |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Madame | MICHEL | Cécile | T | X | | X | |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Monsieur | LONGEON | Olivier | S | | X | | |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Monsieur | ODO | Xavier | T | X | | X | de Vincent Chriqui |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Madame | PEIGNE | Claire | S | | X | | |
| Saint-Etienne Métropole | Madame | FAYOLLE | Sylvie | T | | X | | |

| Collectivité ou EPCI d'origine | Civilité | NOM | Prénom | Titulaire (T) Suppléant (S) | Présent(e) | Excusé(e) | Vote | POUVOIR |
|--|----------|-----------|-----------------|--------------------------------------|------------|-----------|------|-------------------------|
| Saint-Etienne Métropole | Monsieur | FRANCOIS | Luc | T | | X | | |
| Saint-Etienne Métropole | Monsieur | BONY | Vincent | T | | X | | |
| Saint-Etienne Métropole | Monsieur | BOUCHET | Patrick | S | | X | | |
| Saint-Etienne Métropole | Monsieur | JANDOT | Marc | S | | X | | |
| Saint-Etienne Métropole | Monsieur | JULIEN | Christian | S | | X | | |
| Saint-Etienne Métropole | Monsieur | THIZY | Gilles | S | | X | | |
| SYTRAL Mobilités | Monsieur | KOHLHAAS | Jean-Charles | T | X | | X | de Régis Chambe |
| SYTRAL Mobilités | Monsieur | BAGNON | Fabien | S | | X | | |
| SYTRAL Mobilités | Madame | COLLIN | Blandine | T | | X | | |
| SYTRAL Mobilités | Madame | VESSILLER | Béatrice | S | | X | | |
| SYTRAL Mobilités | Monsieur | VIEIRA | Matthieu | T | X | | X | |
| SYTRAL Mobilités | Madame | BURRICAND | Marie-Christine | S | | X | | |
| SYTRAL Mobilités | Monsieur | MONOT | Vincent | T | X | | X | |
| SYTRAL Mobilités | Madame | PERCET | Joëlle | S | | X | | |
| SYTRAL Mobilités | Monsieur | CHAMBE | Régis | T | | X | | à Jean-Charles Kohlhaas |
| SYTRAL Mobilités | Monsieur | VERCHERE | Patrice | S | | X | | |
| SYTRAL Mobilités | Madame | CHAVEROT | Virginie | T | | X | | |
| SYTRAL Mobilités | Monsieur | CHONE | Jean-Philippe | S | X | | X | |
| Vienne Condrieu Agglomération | Monsieur | BOUVIER | Christophe | T | X | | X | |
| Vienne Condrieu Agglomération | Monsieur | DELEIGUE | Marc | S | | X | | |
| Vienne Condrieu Agglomération | Monsieur | HYVERNAT | Nicolas | T | X | | X | |
| Vienne Condrieu Agglomération | Monsieur | LUCIANO | Jean-Claude | S | | X | | |
| Communauté de communes de Miribel du Plateau | Madame | POMMAZ | Valérie | T | X | | X | |
| Communauté de communes de Miribel du Plateau | Madame | TERRIER | Caroline | S | | X | | |
| Communauté de communes de la Côtère à Montluel | Monsieur | BELAIR | Philippe | T | X | | X | |
| Communauté de communes de la Côtère à Montluel | Monsieur | FAVROT | Jean-Philippe | S | | X | | |

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 21

Nombre de conseillers présents au jour de la séance : 11

Secrétaire élu : Julien Villemaud

DELIBERATION N°2025-21 : Débat d'orientation budgétaire 2026

Bilan d'activité de l'année 2025 :

CONTEXTE :

Le programme de l'année 2025 s'est inscrit dans la continuité de 2024, puisque bon nombre de projets portés par le SMT et inscrits au Budget 2025 se déroulent depuis plusieurs années, dans le cadre de **nos compétences obligatoires de développement de la tarification coordonnée, de l'information multimodale des usagers et de la coordination des services de mobilités organisés par ses AOM membres**. Si ces projets sont dans la continuité, ils ont pour autant marqué en 2025 de véritables étapes décisives, avec d'abord sur les projets socles : la livraison au 1^{er} décembre des nouveaux titres T-libr occasionnels, et le démarrage de la construction effective du géo-centre de ressources multitud 5.

Par ailleurs, l'année 2025 a été marquée pour nos membres par les études de préfiguration des deux SERM (services express régionaux métropolitains) lyonnais et stéphanois, dans lesquelles le SMT a livré ses études réalisées entre 2021 et 2024. En tant que **contributeur non financeur à ces études SERM, le SMT a permis la prise en compte de ses travaux antérieurs en matière d'intermodalité** (depuis le Plan d'Actions Intermodalités 2019-21 !), de complémentarité des modes de déplacements dans les corridors de mobilités (fer / cars sur route) et de son benchmark de huit RER européens

Dans un contexte national inflationniste, avec de fortes contraintes budgétaires des collectivités et des ménages, et un contexte international en fortes mutations économiques, les AOM sont amenées à devoir résoudre des équations complexes, et faire preuve de pragmatisme, en mettant en place des coopérations et des modes de faire réactifs pour répondre aux besoins de mobilités des habitants, qu'elles soient contraintes ou choisies. Quelles sont les solutions adaptées en cas de perturbations des réseaux de transports ? Quelle capacité les AOM ont pour anticiper des événements et leur impact sur le système de transport collectif ? Comment appréhender les comportements des usagers ? De quelle information elles disposent à la bonne échelle pour les informer en temps réel et sous quel format doit communiquer ces éléments ? Comment simplifier le parcours usagers pour lui permettre de combiner facilement les modes de transport de différents réseaux, en situation normale ou en situation perturbée ? Comment garder des tarifs attractifs pour les usagers sans mettre en péril les montages économiques ?

Avec des niveaux de fréquentation des transports collectifs qui dépassent à nouveau largement celui de 2019 (croissances sur certains corridors de plus de 5%), il est important de coopérer et de mutualiser les moyens pour des solutions de mobilité pragmatiques, et des réponses aux pratiques qui combinent et optimisent plusieurs modes et motifs de déplacement.

ACTIVITE 2025 DU SMT

Au niveau de son activité , **le SMT a affirmé son « statut » d'espace politique et technique unique de coopération et de partage de connaissances sur toutes les mobilités et sur un périmètre spécifique** : ce périmètre correspond à la réalité des déplacements quotidiens, lesquelles franchissent toutes les frontières institutionnelles entre des territoires interdépendants : les deux métropoles (qui échangent de plus en plus selon différentes sources de données), leurs agglomérations voisines et les territoires périurbains et ruraux, habités par 3,7 millions d'habitants et offrant des emplois et des aménités selon des répartitions géographiques différentes, générant des interactions multiples. Le SMT mobilise à ce titre les compétences

des deux agences d'urbanisme de Lyon et Saint-Etienne et les fait collaborer autour d'enjeux de niveau aire métropolitaine Lyon – Saint-Etienne, comme la collecte et le traitement de données territoriales.

Le SMT a su, en 2025 comme les années antérieures, s'adapter géographiquement en fonction des projets et des ambitions politique de ses membres, intégrant **des acteurs autres que ses membres**, notamment pour le suivi d'usage des aires de covoiturage pour 9 partenaires ou les 20 signataires de la charte des aires de covoiturage, voire encore les 12 partenaires techniques, dont les services de l'Etat, qui se réunissent autour des Protocoles de coopération entre le SMT et les concessionnaires autoroutiers APRR-AREA. Par cette proximité avec une grande diversité d'acteurs traitants des mobilités ou des réseaux, le SMT enrichit les travaux et l'action de ses membres, comme leurs PDM.

Le SMT se veut également, à son échelle, en anticipation sur les mobilités et l'intermodalité. Ce fut le cas pour le PAI 2019-21 initié 3 ans avant la LOM et qui a pu en inspirer les bassins de mobilité, puis les benchmarks internationaux sur les P+R des PEM lancés avec le CEREMA en 2020 puis les webinaires sur l'intermodalité en gare en anticipation des enjeux liés au SERM, et la journée innovation 2024 du SMT sur les « véhicules intermédiaires et légers » avec le pôle de compétitivité CARA.

Au-delà des études réalisées pour le compte des membres et des territoires voisins de ses membres, le **SMT poursuit en 2025 et se concentre tout particulièrement sur ses missions en matière de gestion de données au service de l'information voyageur, intégrant toutes les données mobilités, et de déploiement du titre tout en un T-libr.**

Enfin et avant d'aller dans le bilan de chaque action, le SMT a le souci d'assurer toujours un équilibre entre les frais alloués à la structure et ceux dédiés directement au projet, mais également de **compléter les contributions de ses membres, en allant capter des fonds européens** (pour le projet centre de ressource multitudes) **et des fonds nationaux** (pour le projet d'expérimentation). Ces ressources extérieures constituent **près de 15% de ses financements** totaux et permettent d'associer d'autres AOM que les membres. Le recours à ces financements impose une exigence de rigueur budgétaire et administrative, des procédures que peu de structures de cette taille ont acquis, grâce également à l'appui des moyens et équipes juridiques et budgétaires de Saint-Etienne Métropole depuis la création du SMT.

Enfin, le SMT traite, à la demande de ses membres, en priorité les motifs déplacements études et travail sur l'ensemble de son périmètre de projet, et pourrait à l'avenir analyser les autres motifs.

Ces acquis en termes de connaissance des pratiques de mobilité et de fonctionnement du territoire autour des 2 métropoles de Lyon et Saint-Etienne s'appuient sur plus de 10 ans de coopération entre les AOM, d'un travail partenarial unique en France, à l'heure où les syndicats mixtes sont organisés en association nationale pour témoigner de l'efficacité et agilité technique et politique de telles structures.

Présentation des réalisations 2025 dans les 5 axes thématiques stratégiques :

En 2025, le SMT a rempli l'ensemble des missions inscrites dans le BP 2025, avec un taux d'exécution budgétaire de près de 80%.

Le bilan qui suit reprend les 5 champs stratégiques du BP 2025, sachant que l'ensemble des études et réalisations du SMT sont disponibles sur le site internet du SMT.

1. La tarification intégrée T-libr : extension de la zone T-libr TCL 1&2 avec 8 nouvelles gares, création de la nouvelle gamme de T-libr occasionnels et poursuite des travaux d'analyse et de valorisation de l'offre

Bilan 2025

Simplifier le parcours usagers et augmenter l'usage des transports collectifs, en particulier pour les habitants périurbains ou ruraux travaillant ou étudiant à Lyon ou Saint-Étienne ou se déplaçant à l'occasion d'un événement d'échelle métropolitaine, est un enjeu social et environnemental pour les membres du SMT et pour les SERM.

Les parcours multimodaux sont nombreux chez les usagers du train. A l'échelle du périmètre conjoint des futurs SERM lyonnais et stéphanois, les tarifications T-libr et combinés TER+réseau local représentent ensemble plus du tiers des abonnés au train. Sur certaines origine / destination spécifiques, elle peut être majoritaire. Ainsi, entre les gares de Lyon et St-Etienne, 54% des abonnements de transports collectifs incluant le train (train seul ou train + un ou plusieurs réseaux locaux) sont des abonnement T-libr M / 2 zones.

Le SMT est en pilotage de la gamme T-libr actuelle et en maîtrise d'ouvrage sur son extension. Il alimente les études tarifaires des SERM avec son expérience pratique de déploiement de tarifs associant jusqu'à quatre AOM membres afin de permettre à l'utilisateur de combiner jusqu'à cinq réseaux.

Avec environ 100 000 abonnements vendus par an, et une progression annuelle, l'offre T-libr a trouvé son public malgré le foisonnement de titres existants. Des marges de progrès existent toutefois pour développer son utilisation et notamment vis-à-vis des nouveaux titres occasionnels.

L'année 2025 a en effet été l'occasion de préparer le lancement très attendu des titres T-libr occasionnels sur carte Oûra. Afin de travailler sur une gamme complète pour l'utilisateur au-delà des périmètres de compétence des AOM, le SMT AML a piloté les études pour les 10 titres d'intérêt syndical mais aussi pour les 4 autres venant compléter la gamme à l'intérieur des zones. C'est le bureau d'études 2B2P, expert en la matière, qui a accompagné le syndicat via l'accord-cadre notifié en 2024 pour 4 ans.

Prévu initialement en septembre 2025, en raison du renouvellement concomitant de plusieurs billettiques des membres (STAS et RUBAN), du lancement du réseau TCL unifié et des adaptations de billettique TCL liées, et enfin de l'harmonisation des tarifs pour les titres scolaires des Cars Région à l'échelle d'Auvergne-Rhône-Alpes, ce lancement a été décalé au 1^{er} décembre 2025. T-libr est désormais la seule tarification multimodale occasionnelle incluant le train disponible dans l'aire métropolitaine Lyon – St-Etienne.

Quelques semaines plus tôt, la zone TCL dans T-libr s'étendait pour correspondre au périmètre constitué par les zones 1 et 2 du réseau TCL unifié, avec 8 gares supplémentaires pour un total désormais de 45 gares pour la nouvelle zone T-libr TCL 1&2.

Afin de réussir le lancement de ces nouveaux titres occasionnels, en informant l'utilisateur sur les évolutions liées à l'extension de la zone TCL dans T-libr et en continuant à mieux faire connaître l'offre pour tous les usagers potentiels, le SMT a apporté des efforts significatifs en 2025 en matière de communication, avec deux campagnes : l'une pour la rentrée scolaire, période de fort renouvellement des abonnements notamment, et l'autre autour du lancement des occasionnels début décembre. Ces deux campagnes ont été menées dans un budget maîtrisé, notamment grâce au renfort interne ponctuel d'une chargée de communication en CDD.

Les campagnes se sont appuyées sur :

- la modernisation de la charte graphique en lien avec les deux nouveautés représentées par l'arrivée des titres occasionnels ainsi que l'évolution territoriale de la zone « T-libr TCL 1&2 » avec réactualisation de tous les documents imprimés comme le plan papier, dépliant, un kakémono, etc. (appui de Latitude-Cartagène et d'une infographiste indépendante)
- la mise à jour du plan interactif T-libr avec de légères évolutions afin de faciliter l'ergonomie (appui de Latitude-Cartagène) et du site internet T-libr (réalisée en interne).
- entre septembre et décembre, des campagnes de communication sur les réseaux sociaux ciblées via l'agence Minibox (pour la seule campagne de rentrée, avant celle liée au lancement des occasionnels dont les résultats seront connus en janvier, 1,5 million d'impressions ont été générées, comme en 2024, avec 16 000 clics sur le lien renvoyant vers le plan interactif T-libr , soit un coût de résultat à 0,17€ par visite, équivalent à 2024).
- en septembre et en décembre, des actions de communication plus classiques : diffusion auprès des revendeurs des outils de communication réactualisés que sont le dépliant avec sa fiche tarifaire, le plan imprimé T-libr, des petites cartes (au format carte de transport), des affiches...
- une conférence de Presse le 2 décembre avec la participation de 10 journalistes et des retombées notables, en particulier sur Internet et les réseaux sociaux, avec plus de 15 articles ou spots radio hors redéclinaisons locales de la Presse quotidienne régionale dont au moins un article web national (Les Echos)

Des efforts sont à poursuivre sur la mobilisation des réseaux revendeurs pour mieux communiquer sur le titre et sur la communication encore trop discrète sur les sites internet de nos membres et des revendeurs en dehors des actions spécifiques pour le lancement des titres occasionnels.

Ainsi, à fin 2025, les missions du SMT AML portant sur T-libr étaient :

- Partie administrative liée à la coopération :
 - délibérations pour la création de titres d'intérêt syndical (tarifs publics, construction tarifaire, parts des réseaux, modalités d'évolution, commissions...)
 - Suivi des parts des réseaux et tarifs publics et réévaluation le cas échéant
- Partie conventionnelle entre réseaux :
 - Pour les titres incluant la zone Côtière : pilotage des conventions et avenants
- Partie analyse de la gamme et de son environnement :
 - Suivi des ventes et validations avec collecte, agrégation et mise en base de données puis production d'un rapport annuel
 - Production de cartes des tarifs incluant le train (TER monomodaux et multimodaux) sur l'aire métropolitaine Lyon - St-Etienne (réalisation interne avec géomaticien recruté dans le cadre de multitud' 5)
 - Contribution à la partie tarifaire des futurs SERM lyonnais et stéphanois
 - Création d'outils de communication (web, imprimés, réseaux sociaux...) et mise à disposition des membres (notamment impressions/livraisons)
 - Réalisation de deux campagnes de communication pour la rentrée scolaire et le lancement des titres occasionnels (avec Conférence de presse), avec l'appui d'une chargée de communication en CDD
- Partie billettique / MaaS / parcours usager :
 - Suivi des travaux partenariaux Oûra
 - Coordination des billettiques du périmètre T-libr pour la mise en place de nouveaux titres (système billettique mutualisé Oûra, TER Auvergne-Rhône-Alpes, TCL, STAS, RUBAN)

- Réalisation de cartes et schémas sur les parcours usagers multimodaux incluant le train dans l'AMLSE (réalisation interne avec géomaticien recruté dans le cadre de multitud' 5)

Pour l'ensemble de ces actions, le budget 2025 du SMT pour T-libr (y compris délibérations modificatives 1 et 2) était de 97 800 euros incluant les actions d'études, de communication (avec les deux campagnes) et les honoraires avec un taux d'exécution de 80% environ.

Projections d'actions 2026 :

A la demande de plusieurs de ses membres, le SMT AML mènera au premier semestre 2026 une étude de réévaluation des parts des réseaux dans les abonnements mensuels dans la perspective de la rentrée scolaire 2026/2027.

Cette étude s'appuiera sur des données qui permettront d'aborder en même temps deux extensions prévues dans la feuille de route T-libr de 2022 : l'intégration des cars Région dans chaque zone (même horizon de septembre 2026) ainsi que la préparation de commercialisation de déclinaisons annuelles (ou « illimitée ») des abonnements T-libr S et M (à l'horizon de janvier 2027).

Sous réserve des délais de validation dans le contexte des élections locales de mars 2026, le SMT AML initiera au 2^e semestre 2026 une autre étude importante portant soit sur l'extension des T-libr aux autres zones du réseau TCL unifié (et aux gares de la Dombes, dernières gares autour de la métropole lyonnaise non-couvertes par T-libr), soit sur la création de tarifs événementiels et adaptés aux familles (y compris, le cas échéant, une réflexion sur l'évolution des Citycards).

Du côté des supports, en plus de la carte Oûra, 2026 verra le lancement des m-tickets Oûra dans les offres T-libr.

Ces nouvelles évolutions de T-libr seront valorisées lors d'une campagne de communication à mettre en œuvre avec l'ensemble des membres afin de garantir notoriété et appropriation.

Du côté du suivi et de l'analyse des tarifs, des ventes et des validations, 2026 verra la production de cartes et de rapports automatisés dans le cadre de multitud' 5 grâce à l'appui interne du géomaticien. La base de données sera paramétrée pour connaître chaque mois le nombre de titres vendus, les parts des réseaux, les commissions perçues par les réseaux revendeurs, les validations (volumes, évolutions, répartition géographique...).

Le SMT mobiliserait une enveloppe d'environ 100 000 euros pour la réalisation des études et création du titre ainsi que la campagne de communication qui accompagnera ce(s) lancement(s).

2. multitud' 5 : le géo-centre de ressources et d'analyses à l'échelle de l'aire métropolitaine Lyon – St-Etienne succédant à multitud' 4

Bilan 2025

multitud' 4, en 2025, était une interface réussie entre les producteurs de données et les réutilisateurs avec une base de données unique intégrant toutes les données d'horaires et disponibilités de plusieurs services de mobilité (transports collectifs, stations de vélos, d'autopartage et données de covoiturage...) à l'échelle de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Étienne (au service des 3,7 millions d'habitants, 60 km autour des deux métropoles).

L'entrepôt de données mobilités multitud' 4 a fait l'objet d'un bilan positif par les 11 AOM partenaires dont les agglomérations « Grand Bourg » et « Roannais ». L'animation de la communauté au plus près du terrain, l'accompagnement sous forme de rendez-vous techniques mensuels avec le prestataire et les partenaires, les 4 ateliers de formation sur la coordination et l'amélioration des offres TC constituent le socle d'une relation continue entre le SMT et les AOM membres et partenaires. Cela confirme aussi la bonne échelle pour un tel centre de ressources.

Comme convenu collectivement, au regard de la nécessité d'étendre le Référentiel régional Oûra à d'autres territoires d'Auvergne-Rhône-Alpes, une mutualisation des données horaires et disponibilités de multitud' 4 avec le Référentiel régional a permis une économie globale pour la puissance publique. Cette transition pour les données concernées s'est bien déroulée et la bascule a été opérée en avril 2025.

Néanmoins des besoins complémentaires qui ne peuvent pas être traités à travers des outils comme multitud' 4 ou le Référentiel régional subsistaient et ont amené les partenaires multitud' à souhaiter le déploiement d'un géo-centre de ressources complémentaire.

Les missions de multitud' 5 s'inscrivent donc la complémentarité avec le Référentiel régional et les MaaS locaux, existants (comme Moovizy) ou à venir (pour SYTRAL Mobilités) : accompagnement des partenaires à l'échelle de l'aire métropolitaine et enrichissement des données d'offre de tous les services de mobilité (services complémentaires aux transports collectifs comme parcs relais, consignes vélo ou points de vente mais aussi covoiturage, aménagements vélo, infrastructures de recharge pour véhicules électriques...) en particulier hors des Métropoles qui disposent de ressources internes importantes. Le déploiement de ces nouveaux outils offre également l'opportunité de déployer des outils d'analyse et de datavisualisation afin d'améliorer le service rendu aux usagers, y compris dans le cadre des missions exercées par le SMT AML (T-libr, cahiers de gares, carte interactive des services et lieux de covoiturage...).

L'année 2025 a été marquée par la préparation de cette transition de multitud' 4 vers multitud' 5 en deux temps. En premier lieu, la réussite de migration des données d'horaires et disponibilités depuis multitud' 4 vers le Référentiel régional et ensuite, la préparation des nouveaux outils de multitud' 5.

Afin de préparer cette transition et développer ses capacités d'analyse au meilleur coût pour la collectivité, le SMT AML a recruté en CDD à temps partiel un géomaticien à partir de fin 2024. Son accompagnement a permis d'initier de nombreux travaux qui seront amplifiés avec les outils de multitud' 5 : cartographies des tarifications applicables sur le périmètre T-libr et celui du périmètre de projet du SMT AML (périmètres des SERM lyonnais et stéphanois), analyse des parcours usagers, travaux sur les correspondances en gares...

L'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage Carte Blanche Conseil dont l'accord-cadre avait été notifié en 2024 a accompagné le SMT sur la fin du suivi d'exploitation de multitud' 4 et la transition vers multitud' 5. Ses travaux se sont poursuivis pendant toute la durée de la procédure de consultation des entreprises pour l'exploitation de multitud' 5 et la préparation du géo-centre de ressources en lui-même. L'expertise de cette AMO a permis d'optimiser la consultation avec pour résultat la notification à l'été 2025 à la société Naomis d'un accord-cadre amenant à des économies substantielles vis-à-vis de multitud' 4 mais également en-dessous des estimations initiales pour multitud' 5.

Le marché d'exploitation ayant été notifié à l'été 2025, l'exercice 2025 ne verra pas de coûts d'exploitation trimestrielle. Les dépenses correspondantes peuvent être reportées dans le cadre de l'autorisation d'engagement / crédits de paiement multitud' 5.

Pour la réalisation du programme 2025, le budget de fonctionnement exécuté correspond à :

- multitud' 2 : 41 154,73€ (retard de paiement reçu fin 2024 et qui avait dû être inscrit au budget 2025)
- multitud' 4 : 52 134,26 €

- multitud' 5 : Environ 69 000 €

L'investissement de multitud' 5 a été engagé en totalité du montant forfaitaire prévu au marché notifié à l'été 2025 : 172 560 €.

Du côté du FEDER pour multitud' 4, une demande de solde est en cours de dépôt auprès des services instructeurs pour une subvention estimée à 240 000 euros dont 154 229,62 € ont été déjà été perçus au titre de l'acompte prévu à la convention FEDER.

Proposition d'actions 2026

L'année 2026 verra la mise en service des outils du Géo-centre de ressources, cinquième génération de multitud'.

Les travaux projetés en 2026 concernent en premier lieu l'information voyageurs avec l'agrégation, la mise en qualité et la diffusion aux formats standardisés et normés des données de tous les services de mobilité, en complémentarité des outils existants dont le référentiel régional.

Les outils mis à disposition dans multitud' 5 permettront, comme précédemment avec multitud' 4, en articulation cette fois-ci également avec les outils du Référentiel régional, de mener des ateliers sur la coordination des services de mobilité, autre compétence obligatoire du SMT.

Le SMT poursuivra l'animation de proximité avec tous les membres et partenaires. Cet accompagnement est plébiscité et constitue une gouvernance de proximité par le SMT AML dans le sens où les partenaires estiment qu'elle permet de « tirer vers le haut » les équipes et les outils. Cet accompagnement se traduira par l'animation de rapports mensuels d'activité (y compris pour les recherches effectuées via Oûra, sous réserve de transmission des données correspondantes) et l'organisation d'ateliers de travail sur l'ensemble des thématiques liées à l'information voyageurs ou la coordination des offres.

Un nouveau partenariat multitud' sera ainsi à établir à partir de début 2026 sur de nouvelles bases, du fait du changement significatif d'outils, de l'extension à de nouveaux jeux de données et donc de nouveaux territoires du périmètre de projet du SMT AML mais aussi par la mutualisation des données d'horaires et disponibilités, cœur de multitud' 4, avec le Référentiel régional piloté dans le cadre d'Oûra par la Région. Une convention entre les partenaires multitud' définira les rôles des parties prenantes ainsi que celui du SMT AML, pilote du projet. Une autre convention définira les liens entre le SMT AML, pilote de multitud', et la Région Auvergne-Rhône-Alpes, pilote d'Oûra.

Les outils mis à disposition dans le cadre de la partie forfaitaire de l'accord-cadre multitud' 5 seront utilisés par les services du SMT pour remplir d'autres compétences obligatoires / missions confiées par les membres comme la création de fiches-gares automatisées permettant d'envisager, à terme, des cahiers de gares numériques ou le passage de la carte Google sur les services et aires de covoiturage à une version disposant de nouvelles fonctionnalités et sous souveraineté du SMT.

Des financements européens seront recherchés pour le nouveau géo-centre de ressources mobilités, à la fois pour le financement de l'outil et son exploitation mais aussi les ressources humaines associées du fait d'une internalisation des ressources permettant des économies substantielles (environ 80% du poste de chef de projet tarification / information, 80% du 2^e poste de chef de projet, 100% du poste de géomaticien à temps partiel 2 jours par semaine soit 40% d'un équivalent temps plein et 20% du poste d'assistance) avec la perspective d'un éventuel soutien à hauteur de 35% des coûts du projet global.

3. Intermodalité en pôles d'échanges : de la connaissance de notre territoire à différentes échelles, à l'intégration dans les études SERM en 2025 et dans multitud'5 en 2026

Bilan 2025 :

Les actions du SMT en matière d'intermodalité, initiées en 2020 avec le PAI, sont un socle reconnu qui n'est assuré par aucun autre acteur : en effet, le SMT prend en compte les liens entre les pôles d'échanges et les territoires de chalandises dans leur entièreté, pour prendre en compte la réalité de l'intermodalité et leurs conséquences sur le terrain.

Les cahiers de bassins et le cahier des 67 gares livré en 2024 ont été une base de dialogue attendue par les territoires dans l'animation des bassins de mobilités en 2024 et 2025. Les élus ont demandé au SMT de compléter son cahier de 67 gares avec les autres 75 gares de son périmètre de projet.

Par ailleurs, le SMT fait en permanence le lien entre ses propres études antérieures et celles que mènent ses propres membres et partenaires (comme SYTRAL Mobilités, la CAVBS sur le PEM de Villefranche-sur-Saône...) Le SMT a en effet accumulé de la connaissance et une expertise :

- En matière de diagnostic, il est le seul à disposer d'analyses sur les aires de chalandises des 142 gares de son périmètre de projet, à partir des enquêtes origines-destinations TER Région 2022, et en distinguant le rabattement et la diffusion en lien avec ces pôles d'échanges.
- En matière de prospective, le SMT a développé une méthode reconnue sur les questions de projection d'occupation des P+R sur les 10 années et des propositions de solutions alternatives à engager collectivement par corridor, avec un accent particulier sur le potentiel de marche et du vélo pour certaines gares où des actifs rejoignent des pôles d'emplois, et enfin avec des modalités de gestion du stationnement concertés entre partenaires compétents, que ce soit sur le site du pôle d'échanges et sur la voirie du quartier dans un rayon d'environ 500 mètres.

Le SMT a continué en 2025 à jouer son rôle de référence sur la question de l'intermodalité. La synthèse de ses analyses par corridors et sur les 142 gares de son périmètre de projets a été présentée aux élus en Comité Syndical du 21 mars 2025). Elle comporte des analyses croisées entre la desserte des 142 gares, leur attractivité, leurs contextes urbains, et les modes de déplacements utilisés en rabattement ou diffusion, avec une attention particulière sur la saturation de leur parking-relais. Les potentiels de clientèle supplémentaires ont aussi été travaillés par corridor, montrant de réelles différences entre les SERM lyonnais et stéphanois.

Fin octobre 2025, les travaux SERM réalisés par la SGP et SNCF Gare et Connexion ont livré des études « radar » réalisées selon la méthode de SNCF Gare et Connexion. Si ce diagnostic des équipements est précis gare par gare, il est limité dans un rayon de 150 mètres autour du bâtiment voyageurs, ce qui ne permet pas toujours de prendre en compte les usages ni les offres de stationnement dans le quartier alentours. Sur les branches du SERM lyonnais, les projections de fréquentation des parking-relais à horizons lointains comportent des éléments de méthodes et des résultats qui ne satisfont pas les partenaires à date de décembre 2026, car elles ne font pas le lien avec les usages dans les quartiers gares, ni les solutions proposées par les communes ou les AOM de façon provisoire ou en projets. Ainsi, sur ce sujet clé du stationnement en pôle d'échanges, les travaux SERM démontrent toute la pertinence des travaux antérieurs réalisés du SMT avec les AOM et les communes gares pour penser l'intermodalité de façon collégiale par corridor, et ce sur les axes du Gier, du Val de Saône et de la Côte de l'Ain. Les apports du SMT font défaut sur les autres axes de l'Isère notamment (nord-Isère, Vallée du Rhône).

Pour la réalisation de ces travaux en 2025, le SMT n'a pas mobilisé de budget d'études mais a mobilisé en interne du temps de chef de projet intermodalité et de cartographie SIG.

Enfin, le SMT s'est appuyé sur les agences d'urbanisme pour mobiliser des données utiles à la connaissance des usages dans l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Etienne : il s'agit de mettre à jour des données d'offres des transports collectifs présents dans les gares, et par ailleurs de superposer des résultats des enquêtes déplacements lyonnaise (2015) et stéphanoise (2020) pour connaître les pratiques de déplacements entre leurs deux périmètres respectifs : il est essentiel à l'échelle de l'aire métropolitaine de caractériser les mobilités des ligériens et des rhodaniens dans le corridor du val de Gier, où les volumes de déplacements continuent de progresser. Ces travaux des agences d'urbanisme ont coûté 20920 euros, hors cotisation à chaque agence.

Projections d'actions 2026 :

En 2026, le SMT propose de travailler à l'intégration de ses études dans les outils multitud'5 : pour ce faire, il travaillera à intégrer les éléments de diagnostic par mode et par pôle d'échange, de manière à pouvoir produire avec cet outil des cahiers de gare ou des cartes de synthèse de façon plus régulière.

Sur les pôles d'échanges de la Vallée du Rhône et Nord Isère, une attention particulière sera apportée sur les gares de la CAPI et de Vienne Condrieu Agglomération, au regard du fait qu'elles n'ont pas fait l'objet du SMT d'études par corridor comme cela a été le cas sur les axes du Gier, du Val de Saône et de la Côtière de l'Ain. Afin de renseigner les bases de données de multitud'5, il sera nécessaire de recoller et aligner les études existantes, y compris celles du SERM et des AOM, pour en pointer les manques ou les incohérences entre la situation actuelle, et les situations prospectives à court et moyen terme. Il est essentiel de garantir de la cohérence en prenant en compte l'ensemble du corridor, pour repérer les risques de saturation des P+R, les projets prévus de façon provisoire ou long terme, d'évaluer des prédimensionnements et de proposer des pistes de modalités de gestion de stationnement.

Pour ce dernier point, le SMT propose de recourir à un bureau d'études spécialisé en stationnement, avec un budget de l'ordre de 25000 euros.

Pour l'intégration des travaux dans multitud'5, le travail sera internalisé au SMT, en cohérence avec le budget présenté dans la partie liée à ce projet.

Enfin, le SMT pourra jouer son rôle de mise en lien entre ses membres qui sont confrontés à la définition des parking-relais et à leur mise en œuvre dans les gares de villes moyennes, en organisant des réunions techniques entre directeurs pour échanges opérationnels et de bonnes pratiques.

Le SMT propose par ailleurs de maintenir son partenariat avec les agences d'urbanisme : l'objectif est de disposer de données à jour permettant d'alimenter multitud concernant les offres d'intermodalités dans les territoires, les pratiques de déplacements et les orientations des territoires en matière d'intermodalités, et ce à la grande échelle de l'aire métropolitaine.

4. Les mobilités partagées : recensement des aires de covoiturage et bilan de leur usage, poursuite de la coopération d'études autour des corridors autoroutiers A43 et A42/A46

Bilan 2025 :

Les voies réservées sur autoroute pour des usages facilités du covoiturage et des lignes TC express : travailler par corridor en réunissant les gestionnaires d'infrastructures et les AOM

L'année 2025 a été l'occasion de concrétiser les engagements politiques pris par les élus dans les deux protocoles d'accord délibérés par le SMT sur les voies réservées. Ces protocoles visent à impliquer les AOM dans la définition du projet, ses bonne intégration et accroches au territoire, et enfin à adapter et définir les services des mobilités qui utiliseront ces voies (Lignes de covoiturage, lignes de cars ou bus express). Les services de l'Etat (DIRCE) sont impliqués également, en tant que gestionnaire des portions non concédées.

Le SMT et AREA/APRR ont organisé le 12 mars 2025 :

- un comité de pilotage sur le corridor A43, réunissant CAPI, Région, Métropole de Lyon, CCEL, SYTRAL Mobilités, DIRCE, SMT et APRR-AREA), et qui a permis d'échanger sur les hypothèses, les scénarios de développement de l'infrastructure et des services de mobilités en appui sur celle-ci, et valider collectivement le programme d'études de APRR à réaliser d'ici 2026 sur ce corridor ;
- un autre sur le corridor A42/A46, réunissant CCMP, 3CM, CC Dombes Saône Vallée, Région, Métropole de Lyon, SYTRAL Mobilités, SMT et APRR, qui a permis d'atteindre les mêmes objectifs.

Covoiturage : de la question des aires de covoiturage à la prise en compte des services et de l'information usagers :

L'année 2025 a été marquée par la poursuite de l'expérimentation de suivi d'usage des aires de covoiturage, en lien avec huit territoires partenaires et cofinancé par l'État via le Fonds vert covoiturage. Après la finalisation des études qualitatives en début d'année, la partie quantitative de cette expérimentation a nécessité une prolongation de six mois, reportant sa conclusion à l'année 2026, afin de pouvoir finaliser des comptages qui n'ont pu être réalisés. Cependant, une première présentation des résultats de cette expérimentation a été réalisée le 21 mai 2025 lors d'un événement dédié, réunissant l'ensemble des partenaires et l'ensemble des acteurs privés et publics intéressés par la thématique.

Pour rappel, un acompte de 40 500 euros a été sollicité auprès de l'Etat ainsi qu'une contribution des partenaires à hauteur de 89 650 euros en 2024. En 2025, ce sont 16 700€ qui ont été reçus du Fonds Vert du fait de l'avancée du projet, et la sollicitation des partenaires a été de 19 645€.

A travers une réunion annuelle en présentiel, Le SMT a continué d'assurer le suivi et la diffusion des travaux de la charte des aires de covoiturage pour le partage d'expériences entre territoires signataires de la charte.

Le SMT a également poursuivi son rôle de coordination en maintenant sa mobilisation auprès de ses membres et partenaires sur les projets de covoiturage. Ce travail a été axé sur la collecte et le partage des données relatives aux services et aménagement, notamment pour la mise à jour de la carte interactive des lieux et services, mais aussi pour préparer l'intégration des jeux de données dans l'outil 'multitud', répondant ainsi à une demande stratégique des membres du SMT-AML. Parallèlement, le SMT a réalisé, durant l'été 2025, une nouvelle campagne de recensement visant à mettre à jour et enrichir les informations sur l'ensemble des lieux et services de covoiturage disponibles sur l'AML. Cette actualisation a notamment permis d'alimenter l'open data national.

Le SMT accompagne les projets multi-acteurs à la demande des territoires ou des acteurs eux-mêmes. Le SMT a été mobilisé par certaines AOM pour des questions en lien avec la mise en place des recommandations du SDAC. Il a aussi été associé aux développements des projets de lignes de covoiturage multi-acteurs de l'aire métropolitaine.

Projections d'actions 2026 :

Poursuite des Protocoles de coopération d'études sur corridors autoroutiers A43 et A42/46 avec voies réservées

Les protocoles prendront fin à la mi 2026. Dans la continuité des comités de pilotage tenus en 2025, le SMT et les concessionnaires (AP2R/AREA) réuniront les AOM concernées pour partager l'avancement des études respectives que ce soit au niveau technique et avec les élus des AOM.

Usage des Aires de covoiturage :

L'année 2026 sera l'année de la clôture définitive de l'expérimentation de suivi d'usage des aires de covoiturage, à la suite de la prolongation de six mois de la phase quantitative. Les données finales des études seront consolidées et analysées. Un comité technique de clôture de l'expérimentation et de retour sur les apprentissages clés sera organisé avec l'ensemble des membres et partenaires. L'atterrissage financier pourra être finalisé, ainsi que la sollicitation du solde du Fond vert pour ce projet.

Poursuite de la coordination et du travail de données

Le SMT continuera à jouer son rôle de facilitateur et de coordinateur en maintenant sa disponibilité auprès de ses membres et partenaires qui le solliciterait pour un avis sur leurs projets de covoiturage. Ce soutien visera à assurer la cohérence des actions menées à l'échelle de l'AML, ainsi que l'échange continu de bonnes pratiques.

L'effort en matière de données sera prolongé avec la montée en puissance de multitudes. Suite à la campagne de recensement de 2025, le travail portera en 2026 sur l'intégration opérationnelle des jeux de données qualifiées (aires et services de covoiturage) dans l'outil multitudes, rendant ces informations accessibles et exploitables par les autorités organisatrices et les usagers. Le SMT assurera également la pérennité du Schéma Directeur des Aires de Covoiturage (SDAC) et de sa charte, en organisant notamment la réunion annuelle de partage d'expérience des signataires.

5. Le SMT toujours en proximité avec les territoires et dans son rôle de transversalité dans les instances mobilité de l'AML

Bilan 2025

Le SMT a maintenu sa position de partenaire en étant régulièrement sollicité et invité à participer aux différentes instances et événements de ses membres et partenaires, tant au niveau local qu'à un niveau plus large. Cette participation active, qui mobilise l'ensemble de l'équipe, s'est notamment traduit par une participation active aux Observatoires de la mobilité des deux agences d'urbanisme, aux instances partenariales, à des webinaires du CEREMA, aux assises de la mobilité de la Région, ainsi qu'aux commissions mobilité des différents SCOT (SEPAL, SCOT Sud-Loire...) et aux démarches de Plans de Mobilités des membres. Cette expertise a également été partagée avec les syndicats de transport d'autres territoires, notamment au sein du GART.

Le SMT a par ailleurs continué à être sollicité par l'Etat pour apporter sa connaissance des offres de mobilités actuelles et en projets dans le rayon d'accessibilité large au futur projet de l'EPR2, puisque ce territoire couvre 5 des 7 membres du SMT.

Six bassins de mobilité Région dans le périmètre de projet du SMT

Pour rappel, dans la continuité du Programme d'Actions Intégré (PAI) 2019-2021, et suite à la délibération de la Région sur les périmètres des bassins de mobilité et de sa feuille de route Mobilités Positives 2035, le SMT a été chargé par la Région d'une mission de coordination et d'animation des bassins de mobilité sur son périmètre. Cette mission a donné lieu à l'établissement en 2024 d'une feuille de route spécifique et a fait l'objet d'une contribution financière complémentaire et spécifique de la Région à hauteur de 37000€ pour l'année 2025. Le SMT a donc poursuivi le travail initié en 2024 avec l'appui aux services de la Région dans la proposition et l'écriture des fiches actions, puis l'animation des six bassins de mobilité de son périmètre autour de ces propositions, en vue de préparer les futurs contrats opérationnels de mobilité entre fin 2025 et 2026.

Le SMT, contributeur non financeur aux SERM lyonnais et stéphanois

Concernant les SERM lyonnais et stéphanois, le SMT était jusqu'en 2024 la seule instance sur le périmètre de l'Aire Métropolitaine Lyon-Saint-Etienne, qui disposait à cette échelle, d'analyses fines par branche de l'offre ferroviaire, de la demande et des marges de progrès du point de vue de l'utilisateur. En effet, le SMT avait constitué en 2023 et 2024 un véritable référentiel ou corpus de cartes sur l'offre RER à l'échelle de l'AML (cadencement, amplitude, fréquentation, intermodalité en gare...), complétée en 2024 d'une synthèse multicritères par axe de la situation au regard des critères européens étudiés dans le cadre du benchmark. Une analyse de l'offre de car/bus (express et structurants) avait aussi complétée l'analyse de l'offre ferrée. Ces travaux ont été présentés lors des comités syndicaux, jusqu'à celui du 21 mars 2025.

En 2025, le SMT a été identifié comme « contributeur non financeur » dans les deux conventions de préfiguration, associant l'ensemble des protagonistes, à savoir, les préfigureurs (SGP Dev, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions) et les financeurs que sont l'Etat, la Région, ainsi que la Métropole de Lyon et SYTRAL Mobilités pour le SERM Lyonnais et Saint-Etienne Métropole pour le SERM Stéphanois.

Les SERM lyonnais et stéphanois

L'année 2025 a consisté pour le SMT à titre principal à accompagner la préfiguration des 2 SERM par l'apport des études et expertise sur ses champs de compétence du SMT, sa connaissance des territoires et leur interaction. En effet, le rôle singulier du SMT et les missions attendues dans la phase de préfiguration des SERM étaient précisés dans le préambule de la convention de préfiguration repris ci-après : *« Le Syndicat Mixte des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML), dont l'objet est de contribuer à la mise en œuvre des services performants répondant aux besoins de mobilité des habitants et activités de son périmètre d'intervention, apportera sa contribution via les travaux qu'il a pu mener depuis sa création ; par ailleurs, il apportera son expertise relative à la concertation et à la mise en cohérence des actions à la fois pour le compte de ses membres, particulièrement pour ceux qui ne sont pas signataires de la présente Convention (Saint-Etienne Métropole, Vienne Condrieu Agglo, Communauté d'Agglomération des Portes de l'Isère, Communautés de Communes de Miribel et Plateau et Côtière à Montluel), et au service d'un périmètre d'action élargi qui couvre, au-delà de ses membres, le périmètre de 25 Communautés de Communes du bassin de vie lyonnais pour lesquelles la Région assure la compétence mobilité suite à la LOM. Il participe également à la prise en compte de la bonne cohérence entre les projets de SERM lyonnais et stéphanois et il contribue à animer la relation entre les territoires du bassin de vie (co-animation des bassins de mobilité pour le compte de la Région). Le SMT-AML est ainsi associé à la réalisation des Études et Attendus de la Convention en tant que contributeur. ».*

Le SMT a donc mobilisé ses moyens internes et les outils développés pour contribuer aux études de préfigurations des deux SERM. :

Le chef de projet intermodalité du SMT a participé et contribué au Comité Technique des Parties (une réunion toutes les deux semaines pour chaque SERM) depuis début 2025, aux ateliers techniques

Intermodalité, ainsi qu'aux Comités des Directeurs depuis l'été 2025 dans la cadre de l'intérim de Direction, et aux ateliers de concertations territoriaux des SERM, pour certains couplés avec les comités des bassins de mobilités.

Le chef de projet Tarification a participé et contribué aux ateliers et comité techniques des études tarification menées par la Région. La tarification multimodale constitue en effet un enjeu de réussite des SERM au regard des exemples européens (cf. benchmark européen réalisé en 2021 par le SMT et croisé avec celui réalisé par SNCF réseau). Le SMT-AML intervient au titre de sa compétence de mise en place d'un système de tarification coordonnée permettant la délivrance de titres de transports uniques ou unifiés. Le développement de l'offre T-libr et de sa gamme occasionnelle en 2025 constitue un socle de base pour les SERM et les études de la Région dessine en scénario court terme les actions qui correspondent effectivement à la feuille de route du SMT concernant T-libr.

Projections d'actions 2026 :

L'action du SMT en 2026 s'inscrira dans la continuité des années précédentes concernant sa participation aux différentes instances des acteurs de l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Étienne. Le SMT continuera d'apporter son expertise et sa vision transversale, dans l'objectif de favoriser la cohérence des politiques de mobilité sur l'AML.

L'année 2026 marquera la poursuite de l'animation des bassins de mobilité avec notamment la mise en place des premières actions définies dans les premiers contrats opérationnels, à la demande de la Région. Selon les actions, le rôle du SMT AML va de simple contributeur au rôle de pilote de l'action, par exemple en ce qui concerne les travaux de réflexion sur l'estimation des besoins en matière de parking-relais et de leur gestion coordonnée. Pour l'exécution de cette mission, une contribution complémentaire de la Région est prévue.

Le SMT continuera d'accompagner les études SERM à la demande de ses membres.

L'APPROCHE BUDGETAIRE 2025 :

Le budget 2025 après prise en compte des Délibérations Modificatives 1 et 2 était composé de 1007 386,67 euros en dépenses de fonctionnement et de 221 599,00 euros en dépenses d'investissement.

Au niveau de la section de fonctionnement :

Les dépenses de fonctionnement :

La réalisation budgétaire serait à fin décembre 2025 de 837 277,77 €, autour de **3 grandes natures de dépenses** :

1. Les dépenses de fonctionnement seraient de 385 136,91 euros contre 445 852,00 euros budgétés. Elles incluent :

1.1 les dépenses de personnel : 345 058,91 euros réalisés contre 371 852,00 budgétés

Ces dépenses incluent l'ensemble des frais de personnel : les recrutements directs, les mises à disposition (par la Métropole de Lyon, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et Saint-Etienne métropole contre remboursement), l'intérim et le renfort par le centre de gestion du Rhône. Cela concerne le poste de direction jusqu'au 31 mai 2025, les 3 chefs de projet et le remplacement du centre de gestion du Rhône sur le poste de chargée d'administration financière non pourvu, l'assistante, le cartographe à temps partiel, l'appui juridique et financier des services de Saint-Etienne Métropole.

La différence entre le réalisé et le budgété est notamment due au départ de la Directrice Générale ayant mis fin à sa convention de mise à disposition par la Région au 31 mai 2025, la prise d'intérim de Direction par le chef de projet intermodalité et le recours à un CDD à temps partiel entre juin et décembre pour permettre de communiquer sur les nouveaux titres T-libr lancés en décembre 2025.

La vacance du poste de chargé d'administration financière, faute de recrutement fructueux au printemps 2025, et dans le contexte d'intérim de Direction, a rendu la production de l'état d'exécution budgétaire complexe, avec l'appui notamment du remplacement du CDG69 sur ce poste vacant, à raison de quelques jours par mois pour assurer d'abord les fonctions RH, et de comptabilité

1.2 les charges diverses de moyens généraux et frais de structures seraient de 40 078,00 euros réalisés contre 74 000,00 budgétés

Les frais généraux incluent les frais d'entretien, charges et assurances liées aux locaux (par ailleurs mis à disposition par la Métropole de Lyon et partagés avec La Foncière solidaire dans un objectif d'optimisation desdits frais), les coûts de fonctionnement (services informatiques, affranchissement, télécommunication, équipements et fournitures administratives), les honoraires, la communication institutionnelle (site internet), frais de déplacement et réception (organisation des instances à titre principal) et cotisations au GART et aux deux agences d'urbanisme.

Des économies ont pu être réalisées grâce à des modifications de contrats avec certains fournisseurs (maintenance informatique, courrier et fibre/réseau) et un suivi rigoureux des dépenses.

2. Les dépenses relatives à la réalisation directe du programme d'actions seraient de 348 208,99€ contre 456 966,04€ budgétés, avec en particulier :

- **multitud'4 et le lancement du Géo-centre de ressource multitud'5** : Les montants sont conformes aux prévisions pour multitud'4 avec une prévision d'exécution de l'ordre de 52 134,26 euros pour 57 000,00 euros budgétés. Pour multitud' 2, la somme de 41 154,73€ correspond à un retard de paiement reçu fin 2024 et qui avait dû être inscrit au budget 2025. Pour multitud'5, les dépenses sont de 69 000 euros au lieu de 125 000 euros budgétés, au regard du fait que le montant du marché de prestation attribué en 2025 est finalement d'un montant inférieur à ce qui avait été envisagé et que l'appui d'un cartographe SIG interne à l'équipe SMT permet d'optimiser les prestations externalisées.

- **T-libr** : l'exécution serait de l'ordre de 78 000,00 euros contre 97 800 euros budgétés. Des économies ont pu être réalisées en matière de communication (impressions, prestataires concurrentiels), malgré le fait que l'année 2025 ait nécessité une double campagne d'information : l'un à la rentrée scolaire avec des supports de communication revus, puis l'autre au 1^{er} décembre 2025, avec les nouveaux titres occasionnels complétant les abonnements.

- **Intermodalités en gare/ Système RER-SERM à l'échelle de l'AML** : les productions cartographiques 2025 ont toutes été internalisées. L'enveloppe prévue à 4 011,04€ euros n'a pas été consommée.

- La contribution des **Agences d'urbanisme de Lyon et Saint-Etienne** est à la hauteur de l'engagement, soit l'exécution serait de l'ordre de 20 900,00 euros contre 21 000 euros budgétés

- **Mobilités partagées** : l'exécution serait de 87 000 euros contre 111 000,00 budgétés, du fait que toutes les enquêtes qui avaient été prévues dans l'expérimentation de suivi d'usage n'ont pas été demandées par les financeurs., ainsi qu'une maîtrise des coûts d'étude (appui du cabinet Alyce) et de la production des supports de communication en interne pour l'enquête qualitative en ligne. Les contenus des comités de pilotage des corridors autoroutiers ont été produits en interne en capitalisant des données déjà disponibles au SMT.

3- La dotation aux amortissements liée au référentiel de données et achat de matériels sera de 57 363,39 € pour un budget de 58 000€.

Le virement à la section investissement est comme prévu de 46 568,48 euros.

Les recettes de fonctionnement :

Au niveau des recettes de fonctionnement 2024, elles seraient de 933 555,61€ avant report de résultat.

- Contributions des membres à hauteur de 621 132,00 €
- Contribution spécifique de la Région de 37 000,00 € pour les bassins de mobilité
- Subventions des partenaires du projet d'expérimentation des aires de covoiturage de 19 645,00 euros conforme au montant budgété
- Versement Feder de 238 178,51 euros pour 240 000, 00 budgété
- Subvention Fonds vert de l'Etat sur le projet d'expérimentation des aires de covoiturage de 16 200 euros reçu au lieu de 50 000 budgété au total, du fait de subventions à percevoir en décalage temporel et que toutes les enquêtes prévues n'ont pas été réalisées
- Atténuation de charges de l'ordre de 1 400 euros pratiquement conforme au montant budgété 1 440,00€
- Report du résultat 2024 de 38 169,67 €

ORIENTATIONS BUDGETAIRES 2026 :

Les thématiques ont été développées ci-dessus. D'un point de vue budgétaire, la traduction serait la suivante :

Au niveau du fonctionnement : Le budget total prévisionnel 2026 s'élèverait pour la section fonctionnement à 686 049 euros.

Du point de vue des recettes de fonctionnement 2026 :

Pour la contribution des membres : Il est proposé de maintenir le niveau de contribution des membres (montant inchangé depuis 2022), sauf pour SYTRAL Mobilités qui a demandé à baisser sa contribution de -15% par rapport à celle de 2025. La nouvelle répartition qui en résulte, sans répercussion de l'évolution des coûts liés à l'inflation, sera la suivante :

| 2025 | | BP 2026 | |
|------------------|------------------|------------------|------------------|
| MEMBRE | MONTANT | MEMBRE | MONTANT |
| AURA | 194 069 € | AURA | 194 069 € |
| SYTRAL MOBILITES | 187 223 € | SYTRAL MOBILITES | -15% = 159 140 € |
| SEM | 99 867 € | SEM | 99 867 € |
| CAPI | 47 444 € | CAPI | 47 444 € |
| VCA | 46 529 € | VCA | 46 529 € |
| CCMP | 23 000 € | CCMP | 23 000 € |
| 3CM | 23 000 € | 3CM | 23 000 € |
| TOTAL | 621 132 € | TOTAL | 583 049 € |

Les autres recettes de fonctionnement sont les suivantes :

- La contribution complémentaire de la Région pour les bassins de mobilité à hauteur de 37 000 euros ;
- Les subventions des intercommunalités partenaires du projet d'expérimentation des aires de covoiturage sont nulles en 2026, au regard des montants déjà versés en 2025 et restant disponibles pour être utilisés
- La subvention Fonds vert sur le projet d'expérimentation serait de 19 000 euros si tous les comptages prévus et restant à faire seront réalisés.
- Le report de résultat de 2025 est estimé à environ 35 500€ ;
- Les atténuations de charges seraient de 1 500 euros.

Les dépenses de fonctionnement en 2025 :

- 1- **Les frais de structure : pour un total d'environ 370 049,00 euros dont les frais de personnel à hauteur de 311 000,00 euros**

Les frais de personnel 2025 sont d'un montant en baisse par rapport aux frais du BP2025, notamment du fait de cumul de fonctions notamment de Direction et de chef de projet sur certains dossiers, et d'un poste de chargé d'administration générale encore non pourvu et assuré par du remplacement du centre de gestion à raison d'environ 4 jours par mois.

Ils incluent :

- La prise en compte des ETP recrutés directement par le SMT (1 Directeur, 1 chef de projet et 1 poste de Chargée d'administration générale en cours de recrutement),

- Le maintien de la mise à disposition d'1 ETP (catégorie A) pour le poste de chef de projet mis à disposition par la Métropole de Lyon, 0,3 ETP (catégorie B) au titre de la mise à disposition de Saint-Etienne Métropole sur les fonctions juridiques et financières.
- le poste d'assistante à temps plein, actuellement occupée en contrat intérim par le CDG en attente de recrutement direct.
- un géomaticien à temps partiel pour la mise en œuvre du Géo-centre de ressources multitud'5 et les travaux sur les bassins de mobilités
- un éventuel poste de stagiaire sur la thématique communication/événementiel

Les frais généraux d'un montant de 59 049,00 euros.

Ils incluent la prise en compte des frais de fonctionnement et les augmentations des coûts des prestataires.

2- L'ensemble des dépenses projets s'élèverait à environ 258 000,00 € en 2026

Les dépenses portent en grande partie sur les grandes thématiques suivantes : multitud'5 à hauteur de 100 000 euros, T-libr à hauteur de 100 000 euros, l'expérimentation de suivi des aires de covoiturage restantes, l'intermodalité avec l'appui des agences d'urbanisme d'une part au même niveau qu'en 2025 et d'un prestataire potentiel sur les expertises de stationnement en parking-relais de pôles d'échanges non traités. S'ajoute l'enveloppe de dotation aux amortissements. Une partie de la réalisation du programme sera internalisée, notamment dans l'alimentation de multitud'5.

La dotation aux amortissements serait de 58 000,00 €

Au niveau des investissements :

Le budget d'investissements 2026 s'élèverait à 105 393,80 € comprenant la dotation aux amortissements et le report de résultat 2025.

Les dépenses d'investissements correspondront principalement à l'investissement dans le centre de ressources multitud'5 sur des fonctionnalités permettant de générer des livrables de type cahiers de gares ou bassin, et l'achat de matériels divers.

Vu ledit dossier,

Vu le résultat du scrutin :

Voix totales : 13 **Pour :** 13

Contre : 0

Abstention : 0

Voix exprimées : 13

Le Comité syndical,

DELIBERE

- **Prends acte des orientations budgétaires proposées**

Fait et délibéré en séance les jours, mois et an susdits et ont signé au registre les membres présents.

Le Secrétaire de séance



Le Président,
Xavier ODO



Le Président,

- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
- informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Lyon dans un délai de 2 mois à compter de sa notification, sa réception par le représentant de l'Etat et sa publication.

Acte rendu exécutoire après,

- publication du :
- notification du (*le cas échéant*) :
- transmission au Représentant de l'Etat le :

REPUBLIQUE FRANÇAISE
DEPARTEMENT DU RHONE



PRÉFECTURE DU RHÔNE
Reçu le **29 DEC. 2025**
DIRECTION DES AFFAIRES JURIDIQUES
ET DE L'ADMINISTRATION LOCALE

SYNDICAT DES MOBILITES DES TERRITOIRES DE L'AIRE METROPOLITAINE LYONNAISE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU COMITE SYNDICAL
Séance du 16 décembre

| | |
|-------------------|---|
| N° 2025-22 | T-libr occasionnels d'intérêt syndical : ajustement des parts versées aux réseaux de transport au regard des contraintes techniques des réseaux de vente |
|-------------------|---|

L'an deux mille vingt-cinq le 16 décembre à 12h00, les membres du comité syndical, légalement convoqués le 10 décembre, se sont réunis en présentiel sous la présidence de Xavier Odo, Président.

| Collectivité ou EPCI d'origine | Civilité | NOM | Prénom | Titulaire (T) Suppléant (S) | Présent(e) | Excusé(e) | Vote | POUVOIR |
|---|----------|-----------------|------------|--------------------------------|------------|-----------|------|-------------------|
| Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère | Monsieur | CHRIQUI | Vincent | T | | X | | à Xavier Odo |
| Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère | Monsieur | NICOLE-WILLIAMS | Patrick | T | | X | | |
| Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère | Monsieur | MARGIER | Patrick | S | | X | | |
| Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère | Monsieur | PAPADOPULO | Jean | S | | X | | |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Monsieur | VUILLEMARD | Julien | T | X | | X | |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Madame | BLACHERE | Sophie | S | | X | | |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Monsieur | GEOURJON | Christophe | T | | X | | |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Monsieur | PFEFFER | Renaud | S | | X | | |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Monsieur | KOVACS | Thierry | T | | X | | |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Madame | SERRANO | Katia | S | | X | | |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Madame | LUCAS | Karine | T | | X | | |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Madame | STARON | Catherine | S | | X | | |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Madame | MICHEL | Cécile | T | X | | X | |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Monsieur | LONGEON | Olivier | S | | X | | |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Monsieur | ODO | Xavier | T | X | | X | de Vincent Chiqui |
| Région Auvergne-Rhône-Alpes | Madame | PEIGNE | Claire | S | | X | | |

| Collectivité ou EPCI d'origine | Civilité | NOM | Prénom | Titulaire (T) Suppléant (S) | Présent(e) | Excusé(e) | Vote | POUVOIR |
|--|----------|-----------|-----------------|--------------------------------|------------|-----------|------|-------------------------|
| Saint-Etienne Métropole | Madame | FAYOLLE | Sylvie | T | | X | | |
| Saint-Etienne Métropole | Monsieur | FRANCOIS | Luc | T | | X | | |
| Saint-Etienne Métropole | Monsieur | BONY | Vincent | T | | X | | |
| Saint-Etienne Métropole | Monsieur | BOUCHET | Patrick | S | | X | | |
| Saint-Etienne Métropole | Monsieur | JANDOT | Marc | S | | X | | |
| Saint-Etienne Métropole | Monsieur | JULIEN | Christian | S | | X | | |
| Saint-Etienne Métropole | Monsieur | THIZY | Gilles | S | | X | | |
| SYTRAL Mobilités | Monsieur | KOHLHAAS | Jean-Charles | T | X | | X | de Régis Chambe |
| SYTRAL Mobilités | Monsieur | BAGNON | Fabien | S | | X | | |
| SYTRAL Mobilités | Madame | COLLIN | Blandine | T | | X | | |
| SYTRAL Mobilités | Madame | VESSILLER | Béatrice | S | | X | | |
| SYTRAL Mobilités | Monsieur | VIEIRA | Matthieu | T | X | | X | |
| SYTRAL Mobilités | Madame | BURRICAND | Marie-Christine | S | | X | | |
| SYTRAL Mobilités | Monsieur | MONOT | Vincent | T | X | | X | |
| SYTRAL Mobilités | Madame | PERCET | Joëlle | S | | X | | |
| SYTRAL Mobilités | Monsieur | CHAMBE | Régis | T | | X | | à Jean-Charles Kohlhaas |
| SYTRAL Mobilités | Monsieur | VERCHERE | Patrice | S | | X | | |
| SYTRAL Mobilités | Madame | CHAVEROT | Virginie | T | | X | | |
| SYTRAL Mobilités | Monsieur | CHONE | Jean-Philippe | S | X | | X | |
| Vienne Condrieu Agglomération | Monsieur | BOUVIER | Christophe | T | X | | X | |
| Vienne Condrieu Agglomération | Monsieur | DELEIGUE | Marc | S | | X | | |
| Vienne Condrieu Agglomération | Monsieur | HYVERNAT | Nicolas | T | X | | X | |
| Vienne Condrieu Agglomération | Monsieur | LUCIANO | Jean-Claude | S | | X | | |
| Communauté de communes de Miribel du Plateau | Madame | POMMAZ | Valérie | T | X | | X | |
| Communauté de communes de Miribel du Plateau | Madame | TERRIER | Caroline | S | | X | | |
| Communauté de communes de la Côtère à Montluel | Monsieur | BELAIR | Philippe | T | X | | X | |
| Communauté de communes de la Côtère à Montluel | Monsieur | FAVROT | Jean-Philippe | S | | X | | |

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 21

Nombre de conseillers présents au jour de la séance : 11

Secrétaire élu :

Jean Vuillemaud

DELIBERATION N°2025-22 : T-libr occasionnels d'intérêt syndical : ajustement des parts versées aux réseaux de transport au regard des contraintes techniques des réseaux de vente

VU le Code des Transports ;

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU l'arrêté préfectoral n°69-2022-12-23-00008 en date du 23 décembre 2022 relatif aux statuts du Syndicat des mobilités des territoires de l'aire métropolitaine ;

Vu la délibération du SMT AML n°2013-012 du 17 juin 2013 relative à la mise en œuvre d'une tarification multimodale zonale par le SMT AML ;

Vu la délibération du SMT AML n°2019-10 du 22 mars 2019 relative à la tarification multimodale zonale : extension d'accès au tarif réduit des titres T-libre M, L et XL à l'ensemble des personnes de moins de 26 ans ;

Vu la délibération du SMT AML n°2016-17 du 7 décembre 2016 relative à l'évolution de la tarification T-libr ;

Vu la délibération du SMT AML n°2023-16 du 5 mai 2023 relative à la Création d'une nouvelle zone T-libr « Côtière » sur les territoires conjoints de la communauté de communes de Miribel et du Plateau et de la communauté de communes de la côtière à Montluel et adoption des tarifs des abonnements mensuels tout public et jeunes ; **Vu** la délibération du SMT AML n°2025-19 du 3 juillet 2025 relative à « T-libr – Création d'une nouvelle gamme de titres occasionnels d'intérêt syndical et adoption des tarifs tout public » ;

Dans sa délibération n°2025-19 du 3 juillet 2025, le comité syndical du SMT AML a adopté la création de titres occasionnels d'intérêt syndical :

- T-libr S zone Côtière déclinés en « 1 voyage » et « 10 voyages »
- T-libr M « 1 voyage » et « 6 voyages » pour les quatre combinaisons de zones T-libr M suivantes : zones T-libr TCL 1&2 et STAS, zones T-libr TCL 1&2 et L'va, zones T-libr TCL 1&2 et RUBAN, zones T-libr TCL 1&2 et Côtière

Les autres titres occasionnels de la gamme T-libr lancés à cette occasion ne relèvent pas, à ce jour, de l'intérêt syndical défini dans la délibération n°2013-012 du Syndicat.

Lors de sa séance du 3 juillet 2025, le comité syndical a approuvé la règle de calcul du tarif public des nouveaux T-libr occasionnels d'intérêt syndical ainsi que la règle de répartition des recettes telle que définie en annexe 2 de la délibération n°2025-19.

A l'occasion de la mise en œuvre de ces nouveaux titres, un réseau de vente a fait part de ses difficultés pour appliquer cette règle dans ses systèmes informatiques, avec des résultats obtenus différant légèrement des calculs définis dans la délibération n°2025-19.

Dans ce contexte, en concertation avec les autorités organisatrices de la mobilité concernées, une répartition ajustée est proposée pour les tarifs applicables à partir du 1^{er} décembre 2025. Cette répartition est sans impact sur le tarif public.

Il est proposé au comité syndical d'adopter cette répartition ajustée des parts de recettes des réseaux de transport pour les T-libr occasionnels d'intérêt syndical listés dans la présente délibération à partir du 1^{er} décembre 2025.

Vu ledit dossier,

Vu le résultat du scrutin :

Voix totales : 13 Pour : 13

Contre : 0

Abstention : 0

Voix exprimées : 13

Le Comité syndical,

DELIBERE

- **PREND ACTE** des tarifs pour l'utilisateur et part de recettes de chaque réseau pour 2025 tels que modifiés :


| T-libr S | | Tarif usagers | part TER Auvergne-Rhône-Alpes | Part TCL | Part STAS | Part L'va | Part RUBAN | part Cars Région Ain | part Colibri | part Tico |
|--------------|------------|---------------|-------------------------------|----------|-----------|-----------|------------|----------------------|--------------|-----------|
| Zone Côtière | 1 voyage | 3€ | 2,40€ | | | | | 0,20€ | 0,20€ | 0,20€ |
| | 10 voyages | 24€ | 18,90€ | | | | | 1,70 € | 1,70 € | 1,70 € |

| T-libr M | | Tarif usagers | part TER Auvergne-Rhône-Alpes | Part TCL | Part STAS | Part L'va | Part RUBAN | part Cars Région Ain | part Colibri | part Tico |
|----------------------|-----------|---------------|-------------------------------|----------|-----------|-----------|------------|----------------------|--------------|-----------|
| Zones TCL et STAS | 1 voyage | 15,70€ | 13,70€ | 1,40€ | 0,60€ | | | | | |
| | 6 voyages | 75,60€ | 65,70€ | 6,70€ | 3,20€ | | | | | |
| Zones TCL et L'va | 1 voyage | 10,30€ | 8,50€ | 1,50€ | | 0,30€ | | | | |
| | 6 voyages | 49,80€ | 40,80€ | 7,50€ | | 1,50€ | | | | |
| Zones TCL et RUBAN | 1 voyage | 12€ | 10,20€ | 1,50€ | | | 0,30€ | | | |
| | 6 voyages | 57,60€ | 48,60€ | 7,30€ | | | 1,70€ | | | |
| Zones TCL et Côtière | 1 voyage | 7,90€ | 6€ | 1,60€ | | | | 0,10€ | 0,10€ | 0,10€ |

| | | | | | | | | | | |
|--|-----------|--------|--------|-------|--|--|--|-------|-------|-------|
| | 6 voyages | 38,40€ | 29,40€ | 8,10€ | | | | 0,50€ | 0,20€ | 0,20€ |
|--|-----------|--------|--------|-------|--|--|--|-------|-------|-------|

Fait et délibéré en séance les jours, mois et an susdits et ont signé au registre les membres présents.

Le secrétaire de séance,



Le Président,
Xavier ODO



Le Président,

- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,
- informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Lyon dans un délai de 2 mois à compter de sa notification, sa réception par le représentant de l'Etat et sa publication.

Acte rendu exécutoire après,

- publication du :
- notification du (*le cas échéant*) :
- transmission au Représentant de l'Etat le :